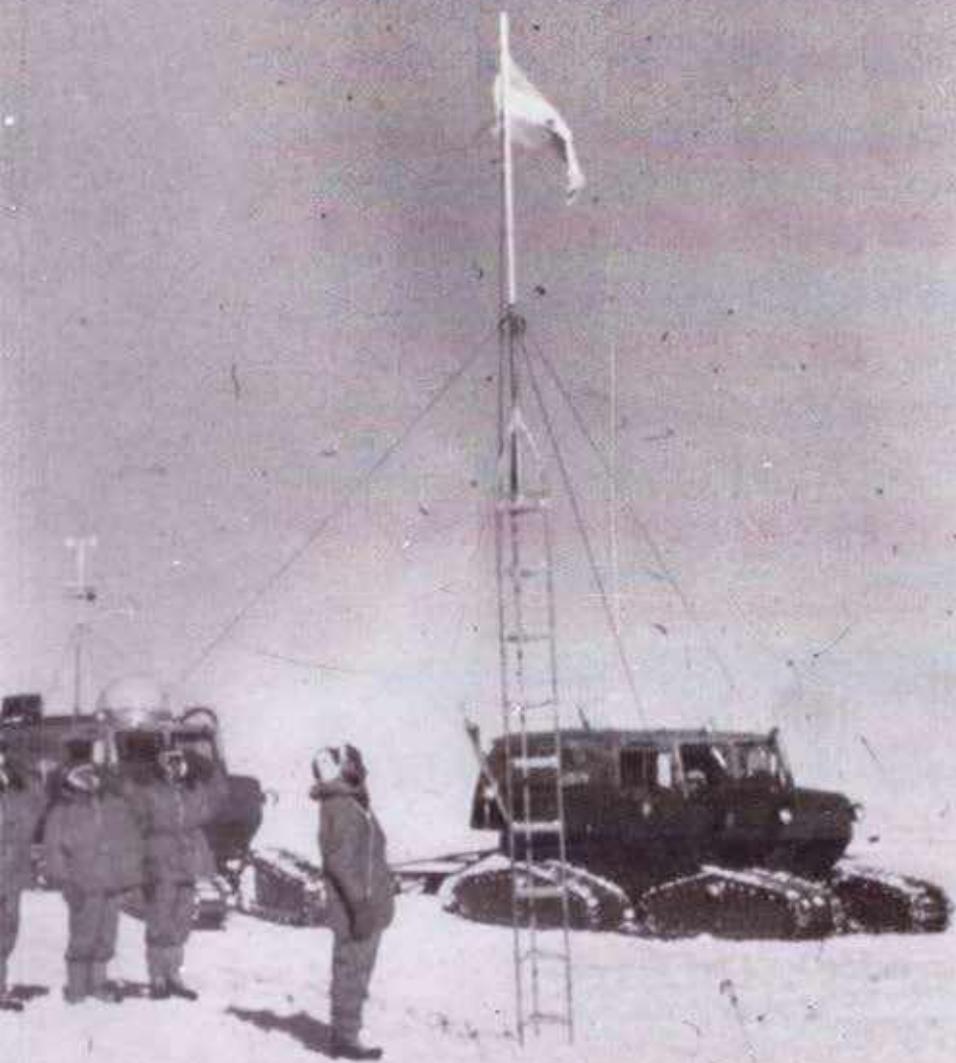




Memorias de un Antártico

Gral. Jorge E. Leal

Expedicionario al Desierto Blanco









Leal, Jorge Edgard

Memorias de un Antártico: General Jorge E. Leal. Expedicionario al Desierto Blanco / Jorge Edgard Leal; contribuciones de Josefina Chevalier [et al.]; compilado por Teresita Leal; dirigido por Carlos Pedro Vairo; fotografías de Jorge Edgard Leal; A. Duré. - 1a ed. - Ushuaia: Museo Marítimo de Ushuaia, 2021. 224 p.; 28 x 20 cm.

ISBN 978-987-23160-5-1

1. Diario de Viajes. 2. Antártida Argentina. 3. Historia Argentina. I. Chevalier, Josefina, colab. II. Leal, Teresita, comp. III. Vairo, Carlos Pedro, dir. IV. Duré, A., fot. V. Título. CDD 910.4

Corrección Verónica Rusio e Iratí Freire

Fotografía y digitalización Daniel Chen

Filatelía Eduardo Premoli y Humberto Brumatti

Diseño de tapas e interiores Alondra · alondrataller@gmail.com

Tramitaciones Generales Cecilia Illa

Memorias de un Antártico

Gral. Jorge E. Leal

Expedicionario al Desierto Blanco

Es un orgullo para los fueguinos la publicación de las memorias del General de Brigada Jorge Leal. A través de un relato basado en anotaciones del mismo Leal y sus fotografías personales, este libro muestra las proezas y determinación que tuvo como argentino para perseguir los intereses de la Patria, a pesar de múltiples circunstancias adversas que le tocó vivir durante la década de los cincuenta y sesenta en la Antártida. Desde su designación para fundar y ser Jefe de Base Esperanza en 1952, pasando por la épica Operación 90, las diversas anécdotas de Leal y los recuerdos de Teresita Glowacki de Leal hacen que este libro sea recomendable su lectura para distintas edades, promoviendo el conocimiento y la “la pasión antártica” por una parte de nuestro territorio.

Los relatos de Leal transcurrieron en un territorio que actualmente son parte integrante de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico sur y más precisamente, del Departamento Antártida Argentina. Este libro también manifiesta cómo el carácter bicontinental de nuestra provincia y el ejercicio de nuestra soberanía en la Antártida se fue forjando en la historia a través de extraordinarios exploradores como Leal. La publicación de estas memorias forma parte del futuro que hoy estamos construyendo.

Prof. Gustavo Melella

Gobernador de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Pasaste muchas horas de tus últimos tiempos sentado en tu escritorio revisando tus manuscritos y remarcando aquellas letras que comenzaban a desdibujarse.

Para mí fue un claro mensaje, querías que se leyeran y volvieran a leer en el futuro.

Para vos, Tata

Agradezco profundamente a todos los que colaboraron para hacer este libro posible. A Carlos Vairo, Director del Museo Marítimo de Ushuaia y figura clave en este proyecto; a Javier Leoni, quien quizás sin saberlo y de manera casual, me llevó a tomar la decisión de materializar esta postergada idea; a Mariela Montoya que me auxilió a descifrar y transcribir partes de los manuscritos; a mi familia y amigos por su amoroso apoyo y aliento.

Teresita Laura Leal

Agradecemos al Prof. Gustavo Melella, Gobernador de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y al Secretario de Malvinas, Antártida, Islas del Atlántico Sur y Asuntos Internacionales Mg. Andrés Dachary.

Introducción

En tono coloquial, de entrecasa, y sin pretensiones literarias, me resuelvo a enfrentar la amable imposición de mis hijos que me reclaman el hecho cierto de haber escrito libros, ensayos, notas y artículos sobre Antártida, pero siempre sobre temas políticos y técnicos. Ellos pretenden que vierta en el papel mis recuerdos y vivencias del tiempo que pasé en aquella maravillosa y privilegiada zona del planeta.

**“Y aquí me pongo a cantar,
al compás de mi memoria...”**

Comienzo señalando que no existirían tales memorias si no hubiese tenido siempre el apoyo y la ayuda de mi sacrificada y valiente mujer. Ella, además, muy especialmente con su cariño me enseñó a amar la vida. Mis tres hijos: Gonzalo, Teresita Laura y María de las Nieves, y mis nietitas, alegremente dieron sentido a esa vida desde el momento en que a su debido tiempo fueron apareciendo.

Dicho lo anterior, sólo me resta antes de entrar en materia, manifestar que tuve la suerte inmensa de nacer de los padres que Dios me eligió y que luego ese Señor misericordioso me siguió amparando en las cosas de la vida y en mis andanzas antárticas.

Bueno, al grano. Luminosa idea la de un insigne antártico que yo adopté y adapté: "Fue en el año 1952, cuando joven todavía, que llegué a la Antártida y pronto comprendí que ya para siempre había partido de la rutina hacia la maravilla y el misterio.

Sí, escapé de la rutina, supe virar, no quise más lo acostumbrado, la cotidiana y simpática vida cuartelera ni las oficinas, escritorios y despachos en donde —generalmente— se llenan carpetas y más carpetas con sellos de *secreto* para una guerra que nunca llegará."

En la Antártida aprendí a combatir en serio con un enemigo real: el frío que quema, el viento huracanado que no perdona, las grietas traidoras, la larga noche polar que desgasta el alma, las patrullas solitarias sobre inmensas plataformas de hielo o sobre mares congelados, los vuelos con pronósticos y destinos casi siempre inciertos, la soledad... Enemigos que sí daban sentido a mi vida de soldado.

Porque justamente es eso, nada menos que eso, lo que significa en síntesis haber vivido en aquella zona de la tierra. Así fue para mí y creo que para la mayoría de los hombres que llegan y, ya de entrada, se sienten maravillados ante una naturaleza increíble y deslumbrante que obliga a vivir de otra manera. A pensar y sentir distinto.

La convivencia prolongada de grupos reducidos en un ambiente limitado rodeado de un escenario natural turbador impone compromisos, conductas y pensamientos totalmente distintos a los que rigieron sus vidas hasta entonces. Y así, de adaptaciones y ajustes de usos, costumbres y hábitos y hasta de formas y maneras de actuar y reflexionar que muy pronto demuestran sus bondades y razón de ser, va naciendo *el antártico*.

Es que la Antártida es un increíble laboratorio de autoanálisis para conocerse a sí mismo, pero también para conocer a los demás.

"Y de esta manera, sin intuir todo lo que me esperaba, acepté una misión que se me encomendó en aquel ahora ya lejano año y que se prolongó por el resto de mi vida.

Y fuimos cargando, mi familia y yo, con un maravilloso fardo hecho de obligaciones, trabajos, misiones riesgosas, de peligros ciertos, pero de hondas y honrosas satisfacciones que dieron y siguen dando sentido a mi vida."

Base Esperanza

(1952)

En octubre de 1952, fui seleccionado para fundar y ser Jefe de una nueva base, Base Esperanza, que el Ejército había resuelto instalar en la Antártida. Y ahí estaba yo, novel antártico (eran mis primeros tiempos) con el alma en un hilo, como dice la canción, impactado por el espectáculo de esa increíble naturaleza que revelaba cuánta maravilla hay en la Creación. Contemplaba el escenario en donde pronto tendríamos que actuar, con sus altos ventisqueros que bajan al mar en cascadas de impresionantes masas de hielo y las dilatadas barreras nevadas que se extienden hacia el ignoto y misterioso Sur.

No comprendía entonces, ahora sí lo sé, el porqué de una rara sensación, una suerte de inexplicable inquietud que ganaba mi alma cuando miraba ese Sur que se extendía enigmático, vasto... e inevitable, porque esa era la única dirección hacia donde podíamos desarrollar nuestras tareas de patrullaje si queríamos cumplir con la misión asignada. Y es que justamente a lo largo de mis tres invernadas como Jefe de las bases que, en ese entonces, (década del 50) tenía instaladas el Ejército en la Antártida, siempre tuve que accionar hacia el Sur.

Ahora comprendo esa suerte de premonición que me llevaría siempre en dirección al Sur hasta completar el periplo —varios años después— clavando la enseña azul y blanca en el límite austral de la Patria: el Polo Sur. Pero no nos adelantemos, ésa es otra historia. Volvamos a la Base Esperanza.

Con Esperanza al norte de la Península Antártica se iba conformando una suerte de triangulación estratégica de nuestro Sector Antártico. Era otro paso que nuestra Institución resolvía dar en el Sexto Continente y respondía puntualmente a la política que el General de Brigada Don Hemán Pujato, Director del Instituto Antártico Argentino, había proyectado para el Ejército; lineamientos por él propuestos y aceptados por el Superior Gobierno de la Nación. En síntesis, se trataba de llevar adelante —entre otros temas— un despliegue en la región como forma de accionar en esta y posibilitar su ocupación y paulatino reconocimiento. Con ese propósito, el entonces Coronel Pujato había fundado, en 1951, la Base General San Martín, a los 68° S, próxima a las costas del mar de Bellingshausen y proyectaba otra instalación —la Base General Belgrano— al fondo del mar de Weddell, como forma también de posibilitar la incursión en dirección al Polo Sur. La Campaña Antártica 1952-1953, se inició en el mes de diciembre y estaba desarrollándose normalmente. El Comandante de la Fuerza Naval Antártica, Capitán de Navío Rodolfo Panzarini, había resuelto que lo relativo a la instalación de la Base de Ejército Esperanza se llevara a cabo en la segunda etapa de la Campaña, trasladando inicialmente sólo parte del personal y material a la zona. Se aprovecharon las instalaciones del Destacamento Naval existente en el lugar para aparcar el citado material y dar alojamiento a un muy reducido grupo de la dotación de la futura Base.

Se llega así a febrero de 1953 cuando, alegando adversas condiciones glaciológicas del mar en la zona y tomando en consideración los atrasos y las demoras en el traslado del personal y de las cargas destinados a la nueva base, desde Buenos Aires, los Altos Mandos de ambas Fuerzas resuelven que se complete una dotación reducida y que se dé por fundada a la Base de Ejército Esperanza. Se confirmaba de esa manera el Decreto de creación del mes de diciembre de 1952. Ambas dotaciones (Marina y Ejército) deberían convivir en las instalaciones del Destacamento Naval. En dicha Resolución además se anticipaba la decisión de la Armada de retirarse de la zona de Bahía Esperanza, en donde en el futuro solamente quedaría el Ejército.

En cumplimiento de las órdenes recibidas al respecto, cuatro Oficiales y dos Suboficiales pasamos a integrar la primera dotación de la flamante Base de Ejército Esperanza:

Jefe Capitán Jorge Edgard Leal
2do Jefe Capitán Héctor Manuel Benavides
Teniente Carlos Néstor Bulacios
Teniente Domingo Héctor Crotti
Sargento Ayudante Alberto Benicio Balegno
Sargento Ayudante Pedro Nicanor Ramos

Y así comenzamos nuestra primera internada antártica, con la honrosa responsabilidad de iniciar las actividades que simbolizaran la presencia argentina en esta zona de nuestro Sector. Debo confesar también que los seis nos sentimos impactados por una suerte de respetuoso deslumbramiento al vernos rodeados de esa excelsa obra de arte de la madre naturaleza que es la Antártida. Pronto sabríamos también de sus rigores. En consideración a las severas limitaciones de personal y material, que la situación creada imponía a Base Esperanza, el General Pujato restringió sus misiones. Serían prioritarias las tareas a cumplir en el terreno, los reconocimientos y patrullajes hacia el sur y el establecimiento de un Refugio en algún sitio de la costa del Mar de Weddell, ámbito de nuestro Sector en donde hasta entonces no existía ninguna instalación argentina.

El control de lo que se había desembarcado para poder llevar adelante la nueva misión de la Base significó fijar tareas de cumplimiento escalonado, considerando lo reducido de la dotación y la falta de elementos. En ese sentido, era motivo de real preocupación la falta de una verdadera jauría polar adecuada en número para los trabajos que tendríamos que realizar. Se contaba con nueve animales, siete de los cuales tenían menos de un año de edad, pero denotaban buena raza y excelente disposición física, razones por las que decidimos iniciar lo antes posible su adiestramiento en el tiro de trineos.

Asimismo, nos dedicamos empeñosamente a reducir el tamaño de las carpas de campaña. Eran imprevistamente grandes, débiles y pesadas, considerando las condiciones climáticas de la región y las limitaciones en peso y volumen para su transporte.

Tampoco se habían desembarcado los refugios, cuya instalación en determinados lugares materializarían la acción argentina en la zona. Su construcción —con elementos de circunstancia— llevó un tiempo considerable y puso a prueba el ingenio y la habilidad de los responsables de la tarea. Un refugio en la Antártida asume como nunca el significado neto y comprometido del término. Allí buscan abrigo y protección quienes en cumplimiento de sus objetivos afrontan una naturaleza severa, dura y cruel que no perdona y que también pone a prueba a ese pequeño y valorado albergue, que debe estar siempre en condiciones de cumplir su cometido. De allí la importancia de su correcta y responsable ejecución.

Promediaba el mes de febrero —más exactamente el día 16— cuando un mensaje cifrado nos informó de un atropello cometido por los ingleses en una pequeña instalación argentina en la isla Decepción. Dos de nuestros remolcadores de alta mar (los ARA Sanavirón y Chiriguano), que integraban la Fuerza Naval Antártica y que habían arribado el día anterior, zarparon de inmediato con rumbo a Decepción.

En reunión urgente con el Teniente de Navío Kelly (Comandante del Destacamento Naval Esperanza), tomamos medidas de apresto por las dudas quisieran repetir en Bahía Esperanza su hazaña. La situación de los hombres de Ejército de acuerdo a las Directivas traídas de Buenos Aires, eran muy claras "...es deber del Jefe y personal de la Base defender la misma hasta perder la vida". Pasados dos o tres días nos informaron —también en forma muy escueta y por cifrado— que el entredicho se había resuelto por vía diplomática. Mejor así.



Base Esperanza (1953)

Nombré al Teniente de Navío Juan Carlos Kelly y considero justo y necesario referirme a la situación muy especial que nos vinculaba. Ambos éramos Jefes de nuestras respectivas dotaciones, las que a su vez convivían en las mismas instalaciones, aunque lógicamente actuando en distintas misiones y tareas; pero inevitablemente todos estábamos sometidos a un muy singular régimen y modo de vida como consecuencia de la severa y extrema latitud geográfica antártica. No resultaba fácil la situación, sin embargo, debo dejar constancia —con satisfacción de argentino y militar— que encontré en el Teniente Kelly a un distinguido y capaz Oficial de nuestra Armada que supo en todo momento comprender y apreciar adecuadamente la circunstancia que nos tocaba vivir, obrando siempre en consecuencia. No hubo problemas entre nuestras respectivas Jefaturas ni entre nuestros hombres que no pudiéramos —entre los dos— solucionar satisfactoriamente. Y estoy hablando de una internada antártica —situación límite si las hay— en donde la convivencia es un factor determinante para el éxito de toda misión.

Tengo que volver al tema de las relaciones con nuestros vecinos ingleses de *Trinity Hou-*

se (su Base en bahía Esperanza, situada a muy corta distancia de la nuestra). Ya habían ocurrido problemas —y bastante serios— años anteriores en este lugar y las directivas de nuestra Cancillería eran precisas al respecto. Todavía se estilaba, por ejemplo, entregar una Nota de Protesta a los barcos ingleses que llevaran a cabo actividades en proximidades de nuestras instalaciones. Y allá íbamos en nuestra lancha, remando en busca del *filibustero invasor*. Subíamos a cubierta donde nos esperaba su Capitán, hacíamos entrega de nuestro documento que era atentamente leído. Luego, también ceremoniosamente, se nos hacía entrega de la Contra-nota de Protesta. Debo aclarar que, en ese entonces, no regía el Tratado Antártico, convenio que después de 1961 encausó los temas políticos por otros carriles más racionales.

Lo cierto es que nosotros en ese año de 1953, normalmente *teníamos* que ignorar a nuestros cercanos vecinos. Las citadas Directivas lógicamente no obligaban a ser torpemente descomedidos, razón por la cual cuando, en los primeros días de marzo se llegaron hasta nuestra Base en son de saludo, los recibimos cortésmente. Había finalizado para nosotros la Campaña de Verano en la zona de Bahía Esperanza y por ellos nos enteramos que tampoco esperaban el arribo de más buques. Se trataba según dijeron de una visita de cortesía, pero atento a la agresión y los problemas de la isla Decepción, nos hizo pensar que, en realidad, venían en tren de sondear la situación y husmear en nuestros pensamientos sobre lo acontecido.

Después, con el pasar del tiempo, debo reconocer que las relaciones por ambos lados llegaron a ser muy distendidas y hasta cordiales, repitiendo en aquellas alejadas latitudes en algunas oportunidades el tradicional intercambio de carne por whisky, elementos que, si bien no nos sobraban, sí alcanzaban para cumplir, digamos, con *actos de urbanidad*. Mi posterior y larga actividad antártica que me llevó —entre otras responsabilidades— a intervenir en reuniones internacionales y, en algunos casos, a presidirlas, me señaló que al sur del Paralelo de 60° (considerado como el límite norte del Sexto Continente y sus mares circundantes), los argentinos tenemos el deber y la obligación de defender nuestros intereses en la zona, pero además el compromiso como seres humanos de comportarnos civilizadamente.

Como ya señalé, era necesario iniciar con tiempo el adiestramiento de nuestra jauría si pretendíamos cumplir con las misiones de patrullaje y reconocimiento en el terreno. Nos facilitó la tarea el temprano congelamiento de Bahía Esperanza. Por tratarse esta de un accidente de limitadas dimensiones y encuadrada por cordones montañosos que la resguardan de los fuertes vientos de la región, su congelamiento ocurre generalmente con antelación al resto de las superficies lindantes. Una vez producido, convierte a la bahía en una pista bastante lisa y lo suficientemente amplia como para posibilitar el tan necesario adiestramiento de nuestra reducida jauría, cuyos cachorros para fines de abril ya tenían una buena contextura y alzada de perros *en serio*.

Nos entregamos empeñosamente a la tarea. Además de resultarnos agradable y divertida, era un buen ejercicio para combatir el frío y para escapar al encierro al que poco a poco nos iba obligando el acortamiento de las horas de luz del otoño en avance.

La voluntad que se puso en el trabajo y la buena disposición de los animales dieron su

resultado y luego de un tiempo de practicar en la bahía congelada, resolvimos cambiar el escenario. Comenzamos a entrenarlos en la práctica de trepar glaciares que hacia el sur de la Base nos cerraban los caminos que tendríamos que transitar en el cumplimiento de nuestras misiones.

Habiendo pasado un tiempo prudencial, consideramos adecuado devolver la visita a nuestros amables *vecinos intrusos*. Había mucho de curiosidad en nuestra decisión; nos resultaba interesante ver y comprobar cómo se desenvolvían otros semejantes que debían afrontar similares problemas y dificultades y, por supuesto, indagar en usos, costumbres e intenciones.

En nuestro camino hacia la base extranjera, tuvimos que pasar por el lugar en donde dos cruces con sus respectivos túmulos de piedra señalan las sepulturas de dos ingleses fallecidos en el año 1948 en el incendio de su casa-habitación. Realmente es grandioso el espectáculo que rodea el sencillo emplazamiento final de estos dos hombres que rindieron sus vidas cumpliendo con su deber. Sí, es grandioso, pero mete frío en el alma. Les rendimos nuestro silencioso y merecido homenaje.

Al llegar a la Base, nos percatamos de que también en esas latitudes se cumple con el ritual del *five o'clock tea*. Eran las 17:30 horas y estaban alrededor de la mesa grande del comedor. De inmediato nos invitaron a acompañarlos, sirviéndonos especialmente cantidades de una muy sabrosa torta que había hecho —según a coro lo subrayaban— el geólogo de la dotación, el cual ante nuestras francas y cordiales felicitaciones se mostró tanto o más honrado que cuando después elogiamos su muy buena colección de rocas antárticas.

En el mes de junio, se cerró la noche polar sobre la región, o mejor dicho la versión en estas latitudes de ese fenómeno que se hace presente en las comarcas extremas de la Tierra.

En realidad, el tiempo de luz ya era muy limitado aquí en Esperanza, con largos crepúsculos que se correspondían con el acercamiento y alejamiento del sol de la línea del horizonte. A nuestro pobre sol, lo vemos salir muy al norte como una bola enrojecida las más de las veces, luego rasante rueda por unos cuantos minutos, para perderse de nuevo casi en el mismo norte por donde apareció. A las 15 horas, prácticamente ya es de noche. Larga noche.

De todas maneras, aprovechamos al máximo la poca luz, en tareas y trabajos en el exterior, durante los días en que el temporal no se hace presente. Malo es el *blizzard* (tormenta polar) en esta época y en esta zona tan septentrional de la Península Antártica; los vientos catabáticos bajan de las alturas montañosas a velocidades fantásticas (200 a 300 km/h), arrastrando nieve que vuela horizontal y que se lleva por delante todo lo que encuentra a su paso. No existe verticalidad que resista su empuje. Hemos visto volcarse primero, luego rodar y por fin tomar vuelo, tambores de 200 litros con combustible, que circunstancialmente quedaron a la intemperie.

La poca información que existe de este lugar señala la existencia de un microclima peligroso por lo travieso y riguroso; y así debe ser porque cuando en mayo conseguimos llegar a bahía Duse (al otro lado de la Península Antártica, sobre el mar de Weddell) con nuestro trineo de perros y acampamos durante dos días, gozando de un poco de sol y

nada de viento, al regresar nuestros compañeros, nos informaron de su intranquilidad, porque durante nuestra ausencia, el tiempo había sido despreciable en la Base. No debe tener nada de bueno ser sorprendido en patrulla por un duro temporal; las pequeñas carpas que logramos confeccionar las hicimos pensando en todo lo dicho respecto a lo que nos espera en el terreno. Por las dudas, las probamos en proximidades de la Base y resistieron bien.

Hablemos ahora de cosas más amables. En el mes de julio —al igual que en mayo— festejamos nuestras fechas patrias. Se siente profundamente la emoción de la nacionalidad en esta su helada prolongación.

Para ambas fiestas, las ceremonias fueron actos sencillos pero muy emotivos, en donde cada uno puso mente y corazón en otras latitudes, pero satisfechos de vivir esos momentos cumpliendo aquí con su deber como Dios manda. Así creo que lo sentimos todos.

Para el 9 de Julio, invitamos a los ingleses al almuerzo *de gala*, que formó parte de la celebración y, al final, cantamos bien fuerte el Himno Nacional. Todo tiene algo de intencionalidad en estas disputadas latitudes antárticas.

Quiero referirme a una de las satisfacciones que nos depara esta nuestra vida antártica; es la posibilidad de hacer uso de las comunicaciones radiales. Ellas nos enlazan y vinculan con nuestros seres queridos, con las autoridades de quienes dependemos y también con las otras Bases —argentinas o no— de la zona. A través de nuestra radioestación, nos enteramos en el mes de abril, por ejemplo, de las complicaciones que sufrió la operación naval de relevo y abastecimiento de nuestra Base General San Martín, instalada en bahía Margarita; bahía que, al permanecer duramente congelada, impidió el arribo del buque. Al Jefe de dicha Base —mi comprovinciano el Mayor Basani Crande a quien, junto con su gente, le tocará quedarse un segundo año en el lugar—, le hice llegar en esa oportunidad nuestra solidaridad ante la emergencia que tendría que vivir. En sus respuestas se revelaba el temple y el buen espíritu con los que enfrentaban la situación.

También por nuestras comunicaciones, supimos del envidiable clima reinante siempre en la zona de Destacamento Naval Melchior, en donde el sol y la ausencia de vientos son la norma.

Y fue una interesada —e interesante— escucha radial la que nos alertó sobre un tema que ya venía ocupando nuestro tiempo y esfuerzos. A partir de entonces, se dinamizó al máximo nuestra actividad en el cumplimiento de tareas y trabajos enderezados a llevar adelante la operación de patrullas que nos permitiría unir Esperanza con la Base chilena O'Higgins, situada en el mar de Bellingshausen. Resulta que nos enteramos de que —en los primeros días de agosto— nuestros hermanos vecinos habían fracasado en su intento de cumplir la misma operación, desde su Base hacia la nuestra.

De inmediato nos movilizamos y, en sucesivas patrullas, almacenamos un depósito de víveres que, instalado en Bahía Duse, nos permitiría avanzar hacia el Sudeste en dirección a Base O'Higgins.

Finalizados dichos preparativos, nos sorprende un llamado urgente chileno, en el que nos preguntaban si ya había arribado a nuestra Base la patrulla que seis días antes había partido en nuestra dirección. La falta de noticias y la circunstancia que solamente

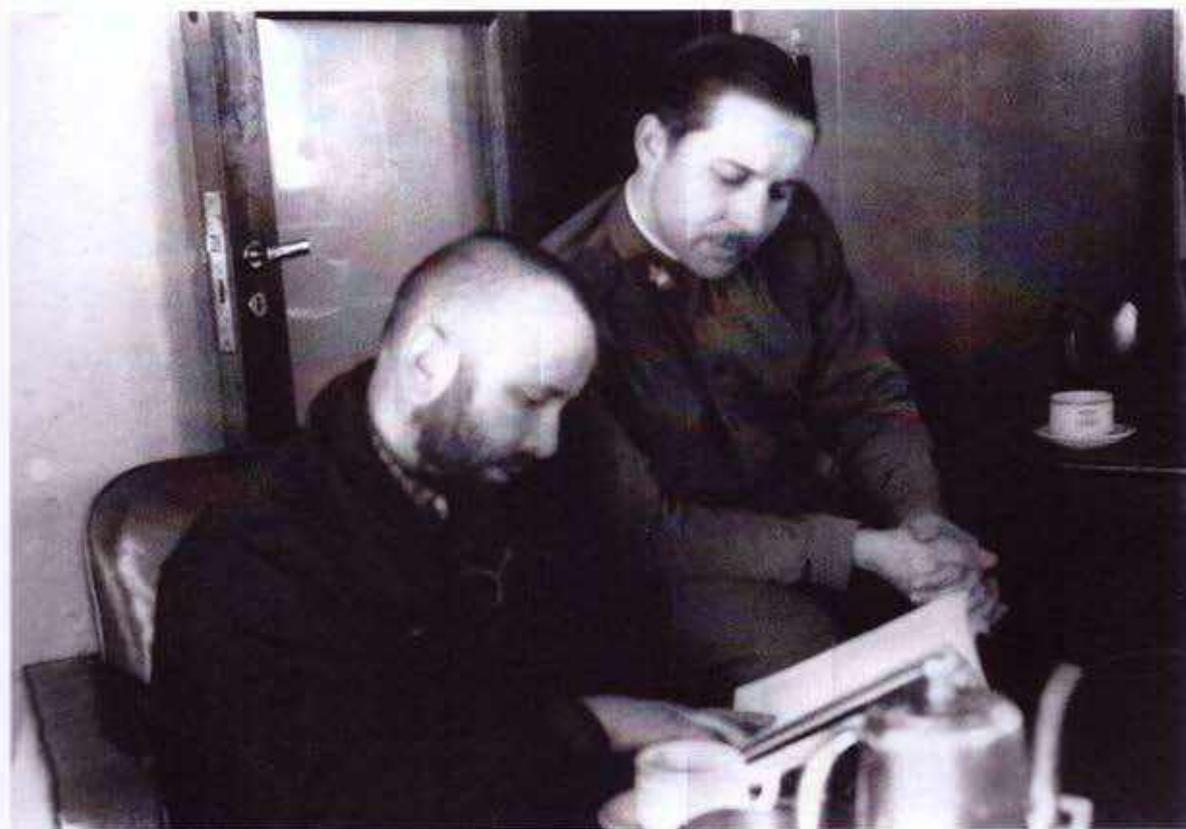
transportaban en sus trineos víveres para cinco días nos preocupó a todos por igual. Resolvimos salir al día siguiente, en son de búsqueda y rescate.

Cuando muy temprano en la mañana —y todavía oscuro— atajábamos nuestros perros y trineos, escuchamos gritos y voces desconocidas: Eran los tres hombres de la patrulla chilena que, orientados por las luces de nuestra base, llegaban caminando y exhaustos, luego de haber perdido el día anterior sus trineos, caídos en grietas con algunos perros, habiendo escapado los restantes en cualquier dirección. Sin trineos, víveres, perros, ni elementos de campaña, la decisión de continuar de cualquier manera en busca de nuestra Base fue salvadora. Se trataba del Jefe de O'Higgins, Capitán Mario Stock Gilabert, acompañado de un Oficial y un Suboficial quienes, luego de relatar su odisea, darse un buen baño y alimentarse en forma, durmieron dos días seguidos.

En conocimiento del recorrido de la patrulla hermana, no nos resultó difícil rastrear sus perros, a los que encontramos dos días después en lamentable estado y trasladamos a Esperanza.

Reconfortados y reconstruidos, hombres, perros y elementos de campaña, diez días después chilenos y argentinos salíamos en única patrulla con destino a O'Higgins.

Debo confesar que, en el Capitán Stock, encontré a un sobresaliente profesional, buen y sincero amigo de la Argentina y latinoamericanista convencido, virtudes más que suficientes para congeniar de buena fe. Insistió, y del asunto hacía cuestión de honor, que



Con Capitán Stock Gilabert, jefe Base O'Higgins (1953)

una vez en su Base debíamos acompañarlos hasta el 18 de setiembre (fecha nacional chilena). Así será si Dios no dispone otra cosa y el buen tiempo nos permite llegar en oportunidad.

Durante la marcha vivimos momentos emotivos y de verdadera camaradería. Armar el vivac juntos, y juntos también elevar en sendas cañas coligües, nuestras dos banderas en la inmensidad blanca y soledosa de la Antártida, nos impresionaba y conmovía. Recordábamos que, de alguna manera y salvando cuestiones de tiempo, hombres y circunstancias, estábamos repitiendo lo que hicieron otros argentinos y chilenos siglo y medio atrás.

Llegamos a O'Higgins sin novedad y estuvimos presentes en su día patrio. Nos atendieron cumplidamente y a cuerpo de rey, siempre con amables cortesías y caballerescas gentilezas que no olvidaremos.

Pero todo tiene su término y debíamos regresar. Con buen tiempo y camino conocido, arribamos a nuestra Base sin mayores novedades, dando fin de esa manera a la operación Esperanza-O'Higgins.

Restaba para cumplir las metas impuestas por la Superioridad establecer un refugio en el mar de Weddell. Ya habíamos llegado en varias oportunidades a bahía Duse, la cruzamos hasta su costa sur, comprobando lo accidentado de su superficie congelada. Aprovechamos en su costa norte un depósito de víveres y combustible que, en nuestros aprestos iniciales en dirección a Base O'Higgins, considerábamos necesario.

Ya también nuestros hombres, en alarde de talentosa habilidad considerando las limitaciones de nuestra situación, habían construido con medios más que precarios un sólido habitáculo de 2,5 x 2,5 m y 2 m de alto que, convenientemente desarmado, posibilitaba su traslado en nuestro único trineo. Como laboriosas hormigas y en incontables viajes desde Esperanza a bahía Duse lo transportamos. Armado que fue, llegó el día memorable de su inauguración para quienes ambicionábamos verlo plantado en la vastedad de los hielos.

Fue un 23 de octubre y pienso que nada mejor, para reseñar lo vivido, que transcribir lo que al respecto y en forma escueta escribí en ese entonces:

"Todo el personal de Ejército de Base Esperanza presente en Bahía Duse para la inauguración del refugio. Hoy daremos los últimos toques y mañana será el acto".

Peró nada de ello pudo cumplirse; nos recordábamos del proverbio que dice "el hombre propone y Dios dispone", porque dos días muy malos de fuertes vientos y mucha nieve nos mantuvieron encerrados en nuestras carpas.

"Hoy amaneció en despejada calma y, al promediar el día, todo quedó terminado y en orden. En formación leí el Acta que corresponde instruir para poner en servicio un refugio en la Antártida. En un pequeño mástil, se elevó *la más hermosa de las Banderas* y luego seis voces entonaron en la inmensa soledad helada las estrofas de la canción patria."

¡Bien valieron todos los trabajos y sacrificios, si al final pudimos vivir estos momentos! "Y así en este día quedó inaugurado el Refugio Martín Miguel de Güemes, sobre la bahía Duse del mar de Weddell".

Peró a la emoción del día se sumó una satisfacción muy especial, algo nunca experimentado hasta ahora en nuestras actividades de patrulla "sucede que estamos en el terreno pisando hielo y nieve, fuera y lejos del reparo, abrigo y comodidades de la

Base; pero no nos inquieta el viento que silba muy fuerte afuera, ni nos castiga la nieve ni el frío, y lo que es mejor podemos movernos y desplazarnos de pie y erguidos, sin las extremas limitaciones de nuestras pequeñas, estrechas y bajas carpas. Comeremos un apetitoso y regalado menú: ¡Estamos viviendo en nuestro Refugio! ¡Esta noche tendré los sueños de un Emperador!”

Sin dudas el mes de octubre fue pródigo en acontecimientos en Base Esperanza. A lo ya referido debe agregarse “la percepción cierta que ahora tenemos de cómo se fueron alargando los días, regulados por el acortamiento de los crepúsculos. Con el invierno, también se fueron las tinieblas. Los días son ahora más o menos como Dios manda; con el sol que sale en dirección al nordeste, cruza el cielo bastante inclinado al norte y va a ocultarse al otro lado.

Decididamente también empezó el deshielo; de la dura capa congelada que cubría Bahía Esperanza, sólo quedan bandejonas, pero siempre en el estrecho Antártico —que



Refugio Martín Miguel de Güemes. Bahía Duse

nos limita por el norte— vemos desfilan grandes témpanos. También en tierra firme comienzan a aparecer rocas que, al igual que el resto del terreno, estuvieron varios meses permanentemente vestidas de blanco”.

También fue en un día de fines de octubre cuando, en una comunicación con el Gral. Pujato, me preguntó si estaba dispuesto a permanecer un segundo año en Antártida, ya que había pensado en mí para comandar Base San Martín en el año 1954. Confieso que me sorprendió el ofrecimiento y, cuando en noviembre llegó el buque con la correspondencia oficial, me enteré de que, apreciándose serios problemas para el relevo de aquella Base, en realidad mi respetado y admirado jefe me había honrado con la distinción que significaba su elección. Antártida ya había conseguido con su sortilegio y seducción catequizar y ganar mi alma, acepté el convite sin pensarlo dos veces.

Aclaro que, en esos tiempos, quienes voluntariamente nos resolvíamos por la Antártida, sabíamos que la aventura era por todo un año, pero en Ejército se encargaban de informarnos que podían ser dos si los mares congelados así lo imponían. Mi familia y mi entonces novia (ahora madre de mis hijos y abuela de mis cinco nietas) estaban al tanto de esa posibilidad desde antes de mi partida.

La llegada de los primeros pingüinos nos sorprendió agradablemente; *ya no estamos tan solos*. Nos habían abandonado a fines de marzo. Los vimos subir por los hielos de la costa, muy ufanos y orondos y seguramente felices de encontrarse de nuevo en sus viejos lares.

Un mes después de su arribo, una amable responsabilidad se sumó a las que ya ocupaban nuestro tiempo: reabastecer la pequeña cámara frigorífica de la base, de frescos huevos, esta vez de pingüinos.

El cocinero, agradecido. Hacía tiempo que carecía de tan vital elemento que, debo reconocer, cualquiera sea la forma de su preparación, tiene un acusador sabor a aceite de hígado de bacalao. Según tengo entendido, se debe a su alimentación: el krill, un camarón diminuto. Aunque hubo críticas de que la clara era gelatinosa o la yema muy oscura, los comimos sin mayores ascos.

Promediando noviembre y en conocimiento de la iniciación de la Campaña Antártica 1953/54 por haber zarpado de Buenos Aires unidades de la Fuerza Naval, iniciamos febrilmente los trabajos pertinentes a la entrega de la Base a la nueva dotación y los preparativos para recibir a los buques que nos visitarían. Entre esas tareas hubo una que, no obstante su insignificancia, acaparó nuestro interés: empezaron a aparecer viejas caras olvidadas, porque todo aquel que regresa procede a afeitarse la tupida barba que lució todo el año. Yo no cumplí con tal obligación porque para mi satisfacción tendría que seguir barbudo un año más.

El día 4 de diciembre, vimos perfilarse la silueta del primer barco que, allá a lo lejos, en la boca de entrada del Estrecho Antarctic, avanzaba en nuestra dirección. Era el transporte ARA Bahía Aguirre. Llegó, echó anclas y largó sus lanchas. Una vez que desembarcaron los hombres a quienes esperábamos en la costa y entregaron lo que siempre baja primero —correspondencia, diarios, revistas, etc.—, nos trasladamos hasta la base

en bulliciosa caravana.

Pocas horas después, el lugar cambió totalmente de aspecto y fisonomía, siguieron llegando lanchones de desembarco y en ellos iba arribando todo lo necesario para la próxima dotación. Hombres extraños, con distintas tareas y misiones, llegaban e invadían con su actividad lo que hasta hacía pocas horas habían sido nuestros exclusivos dominios.

Los que terminábamos nuestra invernada, buscábamos la intimidad de nuestras habitaciones para leer emocionados las muchas —o pocas— cartas recibidas. Diarios y revistas nos ponían al tanto de todo cuanto había ocurrido o estaba ocurriendo en nuestro país y el mundo.

“Pienso que mientras todo eso sucedía en la *patria civilizada*, nosotros aquí apartados de todo aquello y sometidos a los rigores de una vida muy especial, nos vimos exigidos a instruirnos en conductas, actividades, usos y costumbres novedosas e invalorable; ejercitándonos diariamente en la difícil y necesaria práctica de la convivencia, y haciendo del trabajo rudo y del cumplimiento de nuestras respectivas obligaciones, un deber inexcusable.

**Y lo que es más importante,
cuántas veces nos acordamos de Dios
ante el milagro de una naturaleza extraña
y portentosa, o ante el peligro cierto
de vendavales y grietas traidoras
que parecen querer paralizar mente,
corazón y voluntad.”**

Sin duda que escapé de la rutina, para entrar en la maravilla y el misterio de la Antártida durante este tiempo: No perdí un año de mi vida aquí en Base de Ejército Esperanza.

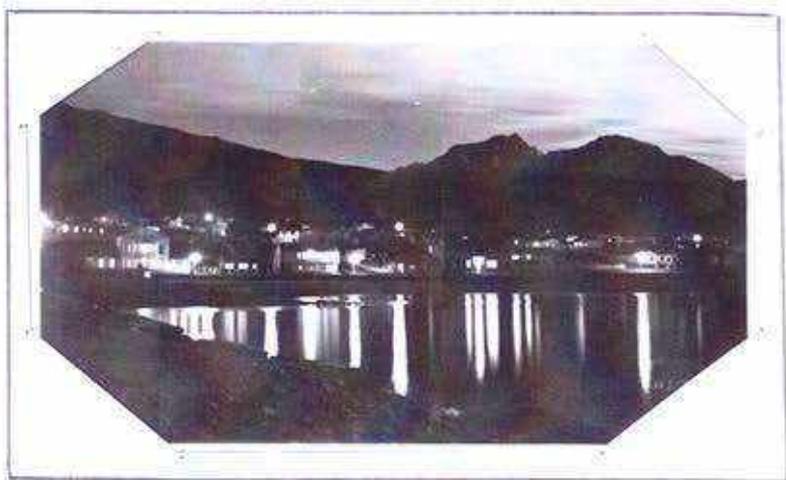
Anexo diario

“mi primer año Antártico”

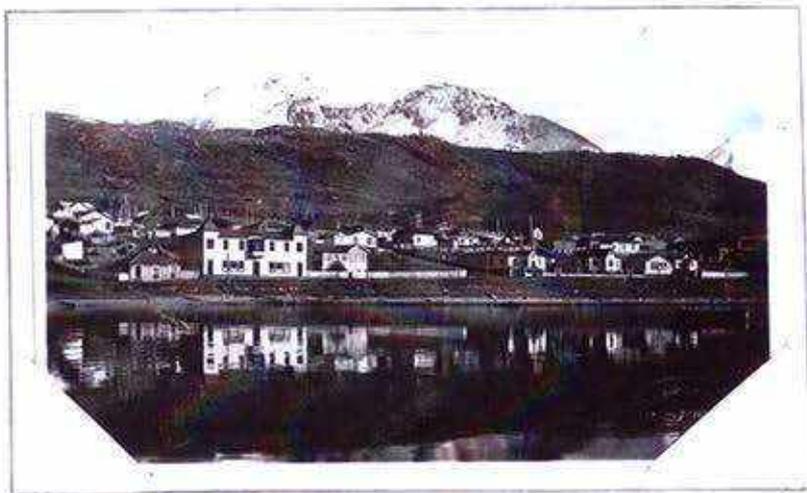
Capitán: Jorge E. Leal Romano



Mi primer año antártico



En mismo enfoque de Ushuaia, el
primer de noche. - La primer casa
de la izquierda es la residencia del
Gobernador. - (II - 13)

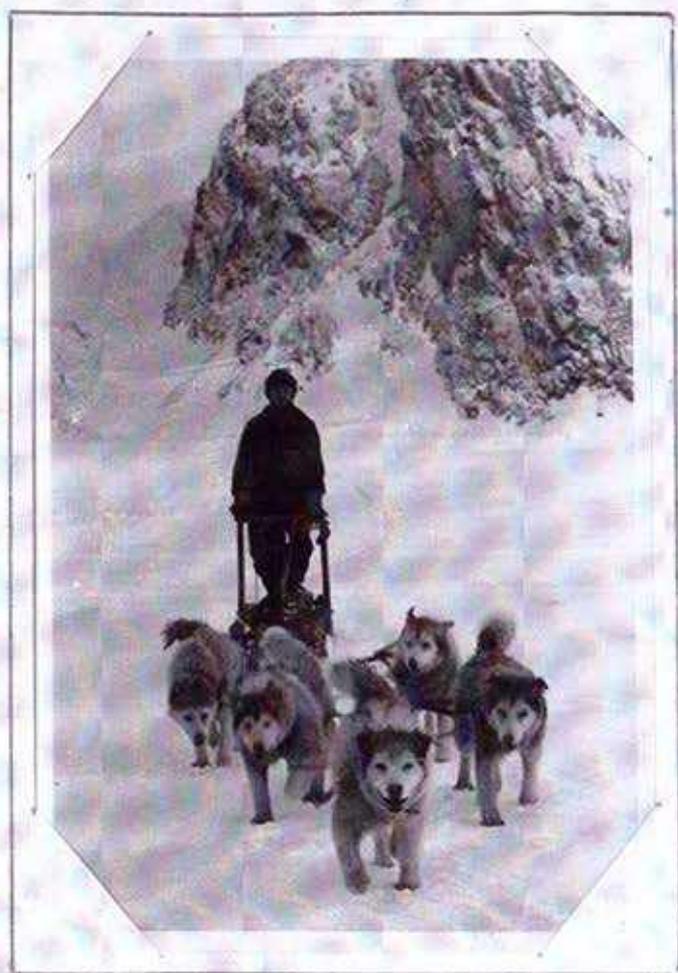




Frente a frente en el Teniente Médico Sabella (yo con mi pelada tística de esconderlos al enemigo, y uno vez que se descuidaba ¡jogue!).- El geólogo Diosa ignora olímpicamente lo bien pestido.- (4-VI-53)



Picando a lo radio tistando de escuchar voces queridos.-



Entrenando la jauría sobre
los hielos de Bahía Esperanza, com-
pletamente helada. -

VI - 13

Copetm festejando el "25 de Mayo"

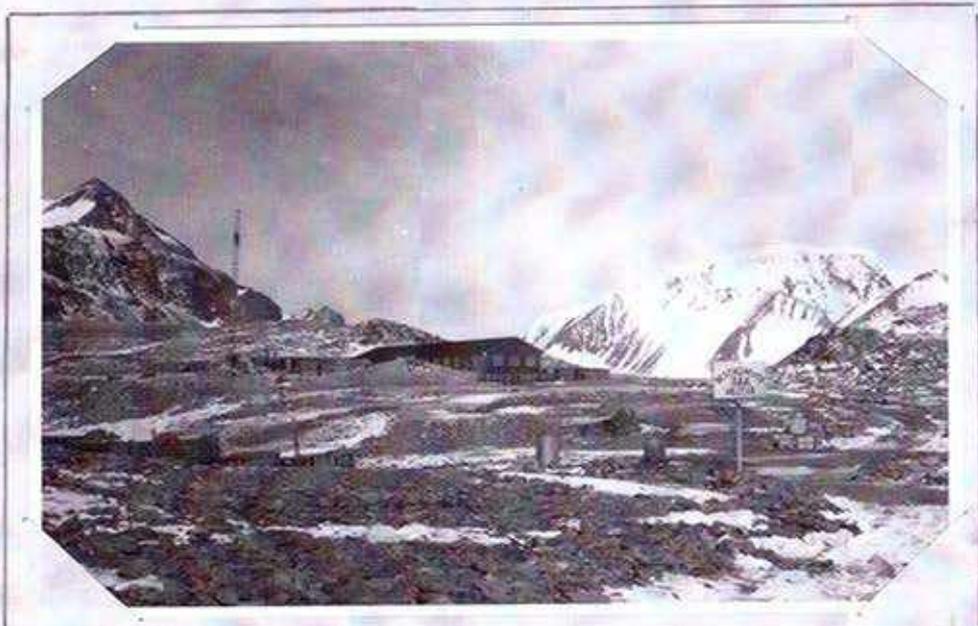


Parados (de izquierda a derecha) Cabo Radioteleg. Rodríguez, Cabo Roemer Lopez, Sargento Ayuchato Belesno, Teniente Médico Sobelle, Moisés Tofanelli, Copita Benavides, Yo, Copita Kelly, Geólogo Díez, Tte Subvicio, Tte Grotti, Cabo Molasso Amayo. Sentados: Cabo Molasso Fricks, Sargento Ayuchato Romas, Cabo Radioteleg. Chiaro

Almuerzo festejando el "9 de Julio"



Nos acompañan nuestros "intrusos" vecinos ingleses (no admira por la cantidad de botellas, la mayoría son de "jugo de uva" inofensivo)
De izq. a derecha: Copita Benavides, Coley (meteorólogo), Cop. Kelly, Geólogo Díez, Cabo Amayo, Brookfield (meteorólogo), Cabo Rodríguez, Cabo Lopez, Moisés Tofanelli, Subvicio Romas, Cabo Fricks, Yock Tait (rey del whisky), Yo, Subvicio Botegano, Tte Médico Sobelle y otros.

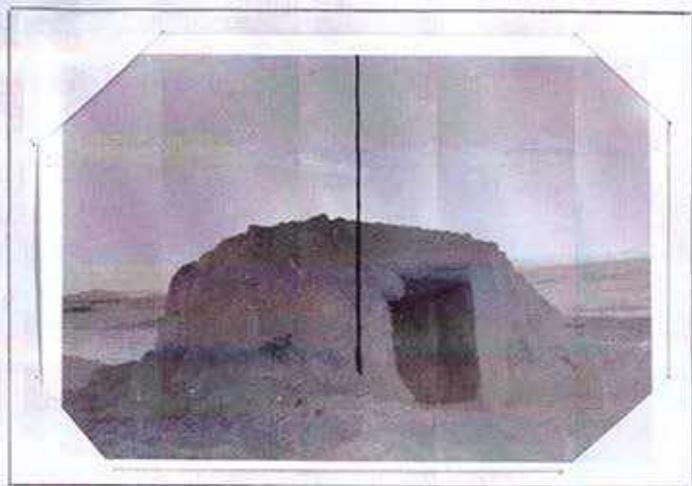


Vista panorámica del destacamento en verano - VII-19



Misma enfoca que el anterior, pero ya en pleno invierno - VII-19

Refugio Güemes (X-11)



El "igloo" para depósito de víveres (no hay espectáculo más hermoso que pisar de noche dentro de un igloo, aun cuando más no sea uno velo o un forro, el hielo refleja en millares de cristales los rayos de luz, y toda la cavidad se ilumina extraordinariamente, semeja un palacio de cristal de leyenda)



Bibicis, Boleguo (Bancovides) (adentro) Ramos y yo rodeando el "igloo" (es una construcción bajo pero profundamente cavada en el hielo del glaciar). - En la puerta una coña adique siendo la entrada en los días de temporal cuando la nieve y el viento sequejan o para que en caso de acumulación de mucha nieve sepa donde está la puerta. (El perro que solo de muchos pequeños)



Llevando elementos hacia nuestro Refugio Grad. Guemes
 El día era feo y la visibilidad muy reducida. El tránsito se desliza fácilmente por cuanto un "blizzard" aventó toda la nieve dejando el hielo como un espejo. - (X-13)



Este es el
 punto, a diez
 kilómetros de este
 lugar.

Ramos y yo en nuestro Refugio Grad. Guemes sobre Bahía Duro (Mar de Weddell)
 que es una planicie completamente helada detrás nuestro (a lo derecho y al fin
 de isla Santa Teresita). Detrás de Ramos el Refugio y al lado de éste el "igloo"
 (deposít para víveres hecho de hielo) similar a un bano, que es la construcción que
 utilizan los esquimales como vivienda. En nuestro pequeño arsenal "lo más helado"
 caso de las "ANEXAS"

En base "O'Higgins"



me acompaña Remos frente a la base



La Estrella Argentina rinde su homenaje
al pabellón hermano el día de su Inde-
pendencia (18-IX-53)



"Una comida internacional". Argentinos, chilenos e ingleses - juntos por primera vez en la Antártida, nos dividimos momentáneamente de los disputados territoriales este una semana. Los chiles (de acuerdo a izquierda) King (radio), Ponce (astrónomo), The Cook (cocinero de base al puerco), The Harry (chileno), Roy Leal (day & a night, piloto y en vuelo) Cap. Kelly (que dice que se está a hacer se hace a caballo), March (jefe de la base inglesa), Cap. Stock (chileno), El Saboteo (muchos trabajos, meteorólogo), The Lancers, y obviamente la cabeza "Yoki Toit" (meteorólogo y day at night, radio, chef, etc.) En una visita a la base inglesa. - (12-13)



Durante la visita a los ingleses con nuestros camaradas chilenos - (de acuerdo pasada) Powell (astrónomo), "Yoki Toit" (Meteorólogo), March (jefe base) Archfeld (meteorólogo) Cap. Stock (jefe base chilena) y yo (que llevo "mitines" gruesos guantes de piel (camote o dadas) (suelo) The Lancers, The Harry (chileno) y Kemp (topógrafo)

Navegación

Base Esperanza —

Base San Martín

(1953)

No recuerdo y no registré la fecha en que me despedí de Base Esperanza. Sólo sé que hice entrega de bienes y efectos al nuevo Jefe como Dios manda y los reglamentos militares lo fijan. Sí recuerdo que, tanto como para que tuviera una primera aproximación de lo que le esperaba, lo invité a que me acompañara en una corta patrulla hasta Bahía Duse. Una mañana de buen tiempo y mejor pronóstico, salimos bien temprano los dos en nuestro trineo. El día pleno de sol, sin viento, mostraba las mejores galas de la Antártida.

Mi compañero había estado destinado en tropas de montaña y era diestro con los esquís, de manera que a los pocos kilómetros se avino ya a las formas tan especiales del manejo de un trineo de perros. Pero sus preguntas, sus gestos, su enajenamiento por lo que estaba viviendo, su asombro ante el imponente espectáculo que se desplegaba a su alrededor y la inquietud que va experimentando todo hombre ante la sensación cierta de la soledad ilimitada que lo rodea, eran visibles en mi acompañante. Me lo transmitió muchos años después —todavía emocionado— cuando de nuevo nos encontramos en una reunión de antárticos.

En el refugio Güemes hicimos un descanso. Alimentamos a los perros y comimos el ajustado almuerzo de todo patrullero. El día seguía tan bueno como al comienzo y resolvimos iniciar el regreso esa misma tarde. Ya prácticamente no había noche en esa época del año y llegamos a Base Esperanza cansados pero contentos.

También recuerdo que, una vez embarcado, el Comandante del buque me informó que, previo a poner proa a Base San Martín (en Bahía Margarita), él debía cumplir con una especial misión: se trataba de llegar hasta la casa de Nordenskjöl en isla Cerro Nevado. Allí el sabio sueco con su gente y el argentino Sobral pasó dos años obligado por los hielos. Fue la oportunidad en que la Corbeta Uruguay, auxiliada por Tata Dios, logró encontrarlos y volverlos al mundo civilizado en una demostración cabal de valentía y capacidad de su tripulación, comandada por el entonces Teniente de Navío Julián Irizar (que hoy da su nombre al rompehielos con el grado de Almirante). Lo cierto es que, desde esa oportunidad, año 1903, los argentinos nunca habíamos regresado a ese lugar. Me entusiasmó de entrada la posibilidad de conocer el sitio en donde un compatriota tuvo la oportunidad de invernar por primera vez en la Antártida.

Cuando llegamos a la zona, también nuestro buque fue frenado por los hielos antes de arribar a la isla. Así había sucedido 50 años antes, sólo que aquel buque sueco que tenía desventajas con respecto al nuestro, no pudo escapar al encierro, fue destrozado y finalmente hundido. Los hombres que lo esperaban en la isla para regresar, no se enteraron de lo sucedido (no existía la radio en esa época) y allí quedaron confiados al auxilio de Dios, recogiendo huevos de pingüinos y cazando focas para comer su carne y quemar su grasa para tener fuego y calefacción.

Con nuestro buque seguimos un poco y esperando otro tanto, hasta que nos aproximamos lo suficiente como para que el Comandante me propusiera encabezar un grupo para bajar al hielo marino, caminar hasta la isla y llegar al lugar en donde Nordenskjöl instaló su base. Me explicó que me hacía esa propuesta porque yo era a bordo quien tenía el foguero necesario por mi experiencia de patrullaje en Base Esperanza. Acepté gustoso semejante oportunidad y allá fuimos, en realidad estábamos muy cerca y no había gran riesgo en la caminata.

Fue así como tuve el honor —junto con mis compañeros— de ser los primeros argentinos en llegar a ese lugar ya histórico para nuestro pueblo.

Ahora que escribo estas memorias y habiendo pasado otros cincuenta años de lo que estoy narrando, puedo informar que, por decisión del Tratado Antártico, esa casa de la isla de Cerro Nevado es un lugar histórico, cuyo mantenimiento es responsabilidad de la República Argentina. Yo la volví a visitar en la década del 90, como Director Nacional del Antártico y la encontré en tan buen estado por las tareas de restauración realizadas, que pienso que, si nuestro recordado Alférez Sobral volviera a verla, la encontraría tal cual ellos la habitaron.

Pero en aquel diciembre de 1953 estaba muy deteriorada, ventanas con sus vidrios rotos y paneles de sus paredes y techo dañados, todo lo cual fue permitiendo que la nieve se fuera acumulando en su interior y, con el pasar de los años, se convirtiera en hielo casi cristal. Para mi gran emoción, en la cama superior de uno de los pequeños camarotes encontré sobre un averiado colchón, los restos de un libro en castellano, un destripado reloj despertador y, lo más concluyente, un librito de hojas de papel para armar cigarrillos marca Mariposa. Era sin duda esa la cama de Sobral y aquellos elementos de su pertenencia. Los levanté, guardé y varios años después, en Buenos Aires ubiqué el domicilio del dueño, que todavía vivía, acordé una entrevista y lo visité. Me recibió muy amablemente y conversamos largo y tendido sobre un tema amado por los dos. Cuando le entregué los elementos recogidos en Cerro Nevado se emocionó hasta las lágrimas. Era muy anciano, pero erguido y muy lúcido. Murió al año siguiente de la entrevista sin haber tenido el mutuo gusto de encontrarnos nuevamente. Después su viuda me hizo llegar un ejemplar del libro de Sobral *Dos años entre los hielos* con una muy amable dedicatoria.

Regresamos al buque e informamos al comando sobre la misión cumplida y entonces sí comenzamos nuestra navegación hacia Base San Martín. No haré aquí su descripción, la dejaré para más adelante en una detallada reseña de uno de mis viajes a Base San Martín como Director Nacional del Antártico.

Solamente puntualizo que, ya cuando nos fuimos acercando a Bahía Margarita a fines del mes de enero, comenzamos a encontrar bandejones de hielo cada vez más duros hasta que se convirtieron en campo compacto. Se retrocedió y se buscaron otras direcciones de aproximación a dicha bahía. Así se logró avanzar bastante, pero lamentablemente nuestro buque no era un rompehielos y no podíamos hacernos los bravos. Se

enviaron los dos pequeños helicópteros que se traían a bordo para observar el estado del mar y regresaron con la mala noticia que, hasta donde llegaron, era un campo de hielo sin fisuras y con muchos témpanos aprisionados, señal de que esa situación ya venía de veranos anteriores. Nuestro buque estaba frenado a unas 125 millas de la Base y sin dudas imposibilitado de llegar allí. Se hizo una apreciación realista de la situación y se resolvió que yo me adelantara con una dotación mínima, permitiendo así sacar a los hombres que hacía dos años estaban como dotación de la Base. El buque esperaría un tiempo prudencial siguiendo en sus intentos de abrirse camino en dirección a Base San Martín. De no lograrlo, se resolvería lo más conveniente ante la situación que se planteara.

Fue así como el 7 de febrero volamos en dos helicópteros los hombres que momentáneamente me acompañarían para permitir la evacuación de los 20 que esperaban ansiosamente su relevo.



Relevo Base San Martín (1954)

Base San Martín (1954)

A las 11:30 del 8 de febrero de 1954, aterrizamos en la B. S. M. en un pequeño helicóptero, dotación del transporte ARA Bahía Aguirre que había quedado varado en el hielo de Bahía Margarita a 125 millas de nuestra base. No hubo otra solución. Esta Bahía Margarita, mentada en el historial antártico desde siempre por cerrarles tantas veces su entrada a los barcos.

La dotación que íbamos a relevar tuvo que permanecer un segundo año en este lugar porque también el buque fue frenado muy lejos por un compacto campo de duro hielo y en esa oportunidad no había helicópteros a bordo. Para colmo de males, en este segundo año, un incendio había arrasado con la casa-habitación, volviendo también cenizas una gran cantidad de víveres. Enseñanza: en la Antártida no llevar muchos víveres de la despensa exterior a la cocina.

Lo comprometido del tema era que, en ese segundo año de permanencia, no deseada de la dotación anterior, se había consumido la reserva de provisiones, como consecuencia comían una sola vez al día desde hacía dos meses. Se notaba: no había gordos. Pero, además, me contaba el Jefe de Base (mi coprovinciano, el Mayor Basani Grande, "coya" para los amigos) que algunos de la dotación, preocupados ante la situación que vivían y especialmente cuando observaban que la bahía hasta donde alcanzaba la vista seguía duramente congelada, temían la posibilidad de un tercer año en la zona. Por nuestra parte, cuando a bordo del buque chocamos con los hielos duros, previsibles pero no deseados, se empezaron a vivir situaciones también previsibles. Había quienes decían que se imponía emplear rápidamente los helicópteros para evacuar a la gente de la B. S. M. y cerrar sin más la base. Otros opinaban (y en ese grupo por supuesto estábamos la gente de Ejército) que de ninguna manera la base debía ser cerrada y abandonada. Se trataba de la primera Base de Ejército en la Antártida que, además, en el momento de su instalación fue la más austral del mundo. Por sentido de soberanía (teníamos en ese entonces todavía, sin Tratado Antártico, problemas políticos con los ingleses), no debíamos retirarnos de la zona.

Pero además yo, como Jefe de la base, tenía órdenes reservadas del Gral. Pujato de defender su existencia de la misma *à outrance*. Por supuesto, el asunto no era tan simple. En realidad, era una lamentable cuestión que venía de tiempo atrás. Celos entre el Ejército y la Armada que, con el accionar de nuestra Institución en aquel *coto de caza* que había sido desde siempre la Antártida para nuestros hermanos marinos, veían con no buenos ojos nuestra presencia en la región. Así las cosas, el problema que se presentaba para abastecer y relevar la B. S. M. les venía de perilla para demostrar lo que ellos sostenían desde que a Pujato se le había ocurrido la idea de plantar al Ejército en la Antártida y, especialmente, hacerlo en el lugar por él elegido: les caían del cielo las dificultades que ofrecía Bahía Margarita y querían aprovecharlas para liquidar la B. S. M. El comandante del Buque movió sus cartas pidiendo a Buenos Aires autorización para actuar en lo suyo, y yo jugué las mías haciendo conocer al General Pujato la situación y la solución que yo veía al problema. Me imagino el conflicto que les trasladamos a los Altos Mandos. El caso es que resolvieron que el buque, con la menor cantidad posible de vuelos, trasladara una dotación mínima hasta la base, evacuara la anterior, y la abasteciera con víveres imprescindibles para dos meses, que era el tiempo máximo que apreciaban para saber si Bahía Margarita se descongelaría ese verano.

Pasado ese término, si el buque no podía llegar hasta la base y dejar la carga que llevaba para asegurar su subsistencia por dos años (siempre un año de reserva), se volvería a ejecutar una apreciación de las circunstancias y resolver en consecuencia.

Ésta era la situación cuando bajamos del helicóptero esa media mañana del 8 de febrero. Nos encontramos con un panorama poco alentador; el jefe de base saliente, como ya dije un salteño amigo, me puso al tanto con toda certeza: muy pocos víveres (mejor dicho, nada de varios elementos, poco de mucho y mucho de muy poco). Por ejemplo, nada de farmacia ni de elementos para cirugía, todo ello había desaparecido en el incendio; 75 perros, demasiados para la comida que quedaba en condiciones de ser consumida debido a un deterioro en la calidad; poco combustible para alimentar generadores eléctricos, generadores que más de una vez quedaban momentáneamente fuera de servicio; nada de carne, leche, manteca, grasa ni azúcar. En fin, un horizonte que señalaba la necesidad imprescindible de que el buque llegara a la base y entregase todo lo necesario que traía en sus bodegas.

Como no era posible un tráfico ininterrumpido y diario de los nobles helicópteros por razones meteorológicas —entre otras— el relevo de la vieja dotación llevó tiempo. Eso nos vino muy bien porque así tuvimos varios días juntos, lo que nos permitió recorrer las distintas instalaciones e interiorizarnos de cuestiones que nos orientarían para poder vivir cuando quedáramos solos.

Yo presumía que, de alguna manera, la situación nuestra allí se complicaría al término de los dos meses que Marina tenía que esperar en la zona y, según el estado de los hielos de Bahía Margarita, habría que resolver la espinosa cuestión del futuro de nuestra Base. Y me preocupaba al máximo la decisión que yo debía tomar, atendiendo a que, desde Buenos Aires, se iba a pedir mi opinión al respecto. Estaban en juego muchas cosas; a) la muy reservada opinión de Marina sobre la B. S. M.; b) la importancia que Ejército asignaba a su base; c) la difícil situación de esta al estar sin reservas de víveres, vestuario, elementos sanitarios, comida para la jauría, generadores de energía, combustible líquido, etc. que aseguraran la supervivencia de una dotación por reducida que fuera; d) el sentir de nosotros, los miembros de Ejército, y especialmente el de nuestro Jefe, el Gral Pujato, al respecto.

Sinceramente yo no estaba dispuesto a abandonar la base. Elegiría voluntarios entre la gente de la dotación conformando un grupo muy reducido al cual el buque debería abastecer con el mínimo para vivir un año bien ajustado en todo sentido y no se tendría que arriar la bandera, lo que, en última instancia, era el objetivo.

Sabía yo que realmente era un riesgo

la patriada, pero valía la pena.

No existe la patriada fácil.

Tomada esta resolución que mantuve en reserva, comencé a adoptar medidas conducentes a hacer posible la permanencia durante ese año de 1954 allí en la B. S. M. Por



Construcción de la Base San Martín

ejemplo, le pedí a Basani (muy querendón de los perros y que, de haberle dicho claramente mi intención, tal vez se hubiese negado a darme la información) una lista de los mejores perros de arrastre de trineos que me servirían —si el Buque entraba— para las patrullas que era necesario llevar a cabo en el cumplimiento de las misiones de exploración y relevamiento topográfico. Me entregó nombre y ficha de 35 animales. También le pregunté cuáles eran las mejores piezas en la casa de emergencia que habitaban desde el incendio del año anterior. No era cuestión, si nos quedábamos, de andar esperando un temporal fuerte que filtrara viento y nieve por los resquicios de las paredes en esa casa que, por haber sido prevista para una emergencia, lamentablemente no estaba muy bien terminada. Y así una serie de provisiones que nos facilitarían la experiencia de la *patriada*.

De los cuatro hombres que en ese momento me acompañaban y formaban parte de la dotación que venía desde Buenos Aires para cubrir San Martín en esa invernada del año 1954 (Lactos, Morando, Ramos, Gil), descarté a Ramos y a Gil. Ramos hubiese sido ideal por lo trabajador, noble, alegre y buen antártico. Además, yo lo conocía bien por haber estado conmigo el año anterior en Esperanza y se había embarcado a mi pedido. Pero ya me había manifestado su imposibilidad de una nueva invernada pues debía casarse, ofreciéndose para futuras actividades Antárticas. Gil tenía más años de los aconsejables para lo que tendríamos que vivir si nos quedábamos allí ese año. Hablé separadamente con los otros dos y los fui aquilatando durante el mes que estuvimos juntos en el barco. Les planteé la situación que podíamos vivir en un futuro inmediato: mi decisión si pretendían evacuarnos y cerrar la base era apelar a Buenos Aires proponiendo una mejor solución y quería saber si ellos me acompañarían. Les aclaré que faltaba un cuarto hombre que sería el médico o el enfermero de la dotación (ambos todavía embarcados en el Bahía Aguirre). Aceptaron con gusto acompañarme en la linda empresa. Les aclaré que ese cuarto hombre, que tanto significaba en nuestra cuasiaventura, debía contar con la aprobación de los otros tres ya comprometidos y que pensarán cada cual por su lado, si debía acompañarnos el médico o el enfermero. Les di una hora para decidir. Cuando volvieron, ambos optaron por el médico. Yo al respecto tenía mis dudas. El año anterior en Base Esperanza, el médico felizmente casi no había tenido trabajo por problemas de salud de la gente.

Éramos jóvenes, en la selección psicofísica para ir a Antártida habíamos sido aprobados, teníamos la fuerza y el empuje necesarios para salir adelante ante circunstancias adversas. Pusimos nuestra confianza en Dios y resolvimos enfrentar la *patriada* con el médico, si aceptaba acompañarnos.

Un paréntesis a estas memorias de tono eminentemente operativo. Alguien recordó que, en esos días, se estaba festejando Carnaval en la *patria civilizada*. Fue entonces cuando paramos lo que en ese momento nos ocupaba y el tema de conversación por largo rato giró sobre recuerdos de acontecimientos vividos en esas gratas celebraciones. Para mis adentros, solo recordé que ese sería el segundo Carnaval que me perdería y sin tener tan siquiera el respiro de un feriado. Retengo de esa ocasión que, a la hora de nuestras comunicaciones radiales, cuando nos reunimos esa noche y luego de los enta-

ces de carácter oficial, sintonizamos las radioestaciones que, por su potencia, llegaban a esas latitudes y nos dedicamos, nostálgicos, a escuchar la transmisión de un baile de Carnaval. No puedo olvidar que, por contraste, allí en nuestra B. S. M., caían afuera hermosos y sosegados copos de una nevada tranquila y ajena a nuestras bailareras evocaciones.

Volviendo al relato, había que solucionar algo que acababa de presentarse. Recibí un radiograma del buque en el que me informaban que los hielos estaban cercandando peligrosamente a la nave y que, de acuerdo con los vuelos de exploración de los helicópteros, el campo de hielo se iba consolidando hacia el norte (vía de escape hacia la superficie de agua) y que, por lo tanto, debíamos prepararnos para abandonar la base. Debíamos estar atentos para ser evacuados con un aviso previo de 24 horas.

Tomé contacto radial con el Gral. Pujato, lo puse al tanto de lo que sucedía y le hice conocer mi apreciación de la situación. En síntesis, le propuse: a) permanecer con una dotación reducida al máximo, yo y tres hombres más, cumpliendo con las tareas elementales de una internada, como forma de seguir ocupando la Base San Martín, de tanta significación para el país y el Ejército (es bueno repetir que esta base era la más austral del mundo en ese año 1954 y que estábamos empeñados en una pelea pacífica pero trascendente con los ingleses en la Antártida); y b) posibilitar lo anterior trasladando en vuelos de helicópteros un listado mínimo de elementos de nuestra carga a bordo que yo consideraba imprescindibles para asegurar nuestra supervivencia.

Tomada esta resolución y transmitida a Buenos Aires, sólo me quedaba mientras esperaba la decisión, frenar el viaje de los helicópteros que vendrían con la mala intención de buscarnos. La mejor forma de impedirles el vuelo que se nos ocurrió fue usar la mentira piadosa: cuando pidieran el estado del tiempo en la base antes de autorizar la partida de las aeronaves, les informaríamos fuertes vientos, nevadas y visibilidad nula. No podrían partir.

Eran para mí aquellos días que estábamos viviendo tiempos de enorme responsabilidad. No se me escapaba que estaba jugando una partida muy dura y difícil con el destino. Habíamos apostado, con mi decisión y la aceptación de los que me acompañaban, las cartas de un lance arriesgado. Éramos conscientes, y en eso estaba lo hermoso y atrevido de la determinación tomada, de que estaban en juego nuestras vidas por tras de un accionar que considerábamos el único digno de seguir. Con el paso de los años y con mucha más experiencia antártica me asombra y enorgullece al mismo tiempo el recuerdo de aquellos días y esa nuestra postura ante los acontecimientos vividos en ese entonces.

Hice pocas anotaciones de la que fue mi segunda internada en el Continente Blanco. En la primera, deslumbrado por todo lo que me rodeaba y las insólitas situaciones que a diario se presentaban, llené tres cuadernos con notas e información a granel. En este segundo año, decía, el mucho trabajo físico y la aceleración de los hechos y sucesos realmente no me permitió dejar por escrito muchas cosas.

Pero hay fechas y eventos que no podía perderme de señalar. En una de estas anotaciones decía: "Hoy 10 de marzo, recibí la orden más tranquilizadora y al mismo tiempo más peliaguda de mi vida. El Gral. Pujato, bajo su responsabilidad, me autoriza a negarme a abandonar la base cuando se nos venga a buscar. Él someterá mientras tanto todo este

problema al Ministerio de Guerra y, de ser necesario, al Presidente Perón.”

Y dos días después: “Hoy 12 de marzo, aflojada general en el mar. En un radiograma nos informan que, a partir de mañana, comienzan a abastecernos vía helicópteros, según el pedido que adelanté. Decidí —previa conversación radial con el Dr. Alejo Fernández, nuestro médico todavía a bordo y que aceptó acompañarnos en la patriada— que nos quedaremos 4 hombres como dotación de esta, nuestra querida Base San Martín”.

Señalé que el médico sería el cuarto hombre y que su elección fue consecuencia de una suerte de democrática resolución. En realidad, para mí no fue tan fácil la decisión. Tenía mis dudas al respecto, el enfermero era un suboficial viejo (para mí que en ese entonces sólo tenía gloriosos 33 años; decían los griegos que los dioses los querían jóvenes y algo de cierto debe haber en esa edad clave, por poco que revisemos la historia de la humanidad). Era un suboficial viejo de ¡40 años! Pero según mentas, uno de esos enfermeros de Ejército que sabían como un tordo (médico, en la jerga cuartelera). Pero además, y atendiendo a lo que íbamos a vivir, acusaba conocimientos anexos nada desdeñables: sabía cocinar y tenía amplia experiencia en veterinaria. Yo no podía olvidar la numerosa jauría que tendríamos que atender, alimentar, etc.

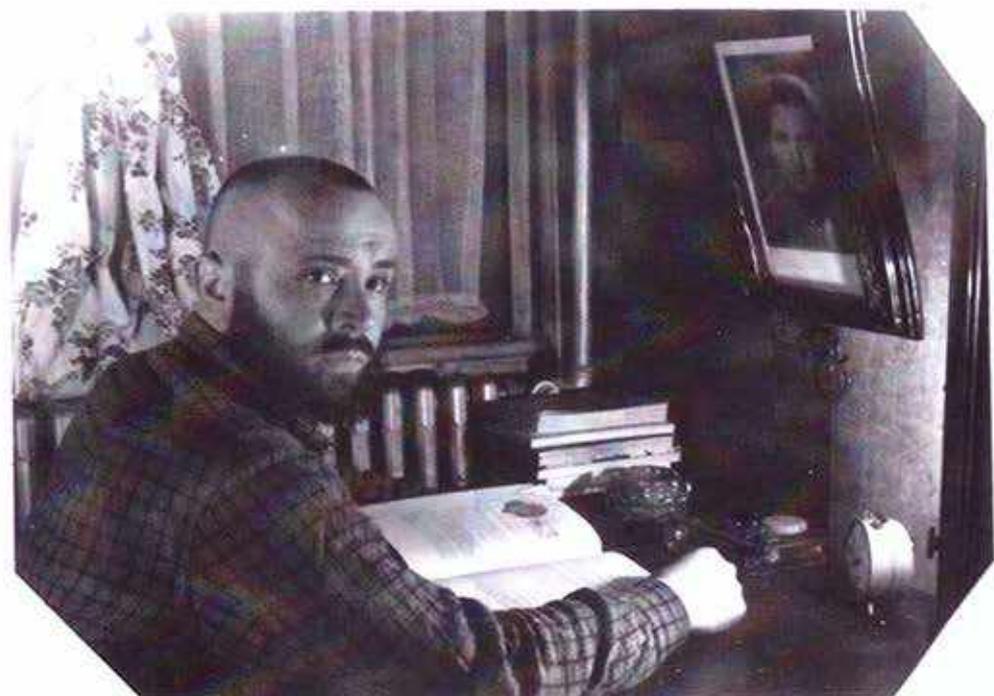
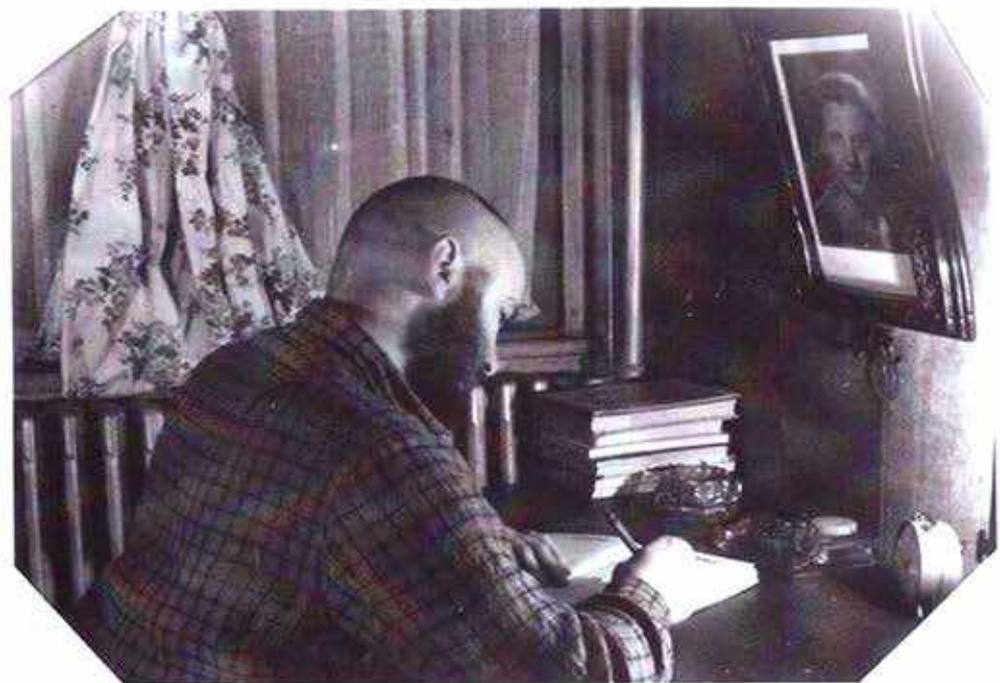
Durante dos días, que ¡oh, milagro!, fueron de muy buen tiempo se abasteció la base por helicóptero. Muchos años después, en conversación con un oficial de Marina tripulante del Bahía Aguirre en el momento del relato, me dijo que tenían sus sospechas de nuestra información meteorológica de los días que les negamos el arribo por vía aérea a la base. Sobre todo, considerando la bonanza que se produjo en cuanto llegó la orden desde Buenos Aires de abastecernos, pero lógicamente no podían largar los helicópteros para un vuelo de tanto riesgo sin seguridad del aterrizaje.

Copio: “Hoy 14 de marzo, terminaron de transportar lo solicitado desde el buque. Cuatro vuelos fueron suficientes para trasladar lo pedido. Quiera Dios que haya hecho bien los cálculos y nos alcancen los víveres, elementos de medicina y algunos repuestos para los generadores de energía y los dos tractores con los que tendremos que trasladar cargas pesadas hasta cerca de la casa-habitación (carbón, combustible, etc.). De todas maneras, el tema ya no tiene otra solución, pues no creo que se resuelvan a hacer más vuelos”.

Y el día 15: “Hoy me informa el Comandante del buque en un lacónico radiograma: “Los hielos nos cercan, ponemos proa al norte, apreciamos haber cumplido con la orden recibida. Buena suerte”.

“Con el último vuelo llegó el médico y vimos perderse al helicóptero en el horizonte con un sentimiento mezcla de satisfecha tranquilidad, porque ahora sí comenzamos a cumplir nuestra misión, pero también sabemos que esa máquina que se aleja era el último eslabón que nos unía materialmente con el resto de la humanidad. Nos esperan días difíciles de duras pruebas, especialmente en la larga noche polar que ya se insinúa con el acortamiento de los días. Dios tendrá que ayudarnos”

Pasaron varios días sin anotaciones. Pero recuerdo hechos y momentos de aquellos primeros tiempos que se fueron en acomodarnos a esta situación sin dudas insólita que



Momentos de soledad en la base, de lectura y escritura de diarios

nos tocaba vivir. Mientras veníamos en navegación en dirección a nuestra base, con mi experiencia antártica del año anterior, pensaba en lo que tendríamos que realizar para poder cumplir con las misiones y trabajos de una incipiente invernada. Pero esta emergencia cambiaba todo lo previsto. Los hombres, mis compañeros, enfrentados de golpe con una forma de vida que no por prevista deja de ser absolutamente nueva, distinta, asombrosamente extraña y excepcional, iban de a poco amoldándose a la nueva vida. Y lo hacían con una prontitud y buena voluntad admirables.

Los recuerdos de aquellos primeros días son como una suerte de pantallazos muy singulares. Por ejemplo, luego de despedir al último helicóptero y todavía reunidos en el pequeño grupo que éramos —un grupo de fulanos embretados en una situación muy singular— nos miramos, y tanto como para romper el silencio que iba en camino de ser embarazoso, les advertí que allí se iba el señor Gil. Era un técnico civil que aceptó feliz acompañarnos en la base cuando recién llegamos. Además de excelente persona, resuelto a poner el hombro en todas las tareas iniciales, era un gran cocinero. De entrada, se hizo cargo de la cocina y, de esa manera, nos solucionó a la perfección ese tema que nos complicó un tanto la vida a lo largo del año. El abrazo de despedida del señor Gil creo que fue el mejor campanazo para terminar de meternos en la realidad. Les pregunté si sabían algo de cocina, nadie contestó, entonces les informé que yo también ignoraba esa admirable ciencia, pero que iniciaba valientemente el turno. Sería seguido por el Dr. Fernández, luego Morando y por último Lacatos, y así hasta que nos vinieran a buscar dentro de un año.

Felizmente contábamos con la inapreciable ayuda de un libro que, según me informó el jefe saliente, fue salvado por el cocinero del incendio de la casa-habitación ocurrido seis meses atrás. Era en realidad el único libro existente en la base, aparte de los de consulta llevados por el médico. Se trataba de una edición uruguaya de la década de 1920. Muy curioso su contenido, pero nos solucionó nuestro problema. Nos obligaba a detenidas y cuidadosas lecturas para interpretar correctamente y aplicar —como pudiéramos— las indicaciones y terminología extraña a nuestras limitadas habilidades. Especialmente era motivo de largas cavilaciones cuando, por la inevitable carencia de elementos requeridos, debíamos emplear sucedáneos o afines. Siempre hubo buena voluntad para aceptar alegremente absurdos preparados que, con toda dedicación, elaboraba un cocinero inspirado. Y por supuesto inventamos comidas: skúa en escabeche (teníamos vinagre y aceite), pechuga de pingüino con puré de papa (papa en polvo), hígado de foca a la plancha con mucho ajo para enmascarar el gusto no muy agradable. Conviene que me detenga en la forma en que nos alimentamos durante la invernada. Yo tenía conciencia de que era uno de los temas más peliagudos a enfrentar a lo largo de ese año. Napoleón decía que los ejércitos se mueven según sus estómagos, teniendo en cuenta esta premisa y, estando en la Antártida en nuestra particular situación, debíamos resolver de la mejor forma el asunto. Revisamos el inventario de víveres de la base que me dejó el Jefe saliente y controlamos las existencias totales sumando lo que hicimos traer del buque. La situación era en síntesis la siguiente:

— Carecíamos casi totalmente de varios elementos (carne, grasa, huevos, café, té, chocolate, embutidos, galletitas, bebidas alcohólicas);

— Había poco de varios otros (leche en polvo, azúcar, arroz, fideos, verduras deshidratadas);

— Y mucho de pocos, que fueron los que en definitiva nos permitieron sobrevivir alegremente porque supimos adaptarnos con ingenio de necesitados. Había harina, vinagre, sal, levadura y manteca rancia (despreciada por la gente de la dotación anterior), elementos que nos permitieron hacer pan sin limitaciones. El charquicán nos proveyó de poderosa sopa para todos y cada uno de los días del año. Con la yerba en forma de mate cocido, se constituyó el almuerzo junto con fornidos sándwiches de una mortadela de especial calidad que había llevado tres años antes el Gral. Pujato, fundador de la base. Gruesas fetas del tal fiambre tiradas a la plancha de nuestra antigua cocina de hierro nos daban un apetitoso choripán.

De manera que el cocinero de turno sólo tenía que esforzar la imaginación para el plato que acompañaría a la sopa de charquicán en la única comida caliente, la correspondiente diríamos, a la cena.

Era tranquilizadora la previsión del Jefe de Base anterior quien, en cuanto los pingüinos llegaron a la zona, no les dio tiempo de empollar e hizo una requisita de huevos muy positiva. Se hallaban expuestos en varios cajones en un pequeño glaciar vecino a la base. Allí también estaban congeladas pechugas de pingüinos, skúa y de palomas antárticas cazadas por nosotros antes de que estas aves abandonaran el lugar en su migración escapando del invierno hacia el norte. Con estos derivados cárnicos de aves a lo largo del año preparamos escabeches, ya que era la única forma de anularles cierto tufo y gusto no muy agradables.

Después volveré sobre este tema de la alimentación que dio para muchas situaciones dignas de recordar.

Por otra parte, había abundancia de alcohol de quemar, aeronafta, gasoil y carbón. Debo destacar que, durante los días que estuvimos en compañía de los hombres de la dotación anterior (a medida que iban siendo transportados de a poco al buque), colaboraron empeñosamente en tareas imprescindibles y que hubieran sido muy pesadas para la tripulación de solo cuatro hombres de la internada. Daba gusto verlos cinchando en esfuerzos de colaboración que mucho agradecíamos. Así pudimos habilitar un cobertizo anexo a la casa que servía de pequeña carpintería y que convertimos en cocina-comedor y despensa para los pocos que quedaríamos. También nos ayudaron a trasladar hasta un pequeño depósito cercano a la casa-habitación parte del combustible y carbón que íbamos a necesitar a lo largo del año. Con este acopio, nos aseguramos no tener que salir a buscar esos elementos (aparcados a la intemperie) en días de fuerte temporal y especialmente durante la noche polar, situaciones muy difíciles y de verdadero riesgo para el o los hombres encargados de esa tarea. El temporal de nieve y viento o la luna oculta durante la noche polar son situaciones ideales para desorientar y hasta perder al más pintado.

Continuemos con la saga porque, honestamente y sin engreimiento, aquel año en la Base San Martín fue para mí, y el tiempo me lo confirma, una suerte de epopeya que me sirvió para saber cuánto era capaz de enfrentar, aguantar y resolver satisfactoriamente.

Por supuesto, con la ayuda de Dios que nunca nos desamparó, porque hubo veces que nos la vimos muy negra. Y es que, además, la Antártida es un laboratorio magnífico, único, de autoanálisis. Presionado por la obligatoria convivencia, el hombre tiene que mostrarse a la larga tal cual es, y de esa manera termina siempre por conocerse a sí mismo y también a los demás. Es imposible que la careta que se pudo haber llevado no termine cayendo indefectiblemente.

Tengo una escueta anotación del 25 de marzo: "Primera gran nevada que nos impidió trabajar en el exterior, horas y horas de ver caer enormes copos; comenzó anoche". Y al día siguiente: "Continúa el temporal. Ya hay más de medio metro de nieve por todos lados. Me preocupan dos temas. Por un lado, los perros, que esta tarde tuvimos que salir de cualquier manera a darles algo de comer. La mayoría aceptó y se levantaron de donde estaban enroscados. Otros ni se movieron. La segunda preocupación son los tambores de 200 litros de combustible que estaban a la intemperie libres de nieve y de hielo. Ahora tendremos que trabajar como negros a pala y pico para descubrirlos cuando deban ser trasladados al depósito".

Copio: "4 de abril. Nos enteramos por radio que arribaron a Buenos Aires los buques de la Fuerza Antártica. ¡Qué lejos se encuentran ya de nosotros!"

Viernes 16 de abril, anoto: "Hoy es Viernes Santo. El Dr. Fernández (cocinero de turno) nos sorprendió con un plato especial. Resulta que encontró dos latas de atún al aceite que la dotación anterior había desechado por presunto mal estado. Como él tiene estudios en higiene, nos aseguró que habiéndoles aplicado varios hervores anuló cualquier posibilidad de intoxicación. —Si el doctor lo dice— opinamos todos, y dimos buena cuenta de succulentos platos de algo que no estaba en nuestras provisiones degustar. Y de esta manera hemos respetado —dentro de nuestras posibilidades— el ayuno de este Viernes Santo".



25 de marzo: "Primera gran nevada que nos impidió trabajar en el exterior, horas y horas de ver caer enormes copos".

Hay un bache de varios días sin anotaciones, lo cual creo haber señalado anteriormente como algo lógico en este año, materialmente me resultaba difícil tener tiempo, oportunidad o voluntad para sentarme a escribir notas. Era mucho el trabajo, y los momentos libres de tareas o exigencias no existían, lo mismo les ocurría a mis compañeros. Y esto de *compañeros* lo escribo, no obstante que en nuestra condición de militares normalmente este término no tiene uso ni aceptación, pero la situación que vivíamos nos obligaba a una suerte de confraternización y camaradería donde se mantenía invariable el respeto. Un respeto de fondo —el verdadero— no el de forma que a veces es posible encontrar en nuestra vida institucional. En esos dos años continuados de permanencia en la Antártida, no recuerdo haber dado ni recibido el clásico saludo militar. Tampoco existieron las órdenes del día por escrito que regulan la actividad en un reducto militar, salvo en dos o tres circunstancias a lo largo de la invernada que sí ameritaron dejar asentado algún hecho o momento especial.

Con relación al respeto que siempre fue norma entre nosotros, seguramente existió porque además de ser precepto, intuíamos que, de no ser así, las relaciones, allí medio dejados de la mano de Dios, hubieran colapsado peligrosamente.

Mi experiencia como Jefe de la Base Esperanza y un elemental conocimiento del espíritu humano me señalaban que, si quería comandar a mis hombres en la Base San Martín, y llegar a fin de año en relaciones como Dios manda entre animales racionales (esta vez sometidos a una anormal situación donde cuatro fulanos conforman una reducidísima dotación obligada a muchas y duras tareas, sufriendo además severas carencias de todo tipo), era vital mantener siempre y en toda oportunidad un trato digno y respetuoso, y una suerte de bien entendida confraternidad. Para que ocurriera era fundamental, entre otras cosas, evitar discusiones que a la larga no se sabe cómo terminan.

Pero las discusiones no se eliminan mediante una orden, disposición o providencia, había que buscar una forma, un método lógico de prevenir las polémicas, y especialmente cuando ellas van adquiriendo tonos ásperos o de terca porfía.

Alguien podrá argüir que para esto están los reglamentos militares. Yo solo puedo contestar que en la Antártida hay situaciones y momentos en que ningún reglamento tiene aplicación.

Metido en ese intríngulis, vinieron en mi auxilio:

1) una suerte de inocultable aversión generalizada al tema cocina y 2) mi convencimiento de que, cuando dos discuten, es posible que lo hagan de buena fe, pero también que al menos una de las partes no siempre está muy segura de su postura, pero igualmente se mantiene firme en la porfía porque nada les cuesta o por diversión. Así las cosas, les propuse y aceptaron, que cuantas veces se planteara un motivo de discusión o disputa, en lugar de seguir enredados en interminable polémica, debían apostar. No dinero, que no teníamos, sino turnos en la detestada cocina. Si ambos sostenían honradamente sus posiciones y llegaban al desafío, con un apretón de manos se obligaban a cumplir la pena, pero si uno de los contendientes no aceptaba el reto y pretendía seguir en sus razones, la *comunidad* dictaminaba negando la razón a quien abandonaba el campo en esa forma poco honorable.

El juez normalmente era yo y, cuando el tema era de tal naturaleza que excedía mis conocimientos, esa misma noche el radioperador pedía que se consultara fehacientemente sobre la cuestión y se respondiera por el mismo medio a la base. ¡Y Santas Pascuas!

El bache de registros en realidad se debió a un serio problema con nuestro tractor que quedó fuera de servicio no obstante los desvelos de Lacatos, el mecánico.

Tuvimos que reemplazar el medio mecánico por el más trabajoso y menos efectivo de atar perros a trineos y, de esa manera, luego de desenterrar los tambores y liberarlos de nieve y de hielo, subirlos al trineo (nos parecía que pesaban el doble de los 200 litros que contenían), trasladarlos hasta el depósito cercano a la casa y luego bajarlos y aparcarlos. La falta informativa también incluye el 23 de abril, mi segundo cumpleaños sucesivo en la Antártica. Bueno, la verdad es que pasó casi inadvertido ante la urgencia en resolver el problema señalado. Recibí un radiograma familiar y los respetuosos abrazos de los tres antárticos que me acompañaban, y eso fue todo, tampoco estábamos para más.

Nos tocó ese año un 25 de abril con una actividad singular, inédita, especialmente para mí como antártico. Resulta que, como ciudadanos que éramos, teníamos que votar en una elección nacional. Por radio me hicieron llegar con antelación la nómina de partidos y candidatos intervinientes y las normas y procedimientos a seguir antes, durante y después del acto comicial. Copio: "Tuve que confeccionar a mano los votos (no más de 10 por los partidos más importantes que intervienen en la contienda). Creo que debe ser el mío el único caso, por cuanto tuve que desempeñarme como Juez Federal, Presidente de Distrito Electoral, Presidente de Mesa, Fiscal y, por supuesto, también controlar el recuento de votos. Éramos por turno tres los sentados en la mesa del comedor (presidente y dos fiscales), con la urna también confeccionada por nosotros para el evento. La pequeña despensa contigua era el cuarto oscuro. El cuarto hombre votaba y procedía a reemplazar a una de las Autoridades de mesa. De esa forma, nos íbamos turnando para cumplir con el acto electoral que transcurrió en completo orden. Era original la situación y hasta cómica, pero 'solemne en nuestra soledad'." Agrego yo ahora, que en mi Libreta de Enrolamiento figura esa histórica elección, por lo menos para mí, con mi firma como Presidente de Mesa.

Respiré tranquilo cuando vi apilados y a resguardo los famosos tambores con combustible que nos aseguraban comunicaciones radiales y con qué alimentar a los generadores. Y también porque, cuando recomencé con anotaciones en la primera semana de mayo, fue para asentar que la noche se nos venía encima con días muy cortos y además con registros mínimos de temperaturas también bajas (-25 °C).

Malo fue el mes de abril, muchas nevadas, fuertes vientos y bajas temperaturas. "Indudablemente no estamos en Portugal", anoté. También recordé en estas anotaciones situaciones peliagudas vividas en nuestro afán por cobijar los tambores (fueron cincuenta y lo recuerdo porque bromeábamos que en realidad nos parecían *sin cuenta*). Tristes días de enormes esfuerzos, volvíamos a la casa-habitación generalmente a las 21:00 envueltos en la noche, la nieve, el frío y el viento. Allí nos esperaba el cocinero de turno, la tibieza del comedor-cocina y la reparadora comida... y las penurias del día desaparecían. ¡Así también dormíamos luego, como troncos metidos en nuestras bolsas-camas! Debíamos usarlas porque, como ya dije, esta pequeña casa de emergencia fue ocupada durante unos pocos meses luego del incendio de la casa principal por la dotación anterior. Nunca había sido totalmente terminada en detalles que importan, y mucho, en una



Base San Martín (1951)



construcción antártica. Por ejemplo, el sellado cuidadoso de sus paredes y techumbre de manera que no se filtren el viento y la nieve, como ocurría cuando el temporal se hacía presente con sus vientos huracanados arrastrando nieve que se colaba por cuanta fisura o rendija invisible existiera. Como tampoco teníamos calefacción, nuestras piezas normalmente estaban muy frías. La bolsa-cama era la solución.

Y así llegamos al 25 de mayo, mi segundo 25 de mayo en la Antártida. Decidimos celebrarlo dignamente. Ya para esa época el sol no sale, hay un amanecer que se junta con el atardecer, una semiclaridad que nos señala que el sol está escondido bastante cerca del horizonte hacia el norte. En estas condiciones, exactamente al mediodía se desarrolló la ceremonia.

Formamos los cuatro frente al mástil. Lacatos, como corresponde por ser el más moderno, izó la bandera y luego con mucha emoción, debo reconocerlo, cantamos nuestro himno. "No podemos —copio de lo escrito ese día— olvidar que somos los argentinos más australes que están festejando esta fecha. Pero también sabemos que somos los seres humanos más adentrados hacia el Polo Sur que se permiten el lujo de representar a su Patria y festejar su día en estas altas latitudes. Esto lo señalé en pocas palabras en nuestro acto mientras caía una blanca nevada, sin viento y mucho frío. Luego comprobamos que el termómetro señalaba 25 °C bajo cero."

El 26 de mayo, el motor grande, el que nos permitía tener luz eléctrica en las muy pocas horas que lo poníamos en funcionamiento, dijo ¡basta! Lacatos se metió de cabeza en el problema y me aseguró que tenía solución. Mientras tanto, echamos mano del pequeño motor de emergencia que, si bien no nos daba luz, sí permitía nuestras comunicaciones radiales con el mundo. Informé a mi gente que no se sorprendieran si por un tiempo no recibían noticias nuestras porque podríamos tener un problema momentáneo de comunicación; era para prepararlos por si entrábamos en silencio de radio definitivo. "Recién hoy, 10 de junio, pudo Lacatos anunciarnos triunfalmente que ¡tendremos luz! Y el sonido tranquilizador del escape del motor nos llena de satisfacción, paz y sosiego (curiosamente, en días sin viento ese ruido es el único que se escucha en la inmensidad blanca que nos rodea). ¡Nada como tener de nuevo lo valioso perdido!

"Muy negros fueron estos 15 días sin luz eléctrica. Durante las horas de trabajo que normalmente se desarrollan fuera de la casa en la semipenumbra, no la extrañamos tanto, pero al llegar el momento de entrar rendidos y a su abrigo (desayuno, merienda, comida, en la radio para las comunicaciones o en el poco tiempo antes de pasar al descanso en el que escuchamos noticiosos o algo de música) era cuando extrañábamos el generador. Durante estos lamentables y tristes días solucionamos parte de los problemas con los diez únicos faroles sol de noche que hay en la base y a los que cuidamos como a nuestro pellejo por razones más que obvias".

Debo comentar una actividad que a lo largo del año llevó mucha de nuestra energía y una decisión que hartó nos costó adoptar. Señalé antes que, al llegar, nos encontramos en la base con una jauría de 75 perros. Ante la imposibilidad de que el buque entrara y mi decisión de no abandonar la base, el hecho cierto de que la comida para los perros

no iba a alcanzar para un año señalaba la necesidad de reducir su cantidad. Pregunté al buque si aceptaban a bordo una cantidad de animales para su traslado a la Base Esperanza y me señalaron que sería imposible transportarlos en los pocos vuelos que se hacían para relevar la dotación. No quedó otra opción. El problema fue planteado a Buenos Aires, desde donde se autorizó a llevar a cabo la hecatombe. Cuando el buque se retiró, sacrificamos a los perros que no figuraban en la lista que mañosamente le pedí que confeccionara a mi coprovinciano Jefe de Base anterior. No fue fácil, pero no había otra solución. Por previsión, los mártires fueron apilados en un glaciar cercano (sí, el glaciar de los huevos de pingüino y pechugas de skúa), podían llegar a servirnos en el peor de los casos si de nuevo se repetía la imposibilidad de un relevo a fin de año. Comer perros en caso de suma necesidad, tanto en el Ártico como en la Antártida, fue una práctica conocida entre los expedicionarios en problemas y, llegado el caso, seguramente nosotros tampoco le íbamos a hacer asco a la solución. Allí en el glaciar se mantendrían en perfecto estado.

De esa manera, quedó una jauría gobernable y constituida por los mejores perros. Nos pusimos de acuerdo en controlar cuidadosamente que no se produjeran apareamientos no planeados. Cada animal tiene su ficha en la que figuran sus padres, fecha de nacimiento, enfermedades, campañas en que intervino arrastrando trineos, etc. Reforzamos el sistema al cual estaban atados los perros por una cadena a la maroma para que no pudieran soltarse. Cuando un perro logra liberarse, suceden dos cosas: se pelea violentamente con otro terminando malheridos, o se aparea con todas las hembras que sea posible. Y no queríamos un aumento sin registro de la jauría.

Nos quedó como tarea diaria a lo largo del año el alimentarlos. Para llegar adonde estaba la jauría, debíamos caminar unos 200 metros por el mar congelado, ya que los habíamos trasladado a un islote al pie del glaciar. Allí en dos pequeños cuartuchos estaba almacenado el Pemmican en latas de un kilo (la ración diaria). Mediante una morsa y una sierra, liberábamos el producto y luego, con cortafierro y martillo, procedíamos a seccionar en pedazos pequeños el contenido que estaba congelado, de manera que el animal pudiera masticar y tragarlo. También, y si en ese momento no había nieve, había que cortar trozos chicos de hielo del glaciar cercano y amontonar raciones frente a cada perro. Era una tarea que realizábamos dos hombres por riguroso turno y que nos llevaba de 2 a 3 horas. Por supuesto que durante la noche polar debíamos empezar por prender la lámpara sol de noche, tarea que en la Antártida y con temperaturas por debajo de 0 °C no es sencilla y también lleva su tiempo.

Una de las soluciones originales que tuvimos que implementar para los pequeños grandes problemas que se nos iban presentando fue la de colgar un tubo vacío de gas afuera de la entrada de la casa y, a su lado, un martillo. Era un llamador para cuando se requería la presencia de alguno: un golpe para mí, dos para el doctor, tres para el radio y cuatro para el mecánico. El campanazo se escuchaba 360° a la redonda y podíamos jurar que resonaba en los días calmos en los glaciares y rocas que nos rodeaban.



Jauría de perros

Promediando junio, comprobamos que se registró la temperatura más baja en lo que iba del año: 35 °C bajo cero. También fue un mes bravo en el sentido que nos castigaron varios *blizzards* de hasta dos días de duración. Mucha nieve arrastrada nos tapaba los depósitos y se filtraba al interior. Resolvimos que las tardes de los sábados las dedicaríamos a sellar todo resquicio, especialmente en los depósitos, porque si no se atascarían por dentro. Teníamos, y eso sí en cantidad, bolsas con trapos viejos pero limpios traídos de Buenos Aires años atrás, me imagino que para la usina y el taller.

“21 de junio, el día más corto del año en otras latitudes. Corto y todo, ¡cómo nos gustaría tenerlo aquí donde todo es penumbra!”

“Sin embargo, no puedo quejarme porque gozamos de algo que en Esperanza nunca se había observado. En su fase de luna llena, la luna lunera giró alrededor de nosotros sin ocultarse durante 48hs, o sea el equivalente a dos días con sus noches”.

Pienso que puede ser interesante detallar las actividades que se llevaban a cabo en un día de esta época del año, ya que estas y los horarios variaban según la estación. Copio: “en el silencio, oscuridad y frío de nuestra casa, suena un despertador. El sonido es un poco en sordina porque el dueño lo tiene metido en su bolsa-cama por dos razones: para preservarlo mejor del frío y para no despertar a los demás. Es el cocinero de turno que a las 9:00 debe levantarse y dejar la tibia y acogedora cama (nunca tanto como aquí) y lanzarse linterna en mano hacia la frígida cocina. Que está fría lo dicen los siguientes detalles: el hombre está totalmente abrigado con pasamontaña y guantes (ojo con agarrar a mano limpia cualquier elemento metálico porque se quema), el alcohol necesario para prender el sol de noche (me doy cuenta de que, en muchas oportunidades, tengo que referirme a estos estupendos faroles que tantos buenos servicios nos prestaron) que no reacciona en absoluto al fósforo que se le acerca. Son necesarios varios intentos para que finalmente prenda. Luego hay que dar presión para que la aeronafta del depósito prenda el bendito calentador y colocar la olla con la mazamorra congelada hecha por el cocinero la noche anterior. Finalmente enciende la cocina y la pequeña estufa de carbón del descongelador de hielo que nos provee de agua.

A todo esto, pasaron 45 minutos y con dos o tres golpes de martillo en el tubo de oxígeno colgado que retumban alegremente en toda la casa, informa a los todavía felices durmientes que llegó la hora de dar por terminados posibles dulces sueños, animarse a dejar la tibia bolsa-cama y encarar otro día. Uno menos en este bravo enfrentamiento con los problemas que nos presenta esta dura e increíble, pero hermosa, Antártida.

Quince minutos después llega el primero y con cortos intervalos los otros dos (hay uno especialmente que siempre es el último, pero nunca diré quién era). —“¡Buen día!”—, —“¡Buen día!”—, se intercambian. Ya la cocina-comedor está menos frígida, no son necesarios pasamontañas ni guantes y, frente a un tazón de humeante mazamorra con leche, acompañada de pan (nunca en mis pagos salteños comí, ni vi comer mazamorra con pan), pero como maíz y harina abundan, nos podemos dar el lujo de inventar platos exóticos. Desayunamos (y también tomamos la merienda que obra como almuerzo) de pie, rodeando la cocina de hierro y gozando del siempre bienvenido calorcito de su entorno. La plancha está al rojo ya que carbón tenemos en abundancia. En ese momento se habla de las actividades que nos esperan ese día. Luego, bien abrigados, a trabajar afuera.

Se desperdiga la dotación en tres según sus tareas. Dos por turno para alimentar a los perros, el cocinero del día a buscar (pala y bolsa marinera al hombro) carbón que debe desprender de la pequeña lomada en donde inicialmente se almacenó a la intemperie este elemento de tanta importancia para el hombre en aquellos primeros años de nuestro accionar en la Antártida. Después, con los años, vendrían los tiempos del gas, de corriente eléctrica las 24 horas del día, del instrumental meteorológico a control remoto que evita salir al exterior para su registro, del agua fría y caliente en abundancia por la existencia de descongeladores modernos, y hasta de la televisión y teléfono satelital. Todas innovaciones que yo fui viviendo (porque seguí yendo a esa zona privilegiada hasta ya entrado el siglo XXI) y que, indudablemente, hacen menos ruda la existencia. El cocinero también debe trasladar desde el depósito de víveres lo necesario para preparar el banquete de la noche. El mecánico normalmente hace una visita a la pequeña usina para asegurarse de que el motor estará en condiciones de proporcionar la energía que le reclamará el radioperador y este inspeccionará sus cosas de manera de asegurar la única comunicación diaria con el mundo. Señalo que, en nuestra reducida despensa adosada a la cocina-comedor, tenemos lo necesario para dos o tres días, incluido el carbón, pero esa es la reserva intocable para los días de temporal muy bravo que hacen no aconsejable salir al exterior de la casa. Luego el cocinero se suma al trabajo de los demás, porque su tarea específica recién comenzará después de la merienda del mediodía, colación que reemplaza al almuerzo que nos está prohibido en razón de nuestras limitaciones. La citada merienda no requiere de su asistencia, sí debe cuidar los fuegos de la cocina y del descongelador. A las 15:00, otro momento agradable; todos reunidos de pie, alrededor de nuestra bienhechora cocina de hierro plancha siempre al rojo distribuyendo en su superficie las rebanadas de nuestro pan (digo nuestro con pedante vanidad porque nosotros lo elaboramos y bien que nos costó tiempo aprenderlo). Junto al tostado del pan, se van asando rodajas de la impagable vianda llevada en cantidades industriales por el Gral. Pujato. Y así obtenemos el más sabroso *choripán* que se pueda imaginar. El cocinero tiene ya lista una olla de mate cocido que rápidamente se agota. Reconozco que era un momento grato y placentero el de la merienda que nos permitía —además de satisfacer nuestros siempre necesitados estómagos— estar reunidos y charlar (¡conversar! ¡Qué necesario es para el hombre hacer uso de esa facultad que Dios nos otorgó!) en el único ambiente de la casa en donde podíamos desembarazarnos de abrigos, guantes, pasamontañas, antiparras y estar cómodos.

Lo bueno dura poco: luego de la merienda, de nuevo cada uno a sus obligaciones. Más de una vez yo le ayudaba al médico a ordenar en la habitación que hacía de farmacia y consultorio los medicamentos y repasábamos juntos en uno de sus textos de qué manera yo debía actuar en el caso que hubiese que someterlo a él a una apendicectomía de urgencia. Todo esto porque, de los cuatro, él y yo no estábamos operados del apéndice. En ese tiempo, no era obligatorio ir a la Antártida sin el apéndice y el año anterior habían operado de emergencia a dos hombres en un destacamento Naval con resultado dispar: uno falleció. Tomábamos muy en serio este tema y, varias veces durante algún tiempo, los cuatro repasamos juntos nuestros respectivos papeles en la posible intervención quirúrgica. La verdad es que, en nuestro fuero íntimo, sabíamos que el final no podía ser muy feliz, pero al menos lo habíamos intentado. Mi papel era el de cirujano.

Cuando, pasado los años, nos reuníamos para recordar todos aquellos momentos, ese era un tema que lo seguíamos tratando con cierto humor trágico pensando en lo que hubiésemos hecho en el momento de actuar y, por supuesto, coincidíamos en dar gracias a Dios que nos libró de pasar por semejante prueba.

En una de esas oportunidades de arreglo y control de la farmacia, yo encontré —tengo que confesarlo— algo de lo que me apropié en total secreto y que después me sirvió para vanagloriarme de buen cocinero. El asunto fue así: en una caja que contenía remedios y comestibles, descubrí varios frascos con esencia de canela. Cuando me tocó el turno de cocina y ayudado por doña María —la del libro de cocina— presenté al final de la sobremesa una tarta muy perfumada, pero obligadamente muy pobre en azúcar que, en son de broma, y luego de felicitaciones me preguntaron si realmente era postre o un tercer plato.

Continuando con la descripción de un día nuestro en esta invernada tan particular, llegamos a las 21. De nuevo reunidos en la cocina-comedor para poner a prueba la habilidad y, más que nada, la buena voluntad del mártir de turno. Se servía la humeante e infaltable sopa de charquicán que, por ser sabrosa y estar caliente, la aceptábamos resignadamente día a día y porque, además, la sabíamos muy nutritiva y, por lo tanto, necesaria. A continuación, la creación del cocinero, es decir, el plato de elaboración propia. Y entonces venían las sorpresas, agradables o no tanto. Como la lista de nuestras posibilidades era muy limitada, hicimos un trato: nadie repetía su plato en una semana y nadie repetía el del cocinero del día anterior. Esta única comida del día la hacíamos sentados alrededor de nuestra pequeña mesa para cuatro comensales. Al respecto, resolví que cada 15 días se debía rotar de lugar siguiendo el movimiento de las agujas del reloj; así enfrentábamos una cara nueva de tiempo en tiempo. Acompañábamos al cocinero en su tarea, la más impudosa, de lavar ollas, platos y cubiertos.

Luego nos trasladábamos a la habitación de la radio para el momento más grato del día. Era el horario de las comunicaciones oficiales y particulares, no digo privadas porque no existía la posibilidad de recluirnos para una conversación. Las habitaciones no tenían la aislación necesaria: cuanto más utilizábamos los audífonos para hacer personal la

respuesta que venía por el éter. Existía también para nosotros la posibilidad de lograr comunicarnos a través de radioaficionados, esa extraordinaria comunidad, círculo, cofradía o lo que sea, de hombres de buena voluntad que han hecho de su *hobby* una obra humanitaria. Nunca como en la Antártida se agradece tanto a esta gente que siempre está atenta para transmitir mensajes o establecer enlaces cuando los medios de comunicación normales no lo consiguen.

En nuestro caso, el radioperador sólo podía hablar con su familia oriunda de un pequeño pueblo de San Juan valiéndose de un radio aficionado, hasta cuyo domicilio se llegaba su muy criolla madre para conversar con su hijo lejano. Este no la podía convencer de que estaba bien y contento en la Antártida. Y fue ella quien nos dio la solución para conseguir que el pan que pretendíamos inútilmente elaborar nos saliera como Dios manda. Nos dijo:—Ustedes no la dejan levar a la masa porque allí hace mucho frío; tienen que conseguir calentar el ambiente y tapar durante una hora el amasijo”— (¡criolla linda!), y así fue. A partir del consejo, tuvimos siempre buen pan, aunque con un acusado gusto rancio debido a que la única manteca existente estaba vieja y estropeada.

A propósito, recuerdo que cuando subimos al buque que vino a buscarnos, el pan que nos servían lo encontramos muy particular, extraño y hasta diría que echábamos de menos el nuestro.

Bueno, luego llegaba la hora del descanso (22:00). Declaro honestamente que el frío de nuestras habitaciones nos obligaba a meternos en la bolsa-cama con camiseta gruesa, calzoncillos largos y medias de lana. También debo afirmar que dormíamos como si tuviéramos la conciencia tranquila, como ángeles y troncos.

(Copio) “19 de junio. Una muy amable sorpresa. Anoche nos avisaron que hoy a las 21:00 por Radio Splendid habrá una audición dedicada a la B. S. M. titulada: *Y no están en el bronce* presentada por Jorge Lanza. Nos reconforta saber que se acuerdan de nosotros.”

21 de junio. “Sí, indudablemente que en estos días debe ser cuando el añorado sol se encuentra más lejos de nuestro horizonte, tengo la impresión que hasta los perros se desaniman con esta interminable penumbra. Hemos observado que muchos se niegan a comer, o no lo hacen con las ganas de siempre. Por algo los pueblos primitivos adoraban al sol. ¡El sol es vida!”

26 de junio. “Desde ayer muy fuerte *blizzard* acompañado por temperaturas más que bajas (-26 °C), eso significa una sensación térmica difícil de soportar y peligrosa de enfrentar. No salimos a alimentar a los perros.”

Bueno, este es un tema que necesita ser ampliado. Nuestra jauría era polar. Descienden de perros traídos de Canadá por el Gral. Pujato y, por lo tanto, adaptados a habitar en condiciones extremas. Sufren, sin embargo, si tienen que estar a la intemperie en los duros días de temporal y nieve con bajísimas temperaturas. Se enroscan, meten sus hocicos bajo la cola y, de tiempo en tiempo, se levantan para sacudir la nieve que los va tapando y vuelven a acostarse. Esta costumbre es de vital importancia para evitar una muerte segura. Más de una vez, luego de una violenta y larga tormenta, hemos encon-

trado perros muertos (normalmente son los enfermos o más débiles) y siempre enroscados y pegados al hielo. Al estar en esta posición, semitapados por la nieve, mantienen el calor del cuerpo. Algo de esa nieve se derrite y corre a través de los pelos al piso, si el perro no se levanta de tiempo en tiempo, esas pequeñas gotas al llegar al piso de hielo se solidifican y el pelaje del animal se va pegando al piso. Cuando el animal pretende levantarse, ya no puede hacerlo y, al no poder moverse ni sacudirse, la nieve lo va tapando y termina muriendo.

Si el *blizzard* permite salir al exterior de la casa, se lleva a cabo la alimentación de la jauría. Esto implica un esfuerzo un tanto irracional por el riesgo cierto de sufrir principios de congelamiento, pero el hecho de que el animal se levante y movilice para comer es muy positivo por las razones ya señaladas.

(Copio) "9 de julio. Hoy al mediodía, como el 25 de mayo, nuevamente formados frente al mástil, izamos nuestra enseña, cantamos el himno y de inmediato arriamos la bandera. Noche y silencio total, nada de viento, pero mucho frío. Sólo se escuchaba de tiempo en tiempo el potente latigazo de las grietas que se abrían en la imponente y muy cercana barrera de hielo. Yo pensaba que seguramente en este lugar así habría sido esta misma fecha 138 años atrás, pero lo que faltó entonces, y ése es ahora nuestro mérito, que estas vastas soledades, estas montañas y estos hielos escucharan las estrofas de nuestra canción patria."

(Copio) "20 de julio. Hoy registramos 43° bajo cero, felizmente sin viento porque de soplar hubiese sido un castigo salir al exterior. Desayunamos, merendamos y comimos a la noche de pie, rodeando la cocina de hierro cuya plancha mantuvimos al rojo. Fue la única manera de alimentarnos calientes".

28 de julio. "Bendito sea Dios. Bastante luz a las 13:00".

Así de limitada y concisa, pero esta anotación lleva una carga extraña de gozo y superado sufrimiento. Es que, desde hacía más de una semana, durante varios minutos al mediodía la claridad nos indicaba que, por detrás de la elevada cordillera que nos cerraba el camino hacia el este, el sol ya se enseñoreaba sobre el horizonte. Los altos cerros cubiertos de hielo y nieve no nos dejaban gozar del espectáculo que se nos negaba desde hacía más de dos interminables meses de oscuridad. ¡Ver el sol, aunque más no sea breves minutos!

Ahora, como en los días finales del mes de mayo, el crepúsculo matutino se continuaba con el vespertino, pero el hermoso fenómeno se iba ampliando y era el prolegómeno del día polar con el sol siempre sobre el horizonte.

En mi casi-diario del año 1954 hay días y tiempos que brillan por su ausencia. Estas tres son las únicas anotaciones del mes de julio. La falta de interés por asentar eventos, aprecio ahora y, a la distancia, se debió a varias razones:

La noche polar con sus efectos deletéreos se hacía sentir física y espiritualmente. Nuestra resistencia estaba siendo puesta a prueba desde hacía casi dos meses.

A la falta de luz natural, se sumaba la seria restricción de la artificial, creando esa dupla de limitaciones un sinfín de problemas a nuestra actividad diaria.



Izamiento de la bandera argentina.

La alimentación, bastante incompleta, sumaba evidentemente sus efectos en nuestra situación anímica.

Y, por último, y en mi caso particular, había una suerte de rechazo a estampar de continuo lo negativo que a veces sucedía en nuestras vidas; pensaba que de nada valía estar repitiendo en el papel nuestras dificultades.

(Copio) "30 de agosto, gran mes este mes, con el 50 % de los días buenos y con apenas dos *blizzards* severos. Ya tenemos sol desde aproximadamente las 10:30 hasta las 17:00."

Un problema que pudo haber sido muy serio nos arruinó el buen concepto que se ganó el mes de agosto. En su última semana, y como consecuencia de un duro *blizzard* con fuertes vientos y muchas rachas, se nos cayó la más baja de las cuatro torres de nuestra antena de radio. Es baja porque está situada en un promontorio rocoso que, con su altura, nivela a las otras tres (es una antena rómbica). Felizmente quedó prendida de una de las tres patas, porque si ésta también se destrozaba, no teníamos medios ni posibilidad de reparar nada.

“Cayó una antena.

Entramos en silencio de radio.”

Así de breve, pero estaba dicho todo lo lamentable de la situación, porque pasarían varios días para recién saber si íbamos a comunicarnos de nuevo con el mundo. Nos preocupaba que allá lejos no sabían qué nos estaba pasando. Los cuatro le pusimos el hombro al tema y felizmente dos semanas después estábamos en el aire de nuevo.

“22 de septiembre, desde hace dos días un muy duro *blizzard* nos castiga. No hemos podido salir a alimentar a la jauría. Hoy comprobamos dos perros muertos, eran de los que se negaban a comer.”

“30 de septiembre, pésimo mes este septiembre. Salvo el primer día y el último que fueron estupendos, el resto cuando no estaban nublados y desapacibles, había ventisca o proyectos de endiablados *blizzards* que felizmente luego no siempre se materializaban.”

Releyendo este no-diario de anotaciones se advierte que, en estos últimos tres meses, existen varios baches de información. Eso se debió a que, con algo de luz y luego ya con sol, y cada vez más sol, nos dedicamos a poner orden en los depósitos y hacer limpieza generalizada de la base. Nada de eso pudimos hacer durante la noche polar, no teníamos ganas ni fuerzas. La falta de luz natural y nuestras limitadas posibilidades de iluminación artificial volvían casi imposible esas tareas.

(Copio) “1 de octubre, ¡ya no necesitamos prender faroles para desayunar!” Nada más. Lo breve de lo apuntado y los signos de admiración que lo encuadran dicen mucho. Ha-

bla de cuánto nos había afectado la falta de luz, de lo calamitosa que había sido la noche polar en nuestro diario accionar, del espíritu guerrero con que habíamos enfrentado el tema al que vencimos, llegando enteros al buen tiempo. Ahora podíamos movernos cómodos, ver un poco más lejos, mirar el horizonte blanco y montañoso, contemplar el sin par espectáculo del desprendimiento y caída al mar congelado de enormes sectores del frente de la imponente barrera de hielo que nos cierra el horizonte al este. Durante la noche polar, sólo teníamos conciencia de este fenómeno por las explosiones que acompañan la caída de gigantescos trozos de hielo, allí nomás cerca de nosotros.

Mediando el mes de octubre vimos ya las primeras aves, seguidas luego por algún solitario pingüino. En verdad, quienes primero aparecieron fueron las gaviotas. Con cuánto gozo recibimos a estos bichos que, de nuevo, alegraban estas solitarias latitudes con sus gritos y revoloteos. A los pocos días hicieron su aparición los skúas, disputando cuanta comida existiera a las gaviotas.

(Copio) "15 de octubre, van más de 10 días de temperaturas anormales. Altos registros que a todos molestan, especialmente notamos que la jauría es la más mortificada porque comienza el deshielo y el lugar de sus maromas, 'la isla de los perros' al pie del glaciar, se convierte en zona de nieve aguachenta. Tendremos que traerlos a las cercanías de la base donde ya hay espacios libres de hielo y nieve. Ellos estarán secos y nosotros los tendremos más cerca.

"20 de octubre. ¡Hermosa comprobación! Luego de varios días cubiertos y sin viento, hoy al anochecer el cielo se limpió totalmente. Siendo las 23 todavía había luz, ya sin sol, es cierto, pero prácticamente no tenemos noche cerrada porque este espectáculo vespertino se continuó con el matutino. Pronto entonces, ya el sol no se esconderá en el horizonte."

"28 de octubre. Parece que, en principio, hemos podido solucionar el tema de la alimentación de la jauría. Mezclamos su viejo pemmican que no era muy aceptado, algunos ya se negaban a comerlo, con nuestro también viejo charquicán. ¡Aceptación general!"

Hasta aquí lo anotado, pero la verdad es que nos dimos cuenta de que eso que parecía remedio no podía funcionar en patrulla. Había que pensar en algo práctico para esa situación. Comprobamos que los tres años de almacenamiento del pemmican había alterado su estado, la mayoría de los perros apenas si toleraba media ración y, en consecuencia, todos habían perdido mucho peso y su aptitud para arrastrar trineos era muy limitada. Resolvimos poner en ejecución lo que habíamos previsto cuando, a principio de año, guardamos bien refrigerados sus congéneres como reserva de la cual echar mano si se presentaba una situación límite. Cuereamos y faenamos a uno de ellos sin ningún problema porque estaban en perfectas condiciones de conservación. Pero se negaban a comer los trozos que les acercamos no obstante que primero se abalanzaban sobre la presa. Tuvimos que urdir, elucubrar una trampa que finalmente dio resultado. Con la grasa que derretimos de alguna de las focas dejadas en depósito por la dotación anterior, mezclamos en una fritanga innoble trozos de perro. Conseguimos

de esa manera vencer por fin el rechazo inicial y nuestra jauría recuperó notablemente su estado. Esto nos permitió contar con perros fuertes para llevar a cabo la patrulla a Rocas Rojas.



Perros de patrulla.

En qué consistió esa patrulla. Bueno, necesitábamos forzosamente contar con más focas para la alimentación de la jauría. Sabíamos por información dejada por la dotación anterior que, en la zona de Rocas Rojas (al sur de Bahía Margarita), había una foquería que era la primera en ser ocupada cuando arribaban estos animalitos regresando del norte pasada ya la noche polar.

En principio, habíamos resuelto llegar al lugar promediando el mes de noviembre, cuando el *pack* (mar congelado) todavía está firme y, de esa manera, escapar del peligro del agrietamiento de la superficie del hielo marino que se produce en verano.

Pero la flaqueza de la jauría no lo permitió. Cuando descubrimos la fórmula salvadora a fines de octubre, pudimos comenzar a levantar el estado físico de estos pobres animales. Lo cierto es que recién en los primeros días de diciembre pudimos iniciar la patrulla. Estaba compuesta por el Dr. Fernández, Lacatos y un servidor, con dos trineos tirados por 11 perros cada uno. Siempre es conveniente un hombre libre para ayudar y especialmente para intervenir y poner orden en las frecuentes peleas entre los perros.

Además, es quien localizada una grieta, investiga sus características para saber si es posible su vadeo o si es necesario buscar otro lugar para cruzarla. ¿Por qué once perros? Por dos razones: número impar siempre porque el perro guía, el más fuerte e inteligente, debe ir solo adelante, y la cantidad está dada por la carga a transportar.

Sacamos víveres para diez días. Morando, el Suboficial radioperador, quedaba de dueño de casa ya que las comunicaciones debían mantenerse. Le alerté que podíamos prolongar nuestro regreso hasta 20 días, término a partir del cual recién tenía que comenzar a preocuparse. En la Antártida, si bien es cierto que la alimentación juega un rol esencial, probablemente más que en ningún otro lugar del mundo, en caso de emergencia el tema puede ser solucionado con recursos no convencionales en otras latitudes como comer focas, pingüinos y hasta perros.

Quince días después de nuestra partida, regresamos con una buena carga de focas. Recuerdo una anécdota graciosa del momento de la llegada. Desde lejos divisamos la base y observamos que por la chimenea de la usina salía humo que indicaba que el pequeño motor que se utilizaba solamente para las comunicaciones radiales estaba funcionando. Dimos un amplio rodeo para llegar por detrás del promontorio rocoso de modo que los perros que habían quedado no delataran nuestra presencia con sus enloquecidos ladridos, forma segura con la que nos recibirían. Sabíamos que Morando estaba hablando con sus familiares a través del nunca suficientemente ponderado servicio de nuestros amigos radioaficionados. Queríamos gastarle una broma al solitario ocupante de la base a quien imaginábamos preocupado por nuestra suerte.

Sigilosamente nos acercamos a la ventana de la radio mientras Lacatos, el mecánico, iba a la usina y apagaba el motor. La reacción del pobre náufrago fue la esperada: unas cuantas maldiciones por su mala suerte y se dirigió presuroso a la usina para poner en marcha el motor. No bien recomenzó la comunicación, nuevamente Lacatos le paró el motor. Esta vez las maldiciones fueron para su mala suerte, para el motor y para Lacatos por estar en patrulla y no cumpliendo con su deber como mecánico en la usina. Todo esto con todo el volumen que le permitían su garganta y su situación de solitario que no tiene con quién hablar y encuentra un motivo. Fue a la usina, una vez más hizo funcionar el generador, volvió a la radio, consiguió ponerse en comunicación, cuando de nuevo apagamos todo. Se quedó quieto en silencio unos largos minutos y luego, iluminado, comprendió que solamente nuestro regreso podía ser la razón de sus problemas. Salió a lo gritos de bienvenida y jurando que nos perdonaba la broma con tal de haberle aliviado su soledad y sus malos presentimientos por los días de ausencia y demora.

No era para menos, mucho meditamos entre los cuatro mientras preparábamos el operativo. Sabíamos que todos no podíamos intervenir en la patrulla, tampoco se justificaba que fueran dos con un solo trineo, demasiado esfuerzo para un pobre beneficio. Alguien debía quedar, pero esa solitaria permanencia tenía sus muy serios riesgos. La soledad absoluta, las tareas ineludibles que debían ser realizadas y la exposición a un percance o tonto accidente eran contingencias preocupantes. Pero la necesidad tiene cara de hereje, y esas focas que coronarían el esfuerzo de los patrulleros y los padecimientos del obligado ermitaño nos decidieron. Una vez más, Dios nos ayudó.

Pudimos a los pocos días celebrar Navidad y Año Nuevo muy animosos y optimistas haciendo planes para cuando aparezca el buque en el horizonte...

Volvamos atrás en el tiempo que nos habíamos salteado por hablar de los perros y de la patrulla a Rocas Rojas.

(Copio) "30 de octubre. Son las 23:00 y por mi ventana veo nevar mansamente. Enormes copos sosegados y tranquilos, porque no hay viento, caen y los puedo mirar y admirar porque a pesar de lo tarde de la noche... todavía hay luz total en un crepúsculo vespertino que pronto será matutino".

Para qué agregar nada, si está, creo, todo dicho. La Antártida es así, obliga a penosos sacrificios a veces, pero también complace y deleita con momentos maravillosos.

(Copio) "6 de noviembre. ¡Cuidado! Hoy a media tarde conato de incendio. Flor de jabón". Es todo lo que anoté, pero el hecho y sus circunstancias no las olvidé porque fue un aprieto muy serio. Sabíamos que un enemigo artero y letal en la Antártida es el incendio. Los materiales que se empleaban entonces en la construcción de las casas eran buenos como aislantes, pero sumamente inflamables. Además, lo que en definitiva apaga un incendio es el agua, y es agua lo que lamentablemente no teníamos. En la Antártida es el lujo de los lujos conseguirla líquida y en abundancia. Es cuestión fundamental entonces, no permitir nunca que se inicie el fuego porque después es muy difícil, sino imposible, dominarlo.

Todo ocurrió así. A mediodía bajó bruscamente la temperatura acompañado de un fuerte viento con rachas. En la estufa de kerosene de la radio estación, a esas horas prendida para dar calefacción al transmisor y receptor, se apagó alguna de las velas a consecuencia del viento que se coló como tromba al empujar y abrir la puerta de la casa. Por esas velas apagadas, el combustible escapó en chorros líquidos que, al tomar contacto con las velas encendidas, no tardó en prenderse. Alguien estaba cerca y dio la alarma. Llegamos los demás y con los matafuegos, que felizmente funcionaron, ahogamos las llamas que ya habían tomado papeles, carpetas, una silla y parte del piso de madera. Realmente fue un percance peligroso y, para solucionarlo, pasamos todos por un verdadero riesgo y con alguna que otra quemadura.

(Copio) "11 de noviembre. Hoy nos enteramos por mensaje cifrado desde la Base Esperanza que llegó allí el primer buque de la Fuerza Naval Antártica. ¡Cómo vuela el tiempo en estas latitudes del planeta! Ya pasó un año desde el momento en que yo estaba viviendo ese arribo."

Esta noticia hacía desaparecer un viejo fantasma de nuestros temas de conversación, los cuales en general versaban sobre cuestiones que nos urgía resolver en esta anormal invernada que nos tocó en suerte. La incertidumbre de nuestro relevo finalmente se resolvía.

Sabíamos por información del Instituto Antártico Argentino que se había materializado el sueño del Gral. Pujato con respecto al rompehielos, elemento tan necesario para el accionar argentino en la zona. También sabíamos que ese buque participaría de la campaña de verano que había comenzado de acuerdo con la noticia de la Base Esperanza. Y esperábamos, si Dios no disponía otra cosa, que lo veríamos aparecer por estos pagos de Bahía Margarita a su debido tiempo para relevarnos y abastecer a nuestra querida Base San Martín de manera que siguiera siendo un bastión argentino en estas latitudes.

(Copio) "1 de enero de 1955. Estuvimos de celebraciones, especialmente yo que festeje por partida doble: ¡dos Navidades y dos Años Nuevos en la Antártida no es poca cosa! Sacamos a relucir el 31 a la noche cuatro copas, las únicas que habíamos encontrado

a principios de año y guardamos como reliquias. En verdad eran dos y dos de distinta hechura y capacidad, y esa diferencia creó un problema cuando llegó el momento de repartir en igual medida lo último que quedaba de la única botella de whisky traída del Bahía Aguirre. Fue una fiesta.”

Fueron momentos de muy especial y distinta significación. En Navidad cada uno evocó a su manera la fecha, pero los cuatro coincidimos en agradecer al Dios de los Cielos por la protección concedida en esa *patriada* que parecía estar a punto de terminar. La noche de Año Nuevo fue una letanía por turno de remembranzas e interminables memorias. ¡Total afuera seguía siendo de día con el sol alto y bien al sur!

(Copio) “30 de enero. Audición interbase San Martín–Esperanza en homenaje a mi hermano Mario”. Explico: como integrante de la nueva dotación de la Base Esperanza, y por ser ese día su cumpleaños, tuvieron a bien organizar una suerte de audición entre las dos bases y los dos hermanos para festejarlo. Era Mario un joven teniente de nuestro Ejército que tampoco pudo resistir el llamado de la Patria Blanca y allí estaba cumpliendo sus primeras armas, porque también fueron los suyos dos años continuados en la zona. Cantaba y tocaba muy bien la guitarra, otros hombres de Esperanza mostraron también sus habilidades en la audición radiofónica. Nosotros nos limitamos a hablar, no teníamos guitarra, pero tampoco maestría en instrumento alguno.

Escribí poco en este último tiempo en la B. S. M., ya que los trabajos y preparativos para la entrega de la Base, su limpieza, orden y *prolijamiento* nos tenían a mal traer. Pero este último esfuerzo era diversión comparado con lo que nos había tocado en los largos meses anteriores. Ahora que contábamos con rompehielos, la certeza de que vinieran a buscarnos era incentivo más que suficiente, y escribir pasaba a segundo plano.

Solo sé que un día luminoso de febrero tomó contacto radiotelegráfico con los cuatro flacos pero altivos *náufragos* el Comandante del rompehielos San Martín, el Capitán de Fragata Luis Tristán de Villalobos, para informarnos que el buque zarpaba de la Base Esperanza y ponía proa hacia nuestra base. Nos pedía información sobre el estado de los hielos. Verdaderamente hasta donde alcanzaba nuestra vista el hielo marino estaba 10/10, es decir, cerrado y compacto, pero nos imaginábamos, o queríamos creer, que la bendita Bahía Margarita se portaría bien ese verano. Después nos enteramos de que el rompehielos tuvo bastante trabajo para llegar hasta la base.

Seguíamos la marcha de aproximación del buque con un interés que era una rara mezcla de medido y tranquilo optimismo con oscuras corazonadas. Demasiado conocíamos los accidentados humores de esta, nuestra Bahía Margarita, y no queríamos hacer cálculos del cómo y cuándo lo veríamos aparecer en nuestro horizonte. Además de estar atareados al máximo en dejar ordenada la base, también nos ocupábamos de labores de índole personal. Desde hacía tiempo no nos sometíamos a la higiénica mensual rapada con una máquina de peluquería que no sabíamos cómo hacer para afilar sus cuchillas sometidas a casi tres años de un continuo accionar. Volaron también tupidas barbas, preparamos vestuarios adecuados, etc., etc. Queríamos recibir a quienes llegarán lo más civilizadamente posible. Hasta que una mañana...

(Copio) "27 de febrero. En el contacto radial de hoy con el rompehielos, nos informan que posiblemente esta tarde nos sobrevuelen sus helicópteros. Buscarán el lugar en la Bahía más libre de hielo para fondeadero del buque."

En efecto, nos dieron la alegría de verlos pasar ese atardecer sobre el mar en cercanías de la costa.

Al día siguiente, un inolvidable 28 de febrero, nos informaron que a mediodía aterrizaría un helicóptero con el comandante de la Fuerza Naval Antártica y el nuevo Jefe de Base y que el rompehielos acababa de fondear al norte de la base. Tengo que explicar que San Martín está instalada con vista hacia el sur de un peñón que cierra la visual hacia el norte por donde también se extiende parte de la Bahía, siendo esa la causa que nos privó del espectáculo tan esperado de ver desde lejos la aparición de la nave que echó anclas en una zona de pequeñas lagunas libres de hielo.

Y fue así como se inició el principio del final de la internada 1954 en la B. S. M. En sucesivos vuelos, trasladaron al resto de la dotación entrante. Tuvimos la impresión de que muchos se sorprendieron malamente de los problemas y dificultades que habíamos enfrentado. Traían con ellos una nueva y confortable casa, poderosos generadores de energía, repuestos de toda laya, alimentos para tres años y muchos etcéteras más.

Me quedé unos días en la base mientras trasladaban la carga instruyendo al nuevo Jefe sobre cuestiones atinentes a sus responsabilidades y tareas, ya que aún no era antártico. Pero llegó el momento de la partida. Indiqué que volaría en el último helicóptero de ese día y me escapé, solo, vagabundeando. Visité a los perros y fui diciendo adiós a todos esos lugares que nos habían visto pasar tantas veces a lo largo de ese tiempo que, de golpe, se me hizo ya lejano. Lejano sí, pero no para mi corazón, porque a la vuelta de los años fui comprendiendo que en ese lugar se quedó una parte de mí que no puede olvidar que la vida me puso allí para enfrentar una dura y por momentos penosa prueba de la cual salí fuerte, entero y mayor.

Tema Malvinas

Cerré este año tan especial de mi vida antártica con un suceso que no estaba, para mí, ni imaginado. En ese tiempo los argentinos no podíamos acercarnos a nuestras Malvinas, y mucho menos si se enarbolaba bandera de un buque de nuestra Armada.

(Copio) "23 de marzo de 1955. No puedo dejar de consignar el día de hoy en esta suerte de no-diario (y que además está muy abandonado).

"Van 13 días de navegación desde nuestra partida de San Martín. Resulta que a las 5:00 un camarero llama a la puerta de mi camarote y me informa que el Sr. Comandante de la Fuerza Antártica (embarcado a bordo de nuestro flamante y hermoso Rompehielos

Gral. San Martín) me esperaba en el puente de mando. Me vestí de inmediato y, extrañado de lo insólito de la propuesta-cuasi-orden recibida, recorrí pasillos, trepé escaleras rápidamente y llegué al puente. Allí ya estaba el Sr. Capitán de Navío Alicia Ogara. Quiero instruir sobre quién es este señor, además de ser el Comandante de la Campaña antártica 1954-1955. Es un marino muy prestigioso, tiene fama de gran navegante y reputación caballeresca. Cuando llegó en marzo a San Martín, recorrió la base y se enteró en detalle de cómo fue nuestra vida y la forma en que cumplimos con nuestra misión. En reunión especial con todos los oficiales del buque, nos felicitó e hizo comentarios elogiosos sobre nuestro comportamiento. Es decir, comprendió bien la situación por nosotros vivida; además me demostró a partir de ese momento especial consideración y estima.

Volviendo al puente de mando, nos saludamos y entregándome su antejo de campaña me señaló una dirección en el horizonte. No imaginé de lo que se trataba, porque si bien es cierto que la ruta que seguía el buque (casi recta desde Península Antártica hacia el Puerto de Buenos Aires, sin entrar en Ushuaia) nos podría acercar a Malvinas, yo sabía lo del entuerto diplomático que volvía innecesario e inconveniente acercarse lo suficiente como tener una buena vista. Y allí estaban, todavía lejos como puntos borrosos en la mañana muy brumosa.

Seguimos navegando directo en su dirección y, luego de 45 minutos, ya estábamos a menos de 6 millas de sus costas. ¡Qué rara emoción, pocas veces sentida, estrujó mi corazón a la vista de esas tierras tan nuestras y tan extrañas! Contorneamos Isla Soledad y nos acercamos tanto a Pto. Argentino que podíamos ver sus casitas pintadas de rojo. Estoy seguro de que los habitantes no deben haber registrado nuestra presencia a tan temprana hora. Después corregimos lentamente nuestro derrotero y continuamos nuestro camino. Yo seguí con la vista prendida en esas costas hasta que desaparecieron. Alegres y confiados cormoranes nos escoltaban revoloteando alrededor de nosotros.

**Y me sorprendí entonando en voz baja:
“por ausentes, por vencidas, bajo extraño
pabellón, ningún suelo más querido...”**

Base Belgrano

(1957)

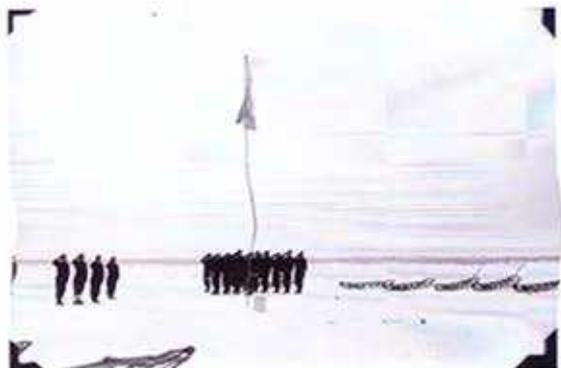
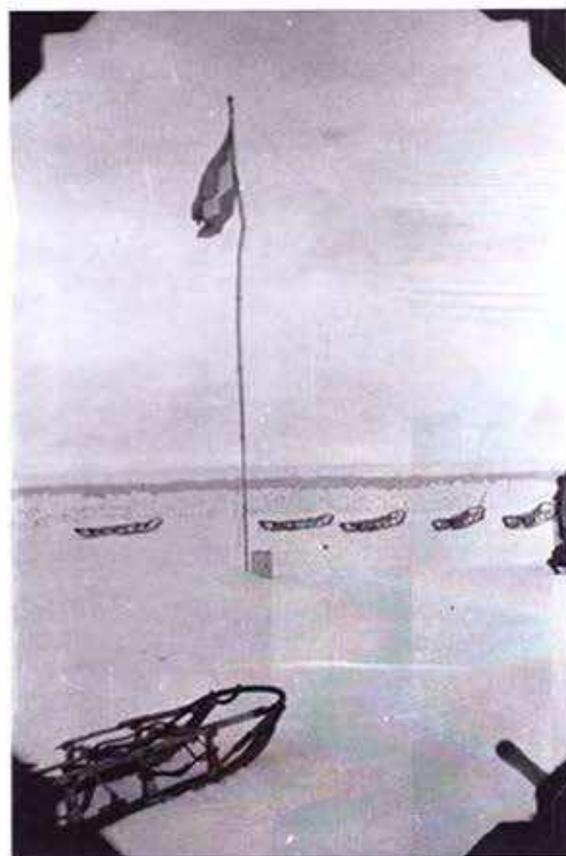
Zarpamos de Base Decepción. ¡Qué rara es esta Isla Decepción! En realidad, es el apareamiento clandestino del fuego y el hielo, un volcán enterrado en un mar congelado que nos dio en el año 1967 un buen susto cuando, al explotar, elevó al cielo sus humos y lava ardiente conmoviendo a la isla. Es un lugar ambicionado por los vulcanólogos de todo el mundo y que nuestros científicos vienen estudiando desde hace tiempo. Tomamos rumbo directamente al ENE.

Lamentablemente no pasaríamos por el Estrecho Antártico y, por lo tanto —y para mi duelo—, no vería ni de lejos la Base Esperanza. El Comandante del rompehielos me había explicado que iríamos más rápido si evitábamos los hielos bordeando por el N las islas que coronan el extremo de la Península Antártica. Cuando pasados dos días alcanzamos la longitud 50° W y latitud 63° S, para mi sorpresa enfilamos hacia el SE. Seguía de cerca desde el puente los avances del buque y pensaba que ya iniciaríamos directamente la penetración con rumbo S hacia la Base Belgrano.

El tema es que el Mar de Weddell normalmente está sólidamente congelado y es necesario bordearlo y llegar casi hasta la longitud de Sudáfrica, para recién allí encontrarse con el borde del Continente Blanco, fuera ya de nuestro sector antártico. Se comienza allí una suerte de navegación costera con rumbo SO aprovechando canales que generalmente existen entre el *pack* (hielo de mar) y los bordes de los hielos que cubren las tierras continentales. Esta navegación pone a prueba la paciencia de quienes la enfrentan porque esos canales se angostan o amplían de acuerdo a los vientos y a las corrientes marinas, y cuando se cierran, comienza el recio y tenaz trabajo del buque en procura de romper la costra de hielo y abrir camino para continuar la marcha. Casi siempre lo logra, por supuesto, con mayor o menor trabajo y tiempo, pero hay oportunidades —y en esta, mi primera navegación al fondo del Weddell, ocurrió— en que el rompehielos queda apresado durante varios días sin poder avanzar ni retroceder.

Peligro real no existe, por cuanto la conformación del buque hace casi imposible su destrucción por presión de los hielos. Pero esta es formidable y puede ser apreciada a simple vista. Se observa por ejemplo cuando hay fuertes vientos, cómo fragmentos o grandes planchas de hielo de mar comienzan a montarse sobre un sector adyacente, o se elevan ambos perfiles verticalmente. Esto último yo lo había observado en Bahía Dulce, al sur de la Base Esperanza en el año 1953 cuando patrullábamos la zona. Dije observado, pero cabría decir sufrido porque, en realidad, andar con trineos de perros en mar congelado de esta estofa o jaez (hoy estoy castizo), significa avanzar cien metros en una hora de entrar en calor bajando montículos de hielo con palas y hachas para permitir el paso de perros y trineos. Indudablemente, contemplar esas manifestaciones de las fuerzas de la Naturaleza en acción desde la cubierta de un buque es mucho más cómodo.

Así fuimos avanzando, con mayor o menor fortuna durante una semana y, cuando creíamos que ya el Mar de Weddell iba a tratarnos con clemencia, nos topamos con hielo duro y grueso que nos atrapó e inmovilizó. El Comandante, con buen criterio, no quiso seguir empujando y resolvió esperar a que la naturaleza sola nos permitiera el paso. Empezaron a transcurrir los días aferrados exactamente en el mismo lugar. En realidad, no era tan así porque se comprobó que el *pack* se movía en dirección SO y nosotros junto con él. Es interesante observar la conducta de la gente en situaciones especiales como la que vivíamos a bordo. Al principio de nuestra inmovilidad, la circunstancia era novedosa y, como tal, se la festejaba. Después de varios días, la gente comienza a aburrirse y luego a preocuparse. Recuerdo un hecho que quedó como una anécdota menor sucedida a bordo y que sirvió para apreciar el buen temple de uno de mis hombres.



Construcción y ampliación de Base Belgrano



Se trataba de un civil, un hombre ya grande, técnico en obras y con experiencia antártica. Para nosotros, cariñosamente llamado “el viejo Moro” (¡cuánta relatividad hay en este mundo, sólo tenía 50 años!). Era un hombre muy apreciado por su trato afable y su permanente buen humor, especialmente ante situaciones difíciles o comprometidas. A pesar de no haber terminado sus estudios primarios, su capacidad industriosa era admirable. Sucedió que, en uno de esos días de inmovilidad y espera de un temporal borrascoso que moviera los hielos pero que nunca llegaba, un grupo de oficiales y científicos reunidos en la plataforma de vuelo hablaba del tan necesitado cambio brusco meteorológico. Cada cual daba su opinión al respecto, cuando advirtieron que detrás del grupo y escuchando atentamente —pero siempre con su proverbial modestia— estaba Moro. Alguien del grupo, con un tanto de malicia, le preguntó su opinión considerando que era un experimentado antártico. El “viejo” se percató de la intención de cargada y resolvió aprovechar para hacer una de las suyas. Se tomó su tiempo, escudriñó el cielo concienzudamente, carraspeó y cuando vio que todos estaban esperando sus palabras, dijo:— *mi experiencia me señala que pueden pasar tres cosas: que el tiempo mejore, que empeore o que siga como está.*

La oportuna broma sirvió para aliviar preocupaciones.

Otra de nuestro “viejo Moro”: en un cruce del torvo Pasaje Drake, el rompehielos que se caracteriza por tener poca quilla (razón por la cual se mueve cruelmente), estaba siendo sometido a un baile fenomenal. La gente del Ejército, poco marinera, acusaba la situación: la mayoría en cama y vomitando a más y mejor. El viejo, nauta a fuerza de tantas campañas, auxiliaba a los naufragos llevándoles medicación antimareo, algo de comida o tan solo consuelo. A uno que apocado lloriqueaba le preguntó por qué estaba tan deprimido. El hombre contestó que tenía miedo de que se hundiera el buque; y Moro —con lógica irrefutable y cómica— le contestó:— *Y a vos qué te importa, ¿acaso el buque es tuyo?*

Dejemos al amigo antártico, hace mucho que descansa en paz y con el honor reconocido de haber sido un hombre de bien.

El buque luego de once días logro zafar y, entre canales y canaletas, continuamos nuestra marcha.

Arribo a Base Belgrano

El rompehielos, ya navegando en un canal bastante ancho entre el borde de la barrera y el límite del mar congelado, se fue acercando al lugar que se apreciaba como más conveniente para atracar. Cuando estuvo firmemente amarrado, bajamos a tierra (en realidad, nada de tierra, bajamos al hielo) y en un vehículo de la Base que nos esperaba con hombres de la dotación saliente, me trasladé hasta la casa distante unos 5 o 6 km. Yo sabía que Belgrano estaba prácticamente enterrada en el hielo, pero cuando me fui acercando y sólo pude ver las pequeñas antenas de la radioestación y algunas chimeneas que apenas sobresalían del nivel del hielo, fui tomando conciencia de que estaba en una Antártida diferente de la que había conocido en mis dos internadas anteriores.

Por empezar, estábamos a fines de enero y la temperatura era baja, *demasiado baja* pensé para mis adentros, acompañada de una brisa del sur (¡y nada más que una brisa!) que calaba hondo. Después me enteré de que, en la BB, ni en verano la temperatura subía de 0 °C y que esa brisa del sur iba a ser una compañera casi inseparable.

Llegamos. El Gral. Pujato me esperaba en una suerte de pequeña habitación que hacía de despacho. Lo encontré muy delgado y recordé que la última vez que conversamos fue en enero de 1953, cuando me despedí de él para viajar a la Base Esperanza. Si bien es cierto que en esos cuatro años más de una vez intercambiamos mensajes radiotelegráficos, no nos habíamos visto frente a frente, porque cuando yo volví de San Martín en marzo de 1955, él ya estaba en la Base Belgrano. Trató de disimular la amargura que pesaba sobre su espíritu hablándome de lo que yo tenía que hacer en esa base de características tan especiales. Yo, conocedor de las injusticias y arbitrariedades con que estaba siendo tratado, no quise tocar el tema. Mi viejo, querido y respetado jefe me demostró una vez más la entereza e hidalguía de su espíritu. Ninguna palabra salió de sus labios sobre lo que sucedía en el país, ni referente a su situación personal. Yo respeté su posición de hombre íntegro ante las adversidades. Sí me dijo de su interés en hacer entrega ese mismo día del comando de la base en la ceremonia correspondiente. Así se hizo y, formadas ambas dotaciones frente a frente, nos dirigió la palabra. Habló con su conocida vehemencia sobre lo que significaba custodiar nuestra bandera e intereses en el lugar habitado más austral de la Patria. Nos auguró éxito en nuestro cometido y terminó en un exhorto, que era al mismo tiempo un doloroso y franco reconocimiento, diciéndonos: *—Yo no pude llegar al Polo Sur: ustedes deben hacerlo.* Fue la última orden que me impartió un hombre honrado y un general recto y virtuoso. Con el tiempo, pude cumplirla acabadamente. Tengo de él, escrita desde Europa donde residía casi como exiliado, una carta que me emociona cuantas veces la leo. En ella me felicita efusivamente por el triunfo alcanzado. Yo —que lo tenía al tanto de la organización de la Expedición al Polo— recibí su comunicación cuando el rompehielos fue a buscarnos a la BB en enero de 1966.

Bueno, así fue como comencé con mis actividades de Jefe de la BB. No desconocía que esta, mi tercera invernada al frente de una base, tenía una responsabilidad muy especial. Mi dotación era heterogénea, había oficiales y suboficiales del Ejército, la Marina y la Aeronáutica, y también científicos civiles del Instituto Antártico Argentino (IAA), por lo tanto, era numerosa: 31 hombres en total. Esta nutrida dotación obedecía a que ese año de 1957 se llevaba a cabo a nivel planetario el Año Geofísico Internacional (AGI). Debían realizarse observaciones en la Antártica (responsabilidad de los países que tenían bases establecidas) de particular importancia porque ya entonces se intuía que el clima del hemisferio sur estaba influido por fenómenos físicos que se originaban en el Continente Blanco. Actualmente, principios del siglo XXI, se sabe con total certeza que aquella intuición era una verdad auténtica y comprobada. Pero estos fenómenos no solamente actúan y dan la norma en el hemisferio sur, sino que llegan con su influencia hasta el hemisferio norte.

Nuestra BB estaba considerada como estratégica por su situación, en ese entonces la

más austral en el Mar de Weddell y la más cercana al Polo Sur. Nuestras observaciones en distintas disciplinas científicas serían apreciadas como muy valiosas.

De allí mi gran responsabilidad al frente de aquellos hombres en aquel lugar privilegiado. Privilegiado, pero muy singular y extraño. Era un punto, y nada más que un punto de esa extensa planicie de la Barrera de hielo de Filchner que tiene aproximadamente 400 km de frente por otros tantos de fondo, al sur del Mar de Weddell. Va ascendiendo suavemente hasta que tropieza con las montañas que señalan la presencia del continente. Allí todo cambia, la agrietada barrera se eleva abruptamente siguiendo los contornos de las rocas continentales hasta el Polo Sur. Muchos años después, tuve que lidiar con las siniestras y endiabladas grietas de esta barrera en nuestro empeño por llegar hasta el límite austral de la Patria.

Las instalaciones de la base habían sido planificadas por el Gral. Pujato en el año 1955 en función de las tareas previstas para las misiones impuestas en su momento, muy distintas de las del año 1957 por las obligaciones que el AGI requería. No obstante, el patrimonio y los medios que recibimos de sus manos fueron de capital importancia y de suma utilidad. Tuvimos que llevar con nosotros una casa-habitación nueva y más espaciosa, considerando la cuantía de nuestra dotación. Acordé con el Jefe Científico, el glaciólogo Dr. Lisignoli, que la casa vieja —así denominamos a la pequeña que habilitó el Gral. Pujato con sus 11 hombres— sería destinada como laboratorio de su gente.

Desde el primer día, dos actividades fundamentales ocuparon nuestro tiempo. Organice tres grupos de manera que se pudiera trabajar las 24hs del día (se debe recordar que era verano y, por lo tanto, día polar con el sol que no se ocultaba nunca, siempre girando en los 360° del horizonte). Cada grupo tenía sus respectivas tareas. Una era la de trasladar desde el buque hasta la base toda la carga que traíamos para la invernada. Esto se realizaba con trineos arrastrados por vehículos para la nieve o tirados por perros. La otra, más pesada, y por lo tanto realizada con colaboración de gente del buque, era la de ir cavando un pozo en el lugar que ocuparía la nueva casa.

Queríamos que su cumbre estuviera a nivel del terreno (bueno, a nivel del hielo que pisábamos) para que no se formara, por acción del viento, una lomada. Esto ocurre inevitablemente cuando cualquier obstáculo, así sea un cajón, desnivela el piso. La nieve arrastrada se deposita y va enterrando chimeneas, torretas de salida, quitando altura a las antenas de la radio estación, aumentando peligrosamente el techo de los túneles. Al poco tiempo, el impedimento queda totalmente tapado.

El Comando del rompehielos se comportó como buen antártico, facilitando personal de gran ayuda y demorando al máximo la partida. El tema de la permanencia del buque frente a la base tiene sus inconvenientes. Como anteriormente expliqué, llegar ya es un triunfo y, a medida que avanza el tiempo, los canales se van cerrando haciendo difícil la navegación de regreso e incluso, en el peor de los casos, aprisionando al buque por largo tiempo. Estas razones, y el hecho de que el rompehielos debe cumplir varias misiones en la campaña de verano, hacen que se limiten al máximo los días frente a cada base.

Fue así como en una reunión con el Cte. del navío acordamos la fecha de partida. Y ese día, lamentablemente, llegó. Fuimos a la costa todos los hombres de la dotación. Despedidas, encargos interminables de mensajes, cartas que todavía se escribieron

a último momento y... largó amarras. Toques de bocina del buque que resonaron en el silencio que nos rodeaba... y empezó a alejarse. Seguimos durante un muy largo rato la silueta del rompehielos, que por la forma que despedía humo por su chimenea, parecía bastante apurado por retirarse de esas latitudes siempre arriesgadas del Mar de Weddell. Salvo el radioperador que desde la base estaba en comunicación con el buque, el resto seguíamos con la vista clavada en eso que se fue haciendo un punto en la dirección NE. Teníamos conciencia de que con ese punto que se iba desdibujando se cortaba por un año todo contacto real y material con el resto del mundo. También sabíamos que éramos el grupo de hombres más adentrados hacia el Polo. En ese año de 1957, no había seres humanos más al sur que nosotros, lo que indudablemente nos enorgullecía. Y yo recordaba que por segunda vez me tocaba sentirme ufano de esa situación, ya que en la Base San Martín la habíamos vivido en 1954. Todos se mostraban al menos en parte muy alegres y dicharacheros. ¡Por fin comenzaba realmente la invernada!



invernada antártica

Esa situación tan esperada desde que uno se embarca para su destino antártico, especialmente para los primerizos era el comienzo de la aventura.

Eran las 3 de la mañana. Varios años después me hicieron llegar una foto que habían tomado desde el buque al alejarse de nuestro grupo parado al borde de la barrera de hielo que hace de muelle natural. Proyectamos larguísimas sombras por un sol que a esa hora y fecha del año se levanta unos 22° sobre el horizonte.

Iniciamos el regreso a la base distante unos 5 km al sur caminando animadamente para entrar en calor, ya que la temperatura era baja y una brisa glacial del sur acentuaba malamente la sensación térmica.

Llegamos. ¿Por qué en la Antártica entrar a ese bendito lugar llamado casa-habitación produce siempre una sensación inenarrable de seguridad y, por supuesto, de bienaven-

turada comodidad? Eso por lo menos es lo que creo que todos sentimos esa madrugada, cuando luego de bajar por el tambucho entramos a esa pequeña casa que por ahora cobijaba nuestra soledad allí, a los 78° 30' de latitud sur.

El Dr. Lisignoli —siempre oportuno el viejo Lisi, como ya lo llamábamos todos afectuosamente— me pidió ser el primero en levantarse, preparar el desayuno y tocar diana. Considerando que ya eran cerca de las 5 de la mañana, fijé las 11 como buena para comenzar nuestro primer día solos, ya que eran muchas las tareas que nos esperaban. Jamás pude olvidar ese toque de diana de nuestro Jefe Científico. Me sacó de mi más profundo sueño una melodía ejecutada con todo el volumen que permitía el único tocadiscos de la base y los alegres gritos de *jarriba, señores!*, que con el vozarrón de bajo que lo caracterizaba, recorría las dependencias de nuestra pequeña casa. Pasaron los años, todos los años que pueda cargar en mi vida, y cada vez que escucho esa maravilla musical de la *Grutas de Fingall* de la sinfonía *Las Hébridas* de Mendelssohn, vuela mi mente a aquella mañana de febrero de 1957 y a aquel punto de la inmensa Barrera de Filchner en donde, enterrados en el hielo, emergimos de las profundidades de nuestros sueños confortados de tan cordial modo.

Y es que tanto *Las Hébridas* como el concierto para piano y orquesta de Schumann que nos hizo escuchar el viejo y querido Lisignoli a continuación, expresan y encierran en sus notas el espíritu que impulsa y hace noble al accionar del hombre en la Antártida.

Primeros días solos

Ahora que ya estábamos solos de toda soledad, organizamos nuestra actividad de acuerdo a la nueva situación. Nada de los tres turnos de trabajo, empezamos por fin a vivir más ordenadamente. Nuestra carga estaba a buen resguardo en los túneles de víveres, esto era importante porque dejar los elementos bajados del rompehielos en esa suerte de embarcadero al borde de la barrera es un riesgo ya que puede desprenderse el trozo y llevarse lo que sobre él descansa.

Nuestra urgencia en ese momento era terminar con la construcción de la nueva casa, pero eso avanzaba rápidamente. Mientras tanto nos habíamos acomodado como mejor pudimos en la vieja. Eso significaba dormir en cualquier sitio. La gente se apropió de lugares como debajo de las mesas, bancos largos, sobre las mesas después de la comida de la noche. Los dos radioperadores en el suelo de la radio-estación, el cocinero en su cocina, etc.

Se comía en dos turnos. El pobre Guzmán, el cocinero (viejo conocido ya que había sido mi cocinero en la invernada del 53 en la Base Esperanza), no tenía descanso. Sin lugar a dudas que su lugar en una base antártica es un puesto sacrificado, especialmente en la BB, donde todo está enterrado (habría que inventar un término para nuestra situación de *topos, enhielados*, quizás). Durante la noche polar están todos adentro, cada cual en

su lugar de trabajo, pero en el verano se acciona también en la superficie, amén de las salidas en patrulla. Pero ese no es el caso del cocinero. Por lo tanto, yo dispuse que el domingo fuera feriado para él. Dos hombres por riguroso turno lo reemplazarían, pero antes de hacer pública esta decisión pregunté, como al *desgaire* (descuido), quiénes sabían de cocina o les gustaba el tema. Tomé nota y a cada uno de ellos los acollaré con quienes nada sabían de la ciencia de Brillat-Savarín, y así se conformaron los turnos domingueros y el cocinero, feliz.



Brindis de cumpleaños

Al respecto recuerdo una lamentable experiencia que se vivió años después en la Base Ellsworth. Era una base estadounidense que fue ofrecida en el año 1961 a nuestro país en razón de haber perdido interés científico para ellos. Además, habían calculado que les resultaba más económico entregarla con todo el patrimonio existente, que mandar un buque a buscar lo que había en la base. Los argentinos mantuvimos activa la base durante cuatro o cinco años, y luego la abandonamos porque corría peligro de salir navegando, ya que ese sector de la barrera estaba muy agrietado. En ella tuvimos la triste experiencia que quería recordar: era un 9 de julio, plena noche polar. El cocinero que durante varios días había estado ocupado preparando el menú para celebrar la fecha patria, resolvió salir a la superficie a tomar un poco de aire, admirar la infinita noche estrellada o a evocar a sus seres queridos, nunca se supo. Un error fatal fue no advertir que soplaban una fuerte brisa rastrera que casi siempre acarrea nieve volada. Caminó unos pasos de la boca por donde había salido, aquietó su alma, y de pronto se habrá dado cuenta de que no estaba lo suficientemente abrigado y resolvió regresar. Pero la nieve que en ráfagas ondulantes castigaba sus piernas hacía difícil encontrar la boca

por donde había emergido, y finalmente, desorientado, caminó en cualquier dirección. Cuando sus compañeros notaron su ausencia, empezaron a buscarlo en todas las dependencias, luego se formaron patrullas de rescate que en la oscuridad del exterior nada encontraron. Apareció en la primavera, cuando el descongelamiento de las capas superiores de las nevadas invernales bajó el nivel de la superficie. Estaba semienterrado a no más de 200 metros de la base.

Promediando el mes de marzo, la nueva casa quedó lista para ser ocupada. Era un largo *galpón omega* o de arco de medio punto de 18 m de largo por 6 de ancho. Hecho de chapas de zinc acanaladas, con varias capas de fibra de vidrio al exterior y revestido interiormente con madera. El piso también fue construido con doble capa de madera. El aislamiento de las paredes exteriores del hielo que las rodeaba se consiguió dejando una suerte de alero alrededor del perímetro de la casa, además eso nos permitía inspeccionar el exterior de la construcción. La ventilación interior, tema fundamental, se logró mediante tres chimeneas telescópicas que, atravesando el techo y la capa de hielo que ya lo cubría, mantenía el aire limpio en la casa. Con respecto a las comodidades, comenzando por la puerta de entrada instalada en uno de sus frentes, un corto corredor que terminaba en el salón, separaba a la cocina y a una pequeña despensa de la radio-estación y de un reducto en donde instalamos el descongelador de hielo para obtener el agua. El salón hacía las veces de comedor amplio y dormitorio, por cuanto adosados a ambos costados, se extendían los pequeños camarotes individuales divididos por paneles de madera. En el centro había una larga mesa donde se desayunaba, almorzaba y cenaba. Alcanzaba la amplitud del salón para albergar mesas para lectura, juegos y hasta la mesada de ping-pong (ejercicio recomendado para la noche polar de limitada actividad física). La despensa anexa a la cocina servía además como lugar en donde se iniciaba el descongelamiento de cuanto alimento se traía de los túneles de víveres, en donde la temperatura media de verano es de 17 °C bajo cero y de -33 °C la de invierno. El día de la inauguración de la casa fue realmente una fiesta (aunque sin festejos por falta de tiempo para regocijos), significaba finalmente un lugar fijo de descanso, privacidad y adecuada temperatura. *Adecuada temperatura*, dos palabras lindas y muy apetecidas en nuestra austral Base Belgrano, en donde un impiadoso frío impera, pero al cual uno termina habituándose a la fuerza.

La puerta de entrada estaba precedida por una suerte de vestíbulo pequeño en donde instalamos una de las dos torretas de salida al exterior (similar a la de un submarino), la otra salida o escape estaba situada al final del salón. Del vestíbulo citado partían los túneles que comunicaban la casa con las otras instalaciones de la base: usina, taller, casa vieja convertida en laboratorio para los científicos del Instituto Antártico, baño letrina, etc. Un día se nos ocurrió calcular la extensión de nuestros túneles: entre 400 y 500 metros, incluyendo los destinados a sacar hielo y nieve para obtener agua en nuestro descongelador.

Por esos túneles transitábamos especialmente durante la noche polar o cuando los *blizzards* castigaban fuerte y fiero en el exterior, así fuera en verano. Es que por ellos podíamos movernos, no obstante ser fríos, sin tener que arrojarnos con todo el equipo.

Describiré un día tipo en la base. Los primeros en levantarse eran el cocinero y el radioperador. El ya citado Guzmán, además de cocinero, era hombre de experiencia antártica, Suboficial de la Reserva y buen patrullero con perros. Me acompañó en patrullas en más de una oportunidad. Coincidió su hora de abandonar el tibio lecho con la del radioperador de turno, eran dos los suboficiales de esa especialidad, quienes tenían que atender temprano una comunicación oficial con el Comando en Jefe en Buenos Aires. Dispuse repetir la muy buena innovación del viejo Lisi, una diana musical para hacer más amable el despegue. El radioperador debía conectar un parlante que teníamos instalado en el salón multiuso con la receptora de nuestra radio desde la cual en el almuerzo y comida podíamos escuchar música y noticieros.

Quince minutos después, se servía el desayuno y, media hora más tarde, había una reunión para hablar de las tareas del día. Después de esto, desparramo generalizado, cada cual a su lugar de trabajo.

Yo, a lo largo del día visitaba a cada grupo y recibía las novedades de sus respectivas tareas. Una o dos horas las dedicaba a garabatear el informe que todo jefe de base debe presentar al regreso en Buenos Aires con las actividades desarrolladas y una suerte de crónica de los hechos y sucesos significativos ocurridos. Lo que siempre me resultó ingrato y difícil a lo largo de mi profesión, pero que reconozco obligadamente necesario, era ir dando forma a la calificación de los hombres a mis órdenes. ¡Es tan subjetivo el asunto por mucho que uno se imponga la más férrea justicia e imparcialidad en sus juicios!

El médico tenía una tarea agregada a su misión específica, ya que felizmente como jóvenes y fuertes que demostramos ser, no le dimos mayores dolores de cabeza. Debía aprovisionar día a día la despensa anexa a la cocina. Ocasionalmente yo lo acompañaba en este trabajo que consistía en recorrer los túneles de los víveres armado con una bolsa marinera y linterna y trasladar atados con cuerdas los elementos acordados con el cocinero. Cuando el volumen a transportar era importante, el cocinero tenía la obligación de darle una mano.

Nos interesaba hacer una excursión en un túnel abandonado desde la época del Gral. Pujato. Había perdido altura por presión del techo de hielo, tanto era así que nos movíamos agachados y en muchos lugares estábamos obligados a avanzar sobre nuestras rodillas. El motivo de nuestro esforzado interés era que habíamos comprobado que no estaba totalmente vacío, y descubrimos elementos (¡joyas!) que no figuraban en nuestros modernos inventarios de víveres. La explicación que se nos ocurrió para esta situación era que, siendo realmente sacrificado y riesgoso transitar por ese lugar, la dotación anterior, que era realmente reducida y cansada ya por sus dos años continuados en la base, habría resuelto dar por perdido el túnel y lo poco que todavía quedaba en él.

No fue mucho el botín logrado a lo largo del tiempo, pero sí selecto. Recuerdo una anécdota: en un almuerzo el cocinero sirvió como postre nada menos que ¡castañas en almíbar! Algo impensable, insólito, imprevisto, tanto es así que no teníamos vajilla apropiada para tal manjar, por lo cual fueron servidas en platos de sopa que era lo que había a mano. ¡Alborozo general! El suboficial mecánico Nazzone (gran muchacho, trabajador incansable, siempre alegre y oportuno en sus bromas), le grita al *chef*:



Despedida de la patrulla polar de Base Belgrano.



—Guzmán, ¿hay más de esto?

—Qué, ¿tanto te gustó?

—¡No me gustó un carajo, pero es la única oportunidad en mi vida de comer mucho y en plato de sopa!

A propósito de los túneles, no es fácil para un mortal imaginar túneles en el hielo y el tener que transitar obligadamente por ellos. Durante el día polar están naturalmente iluminados, el reducido espesor del hielo del techo deja pasar una luz azulada un tanto espectral pero suficiente. En la noche polar sí son boca de lobo. Lo que hicimos fue tirar por los túneles de más tránsito una línea desde la usina. Alcanzaba con una lámpara de 25 bujías cada 15 metros para la iluminación. En realidad, comprobamos que bastaba con encender un fósforo para que los millares de cristales de hielo del techo, paredes y piso reflejaran su luz.

En cuanto partió el rompehielos, los científicos comenzaron a organizar sus tareas. Pero, como buenos compañeros, se hacían tiempo para ayudarnos en nuestros trabajos más pesados: eran manos bienvenidas. Ellos debían armar su laboratorio y especialmente planificar las tareas a cumplir en el terreno.

En el área de glaciología se debían instalar torres geodésicas en lugares a determinar para medir el movimiento de la Barrera Filchner (en donde está instalada la Base Belgrano). Interesaba la velocidad y dirección de ese movimiento.

También llevaríamos a cabo mediciones sobre acumulación nivea. Se instalaron líneas en distintas direcciones partiendo de la Base con mojones métricos que eran controlados mensualmente. Como esas líneas se alejaban peligrosamente, antes de la noche polar se emplazó un dispositivo de seguridad hasta las distintas bocas de entrada de la Base. Los científicos a cargo de estos trabajos estaban bajo las órdenes del ya citado Dr. Lisignoli.

Una tercera tarea de investigación era responsabilidad del Servicio de Hidrografía Naval a cargo del joven Tte. de Navío Néstor Baricco (hoy Almirante ya retirado, con el que cuando nos encontramos siempre falta tiempo para evocar aquella gesta). Se trataba de una observación ionosférica llevada a cabo mediante sondeos a través de una torre de transmisión y recepción de ondas hertzianas. La importancia de nuestros datos al respecto consistía en que, hasta entonces, los científicos del mundo recibían datos de Trelew como los más australes de esta parte del planeta. Nosotros les entregamos información de 6200 km más al sur y la más cercana al Polo Sur.

Sin lugar a dudas que aportamos cosas importantes a la ciencia los *topos náufragos* de la Base Belgrano en aquel año de 1957.

Meteorología era otra de las disciplinas científicas que se desarrollaban desde nuestra base y que interesaban al Año Geofísico Internacional. La pagoda en donde se instalaron los aparatos de medición estaba ubicada en la salida instalada arriba del hall de la casa-habitación. De esta manera, quedaba garantizada la seguridad física de los operadores, hombres del Servicio Meteorológico Nacional, ya que las mediciones debían efectuarse cada tres horas y carecíamos de instrumental a control remoto. Esto en la noche polar significaba una exposición peligrosa, especialmente durante temporales de viento y nieve.

Entre los hombres que pagaron tributo por tanta ciencia estaban los dos radioperadores, los suboficiales Alonso y Ayala, que no tenían descanso transmitiendo la información que se recogía diariamente y que, desde Buenos Aires, se transfería a los organismos del AGI. Y como siempre en una Base antártica, son los mecánicos quienes llevan el peso y la especial responsabilidad de mantener en buen estado de funcionamiento los generadores de energía. Estos posibilitan las comunicaciones y el accionar de la gente en la Antártida. Pero los mecánicos no sólo son necesarios en la base, las patrullas que se movilizan con medios mecánicos llevan siempre como integrantes a estos hombres. Las disposiciones del Tratado Antártico obligaron posteriormente a sacar a los perros que, durante más de un siglo y medio, el tiempo que el hombre lleva en el Continente Blanco, sirvieron sacrificadamente para que este pudiera desplazarse en la región. Es lamentable porque además eran un generoso, noble y sufrido compañero en las interminables jornadas de marcha arrastrando pesados trineos. Muchos de ellos se accidentaron al caer en grietas o desaparecieron para siempre en ellas. Si normalmente la relación entre el hombre y el perro es original e inexplicable, en el sexto continente adquiere proporciones únicas. Cuando fuera de su base, sin otra ayuda que la que Dios puede prestar, para los hombres integrantes de una patrulla a cientos de kilómetros de solitaria actividad, la presencia del perro se siente como una compañía especialmente valiosa. En la actualidad, para moverse sobre los hielos antárticos, el hombre depende de los medios mecánicos y, en consecuencia, los galenos de los vehículos antárticos son muy necesarios. Y en este tema, se distinguió un hombre al que varios años después seleccionarían para integrar la Expedición al Polo Sur: el Suboficial Ricardo Ceppi.

Resguardo de la fauna en túneles

A principios de abril, ya el otoño en avance, con los días cada vez más cortos y las temperaturas que, juntamente con los vientos, acusaban ya muy bajas sensaciones térmicas, nos señalaban la urgencia de resguardar a los perros todavía en la superficie. Habíamos previsto que dos túneles de donde habíamos extraído hielo para licuar y que ya estaban abandonados por su extensión, serían utilizados para el abrigo de la jauría durante la noche polar. En su piso, de hielo, elevamos fuertes estacas, a ellas aseguramos las maromas de acero con argollas a determinadas distancias. Una vez todo en orden, bajamos los animales. Realmente aquí iban a estar cómodos, a reparo de los vientos que ya castigaban muy fuerte. Así lo demostraban, saltando y ladrando alegremente. Sin embargo, pasado algo más de un mes, comenzaron a exhibir signos que nos preocuparon. Era el caso que algunos se negaban a comer o no lo hacían con el alboroto que normalmente acompañaba el reparto del pemmican (comida enlatada con que se los alimentaba). A ese desgano se le sumó una evidente y anormal caída de pelo. Por radio, tomamos contacto con las autoridades de Veterinaria del Ejército a quienes informamos del tema. Nos pidieron detallados informes sobre la situación en que vivían los animales y especialmente nos preguntaron si los túneles estaban bien aireados... y ese resultó ser el real problema. Por todos los túneles de Belgrano circulaba aire limpio.



Pingüino antártico.

Además, la capa de nieve endurecida que casi armaba piso, paredes y techo es, como se sabe, porosa. Eso lo comprobábamos diariamente en nuestra vida de topos, pero no habíamos reparado que los de los perros eran túneles ciegos, es decir, no tenían continuidad y la ventilación no era suficiente para los 30 perros allí resguardados. Entonces perforamos desde la superficie, instalamos varias chimeneas y ese resultó ser el santo remedio.

El túnel tenía además otra ventaja: tanto las paredes como el techo eran proveedores de la bebida que el encargado de los animales con pala y pico bajaba en forma de nieve endurecida y limpia de la cual bebían nuestros perros. Recuerdo una anécdota al respecto. Que los animales no se soltaran de la maroma era importante, no solo para evitar peleas sino como forma de prevenir que alguna de las hembras en celo fuera preñada por algún galán cualquiera. Cada animal tiene su ficha en donde figura todo su historial y sería un mal comienzo no saber quién era el padre. Así las cosas, el hombre responsable o encargado de los perros (ese era su título), me informa que una perra estaba preñada y lamentablemente no se sabía quién era el responsable del entuerto.

Ya eso era un problema, pero también se complicaba el asunto porque sucedía en plena noche polar, época desaconsejable para los primeros tiempos de los cachorros que no recibirían la luz necesaria para su normal desarrollo. Cuando esto sucede es aconsejable, y así se actúa, sacrificar a las crías en cuanto la madre deja de amamantarlos.

Todo esto coincidía a su vez con una cuestión que el cocinero me venía informando sobre una suerte de saqueo nocturno que sufrían elementos sobrantes de los almuerzos y comidas que él guardaba para aprovechar después (en la Antártica nada se tira, y menos comida). Yo ya había llamado la atención al respecto a quienes durante las horas de descanso necesitaban saciar momentáneos ataques de hambre. Durante la noche polar, la falta de luz solar actúa sobre el organismo y sobre la psiquis del individuo: es bastante común una suerte de desfasaje de los horarios de sueño. El desvelado se levanta y se acerca a la cocina donde otros despabilados en voz baja hacen sociabilidad y, de paso, por supuesto, comen algo. Por esa razón, el cocinero deja a mano jamón, queso, pan y la pava grande con agua caliente. Pero, por lo visto, eso no era suficiente para algunos y se dedicaban a husmear otros bocados. En dos oportunidades, hice saber durante el almuerzo el disgusto del cocinero y pedí no piratear en sus reservas. No fue suficiente. Por muy oportuna coincidencia, "el perrero" me informa que la perra destetó a sus cachorros y que es tiempo de proceder a la hecatombe. Y fue entonces cuando urdimos una trampa en el mayor de los secretos. Dispuse que uno de los cachorros, una vez sacrificado, fuera descuerado y muy limpio traído con toda reserva al cocinero. Este debía prepararlo exactamente como apetitoso escabeche y guardarlo. Así se hizo, y cuando dos días después se comprobó que los glotones de siempre habían hecho de las suyas, también en el almuerzo manifesté mi decepción porque algunos, en su gula, habían impedido una experiencia para una situación de emergencia de víveres. Deseábamos saber si el escabeche de cachorro consumido la noche anterior era realmente aceptable. Miré los gestos de algunos y fue suficiente para descubrir quiénes eran los saqueadores.

9 de Julio

Ya hablé de lo que significa la noche polar en estas latitudes de la Base Belgrano, pero nada mejor que narrar cómo el festejo del 9 de Julio se vio alterado para entender de qué manera esa larga oscuridad y las imposiciones climáticas, limitan y condicionan las actividades y hasta la vida de la gente.

Izar la bandera en cualquier unidad militar, y en ese tiempo una base en la Antártida era considerada como tal, se lleva a cabo a la salida del sol y se la arría cuando este se oculta. Pero justamente eso era lo que no ocurría el 9 de Julio en esas latitudes, razón por la que se aceptaba el mediodía como momento apropiado para izar y arriar de inmediato la enseña patria, considerando que, si bien es cierto que Febo no asomaba, era por lo menos cuando más cerca estaba de nuestro horizonte.

Ese día, feriado por supuesto, nos preparamos desde temprano para el acto. Los meteorólogos avisaron que la temperatura era muy baja y con mucho viento. Después nos dimos cuenta de que algo de picardía los movió para no revelarnos información más detallada. Apelamos a lo más abrigado, incluida la máscara que defiende el rostro y salimos a la superficie. Allí nos dimos cuenta de que, efectivamente, la situación era brava. Nos arremolinamos al pie del mástil como pudimos en nuestra pretensión de dar forma castrense al acto, izamos la bandera que restallaba fuerte, cantamos el himno, arriamos la bandera y nos refugiamos presurosos en el más cercano túnel. Todo esto se desarrolló con una velocidad poco solemne.

Después, cuando nos enteramos de que la temperatura rondaba los 59 °C bajo cero, sumado al fuerte viento, nos sentimos menos culpables del indigno apuro. Nunca supimos la sensación térmica del momento, pero al finalizar del año me informaron los meteorólogos que fue la mínima de la internada.

Aurora austral

Prodigioso espectáculo luminoso, deslumbra en forma de cortinas de distintos colores o latigazos centelleantes que se desplazan a velocidades fantásticas de este a oeste, de norte a sur, iluminando totalmente la noche polar. Puede ser vista también como rayos o coronas multicolores que titilan fuertemente en el cielo.

Su registro en nuestras bases más australes —donde la noche polar permite su observación— es una información muy codiciada en el ámbito científico internacional. El hecho de ser observadas solamente durante la noche no significa que no se produzcan durante el día polar, también suceden, pero no se las ve por efecto de la luz solar.

Al parecer, se originan por precipitaciones de electrones en la alta atmósfera, atraídos hacia las zonas polares por la mayor intensidad de sus campos magnéticos.

Mi ascenso a Teniente Coronel (año 1957)

No recuerdo exactamente la fecha, pero fue en la primera quincena de diciembre. Era pleno día polar y el sol ya nos ofrecía sus dones de luz y nos acercaba al 0 °C de *dulce calor* a lo largo de las 24 horas. Recibí un radiograma un tanto cifrado de mi compañero del Colegio Militar, Raúl Bassi, amigo y padrino de Gonzalo y mayor de grado como yo. Por estar destinado en el Estado Mayor General del Ejército, podía tener información reservada sobre temas que todavía no eran conocidos por el resto del Ejército, como ser los ascensos. En conocimiento de que yo estaba en la lista de los futuros Tenientes Coroneles a ser ascendidos a fines de ese año, me hacía llegar un radiograma que solamente decía *Un abrazo*, pero que estaba destinado al Tte. Cnel. Jorge Leal.

Era mi segundo ascenso en la Antártida, ya que a fines de 1954 —habiendo finalizado el año bravo de la Base San Martín— también había tenido la alegría de haber sido ascendido a Mayor.

Agradecí a Dios este galardón y me sentí recompensado por el aguante de todo un año en la base antártica más difícil y que pone a prueba el cuerpo y alma de quienes se resuelven a enfrentar situaciones límites. Pero además entendí que, con ese ascenso, estaba premiando Dios a mi valiente y aguantadora mujer que tuvo que hacer de madre y padre de nuestro primer hijo.

**Reconozco también que, de todas mis
invernadas en la Antártida, esta fue la que
me resultó más interminablemente larga,
y ansiaba como nunca ver aparecer al
rompehielos en el horizonte.**

Indudablemente ya no era un desaprensivo fulano que paseaba su soltería en la Antártida, allí comprendí que para esto es mejor el hombre soltero. Cuando en patrulla enfrentado a tener que pasar por un lugar en donde se sospechaba la existencia de una grieta, antes no tenía ningún reparo en dar los pasos para franquearla. Pero no me sucedía lo mismo ese año en Belgrano, tomaba más precauciones antes de avanzar sobre el peligro, era como si algo desde lejos me obligara a ser más precavido. Pero sucede que, en la Antártida, lo normal es la inseguridad y el riesgo; el meticuloso no siempre puede cumplir con sus tareas y misiones. Pero también sucedía que estaba enamorado de mi mujer como para varias vidas, y ella me estaba esperando con nuestro primer hijo.



Rompehielos San Martín rompiendo el hielo del mar congelado y del mar con hielo de los Glaciares. Operó desde 1954 a 1982

Visita gente de Ellsworth

Para cumplir con los compromisos del Año Geofísico Internacional (AGI), Estados Unidos construyó al fondo del Mar de Weddell la Base Ellsworth. Estaba situada a unos 100 km al oeste de nuestra Base Belgrano. Sabíamos que su jefe, Finn Ronne, era un veterano antártico y aviador de la reserva a quien, por sus servicios al país, le habían otorgado grado militar. Hombre de edad en ese entonces, pero animoso y dispuesto, seguía firme en su reconocida actividad antártica.

Pasada la noche polar, se comunicó por radio con nosotros y nos informó de su deseo de hacernos una visita. Tenían como dotación un avión DC3 muy bien preparado para volar en la Antártica. Les marcamos una pista en el hielo cercano a la base y una mañana nos sobrevolaron y aterrizaron sin inconvenientes.

Habían sobrevolado y aerofotografiado vastas áreas de la Barrera de Filner y, en sus mapas, respetaron los nombres que el Gral. Pujato había impuesto a varios accidentes geográficos en sus vuelos del año 1955-1956.

Venía como piloto John Lassiter, un hombre a quien volveré a citar más adelante cuando escriba sobre el malogrado vuelo transcontinental con el Vicecomodoro Mario Olezza, allí en la Base Ellsworth, en el año 1962.

Nuestra sencilla y un tanto rudimentaria base movía el interés de los visitantes, ya que nuestras pobres instalaciones contrastaban con la moderna y bien equipada Ellsworth.

Regreso de la Base Belgrano (año 1958)

Ostentando y haciendo gala de las charreteras de mi nuevo grado de Teniente Coronel cuyas insignias me llevó el Rompehielos, embarqué de regreso en el buque. Este había podido arribar a Base Belgrano promediando el mes de enero después de una difícil navegación por un Mar de Weddell muy congelado. Difícil o no la travesía; lo importante para nosotros era que había llegado.

“El problema de ahora en más será de ellos, y no nuestro”, pensaban algunos, ahora que el regreso parecía asegurado; tal vez la reflexión era un tanto maligna, pero la eventualidad de quedarse por un segundo año en esas latitudes ponía nervioso a más de uno. Preocupación que el tiempo se encargó de validar, ya que cuatro años después una dotación no pudo ser relevada porque el rompehielos quedó detenido por los hielos a más de 500 km. El tema no es grave si en la base se tuvo la precaución de respetar y cuidar la reserva de víveres y combustible que, teóricamente, debe existir en toda base antártica.

Confieso que di por finalizada esta, mi tercer *invernada* (en la jerga antártica, *un año entre los hielos*) con satisfacción y alegría. Satisfacción, porque se había dado cumplimiento a los planes científicos del AGI, y alegría porque cada vez era más cierto el regreso al nido en donde mujer e hijo me esperaban. Ahora, viejo y un tanto timorato, pienso qué

alejarme de ellos fue una decisión muy difícil y dolorosa que seguramente hoy no sería capaz de adoptar, pero en su momento fue consecuencia de los tiempos que se vivían en nuestra Argentina inmediatamente después de los trágicos sucesos de 1955.

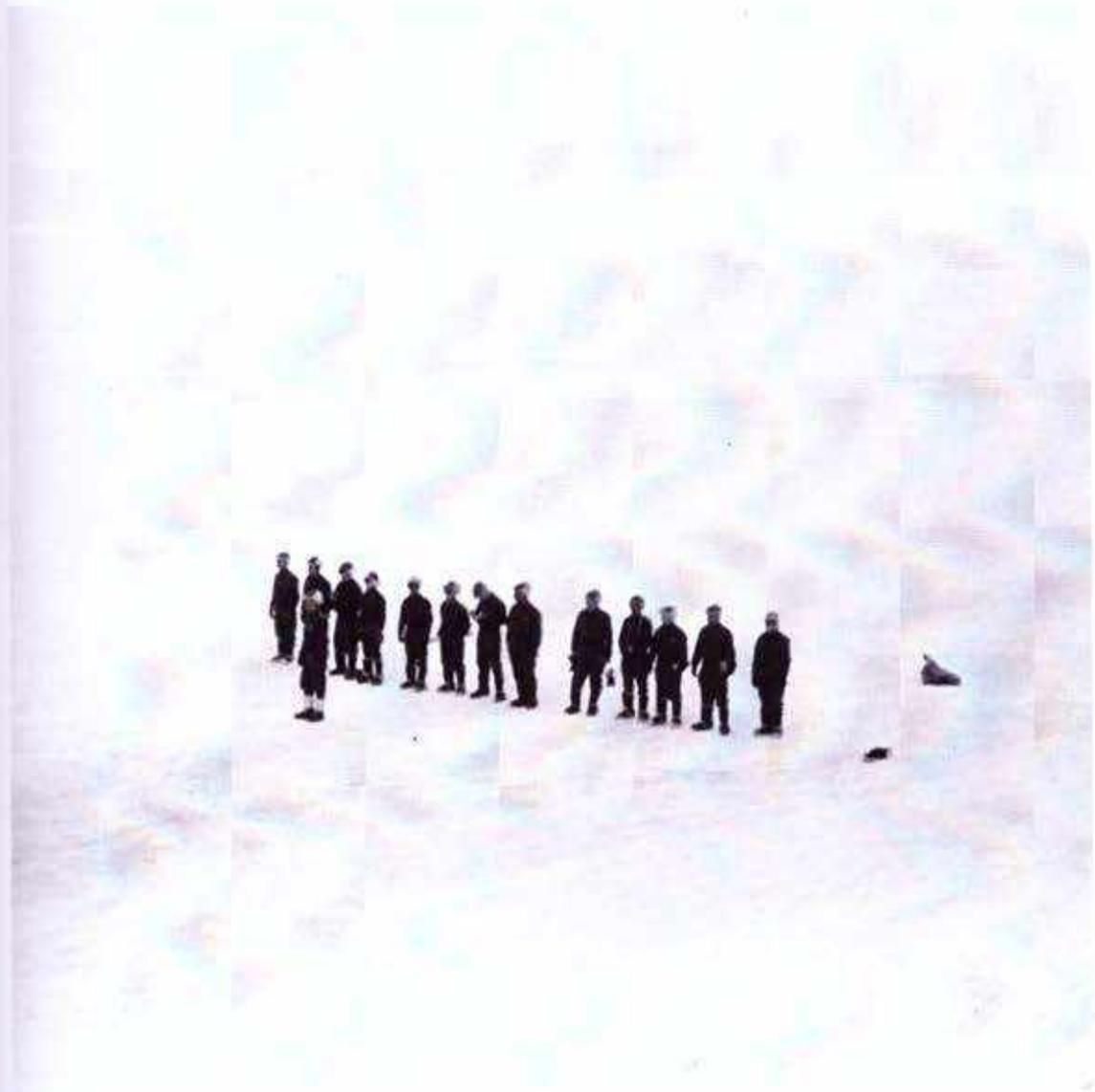
Ya en navegación, pudimos filtrarnos entre los duros hielos aprovechando los canales descubiertos en el camino de ida a la base y llegamos a Ushuaia sin mayores novedades. Desde allí, nos embarcamos en un avión naval.

Fue así como un 8 de febrero pude reconocer a mi hijo Gonzalo de quién me había alejado, con el alma en pena, cuando sólo contaba con 45 días de vida, y abrazar fuerte a mi aguantadora y valiente mujer.

A mi regreso, fui nombrado Jefe de la División Antártida del Comando en Jefe del Ejército. Nuevos vientos soplaban en el país, el Dr. Frondizi era nuestro Presidente, hombre probadamente democrático que se demostró un estadista de fuste en el corto tiempo que los *malos militares* le permitieron gobernar.

Empezaba para mí una larga y magnífica etapa de mi vida con obligaciones e incumbencias en un accionar que responde a los más puros intereses del país.

Ella concluiría 42 años después al frente de la Dirección Nacional del Antártico, organismo responsable de toda la actividad antártica argentina, cargo que me llevaría en la defensa de nuestros intereses y a representar al país en innumerables reuniones y congresos a lo largo y a lo ancho del mundo.



Vista desde la lejanía- Base Pujato

Operación Esperanza (1959)

En mayo de 1959 (Gonzalo contaba dos años y Teresita Laura tenía pocos meses y ya era un canto a la vida y un encanto) me transmiten desde la Base Esperanza la preocupación de la dotación porque hacía ya una semana que no tenían enlace radial con la patrulla que, comandada por el jefe de la Base, Capitán Carro, y constituida por los suboficiales Oses, Santos, Buonomo, Ayala y Bustamante, regresaba a la base luego de cumplir misiones en la zona de isla Robertson, Nunatak Foca (distante aproximadamente 250 km al SSE de Base Esperanza).

Al preguntar con cuántos viveres contaría en ese momento la patrulla, me informan que apreciaban que les debían quedar para aproximadamente más de un mes; tiempo más que suficiente para llegar a la base. Resolví esperar un tiempo más antes de pensar en declarar una emergencia.

En mayo de 1959 yo era Jefe de la Sección Antártida del Estado Mayor del Ejército, órgano responsable del quehacer antártico de nuestra institución. Me habían nombrado para ese cargo al regresar después de un año de comandar la Base Belgrano (desde febrero de 1958), exhibiendo ya, muy orgulloso, mis flamantes charreteras de Teniente Coronel; y digo —sin pecar de pedantería— que al cargo me lo había ganado en buena ley y por todo lo que había hecho hasta entonces en la Patria Blanca.

Realmente mis responsabilidades y tareas como Jefe de la Sección Antártida eran muchas y heterogéneas; iban desde las de carácter operativo (relacionadas con la actividad y misiones de las bases antárticas) hasta las administrativas (la selección del personal a destacar, pasando por la preparación de todo lo que los hombres necesitarían para vivir en la zona), como las de índole política (relación con Marina y Fuerza Aérea en temas antárticos), atender y brindar asesoramiento a la Cancillería en cuestiones atinentes a la región integrando las delegaciones argentinas. (Ya se estaba discutiendo en niveles internacionales la posibilidad de acordar una suerte de tratado ante la proliferación de serios problemas entre los nacionales de los países que actuaban en la Antártida.) A propósito, dos años más tarde (1961), ya firmado el Tratado Antártico entre los doce países que trabajaban en el Sexto Continente tendría que viajar a Canberra, Australia, integrando la delegación argentina a la Primera Reunión Consultiva del Tratado Antártico.

Y, por sobre todas estas misiones, estaba la del asesoramiento al Jefe de Estado Mayor del Ejército sobre temas del quehacer antártico de nuestra institución. Sí, eran muchas y diversas mis ocupaciones, funciones y afanes, pero así también eran de atractivas y gratas.

Vuelvo con una reflexión ya hecha a lo largo de estas rememoraciones: ¡Qué manera de escapar y emerger de las (a veces) rutinarias actividades cuarteleras y oficinescas, para encarar cuestiones y responsabilidades más vastas, elevadas y trascendentes! Pero volvamos a la Operación Esperanza. Habiendo transcurrido el tiempo de espera previsto, y ante la prolongación del silencio de radio de la patrulla, propuse al Jefe de Estado Mayor solicitar a la Fuerza Aérea y a la Marina organizar vuelos de búsqueda y apoyo con aprovisionamiento aéreo.

Así se hizo y las Fuerzas hermanas se movieron rápidamente preparando los medios. Conviene aclarar que considerando que prácticamente estábamos a comienzos del invierno —época de mares congelados, muy bajas temperaturas y casi en la penumbra de la noche polar en la zona de búsqueda— que el único auxilio posible era a través del medio aéreo.

En principio se resolvió la organización de una Fuerza de Tareas Antárticas (FATA) con centro en Rio Gallegos (Santa Cruz), en donde tenían su asiento escalones aéreos de Marina y Aeronáutica. Dicha fuerza de tareas estaría constituida por un DC4 de Marina, un DC4 de Aeronáutica, un DC6 de Aerolíneas Argentinas y un DC4 de la Fuerza Aérea Estadounidense, que tenía su base en Ezeiza para cumplir misiones de búsqueda y rescate. Era una operación especial que los estadounidenses llevaban a cabo en el Atlántico y Pacífico sur. En realidad, la integración de esta máquina en el operativo era una devolución de atenciones por cuanto la patrulla con problemas había intervenido exitosamente en la búsqueda, ubicación y salvamento de la tripulación de un avión de EE. UU. accidentado en nuestro Sector Antártico a fines de diciembre de 1958.

Me trasladé hasta Rio Gallegos en el DC4 de la Marina que fue el primero en estar acondicionado y listo para los vuelos; esto era de nuevo una devolución de atenciones, por cuanto en la tripulación del avión accidentado norteamericano de diciembre del año anterior —auxiliado y rescatado por la patrulla de Base Esperanza— había también Oficiales de nuestra Marina. Me acompañaban tres jóvenes Oficiales de Ejército —antárticos y a su vez paracaidistas— elegidos ex profeso para que, una vez ubicada la patrulla perdida, si la encontráramos en situación comprometida en lo que a personal se refiere, saltarían para incorporarse a ella.



Avión aterrizando en la nieve.

Omito detallar los pasos previos a los vuelos de que tuve la oportunidad de ser testigo e intervenir. Yo ya era piloto (civil) y esta suerte de acciones aéreas militares me interesaban sobremanera.

Arribados a Río Gallegos, me informan que el avión efectuaría un primer vuelo en cuanto las condiciones meteorológicas lo permitieran. Solicité lugar a bordo con mis hombres y, de esa manera, nos incorporamos a ese vuelo que cuando se llevó a cabo —lamentablemente— no tuvo éxito. Fuertes vientos durante el cruce del Drake no solamente demoraron mucho más tiempo a la máquina, sino que la desviaron sensiblemente hacia el oeste. Cuando logramos llegar a la zona de nuestro interés, y luego de rastrear por más de treinta minutos, nos vimos obligados a regresar por falta de luz y visibilidad.

Tengo que detenerme en apuntar cuestiones que complicaban los vuelos antárticos en ese entonces. Volar hacia la Antártida en los 50 del siglo pasado no era común ni, mucho menos, fácil. Los argentinos habíamos realizado pocos vuelos en época de verano desde el continente americano al continente antártico, pero nunca un aterrizaje. En el invierno —que era nuestro caso— el asunto se complicaba por cuanto las horas de luz se reducían a muy pocas: No más de dos.

Para quien lea estas rememoraciones, pido e insisto en que debe recordar que aquellos sucesos ocurrieron en una época regida todavía por limitaciones técnicas restrictivas para esos nuestros honestos empeños, condicionamientos que ahora no existen.

Por ejemplo:

A. Situaciones meteorológicas favorables, necesarias tanto para el cruce del Pasaje de Drake (el que separa América de Antártida) como para el momento de sobrevuelo y rastreo de la zona en donde se apreciaba podía encontrarse la patrulla. Por supuesto, todo ello coincidiendo con ausencia de nubes bajas que anulen la visibilidad.

B. El citado Cruce del Drake no debía significar tener que enfrentar y atravesar frentes de nubes muy cerradas y compactas por el riesgo de formación de hielos en los planos y hélices, ya que ello representaba el peligro de pérdida de altura de vuelo. Además, un DC4 no podía elevarse a más de 4000 metros de altura al no estar presurizado y, por lo tanto, impedido de sobrepasar un frente de tormenta poderoso.

C. Para quien piense que la solución era un buen pronóstico meteorológico, quiero recordarle que este se basa en un cúmulo de información de una determinada zona y sus entornos. En la región antártica de nuestro interés en ese entonces, solo se contaba con los datos de la Base Esperanza, lugar más cercano pero lo suficientemente alejado como para suministrar información apta y confiable.

En definitiva, que los meteorólogos pronosticadores de aquella FATA tuvieron que hacer milagros de interpretación que, en general, fueron acertados.

Nuevamente intentamos otro vuelo con el DC4 de Marina, pero el Drake nos jugó en contra con un recio frente de tormenta que en el transcurso de su travesía nos fue formando tanto hielo en las alas y hélices que finalmente nos obligó a regresar a Río Gallegos sin ni siquiera haber avistado las islas situadas al norte de la Península Antártica. El DC6 de Aerolíneas Argentinas que integraba la FATA era la unidad de más porte,

velocidad y capacitada en altura, pero menos apta para la exploración y búsqueda de superficie; su misión era de apoyo: cuando resuelto el vuelo de todos los medios, debía adelantar su despegue para asistirnos con información meteorológica anticipada. Transcurrieron tres o cuatro días no convenientes para el vuelo hasta que llegó la ocasión. La primera máquina en poner rumbo hacia las heladas y blancas regiones fue el *grandoté* de Aerolíneas. Lo seguimos una hora después despegando por turno tras breves intervalos.

Antes de continuar debo comentar algo: un suceso que después tuvo consecuencias. En la reunión previa que generalmente se lleva a cabo en la noche anterior de toda operación aérea (*briefing*, le llaman en inglés) en la que se afinan detalles y se acuerdan y ponen en claro todas las cuestiones y temas relativos a la operación, yo resolví pasar con mis hombres al avión estadounidense, considerando que era una *máquina especialmente preparada* y —lo confieso— con esa suerte de subordinación mental que desgraciadamente nos aqueja en algún momento a muchos. También reconozco que tomé esa decisión influenciado por los resultados negativos de los vuelos anteriores. En un momento del *briefing* le pedí al Comandante del avión estadounidense que me facilitara su carta de vuelo de la zona; quería cotejar nombres de islas y accidentes topográficos ya que tenía en mis manos nuestra carta aérea. Con sorpresa compruebo que no coincidían exactamente las marcaciones de las paralelas; la realidad era un corrimiento de no más de 8 a 10 minutos entre ambas cartas. Le hago notar el tema al Comandante de la máquina de nuestra Fuerza Aérea. Concuerta sorprendido, porque el tema tenía importancia y resolvemos comentar la novedad al estadounidense. Este, luego de constatar el hecho, se limitó a contestarnos:— *Esta es mi carta*.

Así fue como levantamos vuelo el día 15 de junio con buen pronóstico y con la mejor de las ilusiones de poder cumplir con nuestra misión. Efectivamente la misión se cumplió y la patrulla fue localizada en la zona prevista. Se les lanzó con paracaídas una radio-mochila sintonizada con el avión y, por medio de una emocionada comunicación, se supo que no tenían problemas de personal. El silencio se había debido a que, al caer en una grieta el Wessel, (vehículo a oruga) que acompañaba a la patrulla apoyando a los trineos de perros, quedó encallado a varios metros de profundidad. Los ocupantes salvaron sus vidas sin poder rescatar la radio que, lamentablemente, era la más potente. Posteriormente quedó fuera de servicio la segunda y así ellos sin comunicación. Pidieron sí que les lanzaran dos trineos para perros y varios elementos más. Los otros aviones convergieron sobre el lugar y, con mensajes, alentaron a los hombres de la patrulla. Para mí fue un momento de satisfecho orgullo hacer presente mi saludo y el de las autoridades del Ejército a estos antárticos que, con esfuerzo y sacrificio, cumplían con las misiones asignadas.

Me quedó sí, un gusto amargo: no haber tenido el privilegio de que sea nuestro avión el que avistara a la patrulla sino justamente el de Marina, que yo tan livianamente había pospuesto. Pero esa, mi decisión, pudo haber tenido más consecuencias. Cuando volando hacia Antártida esa mañana por sobre nubes bajas íbamos llegando al norte de la penínsu-

la, nos sorprendió una dura, inesperada y fenomenal trepada del avión, el que volvió a estabilizarse a los pocos minutos. Yo, que estaba con mis hombres al fondo de la máquina, me trasladé a la cabina de mando para enterarme del porqué de la insólita y peligrosa maniobra cuando alguien me señaló por la ventanilla: estábamos pasando apenas por encima del picacho Nocoso que caracteriza a una pequeña pero muy empinada isla llamada Elefante y que, en la carta de navegación de los estadounidenses, figuraba por lo visto más al sureste. Era la diferencia de minutos del corrimiento que le habíamos señalado al piloto la noche anterior.

Pero la anormal trepada tuvo sus secuelas: pocos minutos después, uno de los motores de la derecha comenzó a fallar y terminó siendo puesto fuera de servicio, luego se produjo un incendio en el sistema de calefacción que tuvo que ser anulado y, por último, también otro motor —esta vez de la izquierda— acusó fallas, aunque felizmente siguió funcionando luego sin mayores novedades. En esas condiciones, continuamos el vuelo y llegamos a la zona de búsqueda para enterarnos de que ya se había encontrado a la patrulla. Seguimos hasta el lugar, le hicimos una pasada —y un saludo de alas— a los bravos patrulleros e iniciamos el regreso hacia Río Gallegos. Todos a bordo sabíamos en ese momento que nos esperaban varias horas de desvelado “julepe” y de un permanente encomendarse a Dios. Sólo ansiábamos poder divisar en la lejanía de nuestro horizonte a la isla de Cabo de Hornos que significaba la cercanía de Ushuaia y la posibilidad de un accidentado y seguramente difícil aterrizaje. Enterados de nuestros problemas, los otros aviones nos escoltaron hidalgamente.

Cuando avistamos las islas del sur de Canal de Beagle, me trasladé hasta donde estaban mis hombres y los encontré profundamente dormidos. Les di las buenas nuevas y todos festejamos la noticia. Al felicitar al grupo por la flema y tranquila serenidad que significaba el sueño con el que encararon el difícil momento que vivíamos, la respuesta del Capitán Muriel —Jefe del Grupo— no carecía de lógica: — *Me dormí rezando, mi Teniente Coronel*— se limitó a contestarme.

El final de esta historia:

Los cuatro aviones aterrizaron en Río Gallegos sin otras novedades.

La patrulla, luego de superar muchos problemas, también regresó a la Base Esperanza en los primeros días de agosto con todo su personal sano y salvo. El Suboficial Santos (uno de sus integrantes) cuando le preguntaban cuántos hombres la habían conformado,

solía contestar: — Con Dios éramos siete.

Y esa respuesta era parte de la verdad, por cuanto fue con la ayuda de Dios que todos los que intervinimos en los sucesos relatados pudimos después contarlos y, a la vez, aprendimos mucho más de lo que hasta entonces sabíamos sobre cómo debíamos movernos en una zona de la tierra —hermosa, sí— pero difícil, rigurosa, inhóspita y que generalmente no perdona.

Desintegración o disidencias antárticas con consecuencias (Campaña 1961/62)

Corría el año 1961 y la campaña antártica (verano 61/62) se presentaba problemática para el relevo de Base San Martín. Si Bahía Margarita nos volvía a jugar en contra y no nos permitía llegar hasta la Base —no obstante tener ahora nuestro rompehielos—, Base San Martín entraría en situación crítica en lo que respecta a víveres y combustibles.

Cerrar San Martín constituiría un golpe muy serio no solo para el Ejército, sino para la situación política internacional en la Antártida. Era la primera Base del Ejército en nuestro Sector. Además de ese título que mucho nos enorgullecía, cuando se creó, era la base más austral del mundo. Es decir, los argentinos que formaban parte de sus dotaciones eran los seres humanos más adentrados hacia el Polo Sur y sus informaciones científicas tenían especial valor. Eso, además de ser una situación que mucho nos honraba, era un punto a tener muy en cuenta en la pelea instalada desde hacía mucho tiempo —a nivel internacional— por hacer méritos en esa suerte de carrera por ganar títulos para las pretensiones de soberanía en el Sexto Continente y la evolución del tema antártico a nivel internacional en esa época (año 1961) con el Tratado Antártico ya en funcionamiento. Era por lo tanto fundamental asegurar por todos los medios posibles el aprovisionamiento y el normal recambio de dotación de la Base San Martín.

Hice conocer esta situación a la Superioridad del Ejército y pedí autorización para estar presente —como Jefe del Dpto. Antártico y como Delegado de Comando en Jefe— en la Campaña Antártica. Fue aceptada mi propuesta y por Nota a la Marina del Comandante en Jefe del Ejército me nombraron en ese cargo.

Sabía de la posibilidad de encontronazos con los hermanos marinos en la zona de operaciones. Yo pujando con toda mi experiencia antártica por que se hiciera lo imposible para llegar a San Martín y ellos tratando de no accionar de manera de no quedar atrapados por los hielos más tiempo del que les convenía.

El Comandante Conjunto Antártico, es decir la autoridad máxima en la Campaña, era el Capitán del Navío Boffi, un hombre muy considerado en los altos niveles de la Armada, pero sin experiencia ni mucha baquía antártica.

Al contestar la nota del Ejército que informaba una designación para intervenir en la Campaña Antártica, la Marina avisaba que yo debía encontrarme en Ushuaia en una determinada fecha para embarcarme en el rompehielos que iniciaba así su penetración en el Mar de Bellingshausen en cuyas costas se encuentra emplazada la Base San Martín a los 68° 8' S 67° 6' O en Bahía Margarita.

Llegué a Ushuaia un día antes de la fecha fijada por la Marina y me encontré con la novedad de que el rompehielos había ya zarpado y puesto proa hacia Base San Martín. El citado Capitán de Navío Boffi había dejado órdenes de que yo debía embarcarme en el Bahía Aguirre, buque integrante de la campaña pero, al estar dos días de navegación a retaguardia del rompehielos, yo no podría estar presente en la solución de los problemas que se sabía se presentarían en la penetración hasta Bahía Margarita. El citado buque (Bahía Aguirre) trasladaba parte de la carga para aprovisionar a la base en razón de las limitaciones de bodegas del rompehielos y de las necesidades atrasadas de la Base, que el año anterior no habían sido abastecidas al completo.

La situación era notoriamente clara. En buen romance, el Señor Capitán Boffi no deseaba que yo participara en las decisiones que el Comando Antártico en Operaciones tendría que tomar ante situaciones difíciles planteadas por los hielos que seguramente tendríamos que enfrentar en la penetración hacia la Base San Martín.

Apelé —mediante un radiograma— al Comandante Conjunto haciéndole ver que mal podía yo cumplir con mi misión a dos días de los problemas y solicitándole que —en conocimiento que su buque haría una estación de un día en Isla Decepción— demorara un día más de manera de ser alcanzado por mi embarcación.

Me contestó que la penetración hacia Bahía Margarita ya se había iniciado y que no convenía perder el tiempo que yo solicitaba. Apelé nuevamente haciendo ver que un día no podía significar una gran demora y señalando que, por el contrario, la experiencia señalaba que era más fácil que los hielos de la Bahía permitieran el paso al final del verano. Insistí con mi solicitud y mis puntos de vista, que no debieron ser muy bien recibidos, porque el Comandante del Bahía Aguirre —en donde yo ya estaba embarcado— recibió la orden de no transmitir más radiogramas sobre el tema.

A todo esto, habían pasado varios días de navegación y, como era previsible, el rompehielos encontró duros hielos en la dirección elegida de penetración de Bahía Margarita (de norte a sur) que lo fueron frenando.

Yo estaba en contacto radial con el Jefe de la Base San Martín y seguía de esa manera los problemas y el desarrollo de la situación que me llegaba muy retaceada desde el rompehielos. Pasaban los días y el avance de dicho buque hacia su objetivo era cada vez más lento, hasta que se frenó. Coincidente con ello, el jefe de la base recibió la orden de preparar las instalaciones para su abandono y estar listo con su personal para evacuarla a 24 horas de ser avisado del vuelo de los helicópteros del rompehielos. El joven Jefe de Base —el Teniente Gustavo Giró, que luego en mis memorias volverá a aparecer cerca de mí por sus demostraciones de disposición y talentos en el accionar antártico— me hacía saber que un tiempo antes un buque inglés había sido avistado en la zona. Es decir, había una dirección de penetración hacia el fondo de Bahía Margarita que —sin duda— no era la que tan trabajosamente y sin éxito intentaba nuestro rompehielos.

Traté de hacer llegar esta valiosa información al rompehielos sugiriendo cambiar la dirección de penetración para llegar hasta la base y, de paso, señalaba la situación internacional que se crearía si informábamos la causa del abandono de nuestra instalación y, por su lado, los ingleses revelaban haber surcado la Bahía y sorteado los hielos exitosamente. El Capitán Boffi se mantuvo en su decisión y ni siquiera se dignó a acusar recibo de mi despacho. ¡Un amigo!

Las cartas estaban echadas y yo, convencido de mis puntos de vista y recordando situaciones que me habían sucedido en el año 1954, resolví jugarme entero para salvar nuestra base.

Le ordené al Teniente Giró que no abandonara la base hasta que yo así lo resolviera e informé al Comando en Jefe del Ejército de la situación solicitando una decisión al respecto. Luego supe que les había transferido un flor de problema a los Altos Mandos de las dos fuerzas. Discutieron mucho el asunto y llegó un momento en que la Armada dijo que no se haría responsable por la vida de los hombres de la dotación de San Martín si tenían

que retirarse de la zona sin haber dejado las provisiones necesarias para la supervivencia del personal y... el Ejército aflojó. Mi institución resolvió que yo ordene la evacuación. ¡Claro, yo me había olvidado de que en Buenos Aires ya no estaba Pujato!

Pero el asunto no terminó allí. El Capitán Boffi resolvió sancionarme pidiéndome un Tribunal de Honor por causas que —de quedarme callado— me hubiesen dado de baja, sí, de baja; no arresto, no retiro, directamente de baja del Ejército. Y esas causas por él invocadas fueron su error. Resulta que quería hacer valer un cargo que no existe en *tiempo de paz* y que, además, requiere un Decreto del poder Ejecutivo Nacional; se autotituló: “Comandante del Teatro de Operaciones” y me acusaba de:

1. Insubordinarme al Comandante del Teatro de Operaciones;
2. Provocar esa misma insubordinación entre el personal de Ejército a mis órdenes;
3. Buscar contacto con el enemigo (los ingleses) para argumentar y desobedecer sus decisiones y órdenes.

Al regresar a Buenos Aires y enterarme de la actitud de Boffi, reaccioné pidiéndole —también a mi vez— un tribunal de honor. Las causas:

1. Invocar un cargo que no le incumbía ni correspondía, al autotitularse Comandante del Teatro de operaciones y pretender actuar como tal;
2. Falsear las situaciones
 - A. Yo no me había insubordinado, me había limitado a solicitarle en tres oportunidades que me permitiera cumplir con mi misión, misión que él conocía muy bien.
 - B. Con respecto a los ingleses, yo solamente puse en su conocimiento una situación con la que pretendía llegar hasta Base San Martín, abastecerla y relevar a su dotación.

Aclaro que un Tribunal de Honor en el ámbito castrense es la última instancia militar a la cual —como en este caso— llega un oficial que se siente seriamente menoscabado y/o afrentado en su decoro, dignidad y cargo.

Ante esta situación, las dos Fuerzas (Ejército y Marina) decidieron que debía ser un oficial del más alto grado (Brigadier) de la Fuerza Aérea, quien correspondería ser designado para presidir el Tribunal que resolvería el caso. Así fue y los integrantes del órgano creado al afecto —con su Presidente a la cabeza— estudiaron, tramitaron y resolvieron en definitiva el tema.

En síntesis: el Tribunal designado —luego de profundizar en sus investigaciones— tomó una decisión salomónica. Llegó a la conclusión que tanto Boffi como yo habíamos actuado con la mejor de las intenciones, pero bajo el apremio y el interés de cumplir cada uno con sus respectivas misiones y responsabilidades, presionados por situaciones y circunstancias propias de una zona y ámbito muy especial y único en el mundo como es la Antártida.



General Leal

Quedé tranquilo con la solución de este problema que —de entrada— apuntaba seriamente a complicarme la vida. Sin embargo, debieron pasar varios años para que tuviera que aguantar un lamentable cimbronazo derivado directa y lamentablemente de aquel suceso.

Cuando a fines del año 1968, mi Promoción 70 del Colegio Militar, fue considerada —por la Junta de Generales— para resolver quiénes debían ser ascendidos a Generales de Brigada, yo me enteré que era número puesto para el ascenso. Pero, hete aquí (me siento quijotesca mente castizo al rememorar estas situaciones) que entre mis ascendentes militares apareció que tenía pendiente un “Tribunal de honor” pedido por un Marino cuya resolución no figuraba en mi Legajo. Ante este verdadero problema, la Junta de Calificaciones resolvió demorar mi ascenso hasta que se aclarase el asunto; es decir, hasta el año próximo.

Y de esta manera un tanto singular yo recién logré alcanzar las Palmas del Generalato a fines del año 1969. Recibí, además del Grado, un premio. Me nombraron Director de la recién creada Dirección Nacional del Antártico, organismo que desde entonces es el responsable de todo el quehacer antártico de nuestro país.

¡No me quejo!

T.A. 33 (1962)

Como Jefe del Organismo del Ejército responsable de la actividad antártica, tenía una relación permanente y fluida con mis iguales de la Marina y la Fuerza Aérea. Era nuestra obligación, por ejemplo, informarnos mutuamente de las actividades que desarrollábamos en el sector y las novedades que se producían en la zona. Patrullas de trineos de perros y vehículos motorizados trasladaron desde Esperanza toneladas de materiales y combustible, y así se construyó lo que primero fue un refugio y luego una base. Pronto, dos aviones Beaver formaron parte de los elementos con los que comenzó a funcionar, y la Fuerza Aérea inició así su accionar en forma orgánica y permanente en la Antártida.

Al frente de la Sección Antártica del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea, estaba en el año 1962 el Comandante Mario Olezza. Nos hicimos amigos, yo era entonces Teniente Coronel. Admiraba en él su espíritu inquieto y su enorme deseo de hacer cosas importantes en la Antártida, a pesar de no conocerla todavía. Deseaba vivamente ver a su Fuerza actuando en el Continente Blanco y, en esa dirección, con una lúcida conciencia, empeñaba sus mejores esfuerzos. Por ello, cuando me invitó a intervenir como pasajero *baqueano antártico* en el vuelo que su fuerza realizaría a fines de ese año, no dudé. Se trataba de un vuelo transpolar. Partía de América, hacía escalas en la Base Matienzo, la Base Belgrano, el Polo Sur, la base estadounidense McMurdo, aterrizando finalmente en Australia. Hubiese sido algo sin parangón en el historial aéreo internacional, dando al país laudos valederos y un título más a nuestras pretensiones y derechos sobre el Sector Antártico Argentino.

Yo ya estaba comenzando la organización de la expedición por tierra al Polo Sur y la oportunidad de poder observar desde el aire la zona y buena parte del derrotero que en el futuro tendríamos que seguir era para mí muy importante. Con ese argumento, más la conveniencia de la presencia del Ejército en la patriada de la Fuerza Aérea, convencí a mis superiores, para mi enorme satisfacción, de que me autorizaran. Sabía que el asunto no era fácil, que íbamos a ser actores de una empresa muy peligrosa en la que nada estaba asegurado, la vida, entre otras cosas. Pero también sabía que nada importante es fácil. Convencí una vez más a mi sufrida y esforzada mujer, quien también me autorizó. Preparé mi equipaje y pocas veces me llevó tan poco tiempo este menester. Pasados los años me asombra la lógica incuestionable con la que procedí en esta ocasión. Dado que realmente no teníamos idea exacta del tiempo que nos llevaría cumplir con la misión, en mi caso autoimpuesta, era todo un intrínquilis seleccionar y decidir qué cosas debía llevar en mi bagaje. En el mejor de los casos, una vez que dejáramos América, recién al llegar a Australia tendríamos oportunidad de adquirir o reponer cosas; pero justamente ése era uno de los puntos más inciertos de nuestra empresa. Podíamos teóricamente hacer cálculos de fechas, pero sabíamos también (o por lo menos yo sabía, por ser en toda la tripulación del avión el que más experiencia tenía de lo que significa moverse en la Antártida) que en un medio como ese, dominado por la incertidumbre, son el azar y los imponderables los que marcan los acontecimientos.

Por lo tanto, al decidir el equipaje, opté por lo fácil y poco o casi nada. Pensaba que, si algo me faltaba, estando en el Sector siempre aparecería el antártico que me solucionaría el tema y, ya en Australia, unos pocos dólares que llevaba arreglarían los problemas. Y contrariamente a mi costumbre, tuve cuidado de llevar una pistola. Nunca cargaba armas en mis innumerables viajes a la Antártida.

Fue así como promediando octubre de 1962 partimos de El Palomar hacia Río Gallegos, la primera etapa de la Operación.

Olezza me había tenido al tanto de todos los problemas que fue solucionando, incontables y hasta absurdos. Había que movilizar voluntades que no siempre entendían —o no les interesaba— este asunto de *antárticos locos*. Sacar de su ritmo a la burocracia por algo ajeno a la cómoda normalidad es algo que yo probaría pocos años después cuando tuve que enfrentar mis cuestiones para materializar la Expedición por tierra al Polo Sur.

Nuestro avión iba sobrecargado. Estábamos lamentablemente por encima del peso que permitiría alcanzar las alturas necesarias para evitar las nubosidades que según los meteorólogos encontraríamos en nuestro cruce del Drake.

Pero ese peso era consecuencia de todo lo que imprescindiblemente juzgábamos necesitar para nuestra operación. Se pensaba que, al enfrentar el Drake, el combustible ya consumido aliviaría el avión y nos permitiría tomar más altura. La madrugada de la partida hacia la Base Matienzo, asistí en la sala de situación de la base aérea de Río Gallegos a la reunión previa que corresponde a todo vuelo fuera de lo regular. Allí los jefes de cada una de las especialidades que intervienen en la preparación en tierra del vuelo, exponen los aspectos particulares. El meteorólogo, el de operaciones, el logístico, el de comunicaciones, el de búsqueda y rescate y el de materiales nos actualizaron de lo que en ese momento estaba previsto y en acción.

Un avión de gran porte —más grande, veloz y poderoso que el nuestro— se había adelantado al Drake y al oeste para darnos la situación real meteorológica que íbamos a tener en el cruce, y un buque de la Marina había zarpado de Ushuaia la tarde anterior para estacionarse también en mitad del Drake para servir de búsqueda y rescate y comunicación radial con nuestro avión. Una buena experiencia fue esa reunión que me hizo conocer aspectos para mí ignorados de todo este accionar previo.



Tripulación de la operación, minutos previos al despegue.

Y partimos. Fueron ocho difíciles horas de vuelo. Nunca pudimos alcanzar los 3500 m de altura necesarios para liberarnos de vientos molestos, también más de una vez esa limitada altura nos hizo meternos en nubes indeseadas y que se formara hielo en los bordes delanteros de las alas, felizmente de poco volumen. No quiero entrar en más detalles, sólo sé —repito— que no fue un vuelo fácil. El recibimiento emocionado de la gente de Matienzo fue conmovedor. Ellos tenían, mejor que nosotros, la idea exacta de la hazaña que terminaba de realizar la Fuerza Aérea con ese su primer aterrizaje de un avión de gran porte en la Antártica.

Tiempo después, conversando con los tripulantes del avión —solo uno de ellos con experiencia antártica— me confesaron su sorpresa por la *facha* y el *espíritu* de los que nos esperaban en Matienzo, quienes estaban cumpliendo casi con un año de permanencia en la Base. Es que estaban en una situación de emergencia muy especial. Yo la conocía y, como antártico, no me sorprendía ni preocupaba demasiado. La carga de víveres, combustible y materiales generales no había podido ser bajada del rompehielos por la situación del Mar de Weddell (totalmente cerrado por los hielos) y había sido dejada en Esperanza para ser luego transportada vía aérea con los dos Beaver de dotación a Matienzo. Quiso la desgracia que, entre uno de esos vuelos, fueran las naves sorprendidas en Esperanza por un *blizzard* que los destrozó estando aterrizados. Esa situación y el hecho casi normal para ciertas épocas del año en que el deshielo de algunos canales del mar impide el tránsito de patrullas, había incomunicado y aislado a Matienzo, con lo cual se cortó el aprovisionamiento desde Esperanza. Pocos víveres había en la base y en realidad escaseaba de todo; pero el tema no era para desesperar porque estaban ya al final del año y se esperaba que esta vez el rompehielos pudiera llegar y la base sería abastecida normalmente. Nuestra llegada que, según los planes, no significaría más que el tiempo necesario para cargar combustible, descansar unas horas y partir de nuevo, representaba una muy esperada visita, recibir las ansiadas cartas familiares, algunos muy pocos víveres y gozar de la compañía de caras nuevas. No fue tan así.

Entró a jugarnos en contra el imprevisto antártico. Ya dos o tres días antes del vuelo, altas temperaturas —anormales para la época— habían ablandado la capa superior de la nieve que cubre el hielo de la Barrera de Larsen que rodea a Matienzo.

Al aterrizar se notó que los esquíes (que reemplazan a las ruedas para los vuelos en Antártida) se hundieron en una nieve demasiado esponjosa. Nos resultó muy difícil carretear hasta donde la gente nos esperaba y eso no era normal. Cuando bajé, mis botas se enterraron demasiado en la nieve. Pregunté la temperatura promedio del día y de los anteriores: sobre cero; y realmente no me gustó nada el tema. Los sucesos posteriores dieron la razón a mi preocupación. No quiero entrar en detalles, pero la situación de la base y de su gente, el espíritu que los animaba para llevar adelante una emergencia como la que estaban viviendo, no era el mejor para enfrentar el esfuerzo y el extremo sacrificio de una invernada tan especial.

Nuestra llegada, festejada por cierto y muy gratamente, venía en realidad a complicar esa situación. Las comodidades de la base, muy limitadas, y que caballerescamente pusieron a nuestra disposición, significó molestias y mortificaciones para los donantes. Los pocos víveres sufrieron una disminución alarmante y el pobre cocinero hacía proezas para agasajarnos con lo que tenían. En fin, con Olezza sabíamos que además de nuestro apuro por cumplir con los ajustados planes en tiempo (que debíamos respetar si queríamos tener éxito en la operación), se sumaba la necesidad de no complicar más la situación de Matienzo. No dilatar nuestra partida era una doble obligación.

Tampoco quiero hacer una detallada descripción de todos los problemas, penas y obstá-

culos que enfrentamos en los siete intentos por decolar que hicimos. Una breve reseña de los mismos servirá para entender nuestra contrariedad y aflicción por una situación a la que realmente no se le había prestado la debida atención. Sólo podíamos tener como atenuante el haber pensado que el DC3 (que era el T.A.33 al que se le habían colocado motores de DC4) nos aseguraba más velocidad y potencia. Pero las temperaturas altas y, en consecuencia, la nieve blanda, nos estaban jugando sucio.

Dije siete intentos sin éxito para decolar: estos solo servían para recalentar motores y gastar combustible. Probamos y ensayamos distintas formas, alisamos la nieve (por supuesto esto último con empleo de vehículos que apisonaban con sus orugas y nosotros con palas), pero nuestro pesado T.A.33 no quería elevarse en el soñado decolaje.

Y llegó para nuestra desgracia, lo que los meteorólogos venían pronosticando: el temporal, el temido *blizzard* con sus vientos huracanados que durante 5 días puso a prueba nuestro aguante y nos tuvo encerrados, consumiendo víveres y adrenalina, durmiendo mal y haciendo ejercicios de santa paciencia.

Cuando amainó el mal tiempo, urgentemente llegamos hasta el avión y, por supuesto, lo encontramos semienterrado. Nuevo y extenuante trabajo de pala y puesta en marcha de motores, previo interminable calentamiento para controlar su funcionamiento.

Finalmente se tomó una resolución extrema a la cual Olezza se resistía, pero que cuando la anunció, todos la apoyamos. Era eso o nos quedábamos en Matienzo para siempre y la Operación quedaba en nada. Hacían ya más de veinte días desde nuestro aterrizaje, habíamos llegado por unas pocas horas y allí continuábamos como aferrados. Para colmo de males, una desgracia más nos cayó como un rayo.

Habíamos estado alimentando una esperanza que solucionaría nuestra lamentable situación; sabíamos que, en el Comando Superior de la Fuerza Aérea, conocedores de nuestros problemas, se había resuelto traer de EE. UU. cuatro juegos de jatos (cohetes impulsores) que se anexan en la panza de las máquinas para asegurar el despegue de aviones de gran porte en pistas demasiado cortas, dándoles gran impulso.

En esa esperanzada ilusión estábamos, cuando desde Buenos Aires recibimos la infausta noticia que el avión que los trasladaba se había estrellado muriendo la tripulación, en medio de una fuerte tormenta tropical en una zona montañosa en Centroamérica. Fue una amarga jugada del destino para los accidentados y para nosotros.

Entonces se tomó la peligrosa y aventurada decisión. Se resolvió aligerar totalmente el avión, aliviándolo de todo aquello que impidiera el decolaje. Eso significó dejar en Matienzo una parte importante de nuestra carga de víveres, repuestos y todo elemento que no fuera de vital necesidad. Fue una quita grande en nuestro ya menesteroso equipamiento. Hubo un largo debate con respecto a los víveres que llevaríamos para una emergencia. Sabíamos que un aterrizaje forzado en la etapa a Belgrano significaba que hasta que se organizara la búsqueda y rescate pasarían varios, por no decir muchos días. El inmenso Mar de Weddell totalmente congelado, ofrecería grandes dificultades, impedimentos y obstáculos para un operativo de salvamento exitoso. De los 30 días que llevába-

mos de víveres de emergencia, redujimos a diez. Sabíamos que en Belgrano o Ellsworth podríamos reponer nuestras existencias de comida.

Nombro a Base Ellsworth porque también formó parte de la decisión antedicha el no hacer escala en Belgrano, ya que desconfiábamos del estado de la nieve en las dos bases. Ya habíamos perdido casi un precioso mes en Matienzo y el verano con sus altas temperaturas se acercaba. Pero sabíamos que los estadounidenses, al entregarnos Base Ellsworth, habían dejado en ella jatos. Informamos a ambas bases de este cambio de destino y nos preparamos a cumplir con el tercer punto de la decisión.

Esperamos un día más de pronóstico benévolo y seguro y nos entregamos desde muy temprano a un *genial acto de locura colectiva* (porque en él intervinieron también voluntariamente los hombres de la dotación de Marambio).

Habíamos llegado a la conclusión que, al faltarnos los jatos, el decolaje desde nieve fofo y blanda como consecuencia de la cercanía del verano no era viable. Nos quedaba como única posibilidad —aprovechando que durante casi una semana el temporal con sus vientos había volado mucha de la nieve depositada sobre el hielo de la Barrera— limpiar una suerte de pista delante del avión (aproximadamente de unos 900 metros por 15 de ancho) en la dirección que normalmente sopla el viento en la zona.

Éramos en total veinte los que echamos mano a palas que no alcanzaban para todos, razón por la cual se decidió que el piloto, el copiloto y el navegador no debían palear permanentemente. Debíamos asegurarnos de que estos hombres fundamentales para el vuelo estuvieran en condiciones de cumplir con sus respectivas tareas.

Marcamos la calle a limpiar de nieve. En esa suerte de avenida había lugares en donde la capa a despejar tenía distinto espesor, entre 10 y 40 cm. También había otros tramos o manchones en donde el hielo, para nuestra felicidad, relucía.

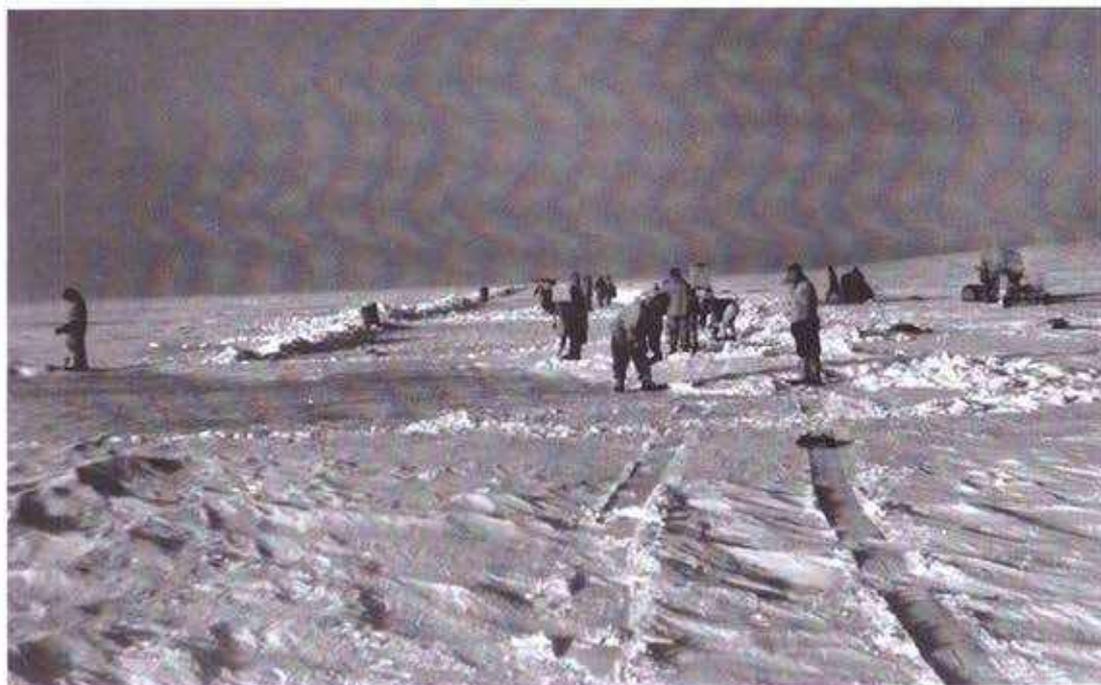
Confieso que fue un emprendimiento de enajenados, sólo así se comprende que pudiéramos haber intentado una tarea de esa naturaleza. Fueron más de 20 horas continuadas de un trabajo de equipos de hombres que por turnos, mientras algunos paleaban formando pequeños montículos de nieve, otros la transportaban hacia los costados.

En las primeras horas fue todo fácil y hasta gracioso porque podíamos ver cómo la pista iba tomando forma. Promediando la tarde y cuando habían pasado las primeras 10 horas, comenzamos a sentir la extenuación de tantos días de poca y mala alimentación, el cansancio se hizo presente. De tiempo en tiempo tomábamos café con algo de pan.

Y empezaron a ralear los paleadores, algunos se sentaban, otros directamente descansaban tirados en el hielo.

Cuando se llegó a los 800 metros, se decidió dar por terminada la pista: honradamente resultaba imposible continuar, ya las palas no sacaban nieve, resbalaban sin fuerza. Habíamos hecho lo más pesado, ahora faltaba lo difícil para la tripulación: el cansancio y la debilidad enfrentando las por lo menos ocho horas hasta Ellsworth.

Subimos a nuestro viejo DC3 y Olezza encaró la peligrosa acción de decolaje. Y era pe-



Tripulación despejando la pista con palas para poder despegar

ligrosa porque al tener la pista de hielo tan solo 800 metros, fue necesario comenzar la carrera de despegue 300 metros antes de la cabecera, de manera de entrar a la *avenida* con velocidad inicial. Y ése era el peligro, salir de la nieve y entrar al hielo con velocidad podía significar perder el control de la máquina.

Pero Dios estuvo con nosotros también en esa ocasión: en los últimos metros de nuestra pista nos elevamos. La gente de Matienzo que se había instalado en ese justo lugar nos despedían con saltos, gritos, agitando en el aire sus viejas y estropeadas camperas. Era una efusiva y cordial despedida, pero había un lógico sentimiento de alivio al terminar exitosamente una situación que los había sacado —un tanto forzada y violentamente— de sus ya muy complicadas vidas por una invernada difícil. Y sin dudas que les hicimos más peliaguda la situación.

Sinceramente confieso que dormí un largo rato, demolido después del esfuerzo (¡Ojo! Yo era el más viejo y me prendí a la pala como el mejor). No recuerdo exactamente todo lo sucedido durante el vuelo, pero años después y conversando con Olezza, recordamos esas horas.

Se había planificado una ruta que seguiría recostada sobre la cordillera —que es la Península— hasta el Círculo Polar, luego derivar al SE hasta encontrar la Base Ellsworth. Lo que realmente preocupaba era la autonomía de combustible; teníamos lo justo para llegar y

cualquier error de navegación nos pondría en un serio aprieto. Por otra parte, nos reconfortaba saber que, si llegábamos a Ellsworth sin novedad, las otras etapas (es decir, Polo Sur, Mc Murdo y luego Australia) serían más fáciles y de menor riesgo, en el sentido que contaríamos con ayuda de búsqueda y rescate de los estadounidenses. Para decolar de Ellsworth teníamos los jatos dejados por los gringos.

Cuando promediaba el vuelo, conseguimos para nuestra inmensa tranquilidad enlace radial con las bases Belgrano y Ellsworth. Aproveché para disponer que, desde Belgrano, una patrulla de vehículos trasladara combustible y algunos cajones de víveres de patrulla, que se caracterizaban por tener gran concentración de calorías, vitaminas y minerales bien envasados y dispuestos en cajones livianos. Así repondríamos lo dejado en Matienzo. Aterrizamos (o "anevizamos") en una pista bien marcada. De nuevo el recibimiento alborozado de la dotación que estaba a poco tiempo de terminar su invernada. Algo de correspondencia traíamos que, de haber aterrizado en Belgrano como era la primera intención, hubiésemos entregado directamente. Ahora era la patrulla de Belgrano la que recibía las ansiadas noticias en una saca.

Nos atendieron deferentemente. Esta Base no pasaba por ninguna emergencia. Comimos, y dormimos muy a nuestras anchas. También pudimos por fin bañarnos con agua caliente, porque debo confesar que durante nuestra obligada estadía en Matienzo el ahorro de agua por economía de combustible era norma, y no quisimos ser también una carga consumista. No me bañé en todo ese tiempo.

Pero no hay felicidad que dure cien años y la nuestra se fue cuando comenzamos a averiguar por los jatos famosos que nos permitirían elevarnos fácil y raudamente de la nivea pista de Ellsworth. Nadie sabía con seguridad dónde estaban convenientemente enterrados por tratarse de elementos explosivos y, por lo tanto, de riesgo. Los estadounidenses al entregarnos la base, curiosamente, lo hicieron a las apuradas y casi sin planos que orientaran a los nuevos ocupantes sobre cuestiones importantes. Una de ellas era justamente el lugar en donde estaban los jatos y no era cuestión de buscarlos por todos lados. Además, de palear ya estábamos aburridos y molidos.

La solución (la capacidad del ser humano para idear soluciones, o al menos intentarlas, es increíble) fue tratar de encontrar con la ayuda de radioaficionados a quien fuera el piloto de un avión DC3 (similar al nuestro) que tenían los estadounidenses en Ellsworth, hombre a quien conocí en el año 1957 mientras me desempeñaba como Jefe en Belgrano y de quien hice referencia en estas mismas memorias.

Fue una investigación digna de un inquisidor. Hicimos una llamada general a los radioaficionados estadounidenses. En esa época todavía sin internet, la radioafición era una actividad muy practicada en todos los países. Día y noche, hombres y mujeres se encontraban en el aire para intercambiar saludos, información, novedades y hacer *gauchadas* de toda índole. Los antárticos les debemos inmensos favores a esta gente.

La pesquisa dio resultados: Jim Lassiter —así se llamaba el hombre— era radioaficionado,

apareció y llegó el dato salvador. Pero era un dato a medias porque también nos enteró que los detonadores —dispositivos que van enroscados en la proa de los cohetes y sirven de iniciadores del fuego— habían sido llevados por ellos a EE. UU.

¡Realmente era una mala broma, un nuevo obstáculo en la ruta transpolar!

Bueno, no entraré en detalles sobre el tema “operativo detonador”, pero reconozco que fue increíble la solución que se le encontró a una carencia tan valiosa para la continuidad del proyecto. ¿Cómo se solucionó el intríngulis? Tenía Olezza en los talleres de la Fuerza Aérea en la Base Palomar un hombre muy capaz —el ingeniero aeronáutico Ricardo Ferluga— un amigo incondicional, totalmente volcado a nuestra causa y también radioaficionado. Lo pusimos al tanto del problema, se asesoró sobre el tema y, por medio de interminables conversaciones por radio con nuestros mecánicos, llegaron a la conclusión de que era posible fabricar en el taller de la base los cuatro detonadores. ¡Y los fabricaron! Previsores, resolvimos probar el sistema, y aquí sí me detendré en la narración porque hay una anécdota que fue muy festejada... después. Porque cuando sucedieron los hechos, siete hombres de la tripulación, encargados de comprobar *la bondad del producto*, vivimos un momento de fiero julepé.

Aseguramos un jato con su propulsor *made in casa* a una enorme pala mecánica semienterrada en el hielo y, convenientemente resguardados detrás de otra pala, conectamos el dispositivo. Tan bien funcionó todo que el jato rompió la amarra y salió propulsado en cualquier dirección envolviéndonos en una nube de humo y nieve. Solo escuchábamos el rugido del cohete y lo veíamos por momentos girando en el aire y luego chocando en el hielo, remontando y regresando. Recuerdo de ese momento solamente que tropecé con cincuenta o más tipos —en realidad éramos apenas siete— que buscábamos urgentemente protegernos entre las orugas de la pala para escapar del poderoso y descontrolado proyectil. Y así creímos haber resuelto satisfactoriamente el tema jatos.

Solucionado ese problema se resolvió reiniciar al día siguiente el Operativo volando al Polo Sur, etapa que considerábamos fácil en comparación con las dos anteriores. Además, ya podíamos contar en adelante con el apoyo de los estadounidenses que estaban al tanto de nuestro vuelo. Cosas del destino: ese día siguiente era el 10 de diciembre, fecha en que, tres años después llegaríamos al Polo Sur por tierra con la Operación 90. Tengo un recuerdo amargo de todo lo que ocurrió en ese decolaje, de manera que seré breve al respecto. Ya carreteando el avión y cuando Olezza resuelve el empleo de los jatos y los enciende, nuestra máquina acusó el envío adicional de los cohetes e inició el despegue. En ese mismo momento, un humo denso invadió la cabina, venía de atrás del avión, justamente del sector en donde, en tanques suplementarios, llevábamos más de 5000 litros de aeronafta.

Creo que apenas si alcanzamos a elevarnos 10 metros. “¡Fuego, fuego!” fueron las voces que escuché.

Olezza intentó aterrizar y sólo consiguió golpear de mala manera la máquina en el hielo. Era absolutamente imposible tocar tierra correctamente. Cuando alguien a manotazos trató de abrir la puerta grande del fuselaje, esta resultó estar totalmente trabada por la posición anormal del avión, también la puerta de emergencia estaba obstruida. Se corrió la voz de dirigirse hacia adelante para escapar por una pequeña puerta situada arriba del lugar de los pilotos en el techo. Por allí fuimos saliendo de a uno, no era fácil con nuestros pesados equipos antárticos, semiahogados por el humo y con algunas quemaduras por las llamas que avanzaban de atrás. Una vez afuera, en la punta delantera del fuselaje, debíamos saltar y recién entonces comprobé que ese pequeño escape salvador quedaba a cinco metros de altura. Una vez en el hielo era urgente alejarse del avión porque en cualquier momento podían explotar los miles de litros de combustible.

La dotación de Ellsworth se había hecho presente para ser testigos de nuestra partida armados de máquinas fotográficas y hasta hubo quien, con una pequeña cámara de 8 mm, registró el despegue y tuvo la presencia de ánimo de seguir filmando todo el suceso. Allí se ve cómo vamos saltando y alejándonos del fuego que iba tomando todo nuestro avión que no explotó porque nuestros tanques de combustible estaban totalmente llenos sin cámara de gas y se limitaban a quemarse. Pero ese razonamiento lo hicimos después, cuando ya más tranquilos y, sin las llamas a nuestras espaldas, hablábamos sobre el desastre.

¿Cuál fue la causa del siniestro? La gente de Ellsworth vio como uno de los cuatro jatos en lugar de expeler sus gases encendidos para atrás, lo hacía hacia adelante abrazando con su fuego la panza del avión.

El saldo del accidente fueron varias quemaduras no muy serias, golpes y contusiones al caer de los señalados cinco metros de altura y Olezza con fractura de una muñeca.

Lo penoso y desgraciado del hecho: aquí se terminaba el vuelo transpolar, este tan atrevido y ajetreado operativo con el que nuestro país se anotaría un hecho sin precedentes en la aviación internacional. Yo me quedaba sin poder reconocer desde el aire el camino que los antárticos de Ejército anhelábamos recorrer por tierra.

Ya estaba promediando diciembre y el rompehielos San Martín había iniciado su aproximación a la Base Belgrano. Por comunicaciones radiales, sabíamos que venía cortando



Siniestro del DC3.

hielo en una navegación difícil y muy lenta. Con la patrulla que nos había llevado combustible y repuestos regresé a Belgrano, nuestra base que había comandado en 1957.

Llegó el rompehielos, descargó lo que traía para Belgrano y siguió hacia Ellsworth, de donde regresó a Belgrano el 31 a la tarde, justo para celebrar el comienzo de 1963.

Lo único positivo del desgraciado fracaso fue poder abrazar a mi paciente mujer y a mis dos pichones mucho antes de lo que había previsto cuando había partido hacia ya casi cinco meses, ocultando mi emoción en una despedida que no estaba segura de regreso.

Operación 90 y Tango 05

Reintegrado a mis responsabilidades como Jefe de la División Antártica del Estado Mayor General del Ejército (EMGE), y luego del paréntesis del frustrado vuelo transpolar, me entregué con alma y vida a las tareas de carácter oficial por tras de dar principio y forma, y cumplir ahora, con la orden que recibiera en el mes de julio de 1962 firmada por el JEMGE. Esta rezaba: “El Sr. Jefe de la División Antártica planificará y ejecutará la expedición al Polo Sur propuesta a foja 1 del presente expediente”.

Pero no era fácil planificar y sabíamos que tampoco lo sería ejecutar. Con respecto a lo primero, había mucho para bosquejar e hilvanar de entrada; luego era necesario ir ensamblando las partes de tal forma que encajen en un tablero casi de ficción, considerando que nunca antes se había encarado una acción de tal magnitud. Las incertidumbres que presentaba un teatro de operaciones sin distancias ni tiempos predecibles, con sus fríos, tormentas y temibles grietas, en donde lo imprevisto y accidental serían la norma, en un contexto extraño hasta para nosotros antárticos pero de latitudes no tan extremas. Un teatro de operaciones sin posibilidades de apoyo, allá muy lejos, en el fondo del mundo, en donde todo debe ser previsto con antelación porque como alguien dijo, "en la Antártida no hay margen para el error".

Además, había que sortear a veces, y no era fácil, una suerte de *obstruccionismo mental* con el que se tropezaba en muchos despachos cuando iba en busca de voluntades que ayudaran o apoyaran el proyecto. En muchas oportunidades me encontré con sonrisas sobradoras que significaban *estos están locos, o peor aún esas son cosas para nórdicos o japoneses*. Y es que, efectivamente, hasta entonces solamente ellos habían llegado al Polo Sur por tierra. Esas sonrisas eran bastante desalentadoras, y hasta matadoras de ilusiones. Tampoco era fácil conseguir que se entienda que había que adquirir elementos que hasta entonces no habían sido necesarios para la actividad antártica del Ejército, sobre todo porque ello significaba más dinero, dinero que, como siempre, escaseaba en los presupuestos. Se requerían, por ejemplo, relojes especiales preparados para temperaturas extremas, pequeños y livianos radio-receptores-transmisores, potentes y de bajo consumo de energía para las comunicaciones entre vehículos con nuestra Base Belgrano cuando ya nos encontráramos muy alejados y con fuertes interferencias magnéticas. También la gente iba a necesitar capacitación especial ¿Cursos de Navegadores de altas latitudes, para los dos suboficiales topógrafos? ¿Transformar a los integrantes de la expedición en observadores y recolectores de información científica en diversas disciplinas? ¿Instruirlos en el manejo de instrumentos de medición? Habría que enviar un hombre a la fábrica de los vehículos que utilizaríamos para que controlara las modificaciones que nuestra experiencia antártica señalaba en los modelos que ya estábamos empleando en zonas de menor riesgo. Habría que conseguir un pequeño avión apto para accionar en aquellas latitudes para la exploración adelantada de nuestro camino de marcha.

Bueno, más o menos así eran mis pretensiones que a veces eran entendidas y apoyadas y otras, cuando las sonrisas ya comentadas, necesitaban de pacientes explicaciones y tenaz perseverancia.

Nada era fácil y, para colmo, se vivía una época política inestable hasta el hartazgo. Cambiaban autoridades nacionales y altos mandos militares a cada momento y a todos había que convencer sobre la importancia de nuestros proyectos. Y ellos estaban en lo suyo y lo nuestro era algo sin rédito inmediato. Tanto obstaculizaba esta situación nacional que, por supuesto, se reflejaba en la internacional. Tuvimos que postergar un año la fecha de iniciación de la Expedición por problemas políticos que afectaron la recepción de los tres últimos vehículos desde el exterior.

Concordante con estos obstáculos, se produjo en la Base Belgrano un lamentable contratiempo en oportunidad del relevo y abastecimiento por el Rompehielos San Martín en la Campaña del verano de 1963. Parte de los elementos descargados en el borde de la barrera de hielo frente a la base, que esperaban turno para ser trasladados a esta por una distancia de unos cinco o seis kilómetros, se perdieron. Luego de una furiosa tormenta que duró cinco días, comprobaron que el trozo de hielo donde habían sido depositados se desprendió, perdiéndose para siempre. Eran elementos de nuestra futura expedición, combustible en su mayor parte, adelantados ante las limitaciones de bodegas de nuestro viejo rompehielos.

Otro tema de fundamental importancia a resolver era la selección del personal que integraría la Expedición. Yo al respecto tenía la enorme ventaja de conocer a la mayoría de los antárticos, porque como Jefe del organismo responsable del accionar de nuestro Ejército en aquella zona (desde el año 1958 en adelante), había intervenido en la selección del personal destacado a cubrir las dotaciones de nuestras bases a lo largo de todo ese tiempo.

Fui eligiendo sin apuro. Especialmente me interesaba *quién tendría que desempeñarse como 2º Jefe de la Expedición*. Pensé en tres hombres a quienes fui poniendo a prueba sin que ellos lo supieran. Al fin me decidí por el entonces Capitán Gustavo Giró.

Se llega así al año 1964, cuando ya contando con los elementos fundamentales necesarios para la Expedición (vehículos, radio, viveres, vestuario, combustible, etc.) y habiendo resuelto los problemas de colocar en la zona de operaciones parte de la carga necesaria para la Expedición mediante la remisión fraccionada de los elementos de mayor volumen (v. g., combustible) —en razón de las restringidas posibilidades de bodega del

único buque que llega hasta Base Belgrano, el rompehielos General San Martín— se resuelve poner en ejecución el plan que, para ese entonces, había sufrido una variante importante: el mismo se habría de llevar a cabo en dos años.

El primer año se usaría para cumplir las tareas previas previstas para la Expedición, y en el segundo verano se materializaría el asalto al Polo Sur.

La selección del Jefe de la Base Belgrano para el año 1965 era determinante por cuanto este además tendría la misión de llevar a cabo las tareas como 2º Jefe de la Expedición. Esta situación y los antecedentes ya citados sirvieron para confirmar la elección del Capitán Giró.

La dotación de Base la Belgrano para el año 1965 fue integrada con hombres de gran experiencia antártica, pues de la misma se habría de seleccionar a la mayor parte de los expedicionarios al Polo Sur.

Como Anexo a la Orden de Operaciones Antártica del año 1965 firmada por el señor Comandante en Jefe del Ejército, Teniente General D. Juan Carlos Onganía, figuraba la Misión Particular para la Base Belgrano durante el citado año.

En esa Orden, se fijaba al Jefe de la Base Belgrano la tarea principal que debía cumplir, determinándose:

A. MISIÓN PARTICULAR PARA BASE BELGRANO AÑO 1965

A.1 Establecer una Base secundaria de operaciones (que en adelante se llamará Base Dos), aproximadamente entre los 82° 30' de latitud Sur y entre los 35° y 40° de longitud Oeste (al pie de la gran pendiente de acceso a la Meseta Polar) que posibilite la Operación Polar a llevarse a cabo en el verano 1966/67.

Su utilización por seis hombres durante la noche polar del año 1966, para efectuar observaciones y trabajos de carácter científico.

A.2 Aprovisionar a dicha Base Dos con aproximadamente 50 toneladas de abastecimiento (según lo establecido en D.5).

Se preveía, de acuerdo a la experiencia de la expedición inglesa del Sir Vivian E. Fuchs y a la muy limitada observación obtenida en el vuelo argentino al Polo Sur del Capitán de Navío Hermes Quijada, que en esas latitudes se encontraría la gran pendiente de acceso a la meseta polar.

Desde la base secundaria de operaciones que se ordenaba establecer, se habrían de llevar a cabo los recono-

cimientos necesarios para encontrar la subida a dicha meseta.

Para cumplir esa misión, se ponía a disposición del Jefe de la Base Belgrano:

MEDIOS CON QUE CUENTA

1. Base de Operaciones: Base Belgrano.

2. Personal: dotación de Base Belgrano.

3. Materiales.

3.a Viveres y vestuario: 2 años de reservas.

3.b Combustible: 3 años de reservas.

3.c Materiales: al completo.

3.d Vehículos:

seis (6) tractores snow-cat grandes;

dos (2) tractores snow-cat chicos;

una (1) Weasel;

dos (2) Teams de perros polares.

3.e Caseta para Base Dos, con viveres, vestuario, combustible y materiales al completo.

Se detallaban a su vez las operaciones que debía llevar a cabo para el cumplimiento de la misión impuesta, fijando:

OPERACIONES A DESARROLLAR

1. Mediante cuatro patrullas (Patrulla 1 y Patrulla 2 antes de la noche polar, Patrulla 3 y Patrulla 4 después de la noche polar), se tratará de cumplimentar lo ordenado en A.

2. Términos en tiempo (ideales):

2.a Si el rompehielos A.R.A. General San Martín arriba a Base Belgrano a principios de enero de 1965, se tratará de salir con la Patrulla 1 a más tardar a fines de enero. Jalonando desde el Refugio Santa Bárbara (80° 17' S y 36° 30' W) en adelante, llegará a la zona prevista de latitud 82° 30' y 83° S. (300 Km aproximadamente desde Refugio Santa Bárbara), elegirá el lugar apropiado para Base Dos, iniciará el regreso. Perfeccionando el jalonamiento de la ruta, debe estar de regreso en Base Belgrano a fines de febrero.

2.b La Patrulla 2 debe salir promediando el mes de marzo (con el material indicado en D.2 y el personal para armado de Base Dos). Llegará al lugar elegido antes del 25 de marzo. Armará la caseta de Base Dos e iniciará el regreso promediando el mes de abril. Completando el jalonamiento de la ruta, debe estar de regreso a fines del mes de abril o en la primera semana de mayo como máximo.

2.c Durante la noche polar (mayo-agosto) se procede-

rá:

2.c.1 Reparar y poner en condiciones de servicio a los vehículos y materiales;

2.c.2 Preparar los elementos a transportar en la Patrulla 3 y 4.

2.c.3 Tareas de gabinete con las observaciones recogidas de carácter meteorológico, cartográfico, glaciológico, etc.

2.c.4 La Patrulla 3 debe salir de Base Belgrano a fines de septiembre o principios de octubre, de acuerdo a las temperaturas reinantes (carga indicada en D.3). Arribará a Base Dos, descargará e iniciará el regreso para estar en Base Belgrano a fines de octubre.

2.c.5 La Patrulla 4 (carga indicada en D.4) debe salir promediando noviembre y estar de regreso en Base Belgrano en la segunda quincena de diciembre como máximo, para estar presente en la fecha de arribo del Rompehielos A.R.A. General San Martín.

3. Base Dos

Ubicación: Latitud: entre 82° 30' y 83° Sur aproximadamente.

Longitud: entre los 35° y 40° Oeste aproximadamente.

Distancia: Aproximadamente 550 km, desde Base Belgrano.

Ruta: de acceso tentativa.

3.a Hasta el refugio Santa Bárbara el camino está jalonado.

3.b Desde el citado Refugio pondrá rumbo 230° para bordear por el O. (luego de recorrer aproximadamente 70-90 km) una zona agrietada y de acantilados, posiblemente situada a unos 50 km al Sur del Refugio y que se extendería hacia el E para entroncar con el Cordón los Menucos.

3.c Luego con rumbo 180° marchará entre 80-100 km, hasta conseguir bordear nuevamente por el O, un alto acantilado que se extendería en la dirección ENE-OSO y cuyo extremo se encontraría al parecer a unos 140-160 km al SSE del Refugio Santa Bárbara.

3.d Luego de bordear el extremo de dicho acantilado, posiblemente podrá distinguirse:

3.d.1 En la dirección 180° y a unos 100 km aproximadamente, los picos Santa Fe.

3.d.2 En la dirección 160° y mucho más lejos (aproximadamente 180 km), los picos Buenos Aires.

3.d.3 Al frente de ambos y corriendo en dirección ESE-ONO (a unos 80-100 km), los altos bordes que fijan la

subida al Plateau Polar.

3.e Se dirigirá a los citados altos bordes tomando el rumbo 175° para llegar a sus primeras estribaciones (luego de unos 120 Km de marcha) entre los citados picos Santa Fe y Buenos Aires (que están posiblemente separados entre sí por unos 60-80 km y con rumbo 140° entre ambos).

3.f En esa zona (entre los 82° 30' y los 83° de latitud Sur y entre los 35° y 40° de longitud Oeste), elegirá el lugar apropiado y establecerá Base Dos.

INSTALACIONES

Se tratará de ubicarlas en un medio pozo, completando su enterramiento con el talud formado con la nieve a extraer. Los abastecimientos se dejarán formando un túnel separado de la caseta. Se jalonarán correctamente las instalaciones de manera de asegurar su posterior ubicación.

Por último, se detallaban las misiones, cargas a transportar y consumos por cada una de las Patrullas previstas.

Del estudio —con el futuro Jefe de Base Belgrano— de las misiones impuestas, surgió la necesidad de contar:

a. como mínimo, con un pequeño avión para emplearlo en tareas de reconocimiento;

b. con instrumental de carácter científico, con el cual se efectuarían observaciones de diversas disciplinas entre la Base Belgrano y la Base Secundaria a instalar.

Se efectuaron los requerimientos necesarios ante los organismos correspondientes, obteniéndose:

c. del Comando de Aviación de Ejército un avión Cessna-185 equipado especialmente para actuar en la zona;

d. del Instituto Geográfico Militar, Instituto Antártico Argentino, Servicio Meteorológico Nacional y Yacimientos Petrolíferos Fiscales, el instrumental necesario para llevar a cabo observaciones y registros de glaciología, meteorología, gravimetría y geomagnetismo;

e. la capacitación —mediante cursillos— del personal para llevar a cabo las citadas observaciones.

Se establecieron contactos con el Laboratorio Boehringer Sohn (Ingelheim) para llevar a cabo experiencias, durante el año 1965, con medicamentos especiales cuya utilización durante la Expedición podía ser necesaria. El resultado de estos estudios relacionados con la fisiopatología del frío figura expuesto por el médico de la Base Belgrano, Tte. 1° Médico D. Miguel Ángel Thomas.

Es deber de justicia dejar constancia que la casa-habitación para la Base Secundaria de Operaciones (futura Base Sobral) fue construida y entregada sin cargo al Ejército por el señor César Cao Saravia, Presidente de la firma Metalúrgica EMEPA.

EJECUCIÓN

A. ACCIONES PREVIAS

A.1. Se llega así al año 1965: el Rompehielos A.R.A. General San Martín transportó hasta Base Belgrano el personal que cubriría la dotación durante ese año y las cargas previstas para la Expedición.

De inmediato el Capitán Giró inició las operaciones que le permitirían cumplir con las tareas previstas ordenadas.

A.2. Promediando el mes de enero, salió de Base Belgrano la primera patrulla a órdenes del Jefe de la Base en dirección al Refugio Santa Bárbara e integrada por los Suboficiales Roberto H. Carrion, Jorge R. Rodríguez, Adolfo O. Moreno, Domingo Zacarias, Marcelo Álvarez con tres snow-cats.

A.3. Al SO y a 60 km del Refugio Santa Bárbara tropezaron con un extenso y difícil campo de grietas, por muchas razones el más peligroso de cuantos se habría

de encontrar en todo el trayecto hasta el Polo. Fue necesaria la presencia del pequeño avión CESSNA-185, el que sobrevolando la columna señalaba la correcta dirección para salvar las profundas y anchas grietas.

El riesgo de vuelo era evidente; lo afrontaron con serenidad y coraje los dos pilotos, Teniente D. Pedro Ángel Acosta y Sargento Ayudante Julio Germán Muñoz.

A.4. Reconocida, sorteada y jalonada la zona, que habría de ser bautizada Paso Saravia, la Patrulla continuó hacia el Sur, alcanzando los 82° de latitud, en donde se dejó un pequeño depósito de viveres y combustible.

A.5. Por la ruta ya jalonada de la primera patrulla siguieron cuatro patrullas más desde Base Belgrano, transportando hasta la boca del Paso Saravia aproximadamente 40 toneladas de la carga que posibilitaría la instalación y el aprovisionamiento de la Base Secundaria de Operaciones.

A.6. A continuación, y en una demostración de decisión y sacrificada paciencia procedieron a trasladar la carga hasta el lugar elegido para levantar la Base a los 81° 04' 45" de latitud S y 40° 39' 05" de longitud W.



Patrulla polar partiendo desde Base Belgrano (1965)

A.7. El 2 de abril de 1965 quedaba terminada y se inauguraba la Base. El informe radiotelegráfico del Jefe de la Base Belgrano, Capitán Giró, decía:

"BGB 183/65 - Día 02 Abr. 65 fue inaugurada la nueva Base Avanzada Científica del Ejército Doctor Sobral, a los 81° 04' 45" de latitud Sur y a los 40° 39' 05" de longitud Oeste, sobre la parte Sur de la barrera de hielo de Filchner, 420 km al Sur de la actual Base General Belgrano, que fue hasta el día de hoy durante once años la más austral de la República Argentina. Esta nueva base de carácter eminentemente científico ocupa el 4° lugar por su posición austral en el casquete polar antártico, donde existen 43 bases de 12 países (el primer lugar corresponde a la base Amundsen-Scott de EE. UU., el 2° lugar la base Beardmore de EE. UU. y el tercer lugar a la base soviética del Polo de Inaccessibilidad). La operación para construir esta nueva instalación fue cumplida desde Base Belgrano, mediante el transporte por tierra de 40 toneladas en 3 meses de continua labor, que exigieron la realización de cinco viajes con tractores sobre una de las zonas más difíciles del Continente Antártico, por las características irregulares del terreno y las temperaturas que oscilaron los -25 °C. La columna de tractores con los abastecimientos recorrieron en cinco viajes, incluidos los de exploración e investigación científica, la totalidad de 4.000 kilómetros.

A.8. Quedaba como primera dotación de la flamante Base:

Jefe: Tte. D. Adolfo Eugenio Goetz
Sarg. Ay. Mec. Mot. Julio César Ortiz
Sarg. 1.º Esp. Serv. Geo. Adolfo Oscar Moreno
Cabo 1.º (Rva.) Leonardo Isabel Guzmán

A.9. Se capacitó a la base para efectuar observaciones y registros de auroras australes, meteorología, nivología, mediciones topográficas y astronómicas.

A.10. Es deber de justicia dejar constancia de la extraordinaria actividad desarrollada por la dotación de la Base Belgrano. El Capitán Giró y sus hombres, sin distinción de categoría ni grado, trabajando con tesonero afán y en condiciones climáticas muy rigurosas consiguieron cumplir en el primer verano lo que estaba ordenado cumplirse en dos. Llegaban de regreso a Base Belgrano el 10 de abril cuando ya las horas del sol en la zona son muy reducidas y las temperaturas registran mínimas de hasta -50 °C.

A.11. Considerando concluidas las tareas previas ordenadas por la Jefatura de la Expedición, el Capitán Giró hacia llegar con fecha 3 de abril al Departamento

Antártida la proposición de adelantar la partida. En un radiograma puntualizaba esa circunstancia diciendo: "P BGB N° 190/65. Solicito al señor Jefe del Departamento Antártida contemple posibilidades de iniciar primeros días de octubre corriente año (1965), Expedición Argentina al Polo Sur. Fundamento pedido en siguientes puntos: 1) vuelo DC-3 Aeronáutica a esta Base mes de septiembre permitiría a Jefe de Expedición Polar (señor Coronel LEAL) trasladarse a Base Belgrano. 2) misión particular para esta Base dada por el Comando en Jefe del Ejército para el año 1965 está concluida a tres meses de iniciar tareas. Puntos pedidos, reconocimiento hasta 83 grados; instalación Base Avanzada y transporte de carga en cuatro Patrullas (superada en 20 toneladas) cumplidos. 3) plan previsto para ocupar Base Avanzada durante noche Polar año 1966, en ejecución este año con programa científico siguiente: observación de auroras, meteorología, nivometría, régimen de la barrera, magnetismo y declinación magnética. 4) en Base Avanzada encuéntrase la totalidad de equipos, viveres y combustible necesario para la expedición polar. 5) en Base Avanzada están ya dos tractores grandes y dos chicos, para su utilización en una situación de emergencia como ser: imposibilidad de llegar resto de columna desde Base Belgrano, por variaciones en las áreas de grietas o desprendimientos de la barrera con Base Belgrano. 6) se ha previsto una patrulla con dos tractores chicos y dos trineos de perros para que operen en meses enero y febrero 1966, sobre cordillera (Picos Santa Fe, Buenos Aires y otros) para el caso de enviarse un geólogo próxima campaña, que sería trasladado en avión "CESSNA" desde Base Belgrano a Base Sobral. 7) si bien reconocimientos aéreos para Expedición Polar están concluidos, se cuenta con avión en esta Base en perfectas condiciones de operar, para situaciones emergentes no previstas. 8) estando todo listo para iniciar la marcha al Polo Sur Geográfico demorar la Expedición un año más es contraproducente y puede constituir un fracaso por las siguientes causas: a) la masa de hielo de la barrera de Filchner está en continuo movimiento. La actual ruta reconocida y marcada puede en un plazo de dos años sufrir variantes que la anulen, perdiéndose los abastecimientos ya adelantados y el esfuerzo que ello significa, b) el desprendimiento de parte de la barrera de hielo Filchner próxima a la Base y encontrándose la misma ya a solo dos kilómetros del mar, la colocan en situación de peligro en cuanto a la Expedición; si Belgrano sale a navegar, para siempre perdemos la posibilidad de llegar al Polo Sur. c) los vehículos actualmente en servicio, en perfectas condiciones para el asalto al Polo, no ofrecerían garan-

tías un año más tarde. d) al iniciarse las operaciones del corriente año, el suscripto adelantó a los hombres de esta base que, si las tareas llegaban a la altura hoy alcanzada, propondría a la superioridad la iniciación de la Expedición Polar a fin de año. Una negativa por parte de la Superioridad sería recibida por estos hombres con la misma fortaleza de espíritu con que afrontaron las dificultades, los peligros y las privaciones a través de largas y agotadoras marchas, ellos son antárticos duros como el hielo, cubiertos de las más nobles virtudes. Por ello como Jefe de esta Base y en reconocimiento a su esfuerzo patriótico y a sus nobles virtudes de soldados, solicito lo precedente, que será sin duda, en caso afirmativo, un éxito seguro y una gloria más para la República Argentina."

A.12. En el Departamento Antártida se estudió la situación. Al mismo tiempo, por nota del Comandante en Jefe del Ejército, Teniente General D. Juan Carlos Onganía se solicitaba al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina el traslado del Jefe de la Expedición en vuelo de un C-47 hasta la Base Belgrano.

A.13. Mientras tanto, era necesario ir ajustando entre el Departamento Antártida y Base Belgrano, las necesidades de elementos y materiales que se habrían de utilizar en la Expedición. Igualmente se prestaba especial atención a la planificación detallada de los aspectos científicos. Todo esto mediante periódicas comunicaciones radiotelefónicas entre el Jefe del Departamento Antártida, el Jefe de Base Belgrano y personal científico y técnico de los organismos que colaboraban con la Expedición.

El detalle de esas comunicaciones está registrado en el Cuaderno de Novedades de las Bases, año 1965, archivado en el Departamento Antártida del Estado Mayor General del Ejército.

A.14. Asimismo, durante la noche polar en Base Belgrano se procedía a preparar y acondicionar el material remitido desde Buenos Aires y que debía ser utilizado en la Expedición.

Ante la posibilidad que se llevara a cabo el asalto al Polo en el verano siguiente tal cual lo solicitado por el Capitán Giró, en la base se analizaron detalladamente los aspectos logísticos, operativos y científicos de la marcha y se tomaron las medidas que la situación imponía.

A.15. El 19 de julio se tenía respuesta del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina aceptando lo solicitado por el Comando en Jefe del Ejército en el mes

de abril, y disponiendo que la coordinación del vuelo se lleve a cabo directamente entre el Jefe del Departamento Antártida de Ejército y el Jefe de la Fuerza Aérea de Tareas Antárticas (FATA).

A.16. Conocida esta situación, el Jefe de la Base Belgrano en Orden de Base N° 8, del 31 de julio, informaba a la dotación de la Base sobre la composición de los grupos que constituirían la Expedición, diciendo:

EXPEDICIÓN POLAR:

Según Orden del Comando en Jefe del Ejército (Departamento Antártida), la Expedición Polar Argentina estará organizada en cuatro grupos, a saber:

- Grupo asalto:

Jefe: Coronel D. JORGE EDGARD LEAL
Capitán D. GUSTAVO ADOLFO GIRO
Subof. Pr. Mec. Mot. RICARDO BAUTISTA CEPPI
Sarg. Ay. Mec. Mot. JULIO CESAR ORTIZ
Sarg. 1ro. A. ROBERTO HUMBERTO CARRIÓN
Sarg. 1ro. A. ADOLFO, OSCAR MORENO
Sarg. 1ro. Mec. Mot. JORGE RAUL RODRÍGUEZ
Cabo Carp. RAMON OSCAR ALFONZO

- Grupo Oeste: (apoyo y emergencia)

Jefe: Teniente D. ADOLFO EUGENIO GOETZ
Sarg. 1ro. I. RAMÓN VILLAR
Sarg. 1ro. I. RUBEN MAKINISTIAN
Cabo 1ro. (Rva.) LEONARDO ISABEL GUZMAN

- Grupo aéreo:

Jefe: Teniente D. PEDRO ANGEL ACOSTA
Sarg. Ay. Mec. Av. JULIO GERMAN MUÑOZ

- Grupo Sobral:

Jefe: Teniente 1ro. Méd. D. MIGUEL ANGEL THOMAS
Sarg. Ay. Mec. Mot. ALFREDO FLORENCIO PEREZ
Sarg. 1ro Mec. Rad. DOMINGO ZACARÍAS

El personal integrante del Grupo Asalto, como así también los integrantes y Jefes de los Grupos Oeste, Grupo Aéreo y Base Sobral, dependerán directamente del señor Jefe de la Expedición Polar Argentina, Coronel D. JORGE EDGARD LEAL.

B. ADELANTO DEL COMANDO

B.1. El día 20 de septiembre de 1965, decolaba de la Base Aérea El Palomar con destino a Río Gallegos un avión Douglas DC-3: el TA-05.

Máquina especialmente equipada para accionar en la

Antártida, tenía como misión: a) trasladar hasta la Base Belgrano al Jefe de la "Operación 90", Coronel Jorge E. Leal, b) materializar de esa manera una ruta aérea hasta la citada base, c) posteriormente accionar de manera de concretar el vuelo transpolar.

B.2. La tripulación del TA-05 estaba formada por: Comandante D. Mario Luis Olezza (Comandante de la máquina), Capitán D. Carlos Bloomer Reeve (2.º Comandante), 1.º Teniente D. Roberto Tribiani (navegador), Suboficial Principal Guillermo Hausser (mecánico), Suboficial Auxiliar Juan Carlos Rivero (radioperador), tripulantes adjuntos; Coronel D. Jorge Edgard Leal y Comandante D. Jorge Muñoz.

El Comandante del T.A.05 era —por supuesto— el ya Mayor Mario Olezza, un conocido y apreciado compinche antártico. En realidad, nos volvíamos a encontrar; era una suerte de cruce simbólico en nuestro accionar antártico buscando cumplir —cada uno— con misiones que sabíamos necesarias para nuestras Fuerzas Armadas y para la presencia potenciada argentina en el Continente Blanco.

Él, de nuevo en medio de su lucha por materializar el vuelo transpolar, y justo aparezo yo que a través de una nota firmada por el Comandante en Jefe del Ejército (General Onganía) solicitaba de su par de la Aeronáutica un traslado por vía aérea hasta Base Belgrano para ponerme al frente de la Expedición por tierra al Polo Sur.

Yo necesitaba de él y él precisaba de mí para salir adelante en su "lucha papelera", como le llamaba a la pelea con la burocracia de algunas oficinas que nada sabían o entendían de sus sueños por integrar a la Patria Blanca con el otro Sector Argentino, el Americano a través de la vía aérea que anularía el aislamiento de nuestra Antártida durante los dos tercios del año calendario, cuando los mares congelados impiden toda comunicación marítima, la única en ese entonces para llegar a todas las Bases argentinas en Antártida.

Volveríamos a vivir el conocido concierto de peligros, obstáculos y aflicciones del vuelo que narré anteriormente; pero esta vez creíamos que, con lo entonces aprendido, estábamos en mejores condiciones de enfrentarlos. Así fue, pero por supuesto, la Antártida se encargaría de ofrecernos un nuevo "menú" para nuestra diversión.

Nuestro avión, no obstante ser también un viejo D.C.3 (similar al del intento del año 1962), esta vez había sido potenciado con una turbina en la cola que aumentaba su velocidad y se pensaba que también facilitaría

el despegue al escapar de la pegajosa soldadura de la nieve en el carreteo inicial.

B.3. El 21 de septiembre de 1965, acompañados por la acostumbrada parafernalia de medios y elementos (aviones de apoyo para el pasaje del Drake, más un buque de la Armada estacionado en los 60° de latitud Sur), partimos de Río Gallegos. Se iniciaba la primera etapa.

Luego de cruzar el pasaje de Drake y sobrevolar el extremo norte de la Península Antártica, aterrizó en Base Matienzo (latitud 64° 58' S, longitud 60° 04' W) sin novedad. Se iniciaron de inmediato los trabajos de preparación y adaptación de la máquina para efectuar la segunda y más difícil etapa, por carecer esta de todo apoyo, entre las bases Matienzo y Belgrano.

B.4. Un accidente en Base Belgrano habría de complicar la iniciación de la campaña y restar en definitiva un elemento de fundamental importancia para las necesidades de reconocimiento de la "Operación 90": el avión Cessna AE-205.

B.4.a. El 30 de setiembre a las 0600 horas, en circunstancias que cumpliendo una orden del Jefe de la Base Belgrano el Suboficial Principal JULIO GERMAN MUÑOZ —piloto auxiliar del Cessna AE-205— efectuaba un vuelo desde Base Sobral hasta Base Belgrano conduciendo al personal relevado de la dotación de aquella Base, Teniente D. ADOLFO EUGENIO GOETZ, Sargento 1.º, ADOLFO OSCAR MORENO y Cabo 1.º. (Rva.) LEONARDO I. GUZMÁN, se vio obligado a efectuar un aterrizaje de emergencia.

B.4.b. Bancos de niebla, nubes bajas, medias y altas, *blanqueo* (fenómeno propio de las zonas polares, producido por el reflejo de la luz solar en nubes muy bajas y nieve que anula totalmente las sombras y por lo tanto la perspectiva y toda sensación de profundidad, altura y horizonte), y por último formación de hielo sobre los planos le obligaron a un aterrizaje forzoso. En la carrera final, el fuselaje golpeó violentamente contra un sastrugi (formación glaciológica en forma de altos médanos de hielo), partiéndose el mismo a la altura del empenaje.

B.4.c. El personal resultó ileso pero la máquina quedó fuera de servicio. El lugar del accidente era imposible determinar con exactitud en razón de la densa niebla y visibilidad cero. Felizmente la radio del avión no había sufrido mayores averías y por ese medio se tomó



Sno cat Operación 90

contacto con Base Belgrano, informándose sobre el accidente y que, de acuerdo a lo que se podía observar, estaba sobre el mar congelado.

B.4.d. Recibieron del Jefe de Base Capitán D. GUSTAVO ADOLFO GIRO instrucciones sobre medidas a tomar en la emergencia y la información que de inmediato saldría una patrulla de rescate.

B.4.e. En realidad no era fácil precisar el lugar del accidente. A la imposibilidad de efectuar mediciones astronómicas que hubiesen señalado las coordenadas del lugar por la falta de visibilidad —situación que se mantuvo por dos días al desatarse un *blizzard*— se sumaba el hecho ya señalado por haber volado desorientados entre nubes durante aproximadamente una hora; asimismo los vientos transversales soportados les habían desplazado totalmente de la ruta.

B.4.f. Al tercer día amainó el temporal y pudieron iniciar un reconocimiento del terreno, efectuando un desplazamiento hacia el norte llevando consigo los elementos de supervivencia de emergencia. El día 4 de octubre regresaban hacia el lugar del accidente cuando fueron sobrevolados por un avión (el TA-05), que luego de ubicarlos les arrojó víveres, combustible y equipos.

B.4.g. El día del accidente (30 de setiembre) el Jefe de Base Belgrano informaba del mismo al Jefe de la Expedición, Coronel LEAL, que se encontraba en Base Mátienzo luego de cumplir la primera etapa de su vuelo hacia Base Belgrano.

B.4.h. De inmediato y en acuerdo con el Comandante del TA-05 —Comandante D. MARIO LUIS OLEZZA— y con autorización del Comando de la F.A.T.A. (Fuerza Aérea de Tareas Antárticas) se resuelve adelantar la fecha del vuelo desde Base Mátienzo hasta Base Belgrano, e iniciar las tareas aéreas de búsqueda del personal accidentado.

B.4.i. Recién el día 2 de octubre a la madrugada las condiciones meteorológicas —muy malas hasta entonces— permitieron intentar el vuelo. A pesar de la niebla en Base Mátienzo, se preparó al TA-05 para el despegue.

B.4.j. Durante el despegue, por situación meteorológica desfavorable y pista de nieve muy blanda, el avión cae sobre el ala y tren izquierdo produciéndose rotura del amortiguador y doblándose la punta del ala. Los mecánicos luego de seis horas de sacrificado trabajo logran

reparar —con medios de circunstancias— las averías.

A las 1200 horas se consigue despegar y con mal tiempo en la ruta se llega a Base Belgrano, realizándose en sus inmediaciones búsqueda durante una hora con resultado negativo. Se aterriza con muy poca visibilidad por el crepúsculo y por formaciones de nubes bajas.

La inspección de la máquina demuestra que el problema del amortiguador se había agravado por el estado del hielo en la pista en Base Belgrano.

B.4.k. El día 3 de octubre se inicia la *búsqueda cuadrada*, a pesar del estado deficiente del amortiguador y de la situación marginal meteorológica. Durante cuatro horas de vuelo se recorrió la zona norte y oeste de la Base sin resultados positivos.

B.4.l. El día 4 de octubre, considerando que el estado del amortiguador señalaba como sumamente peligroso un nuevo despegue o aterrizaje, el Comandante OLEZZA resuelve efectuar el vuelo acompañado solamente por el más antiguo del personal de la Fuerza Aérea, Comandante D. JORGE RAUL MUÑOZ.

El suscripto y el resto de la tripulación del TA-05 no aceptan el temperamento ofreciéndose voluntariamente para continuar interviniendo en la búsqueda. La misma se efectúa al este de la Base, en la zona de los picos Moltke. Se estimaba que ese vuelo sería el último en razón del deficiente estado del amortiguador.

Aproximadamente a las dos horas del despegue se ubicó a los cuatro hombres accidentados y al Cessna AE-205 en latitud 78°43'S. y longitud 36°31'W. a 120 Km al S. E. de la Base. Se les arrojó en paracaídas la carga de emergencia prevista en nueve bultos conteniendo víveres, vestuario, combustible y equipos. Asimismo directivas para su desempeño en la situación planteada. El suscripto declara —no en demostración de fatua vanidad, sino como expresión de grande y orgullosa satisfacción— que respondiendo a su sugerencia y consejo, en el último vuelo se especializó la búsqueda en la zona ya citada y que fue el suscripto quien tuvo el privilegio y la emoción de ubicarlos en el sudario blanco de la inmensidad antártica.

B.4.m. El aterrizaje del TA-05 en Base Belgrano significó la rotura definitiva del amortiguador tal cual se preveía, y el avión quedó fuera de servicio. Cúmplase en rendir homenaje de reconocimiento y admiración a

la valentía y exacto sentido de fraternal camaradería de los hombres de la Fuerza Aérea tripulantes del TA-05 los que, sin medir riesgos y afrontándolos siempre, lograron cumplir con su autoimpuesta misión de búsqueda.

B.4.n. Posteriormente una patrulla por tierra al mando del Jefe de la Base Capitán GIRO e integrada por el Comandante D. JORGE RAUL MUÑOZ y los Suboficiales ROBERTO CARRION, RAMON VILLAR, RAUL RODRIGUEZ, CARLOS BULACIO, RUBEN MAKINISTIAN y RAMON OSCAR ALFONZO, empleando vehículos motorizados y trineos de perros, rescató luego de difícil marcha a los cuatro hombres accidentados, reintegrándolos a la Base, sin novedad.

C. MOMENTO DE EJECUCIÓN

C.1 Solucionado exitosamente la búsqueda y rescate de la tripulación del Cessna A-205, el Jefe de la Expedición dio en Base Belgrano la Orden de Expedición N° 1 en donde se establecía:

ORDEN DE EXPEDICIÓN N° 1

C.1.a Vuelta Base de Ejército General Belgrano a la normalidad —luego de la búsqueda y ubicación con medios aéreos de la tripulación del avión AE-205 accidentado y su posterior rescate con medios terrestres— por intermedio de esta mi primera Orden de Expedición me complazco en felicitar a todos y a cada uno de los integrantes de la dotación por las tareas realizadas, y muy especialmente a su Jefe el Capitán D. GUSTAVO ADOLFO GIRO, que con acierto y firme dirección la ha comandado durante el corriente año.

La empresa en que todos estamos empeñados debe llegar a buen término, y me haga un deber recalcar la circunstancia de que es toda la dotación de Base Belgrano la que interviene en la "Operación 90", por cuanto desde el Jefe de la Expedición, hasta el más moderno de la dotación es y debe sentirse artífice en la concreción de esta misión.

La satisfacción por el éxito que podamos alcanzar será de todos los integrantes, aun cuando la responsabilidad de cualquier tropiezo será —como es norma en las actividades antárticas de Ejército— del Jefe de la Expedición.

Efectuar una penetración hasta el Polo como demostración real y efectiva de soberanía en nuestro Sector, es una patriótica y vieja aspiración de los antárticos de Ejército. Es deber de justo reconocimiento recordar aquí que fue el señor General D. HERNÁN PUJATO, quien pri-

mero enarboló esa bandera. No pudo materializar su aspiración, y quienes recogimos ese testimonio de sus manos —con más tiempo y con mejores medios— debemos cumplirlo. No fue fácil conseguir los elementos necesarios y reunirlos aquí en Base Belgrano, a lo largo de todos estos años pasados en la planificación de la "Operación 90". Y nuestro país, que con sacrificios nos ofrece esos medios, espera y merece que sepamos responder exitosamente. Ello será posible si todos los integrantes siguen como hasta ahora firmes en el cumplimiento de sus respectivas misiones.

Con la ayuda de Dios, un reducido grupo llegará al Polo Sur, pero reitero que nadie debe sentirse extraño a esta obra que será de toda la dotación de Base de Ejército General Belgrano, en la medida que todos continuemos trabajando y colaborando como hasta ahora.

C.1.b Quiero dejar especialísima constancia de nuestro reconocimiento a la F.A.T.A. (Fuerza Aérea de Tareas Antárticas), que haciéndose presente con el avión TA-05 y con su resuelta y valiente tripulación, permitió efectuar la búsqueda y ubicación del personal accidentado del avión AE-205. Con la próxima incorporación en Base Belgrano de los aviones P-05 y P-06, prestará nuevamente su valiosa colaboración en la "Operación 90".

C.1.c En razón de las condiciones climáticas imperantes en la zona, se fija como fecha aproximada de partida de la Expedición desde Base Belgrano, la última semana del corriente mes de octubre.

C.1.d El Jefe de la Base Capitán D. GUSTAVO ADOLFO GIRO, tomará las medidas pertinentes para que en el transcurso de la presente semana se lleven a cabo exposiciones ante el suscrito sobre:

-Previsiones tomadas sobre el probable desarrollo de la marcha Base Belgrano-Base Sobral y Base Sobral-Depósito Adelantado (carga, términos previstos, etc.).

-Estado actual de las observaciones y comprobaciones en las disciplinas científicas previstas para la Expedición.

-Situación de los medios mecanizados afectados a la Expedición (su comportamiento durante las tareas de instalación de Base Sobral, reparaciones efectuadas o a efectuar, consumos comprobados, performances, etc.).

-Cartas topográficas llevadas a cabo (comportamiento del instrumental, comprobaciones de los métodos de orientación previstos, etc.).

-Previsiones médicas adoptadas para la marcha y observaciones llevadas a cabo durante el año en lo que respecta a fisiopatología del frío (tanto en la Base como en patrulla).

-El Jefe de Base Científica "Doctor Sobral" expondrá sintéticamente sobre la internada 1965 y situación social de la Base.

-Elevará al suscrito, una vez sustanciada, la información correspondiente al accidente del avión AE-205.

JORGE EDGARD LEAL

Coronel Jefe Expedición Polar Argentina

C.2 Las exposiciones ordenadas y llevadas a cabo ante el suscrito en cumplimiento del apartado d) de la Orden de Expedición N° 1, demostraron la seriedad y acierto con que habían trabajado en Base Belgrano su Jefe, Capitán D. GUSTAVO ADOLFO GIRO y toda la dotación a sus órdenes, a lo largo del año 1965 y especialmente la corrección de las previsiones tomadas.

Todo ello determinó la materialización de la Orden de Expedición N° 2 que establecía:

ORDEN DE EXPEDICIÓN N° 2

Cartografía:

Antártica GNC 26 - Escala 1: 5.000.000

Zona de Influencia Base de Ejército General Belgrano

Escala 1: 2.000.000

Proyección Estereográfica Polar IGM

Escala 1: 2.000.000

C.2.a MISION

Partiendo de Base de Ejército General Belgrano desplazarse a caballo del meridiano 40°, desarrollando las tareas de orden científico especificadas en III, con la intención de alcanzar el Polo Sur, y regresar por la misma ruta.

C.2.b ORGANIZACIÓN

Personal

Jefe de Expedición y Jefe del Grupo de Asalto:

Coronel D. JORGE EDGARD LEAL.

2do. Jefe y Jefe de Tareas Científicas: Capitán D.

GUSTAVO ADOLFO GIRO.

Mecánicos: Subof. Pr. RICARDO CEPPI, Sarg. Ay. JULIO

ORTIZ, Sarg. 1ros. JORGE RODRÍGUEZ Y GUIDO

BULACIO.

Topógrafos: Sarg. 1ros. ROBERTO CARRIÓN y ADOLFO

MORENO.

-Comunicaciones: Sarg. 1ro. DOMINGO ZACARÍAS.

Auxiliar Patrullero: Cabo RAMÓN ALFONZO.

Patrulla Paralelo 82

Misión particular: Acompañar al Grupo Asalto para dominar como patrulla de Reconocimiento Adelantado hasta los 82° S. Luego se desplazará -en tareas topo-



Al Señor Jefe de la Expedición
de equipos mecánicos
Polo Sur - 10-12-1965

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

Equipo mecánico (1965)

gráficas— hasta alcanzar los nunataks Santa Fe y estribaciones N. de la cordillera Diamante hacia el WNW para alcanzar las primeras estribaciones del macizo Santa Teresita. Posteriormente regresará a la base Sobral.

Personal:

Jefe: Teniente D. ADOLFO EUGENIO GOETZ

Sarg. 1ro. RAMON VILLAR

Cabo 1ro. MARCELO ALVAREZ

Cabo 1ro. (Res) LEONARDO I. GUZMAN

Grupo Apoyo Base Internación en Sobral

Misión particular: Dar apoyo logístico y radioeléctrico y servir en búsqueda y rescate al Grupo de Asalto, en los 81° de latitud Sur.

Personal:

Jefe: Teniente D. PEDRO ÁNGEL ACOSTA

Sarg. Ay. FLORENCIO ALFREDO PEREZ

Sarg. 1ro. ORLANDO BRITOS

Grupo Apoyo Radioeléctrico y Logístico en Base General Belgrano

Misión particular: Base de Operaciones Polar Argentina, y de apoyo radioeléctrico y logístico, y servir en búsqueda y rescate en los 79° de latitud Sur.

Personal:

Jefe: Teniente 1ro. Médico D. MIGUEL ANGEL THOMAS

Auxiliar de informaciones: Sarg. Ay. PEDRO SEGUNDO ZONI

Mecánicos motoristas: Sarg. 1ros. RUBEN FERNANDEZ, ABEL FARIAS y EDMUNDO SOSA

Topógrafo: Sarg. 1ro. RUBEN MAKINISTIAN

Adscripto a la 2da. Escuadrilla de la F.A.T.A en Op.:

Sarg. Ay. JULIO GERMAN MUÑOZ

Meteorologistas: Subof. Pr. Aér. WALTER PERALTA y

Cabo 1ro. Aér. TOMAS DIAZ

Radiotelegrafista: Sarg. CESAR BERNARDINO CENTURION

Cocinero: Sarg. BASILIO FARIAS

Carpintero: Cabo 1ro. RICARDO ZAMBRANO

C.2.c MEDIOS

Grupo Asalto

Mecánicos: 6 tractores sno-cat, modelo 773.

Comunicaciones: 1 transmisor-receptor Motorola, modelo SA-3, por cada vehículo.

transmisor-receptor Collins, modelo TSC-12.

Patrulla Paralelo 82

Transporte: 2 trineos para perros con 8 animales cada uno.

Comunicaciones: 1 transceptor-mochila en 4.724 Kc/s.

Grupo Apoyo Base de Internación en Sobral

Mecánicos: 3 tractores sno-cat, modelo 743.

Comunicaciones: 3 transmisor-receptor Motorola, modelo SA-3.

1 receptor-transmisor Collins, mod. TEC-12.

1 receptor-transmisor Hallicrafter, National, modelo BC-610.

Grupo Apoyo Radioeléctrico y Logístico en Base General Belgrano

Con todos los medios que quedan en Base General Belgrano más el apoyo de la 2da. Escuadrilla de la F.A.T.A. en Operaciones.

C.2.d ACTIVIDADES CIENTÍFICAS

Grupo Asalto

1) Meteorología: (Capitán D. GUSTAVO ADOLFO GIRO y Cabo RAMÓN ALFONZO).

Observaciones trihorarias como estación móvil.

2) Glaciología: (Capitán D. GUSTAVO ADOLFO GIRO y Cabo RAMÓN ALFONZO).

Mediciones de las líneas de acumulación entre Base Belgrano y Base Sobral, situadas cada 10 Km.

3) Gravimetría: (Capitán D. GUSTAVO ADOLFO GIRO y Sarg. 1ro. ROBERTO CARRION).

Mediciones de gravedad (anomalías) cada 20 Km, entre Base Belgrano y Polo Sur.

4) Magnetismo: (Sarg. Tros. ROBERTO CARRIÓN Y ADOLFO MORENO).

Mediciones de magnetismo (componente vertical) cada 20 Km entre Base Belgrano y Polo Sur, y

Determinaciones de declinaciones magnéticas.

5) Topografía: (Sarg. 1ros. ROBERTO CARRIÓN Y ADOLFO MORENO).

Determinaciones astronómicas para la marcha;

Fijación expeditiva de accidentes geográficos a lo largo del camino de marcha; y

Nivelación barométrica.

6) Registro fotocinematográfico: (Capitán D. GUSTAVO ADOLFO GIRO, Subof. Pr. RICARDO CEPEL y Sarg. 1ro. ROBERTO CARRION).

Efectuar el registro de las actividades de la Expedición.

7) Diario de Expedición y diario de navegación: Coronel D. JORGE EDGARD LEAL y Sarg. 1ro. ADOLFO MORENO.

Patrulla Paralelo 82:

Topografía: Alcanzar el pico Santa Fe, las estribaciones N. de la cordillera Diamante y desplazarse hacia el WNW, tratando de alcanzar las primeras estribaciones del macizo Santa Teresita, donde deberán:

- 1) Fijar sus coordenadas geográficas;
- 2) Recoger muestras geológicas; y
- 3) Efectuar un relevamiento expeditivo de los accidentes geográficos circundantes.

C.2.e LOGÍSTICA

1) El Grupo de Asalto para el cumplimiento de su misión contará con las siguientes provisiones de orden logístico:

Al iniciar la marcha transportará en sus trineos

Nafta: 9200 lts.

Queroseno: 500 lts.

Alcohol: 90 lts.

Lubricantes: 350 lts.

Anticongelantes: 160 lts.

Electrólito para batería: 80 lts.

Cajones de patrulla: 20

Cajones de refuerzo: 10

autonomía: 10 hombres —50 días— 900 kilómetros

En refugio Santa Bárbara

(lat. 79°57,9'S, y long. 37°48,3'W):

Nafta: 2000 lts.

Cajones de patrulla: 30

autonomía: 10 hombres —75 días—.

En Depósito "A"

(lat. 80°32,8'S, y long. 39°10,0'W):

Nafta: 600 lts.

En Base Sobral

Nafta: 15.600 lts.

Cajones de patrulla: 65

autonomía: 10 hombres —160 días; de los cuales se retirarán 15 en la marcha hacia el Polo Sur.

En Depósito 82

Nafta: 2.000 lts.

Querosén: 120 lts.

Alcohol: 20 lts.

Cajones de patrulla: 8

autonomía: 10 hombres —22 días—.

De instalarse el Depósito previsto con la 2da. Escuadrilla de la F.A.T.A. en Operaciones, el mismo contará con:

Nafta: 2.500 lts.

Aeronafta: 800 lts.

Repuestos de tractor sno-cat N° 773: 1 pontón y 1 diferencial

Charquicán: 50 kilos

Queroseno: 40 lts.

Alcohol: 10 lts.

2) La Patrulla Paralelo 82, para el cumplimiento de su misión, contará con los medios establecidos.

3) El Grupo Apoyo Base de Internación en Sobral, cuenta con:

Viveres: 3 meses para 3 hombres

Combustibles: hasta el 15 de enero de 1966

Nafta: 1.000 litros

Aeronafta: 2.000 litros

4) Sanidad:

Cada vehículo cuenta con un botiquín de Primeros

Auxilios para dos hombres.

La columna cuenta con un botiquín de campaña de Primeros Auxilios.

C.2.f DESARROLLO

1) El Grupo de Asalto partirá de Base de Ejército General Belgrano, en la última semana del corriente mes de octubre, en razón de las condiciones climáticas imperantes en la zona.

2) La columna iniciará su marcha hacia el Sur, en dirección al extremo E. de la Gran Grieta (lat. 78°33,9'S, y long. 37°58,0'W.), en el dispositivo y con los elementos señalados anteriormente.

3) Al sobrepasar el accidente y llegar a la tercera señal, esperará a la Patrulla Paralelo 82, que se encuentra adelantada en cumplimiento de su misión.

4) Llegada la misma, le entregará el vehículo "El Indio de Quilmes", con 2.000 litros de nafta y vituallas, y continuará la marcha en dirección al Depósito "A" (lat. 80°32,8'S y long. 39°10,0'W) y posteriormente Depósito "B" (lat. 80°31,6'S y long. 39°48,5'W). El pasaje de las zonas inmediatamente al SSE. de los citados depósitos, obligará al mayor de los cuidados recomendándose tener exactamente en cuenta el jalonamiento existente en estas peligrosas zonas de grietas.

5) El tiempo que insumirá al Grupo de Asalto en salvar estos dos obstáculos le permitirá a la Patrulla 82. alcanzarlo.

6) Juntos continuarán la marcha hacia Base Sobral (lat. 81° 81°04,7'S, y long. 40°31,1'W.), hasta la cual, se aprecia, se emplearán en total siete días de marcha (Base Belgrano-Base Sobral).

7) Alcanzada Base Sobral, se procederá a:

- Completar la carga a transportar (15 cajones de patrulla, combustible y repuestos de tractores sno-cat).
- Efectuar el mantenimiento de los vehículos.

8) El Grupo de Asalto y Patrulla 82 reiniciarán la marcha en dirección al Depósito 82 (lat. 82°01,3'S. y long. 39°54,1'W.).

9) Llegados al mismo y luego de aprovisionarse, la Patrulla Paralelo 82, se desprenderá de la columna en cumplimiento de las misiones impuestas.

10) En el transcurso de lo expuesto en 7), 8) e 9); probablemente la Expedición sea alcanzada por la 2da. Escuadrilla de la F.A.T.A. en Operaciones, con el objeto de -previo reconocimiento aéreo de la zona, actividad en la que intervendrá el suscripto y el Capitán D. GUSTAVO GIRO-, instalará un depósito en las proximidades de los paralelos 84/85° S. y 40° W. de 2.500 litros de nafta, 800 de aeronafta, repuestos de vehículos, víveres y combustible. Los citados elementos servirán para reforzar los Depósitos de la Expedición previstos para el regreso.

11) La columna continuará la marcha en dirección al Polo Sur, tratando de:

- Salvar los obstáculos que se vayan presentando, en zona desde entonces desconocida, con el máximo de cuidado de manera de preservar al personal y material de accidentes e inconvenientes.
- Extremar, en toda esta parte del recorrido, las previsiones ya estudiadas para la correcta orientación en base a las determinaciones astronómicas para la marcha, considerando las posibles alteraciones de las brújulas y la probable falta de todo punto de referencia o accidente geográfico conocido.
- Cumplir con todas las tareas de orden científico previstas para la marcha con la máxima exactitud, de manera de recoger una veraz y por lo tanto valiosa información.
- Observar escrupulosamente las directivas de orden técnico especificadas para la marcha.
- Al llegar al Polo Sur, se impartirá la orden correspondiente para el regreso.

C.2.d COMUNICACIONES Y ENLACE

Enlaces radioeléctricos

1) Circuito: Base Belgrano - Grupo de Asalto - Base Sobral.

Horarios diarios: 0800/0830 - 1330/1400 -

1830/1900.

Medio: Motorola, en canales 2 y 1.

2) Circuito: Base Belgrano - Base Sobral - Grupo de Asalto (hasta los 86° Sur).

Horario diario: los mismos.

Medios: Motorola en canales 1 y 2, intentando canal 3. Collins (en servicio A1 y A3, Frecuencia 4470 Kc/s intentando 5400)

Hallicrafter, misma frecuencia.

3) Circuito: Base Sobral - Grupo de Asalto.

Horarios diarios: los mismos.

Medio: Motorola en canales 2 y 1.

Collins (en servicio A3), 4470 Kc/s.

4) Circuito: Base Belgrano - Grupo de Asalto (desde los 85° Sur en adelante).

Horarios diarios: los mismos.

Medio: Motorola (servicio A1 y A3), canales 2 - 3 y 4 intentando 5.

Collins frecuencia 4470 - 5400 y 7950 Kc/s.

Hallicrafter, la misma frecuencia.

5) Circuito: En caso necesario el Grupo de Asalto podrá comunicarse con la Estación Polo Sur (característica NPX), por cuanto Base Belgrano y Polo Sur, establecen contactos diarios a las 1100 hs local (1400 Z).

Frecuencia: Polo Sur 8996 (servicio A1 y A3), Base Belgrano en 7500 (servicio A1 y SSB) se solicitará al Polo, que Base Belgrano emita y sea recepcionada por canales 3 y 4 de Motorola.

6) Circuito: Aire-tierra (avión/Base Sobral, (avión/Grupo de Asalto).

Medio: Collins, frecuencia 4724 - 9026,5 Kc/s.

Hallicrafter, las mismas.

Enlaces visuales

Circuito aire-tierra: mediante señales internacionales con paños de señalamiento.

Seguridad informática: Código convenido.

Base de Ejército General Belgrano, 23 de octubre de 1965.

JORGE EDGARD LEAL

Coronel

Jefe Expedición Polar Argentina

D.INICIACIÓN DE LA MARCHA

D.1. Se había fijado el 26 de octubre como fecha de ini-

ciación de la marcha hacia el Polo.

Hasta ese momento se trabajó intensamente para no dejar ni el más mínimo detalle librado al azar, recordando que "en la Antártida no hay margen para el error (Hillary)".

D.2. El día 24 de octubre salía de Base Belgrano la Patrulla 82 adelantada en el cumplimiento de su misión especial.

D.3. El día 26 a las 1000 horas encolumnados los vehículos y luego de haberse efectuado las "Observaciones de arranque" de gravimetría, magnetismo, acumulación RAMM y meteorología, partía el Grupo Asalto previa formación de todo el personal de la Expedición (Grupo Asalto y Grupo Apoyo Base Belgrano). El Jefe de la Expedición en breve arenga, dejó constancia de la solemnidad del momento que se estaba viviendo y de la responsabilidad que a todos cabía en el cumplimiento de sus respectivas tareas y misiones.

D.4. El día se presentaba nublado, con "blanqueo" y -19°C de temperatura que se hacían sentir por una brisa que soplaban de SSO.

A poco andar la mala visibilidad se acentúa, lo que obliga a marchar muy lentamente para evitar los problemas de chocar violentamente con los "sastrugi".

A los 20 Km se hace alto para mediciones de acumulación RAMM, gravimetría y coincidiendo, la trihoraria de meteorología.

Respecto a las actividades de carácter científico, se deja constancia que:

D.4.a las observaciones trihorarias de meteorología las realizó permanentemente durante la marcha el Capitán GIRO.

D.4.b las mediciones de componente vertical entre Base Belgrano y Base Sobral, fueron efectuadas por el suboficial MORENO, durante las tareas previas a la Expedición, Reiniciándose con la expedición a partir de Base Sobral hasta el Polo Sur.

D.4.c las mediciones de acumulación y RAMM fueron realizadas por el Capitán GIRO, auxiliado por el Cabo ALFONZO, entre Base Belgrano y Base Sobral solamente.

D.4.d las mediciones de gravimetría fueron realizadas por el Suboficial CARRIÓN, a lo largo de la marcha entre Base Belgrano y Polo Sur.

D.4.e las mediciones de declinación magnética por el Suboficial MORENO, se efectuaron nada más que en

diez estaciones, obligado por la circunstancia que, para que las mismas pudieran llevarse a cabo con exactitud, debían coincidir con situaciones ideales de viento calmo.

D.4.f desde Base Sobral en adelante fue encargado de registrar las características del terreno (hielo), el Sarg. Ay. RODRÍGUEZ, en colaboración con el Sarg. Ay. CARRIÓN. Esas observaciones están volcadas en la carta de la ruta.

D.4.g los correspondientes registros y observaciones figuran en los informes correspondientes a cada disciplina.

D.4.h en adelante nos referiremos a las actividades científicas o puntualizaremos sus marcas y registros, solamente cuando razones y situaciones especiales así lo impongan:

D.5. Siendo las 2030 horas y luego de más de 10 horas de marcha, el vehículo Venado Tuerto rompe el núcleo del diferencial. Esta novedad sorprende un tanto porque en nuestras previsiones no se consideraban factibles accidentes de esta naturaleza, razón por la cual solamente contábamos en nuestro stock de reserva con un núcleo.

La línea de repuestos a transportar durante la Expedición estaba dictada por lo que la experiencia había señalado como más conveniente y, al humano deseo de contar con la mayor cantidad posible de reservas para prevenir todas las situaciones probables, se oponían terminantemente las posibilidades de tonelaje a transportar, rígidamente fijado por la capacidad de arrastre de nuestros vehículos.

La rotura tan prematura del citado núcleo del diferencial, obligó a pensar seriamente sobre lo que podría suceder cuando tuviéramos que trepar el plateau polar. La cercanía de Base Belgrano (50 km) nos señaló la conveniencia de buscar cuatro diferenciales más; los Suboficiales PÉREZ y MORENO en el vehículo Quilmes regresaron hasta la Base con esa misión. Se armó campamento dando por finalizada la primera jornada, mientras los mecánicos reparaban el Venado Tuerto en tiempo record (una hora y media), considerando que en esos momentos la temperatura era de aproximadamente -25°C .

D.6. (27-X-65) A las 1330 horas, regresaban desde la Base los Suboficiales MORENO y PÉREZ en el vehículo Quilmes con los repuestos necesarios, y a las 1400

horas se inicia la marcha. A las 1500 horas el vehículo Córdoba rompe el terminal de la barra de dirección. Solucionado el problema se reinicia la marcha.

A las 1800 horas entramos en la Zona de la Gran Grieta. Comienza a soplar ventisca baja que pronto cobra intensidad anulando la visibilidad y que nos obliga a encordar los vehículos y marchar muy lentamente en previsión de caídas en grietas.

Siendo las 2330 horas divisamos las carpas y luego el resto del campamento de la Patrulla 82, que obligados por la ventisca, hicieron vivac en plena Gran Grieta. Se resuelve dar por terminada la jornada en este lugar (78°26'8" de latitud S. y 36°50'5" de longitud W.) a 97 Km de Base Belgrano, luego de 10 horas de marcha.

D.7. (28-X-65) El viento del Sur, que alcanza hasta 20 nudos de velocidad, sigue arrastrando nieve con fuerza. Muy mala visibilidad.

La Patrulla 82 con sus perros no nos podría seguir en nuestra marcha.

Faltan todavía 20 Km para salir de la Gran Grieta, siendo estos últimos los más peligrosos para marchar sin visibilidad. Se resuelve en razón de todo lo expuesto no levantar campamento, en espera de mejores condiciones de tiempo.

Siendo aproximadamente las 1230 horas nos sobrevuela el TA-05, seguramente no pudo localizarnos por la ventisca baja que en ese momento nos castigaba. Tampoco pudimos establecer enlace radioeléctrico.

A las 1800 horas tratamos de establecer comunicación con la Base, sin conseguirlo. El viento provoca estáticos e interferencias que impiden el contacto radial.

Resolvimos relevar a la Patrulla 82 —en razón del retraso sufrido por el mal tiempo en su marcha hacia el Cessna AE-205 accidentado— en su tarea de rescate de la radiomochila depositada en el citado avión.

Debe continuar la marcha con la Expedición para el cumplimiento de la misión impuesta.

D.8. (29-X-65) A media mañana amainó el temporal, y a las 1200 ya estábamos en marcha con los vehículos encordados.

Salvo algunos "puentes de nieve" que aflojaron, se libran los últimos tramos de la Gran Grieta sin novedad y entramos a marchar en la llamada Pampa de Filch-

ner. A las 2400 horas y ante el evidente cansancio de la jauría de la Patrulla 82, se da por finalizada la jornada luego de 12 horas de marcha y a 147 Km de la Base.

D.9. (30-X-65) Esta madrugada el termómetro llegó hasta casi los -30°C y cuando al mediodía se reinicia la marcha por esta interminable llanura con pocas grietas y ninguna tomada ni punto de referencia, una espesa niebla nos rodea, un viento parejo del E. de 15 Km por hora nos hace sentir los -24°C que acusan nuestros instrumentos.

El sol perdido en esta niebla apenas se vislumbra por momentos, es fantasmal. Cuesta llevar el rumbo, produciendo mareos la blancura que nos envuelve.

De nuevo por los perros vamos demorados.

A las 1300 horas comunicamos con Base Belgrano nos informan que aterrizaron en la Base los dos monomotores Beaver de Base Matienzo. Con ellos queda completada la II Escuadrilla de la F.A.T.A.

Hacemos alto a las 1800 horas, luego de un recorrido parcial de 42 Km.

D.10. (31-X-65) A las 1000 horas reiniciamos la marcha aun cuando continúa la niebla y el blanqueo. Viento calmo, y -22°C.

Un accidente demoró la partida; al Suboficial BULACIO —en tareas de calentamiento y puesta en marcha del vehículo Saita— la polea de la dinamo le prendió la mano izquierda. Como consecuencia: herida de cierta consideración en los dedos meñique, anular y mayor. Apelamos a nuestro reforzado botiquín, una buena curación, vendaje y mitones superpuestos para evitar congelamientos.

A las 1800 horas y nuevamente por cansancio de la jauría, damos por terminada la jornada, difícil solamente por los problemas que crea el permanente blanqueo.

Resolvemos con el Capitán GIRO, en razón que el tiempo tiende a mejorar, se adelante con los vehículos Córdoba y Chaco hasta el Refugio Santa Bárbara.

Misión: 1) aprovechando la buena visibilidad avanzar rápido bien orientado por los jalones, de esa manera marcará huellas que nos servirán por las dudas a la jornada que mañana tengamos que efectuar —como en el día de hoy— con niebla y blanqueo que vuelve muy difícil la observación de jalones y la orientación. 2) Al llegar al Refugio Santa Bárbara dejar en depósito los 10

tambores de aeronauta que debe haber transportado la Patrulla 82 que —por encontrarse retrasada en el cumplimiento de sus tareas— marcha con la columna principal. 3) Los 10 tambores dejarán liberados trineos de arrastre, los cuales deberán ser preparados mediante un simple trabajo de carpintería para el transporte de la jauría de la citada Patrulla 82, y de esa manera agilizar en marcha de la Expedición.



Banderín de la Operación 90

D.11. (01-XI-65) Nuevamente esta madrugada el frío se hizo sentir con -34°C , sin viento. Siendo las 1000 horas reiniciamos la marcha desde los $79^{\circ}34'$ en Km 232. Nos desplazamos con fácil orientación por las huellas dejadas por los vehículos adelantados. A las 1600 horas rápidamente y sin mayores novedades, llegamos al Refugio Santa Bárbara en donde alcanzamos al Capitán GIRO con sus hombres. Desatolajamos la jauría de la Patrulla 82, cargamos los perros en los trineos vacíos y ya a las 1900 horas estamos de nuevo en camino.

D.12. (02-XI-65) Marchamos toda la noche y a las 0600 horas se llega a Depósito A (latitud $80^{\circ}32'S$, y longitud $39^{\circ}10'W$).

A efectos de aprovechar la buena visibilidad resolvemos continuar la marcha y salvar el serio inconveniente que significa el Paso Saravia. Es este un difícil desplazamiento de la barrera de hielo de Filchner de aproximadamente 10 Km de extensión con anchas, profundas y peligrosas grietas.

El personal —a pesar de las 18 horas de marcha continuada— se encuentra fresco y animoso. Encordados se adelantan en reconocimiento el suscrito, el Capitán GIRO, y los Suboficiales MORENO y VILLAR. Se acopla y reconoce la parte más peligrosa: unos 6 Km aproximadamente, y regresamos a la columna —que quedó detenida— a las 1030 horas. Siendo las 1100 horas nos ponemos en marcha. Faltaba saber si los puentes de nieve podrán resistir el peso de los vehículos (3 ton.) y de los trineos de arrastre cargados al máximo (2,5 ton.). Sin mayores inconvenientes efectuamos este recorrido de la primera mitad del Paso Saravia y nuevamente hacemos un alto. El Suboficial CEPPI, que cerraba la marcha, me informa que solamente se abrieron dos grietas de no más de 1 m de ancho.

En este descanso, y mientras se prepara el personal para el próximo reconocimiento, el Suboficial CARRION efectúa una muy interesante medición de gravimetría. Se adelantan encordados el Tte. GOETZ y los Suboficiales GUZMAN, ALFONZO y ALVAREZ. Los sigue la columna a corto trecho y de esa manera sin novedad se salvan los restantes 4 Km; a las 1600 horas llegamos a Depósito B (latitud $80^{\circ}33'S$, y longitud $39^{\circ}48'W$).

Luego de 30 horas continuadas de marcha, y pasada la tensión anímica que significa el tener que salvar la peligrosa zona de Paso Saravia, todo el personal está muy agotado, con hambre y sueño. Se ordena hacer vivac bajo un cielo despejado, sin viento, -30°C .

A las 1800 horas en comunicación con Base Belgrano, me informan que el Comandante OLEZZA determinó adelantar el vuelo de la II Escuadrilla de la F.A.T.A. al Polo. Resulta extraña esta resolución que no concuerda con lo oportunamente planeado, pero aprecio que debe haber tenido poderosas razones para tomar esa determinación.

D.13. (03-XI-65) Esta madrugada, a las 0400 horas aproximadamente, nos sobrevoló la II Escuadrilla de la F.A.T.A. rumbo al Polo.

La agotadora jornada de ayer sumió a los hombres de la

Expedición en pesado sueño y muy pocos escucharon a los tres aviones en vuelo.

Me informa el Capitán GIRO que esta madrugada los termómetros acusaron -41°C . Y debe ser así porque a pesar del cansancio, desperté en más de una oportunidad con la molesta sensación de sentir particularmente fría y a veces casi congelada la nariz, lo único que queda libre del triple abrigo que significa la bolsa-cama.

A poco de partir —y por dos veces consecutivas— el Córdoba rompió los terminales de barra de dirección. Se resuelve cambiarlos, y apreciando que el oscilador de dirección es el responsable de estas averías se procede a su reemplazo.

D.14. (04-XI-65) A medianoche se llega a Base Sobral. Una ventisca baja arrastrada por viento con ráfagas de hasta 25 km del Oeste con -33°C y el Sol directamente hacia el Sur levantado sobre el horizonte, nos permitió divisar desde lejos los puntos negros que señalaban, muy débilmente al principio, el lugar en donde airosoamente se levanta semienterrada en el hielo —y no es una figura retórica— la más austral de las instalaciones argentinas. Allí nos esperaban con la satisfacción que es de imaginar los tres hombres que componían, accidentalmente, la dotación. Especialmente era emocionada la recepción del Suboficial ORTIZ, el único que quedaba todavía de la dotación que invernara en Base Sobral durante todo el año 1965.

Nos aguardan con una cena compuesta de carne, verdura y pan en abundancia, la que resultó especialmente apetitosa luego de una semana de comer nuestro obligado charquicán. Recibiendo novedades y recorriendo las instalaciones precarias —pero suficientes— de esta verdadera Base Polar, se hicieron las 0400 horas, en que recién pudimos pasar al descanso, descanso que se prolongó hasta las 1200 horas por cuanto la diana para el personal de la Expedición se confundió con la hora del almuerzo.

D.15. Necesitábamos información sobre las actividades cumplidas por la II Escuadrilla de la F.A.T.A, especialmente en el referido a la instalación del Depósito en los $84/85^{\circ}\text{S}$, y la consecuente observación —desde el aire— de la zona al Sur de los 83° . Esta información nos fue proporcionada por el Suboficial ZACARÍAS, a quien el Comandante OLEZZA tuvo la precaución de levantar en Base Sobral durante el vuelo que realizó desde Base Belgrano con el objeto de complimentar —dentro de

sus posibilidades— los acuerdos de colaboración, ante la modificación que sufrirían sus planes por tener que adelantar el vuelo hasta el Polo.

Ahora sabemos: a) que el Depósito fue instalado el día 31 de octubre, en horas de la noche, mediante el vuelo de la II Escuadrilla de la F.A.T.A (TA-05 y los dos Beaver); b) que está ubicado en los $84^{\circ}19'$ de latitud S. y $39^{\circ}20'$ de longitud W.; c) que está formado por 6 tambores con 1.200 litros de aeronafte, señalado con cañas y banderolas; y d) que el Suboficial ZACARÍAS pudo observar, casi sobre los 84° de latitud, una gran cadena montañosa que corre de W. a E, cuya altura no pudo precisar, pero si el hecho de extenderse desde la misma —hacia el N. y S.— extensas zonas de grietas. Cordillera a la cual al parecer tendremos que atravesar en nuestro camino hacia el Polo.

D.16. Se comienzan las tareas previstas para cuando arribamos a Base Sobral. El tiempo que las mismas nos demande está condicionado por la importancia de los trabajos de mantenimiento a que los vehículos nos obliguen, por las condiciones meteorológicas, y por nuestras fuerzas para efectuar el reacondicionamiento de los 20 trineos de arrastre con los cuales saldremos desde Base Sobral y en donde transportamos las casi 30 ton. que conforman nuestra carga.

D.17. (05-XI-65) El personal puede trabajar cómodo: -28°C , un débil viento del N. y cielo descubierto. Las mediciones de gravimetría son efectuadas con cierta dificultad en razón de un raro fenómeno, común sin embargo y de diaria observación en Base Sobral; fuertes ruidos, similares a potentes salvas de artillería, sacuden la superficie del hielo volviendo difícil la tarea del Suboficial CARRIÓN encargado de las mediciones gravimétricas. Se aprecia que responden a la acción de las mareas sobre la cara inferior de esta zona de la barrera de hielo de Filchner que, en este lugar, sirve de "bisagra" para su unión con la gruesa capa de hielo del continente ya muy cercano.

D.18. (06-XI-65) Muy buen tiempo. Temperatura pareja entre -25° y 30°C a lo largo del día, con un sol esplendoroso y apenas una suave brisa. Trabajamos contentos y optimistas, especialmente los mecánicos que están controlando orugas y motores y comprueban pocas novedades de importancia en los vehículos, luego de los 415 Km recorridos desde Base Belgrano hasta Base Sobral.

Solamente nos preocupa lo lenta que avanza la cicatri-

zación de la mano herida del Suboficial BULACIO, que no podría acompañarnos considerando el estado de la misma.

D.19. (07-XI-65) Continúa el buen tiempo. A pesar de ser domingo hoy se trabajó más que nunca para dar por terminadas todas las tareas y reiniciar la marcha en el día de mañana.

También mañana —al efectuar la última curación— decidiremos sobre las posibilidades del Suboficial BULACIO de continuar en la Expedición. Felizmente los dos mecánicos que conforman la dotación de apoyo en Base Sobral son antárticos probados y están capacitados para reemplazarlo; los Suboficiales Sargento Ayudante ALFREDO FLORENCIO PÉREZ y Sargento Ayudante ORLANDO HUGO BRITOS.

Las comunicaciones con Base Belgrano pueden ser mantenidas con más normalidad desde Base Sobral y los integrantes de la Expedición aprovechan para —mediante el puente que la radioestación de Belgrano establece con Buenos Aires— comunicarse con sus familiares. No sabemos hasta cuando, durante nuestro avance hacia el Polo, podremos mantener ese precioso entace con el SIRME ("Sistema Radioaficionados Militar Ejército").

D.20. (08-XI-65) Anoche comenzó a bajar la presión que todos estos días de buen tiempo en Base Sobral se había mantenido alta, y esta mañana ya el cielo comenzó a cubrirse.

La inspección y cura de la mano herida del Suboficial BULACIO obliga a separarlo de la Expedición. Lamentablemente el proceso de cicatrización no avanzó lo suficiente como para descartar totalmente una futura complicación. No podemos correr el riesgo de una infección grave o congelamiento cuando, por estar muy al Sur, no hubiese posibilidades de evacuarlo. Es poner en peligro su vida y el éxito de la Expedición.

Le informo esta decisión con pesar, por cuanto el Suboficial BULACIO había hecho méritos suficientes para integrar el Grupo de Asalto al Polo Sur.

Hubiese preferido que sea el Suboficial BRITOS quien lo reemplace, pero advierto en otros miembros integrantes de la Expedición, y especialmente en el 2° Jefe, Capitán GIRO, opinión en contrario, por lo que resuelvo —considerando que nuestra empresa es un trabajo fundamentalmente de equipo— someter a votación quién

debía incorporarse al Grupo. Resulta ganador el Suboficial PÉREZ; éste se apresura a ocupar el puesto vacante con la satisfacción que es de imaginar.

A las 1200 horas la columna inicia la marcha, previa la medición de arranque de gravimetría.

La observación meteorológica de las 1500 horas señala alteraciones que indicaban un empeoramiento del tiempo, y el temporal no tardó en presentarse.

Un viento arrachado del E con golpes de hasta 30 Km/h, hace que pronto la visibilidad sea casi nula por las partículas de nieve que levantaba la ventisca. Se resuelve a las 1900 horas dar por terminada la jornada no obstante haber recorrido solamente 26 Km desde Base Sobral.

Entre ráfagas del temporal armamos nuestras carpas, encoguidos por la nieve y el viento que pronto alcanzaría más violencia. La presión barométrica seguía bajando y la temperatura singularmente alta, -14°C, conformaban el *blizzard*. El Suboficial CARRION luchó durante más de tres horas con las oscilaciones del gravímetro, hasta que consigue efectuar la medición.

D.21. (09-XI-65) A las 1200 horas al amainar el temporal, pudimos continuar la marcha. Lomadas y camellones fuertes indican el continente bajo nuestros pies, sastrugis orientados de E. a W. y de hasta 40 cm de alto comienzan a dificultar la marcha, considerando que nuestros trineos van cargados al máximo y que cada vehículo arrastra entre 3 y 4 trineos.

Las mediciones de gravimetría y magnetismo se ven entorpecidas por el viento que sopla permanentemente del E. La temperatura sigue muy alta (-9°C a las 1500 horas) y la presión que sigue bajando no promete nada bueno.

A las 2400 horas entramos en campos de grietas que obligan a adelantar hombres encordados, con un suelo de nieve dura acartonada y sastrugis que pronto alcanzan inconveniente altura (hasta 60 cm) orientados en general en dirección E. - W. por lo que debemos —desgraciadamente— montarlos de frente. El vehículo Chaco pilotado por el Suboficial RODRÍGUEZ al pasar por una grieta rompe el puente de nieve, cayendo en la misma sus dos pontones traseros. Empleando la técnica de siempre (calzar los pontones caídos con fuertes tablones, cavar rampa en el borde la grieta y remolcar el vehículo accidentado con otro tractor) fue posible su

recuperación sin que sufra roturas ni averías.

Es necesario extremar el reconocimiento adelantado del terreno, y las cordadas se suceden relevando personal cansado por más de 12 horas de marcha continuada por un terreno peligroso, pesado y en pendiente (estamos por sobre los 500 metros de altitud).

Otra vez, a las 0200 horas del día 10-XI-65, el Chaco al pasar sobre una grieta vuelve a romper el puente de nieve.

El vehículo acelerado a tiempo traspone el accidente, pero sus trineos sufren fuertes sacudones al salvar el vacío entre los bordes de la grieta que mide unos 3 metros de ancho. Se pierde un precioso tiempo escolpiando y buscando un paso seguro para los restantes vehículos.

A las 0400 horas y considerando que el terreno no mejoraba presentando grietas en todas direcciones, se resuelve dar por finalizada la jornada luego de 16 horas de marcha y 50 Km de recorrido.

Estamos sobre las primeras estribaciones del continente y éste no nos recibe con buen tiempo.

D.22. (10-XI-65) A las 1500 horas diana, pero no salimos de nuestras carpas. Es imposible continuar la marcha. Está nevando y un viento de 15 nudos arremolina la ventisca cerrando toda visibilidad. Presión baja que se mantiene desde medianoche en 681 mm y alta temperatura (-14°C) señalan que nuevamente se nos viene encima el blizzard.

Este alto forzoso nos da tiempo para buscar, con más medios y posibilidades, enlace radioeléctrico con Buenos Aires —vía Base Belgrano— por cuanto nos permite utilizar nuestra antena de campaña. Como demostración de lo cerrado del temporal, es interesante ver al Suboficial ZACARÍAS —encargado de nuestras comunicaciones— cuando se aleja para plantar la lanza de caballería que, previa adaptación nos sirve de mástil, como pronto se va perdiendo envuelto en la violencia de la tormenta y cuando a los 20 metros de distancia asegura con cables nuestro simple pero fuerte e improvisado mástil, su silueta sólo es una desdibujada sombra que lucha encorvada de espaldas al viento.

D.23. (11-XI-65) Exactamente que el día de ayer es hoy.



Autor: Basurto

No se puede marchar con esta falta absoluta de visibilidad y continuamos por lo tanto bajo carpa, en tediosa inmovilidad. Cuando es necesario salir al exterior y afrontar el blizzard, botas y vestimentas se llenan de nieve que por efectos de la alta temperatura (-14°C) es húmeda, pegajosa y que luego al licuarse moja el interior de nuestras más abrigadas carpas, cuando de nuevo entramos en ellas.

Alguien se acerca y con fuertes voces para hacerse oír por sobre el viento, nos invita a su carpa para una partida de truco. Aceptamos complacidos. Es una forma de dejar pasar las horas y desconectar el pensamiento de la torturante idea que nos preocupa: "estamos detenidos perdiendo precioso tiempo, consumiendo y comburiendo que tenemos tan medidos".

Me permito con toda intención dejar constancia de estos aspectos no muy militares de la Expedición, por cuanto apreció que sirven para dar una semblanza o bosquejo aproximado de la situación y del estado anímico del personal. Demuestra a su vez la influencia que aquí —como en ningún otro lugar del mundo y en todos los órdenes tanto materiales como espirituales— tiene el clima duro, hostil y exagerado de estas latitudes, y especialmente señalan su incidencia como factor determinante e incontrolable para el éxito o fracaso de toda misión.

D.24. (12-XI-65) Sigue nuestra intolerable inmovilidad. Fuerte ventisca. La presión que esta madrugada insinuaba elevarse, esta noche volvió a bajar con marcas que, sumadas a las altas temperaturas, nos indican que no mejorará el tiempo.

Nada bueno se puede esperar en estas latitudes de 670 mm de presión, -10°C de temperatura y el viento arrastrando nieve con 35 nudos de velocidad.

Además todo ello conforma grietas muy peligrosas con sus puentes de nieve debilitados por las altas temperaturas.

Al humano deseo de continuar la marcha de cualquier manera, una elemental cordura nos indica que es preferible perder ahora días que se ganarán cuando las condiciones climáticas nos permitan avanzar con mayor seguridad.

D.25. (13-XI-65) Hoy a las 1700 horas se resolvió continuar la marcha ante lo que parece un mejoramiento del tiempo. A las 2015 nos ponemos en camino. Adelantamos dos hombres encordados (Suboficiales MORENO Y ALFONZO) que deben escoplar cuidadosamente, por cuanto comprobamos que seguimos en zona de grietas que corren con dirección general E. - W., con ramificaciones SE. - N., en anchos que varían desde 0,50 hasta 3 metros y con rajaduras en todas direcciones. Sigue el viento del E. pero ahora sin levantar nieve y ello nos permite avanzar con buena visibilidad.

D.26. (14-XI-65) Caminamos toda la noche y a las 0900 horas llegamos sin mayores novedades al Depósito 82.

Nos apresuramos a cargar combustible, actualizamos el depósito con víveres y elementos que necesitará la Patrulla 82 del Tte. GOETZ para su trabajo en la cadena de nunataks que conforman las estribaciones del pico Santa Fe, y volvemos a reiniciar la marcha, ahora por terreno totalmente desconocido. A partir de este momento se comienza a desarrollar la navegación astronómica. Aprecio necesario expresar muy sintéticamente —por cuanto en el informe de topografía está detalladamente señalado todo el proceso con información de los métodos utilizados, el instrumental empleado y los registros efectuados—, qué se debe entender por “navegación astronómica”. Es la clásica de todo buque en alta mar y consiste en que cada seis horas se efectuaba una observación de recta de Sol. Ellas correspondían: a) por latitud, a las de culminación del

Sol (1120 y 2320 horas) en sus 360° y 180° , respectivamente, y b) por longitud, a los momentos de mayor elongación del astro (0520 y 1720 horas) en sus 90° y 270° , respectivamente.

Esas observaciones nos darán con seguridad hasta aproximadamente al paralelo 88, la posición geográfica alcanzada. A partir de entonces y hasta el Polo, utilizaremos el método de Equidistancia Azimutal, el único práctico para esas latitudes.

Queda solamente por aclarar que en las oportunidades y días en que Sol estuvo oculto por cerrazón, nieblas, blanqueo o ventisca, apelamos a la navegación por estima, valiéndonos de la brújula taquimétrica y el instrumental de nuestros vehículos (compases magnéticos y cuentakilómetros). Por supuesto que este método —de relativa seguridad— sólo era empleado en tramos cortos y siempre se controlaba y corregía en base a posteriores observaciones astronómicas.

Nuestros altimetros nos señalan 900 metros sobre el nivel del mar. Podemos observar el pico Santa Fe inmediatamente a nuestra derecha y lo que parece ser su continuación en forma de elevaciones con grandes reventones de grietas en dirección general NNW - SSE.

A las 1130 horas el viento comienza a levantar nieve rastrera y rápidamente las nubes bajas van envolviéndonos con un “blanqueo” tan cerrado que pronto nos inmoviliza.

Solo hemos avanzado 48 Km y debemos hacer campamento de nuevo.

D.27. (15-XI-65) Promediando la tarde recién pudimos reiniciar la marcha. Hasta mediodía el tiempo —que ayer nos paró en este lugar— no había mejorado. Fuerte viento con rachas de hasta 30 nudos y una ventisca que cerraba toda visibilidad nos frenaba, luego el viento amainó de golpe, cambió también de dirección con igual prontitud y dejó de arrastrar nieve. Ello nos abrió un horizonte ancho y amplio con un cielo que también quiere despejarse completamente.

Nos preocupa la dirección más conveniente a seguir. Si continuamos directamente al Sur vamos a enfrentarnos con las elevaciones reventadas en grietas que ayer observábamos y que se desprendían desde el pico Santa Fe en dirección SSE.; si torcemos nuestro rumbo tratando de acercarnos al citado pico por el Sur

tendremos que caer a un amplio valle, observado de lejos por el Capitán GIRÓ en un vuelo realizado durante las tareas encaminadas a instalar Base Sobral en el mes de marzo de este año, valle registrado como muy agrietado —pero sin mayores datos por la altura de vuelo desde la que fue observado— por el Capitán de Navío HERMES QUIJADA en su histórico vuelo al Polo Sur en el año 1962. Optamos —por presentimiento y para no perder la altura sobre el nivel del mar (900 metros) ya alcanzada— y luego de unos iniciales 15 Km en dirección 205°, por pasar entre dos grandes reventones de grietas, altos y siniestros, para lo cual y con rumbo 150° iniciamos una larga trepada que nos lleva toda la noche. Se sucedieron ininterrumpidamente los hombres encordados delante de la columna. A media mañana hacemos alto y armamos vivac en los 82°30'S. y 39°42'W., estamos cansados, hambrientos y con sueño.

D.28. (16-XI-65) A este día lo pasamos prácticamente en blanco, es decir, descansando hasta las 2100 horas. Considero necesario dejar constancia de una situación especial que tuvimos que resolver, ayer y hoy, para poder efectuar las mediciones de gravimetría que se suceden cada 20 Km de nuestro recorrido. En razón del fuerte viento que sopló constantemente sacudiendo al Venado Tuerto —vehículo en donde está instalado el gravímetro Frost— y siendo éste muy sensible y particularmente afectado por la menor vibración, le resultaba extremadamente difícil al Suboficial CARRIÓN efectuar las mediciones. La solución fue hacer un cerrado círculo con los restantes vehículos al Venado Tuerto, tan cerca como fuera posible, y servirle de esa manera de paraviento. Ello significaba desprender de cada tractor su tren de trineos, es decir, desorganizar la columna, y reconocer el rodeo que cada vehículo debía hacer para acercarse al portagravímetro, atendiendo al peligro que significa toda grieta oculta y que obliga a desconfiar de aquel recorrido que no haya sido previamente reconocido.

D.29. (17-XI-65) A las 0130 horas los ponemos camino nuevamente. Un radiante sol de medianoche nos acompaña, bien levantado sobre un horizonte de cielo despejado, -24°C y un viento del E. que hace sentir la temperatura. Nos desplazamos en terreno de fuerte pendiente sobre los 1.200 metros de altitud, por entre lomadas con grandes reventones de grietas de hielo duro con manchones de nieve helada y sastrugis de 0,40 a 0,50 metros de altura dispuestos en general en dirección SE. - NW., ello nos obliga a marchar muy des-

pacio, pero igualmente se resienten nuestros trineos por los fuertes sacudones.

El nunatak Santa Fe quedó atrás y ya no lo vemos, inclinándonos siempre hacia el SE. marchamos toda la mañana tratando de sortear los citados reventones de grietas.

A mediodía creemos avistar hacia el S. un pico montañoso con una característica forma piramidal. Pensamos que podría ser el bautizado como "Buenos Aires" por el General PUJATO en sus arriesgados vuelos de reconocimiento en el año 1956.

A las 2200 horas alcanzamos los 83° de latitud Sur cuando nuestros altímetros marcan prácticamente 1.500 metros de altura sobre el nivel del mar.

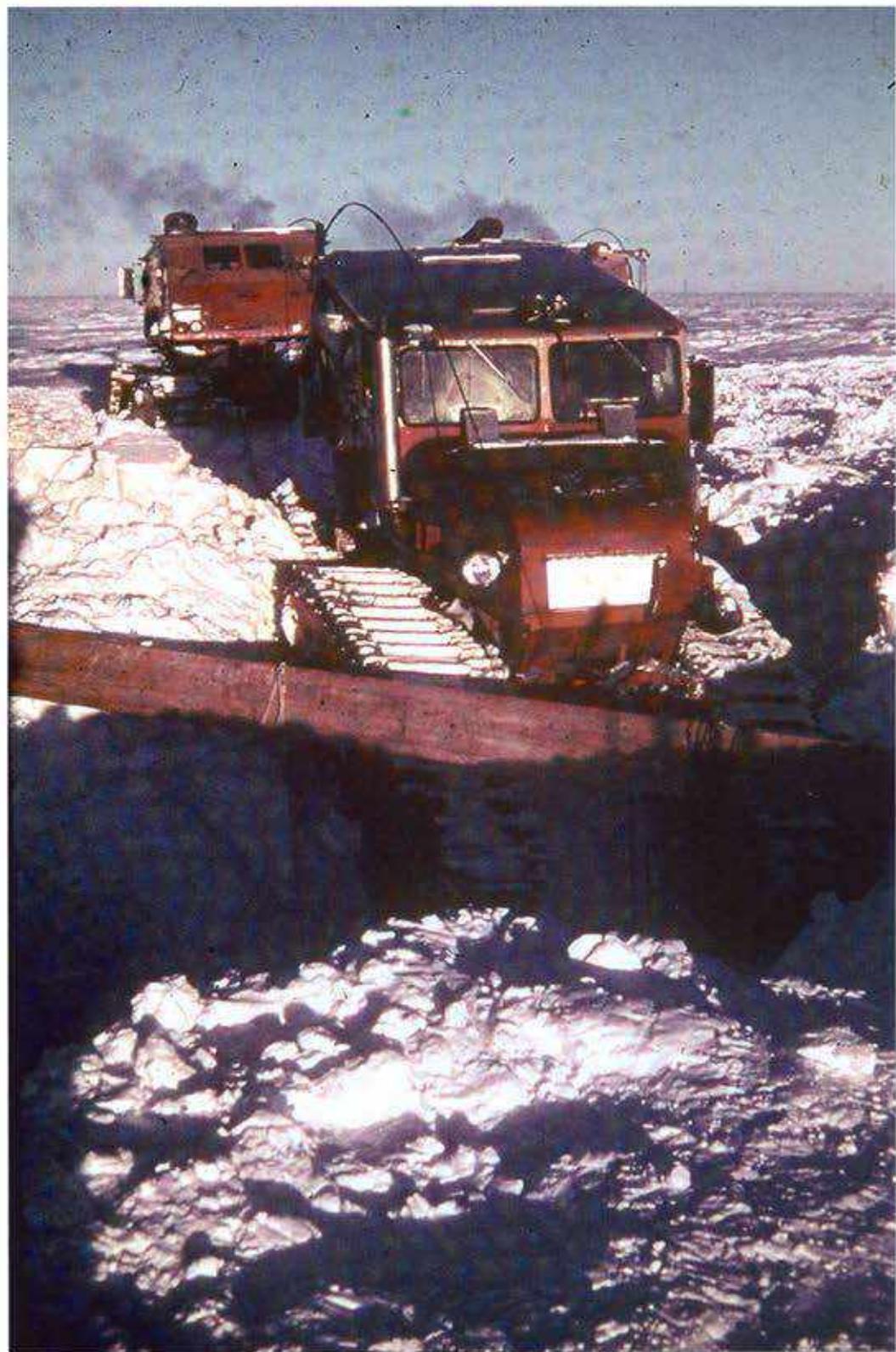
Y a esa hora también ya no nos quedan dudas sobre la identidad del cerro que ahora se destaca nitidamente a unos 15/20 Km al SSO.

D.30. (18-XI-65) Hoy tuvimos que resolver el regreso de la Patrulla 82 (Tte. GOETZ, Sarg. 1ro. VILLAR, Cabo 1ro. GUZMÁN y Cabo 1ro. ALVAREZ) en cumplimiento de la misión asignada.

La altura hasta ahora alcanzada de 1.500 metros sobre el nivel del mar, la solitaria presencia del pico Buenos Aires —sin cordones ni estribaciones montañosas que de él se deriven cerrándonos el paso— y un horizonte de solamente grandes lomadas escalonadas en desnivel ascendente, nos dan ánimos y envalentonan en el sentido de creernos facultados a prescindir de los servicios de la Patrulla 82 en su prevista tarea de punta de lanza ante obstáculos de riesgo para los vehículos de la Expedición.

Asimismo, mantenerla con nosotros por más tiempo y espacio significaría alejarla demasiado de los lugares en donde debe desarrollar su misión. Además —y esto es determinante— la comida (pemmican) prevista para la jauría no nos permite llevar a la Patrulla 82 con nosotros hasta más al Sur. No sabemos cuánto tiempo le insumirá el accionar en cumplimiento de sus actividades topográficas y geológicas, y sería peligroso dejarla disminuida en ese aspecto tan importante como es la alimentación de los perros.

Es por todas estas razones que le ordenaron a los excelentes compañeros, que en este punto debemos separarnos. Cuesta despedirnos, y es justicia rendir homenaje de reconocimiento a los cuatro hombres de la Patrulla 82 que se sacrificaron hasta estas latitudes



Operación 90

para acompañarnos y solucionar problemas en aras del cumplimiento de nuestra misión. Les corresponde este orgulloso sentimiento y el honor de ser los primeros hombres que se adentraron en esta zona del continente hasta los 83°02' con trineos de perros.

Quedan en las manos de Dios para cumplir con las tareas impuestas. Nadie podría ayudarles si les sucediera algún grave percance y nosotros no estuviésemos de regreso —de vuelta del Polo— en tiempo y oportunidad para socorrerlos.

Todo esto lo hago notar, en pocas pero sentidas palabras, al despedirnos y no quiero ocultar la emoción que se manifestó en todos, cuando nos estrechamos en fuertes abrazos de despedida.

A las 1620 horas nos ponemos en marcha con rumbo 135° y viento del E. de 6 nudos, -25°C y un sol esplendoroso levantado sobre el W.; el Grupo de Asalto hacia el Sur y la Patrulla 82 aprestándose a desandar caminos para internarse posteriormente en las estribaciones del nunatak Santa Fe.

A poco andar nos sorprende la rotura de uno de los trineos del vehículo Córdoba. Prácticamente destrozado, sólo nos cuadra trasladar y distribuir su carga entre los demás trineos y dejar sus restos como jalón.

D.31. (19-XI-65) Esta tarea nos lleva bastante tiempo y reiniciada la marcha, un segundo trineo que se nos rompe al filo de la medianoche del 18/19-XI sirve para alertarnos de una situación a la que posiblemente no le hablamos prestado debida y cuidadosa atención: la tremenda incidencia del difícil y accidentado hielo sobre nuestros cargados trineos. Ya acusaban el excesivo esfuerzo a que eran sometidos por un "terreno" despiadadamente malo y venían aflojándose cuerdas y trizándose largueros.

Obligados a una nueva distribución de la carga del segundo trineo definitivamente fuera de servicio, efectuamos con el Capitán GIRÓ una rápida apreciación de situación y resolvemos dejar en este punto (83°21') al primer vehículo (Entre Ríos) con su carga de combustible como depósito para el regreso.

A la madrugada reiniciamos la marcha de esta accidentada jornada y a mediodía, cuando el sol apenas se distingue entre borrosas y altas nubes, un tercer trineo rompe sus patines y nos demuestra que así no podre-

mos continuar la marcha.

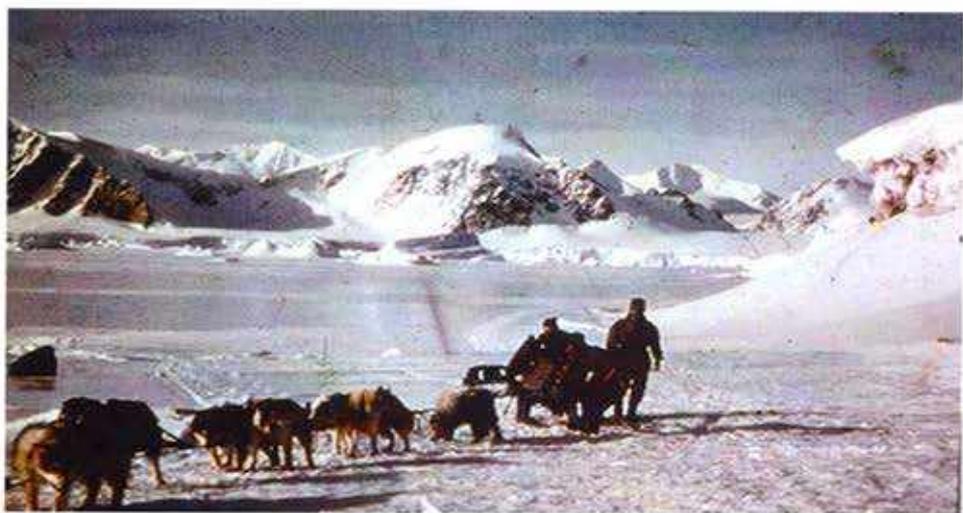
Se impone una concienzuda revisión de nuestros trineos. Pero eso lo haremos en el día de mañana porque ya van más de 24 horas de marcha continuada. Arma- mos vivac y nos resolvemos a pasar al descanso en los 83°25' luego de un recorrido de no más de 50 Km.

Lamentablemente se suma a los conocidos otro problema: el Suboficial mecánico RODRÍGUEZ acusa desde ayer trastornos gástricos que lo tienen muy disminuido. Pero el elevado espíritu que lo caracteriza hizo que recién supiéramos de su mal cuando le resultó imposible ayudarnos a cargar combustible en una de las paradas del día de hoy. Gotas de belladona y estricto régimen de leche —todo ello a cargo de su compañero de carpa, el Suboficial MORENO— confiamos en que solucionen el problema.

D.32. (20-XI-65) Desde las 0400 horas hasta mediodía empleamos en inspeccionar nuestros trineos y en redistribuir la carga de acuerdo al estado de cada uno de ellos, por cuanto el control de los mismos nos demuestra que casi todos están resentidos. Resolvemos además aligerar nuestro tonelaje de transporte, dejando un pequeño depósito en este punto. Si todo esto no da resultados positivos, tendremos que hacer una apreciación total de situación, tomar una resolución y obrar en consecuencia. A las 1500 rompemos la marcha, muy lenta por dos razones: a) porque esa es de las medidas adoptadas para preservar nuestros maltrechos trineos, y b) porque un viento del E. arrastra nieve a baja altura que hace difícil la visibilidad, situación que a medianoche empeora por un "blanqueo", que nos va envolviendo poco a poco.

Sin embargo, no queremos hacer alto y continuamos marchando hasta las 0600 horas del día 21-XI-65, en que una inspección ocular de los trineos nos muestra novedades alarmantes, indicadoras que las medidas adoptadas no son suficientes... y sin trineos para acarrear las cargas no se puede pretender llegar al Polo ni a parte alguna, imposibilitando hasta el repliegue a Base Belgrano si alguien pensó en ello.

D.33. (21-XI-65) Con ventisca y fuertes ráfagas de helado viento del ENE (-26°C) iniciamos una detenida revisión y control de los trineos. Hemos echado abajo toda la carga, parte de ella está constituida por más de 80 tambores de combustible que aquí en estas latitudes —casi los 84° Sur y a más de 1.500 metros sobre el nivel del mar— se nos ocurre, ante nuestra ya un tanto



Operación 90

debilitadas fuerzas, que pesan mucho más de 200 kilos. Conversamos detenidamente con el Capitán GIRO sobre la situación.

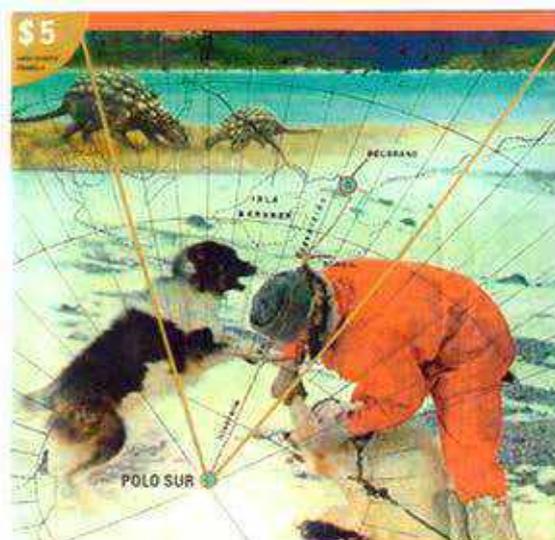
Es realmente lamentable tener que considerar la posibilidad de un fracaso por algo que jamás nuestra experiencia de trabajar en la Antártida nos había señalado como un problema, y doblemente deplorable que sea un detalle el que pueda hacer peligrar el éxito de una Expedición que —en todo lo demás— marcha extraordinariamente bien.

Tal vez, y como forma de asegurar el arribo al Polo, podría convenir continuar transportando nada más que el combustible necesario para trayecto de ida, dejando aquí en depósito todo el previsto para el regreso, con la intención de conseguir el faltante en la Base Norteamericana Amundsen-Scott instalada en cercanías del Polo Sur Geográfico. Pero acepto el punto de vista del 2º Jefe de la Expedición en el sentido de que una solicitud de ayuda extranjera desvirtuaría un tanto el significado totalmente argentino que hemos tratado siempre de imprimir a nuestra "Operación 90".

En síntesis resolvemos: 1) dejar un segundo vehículo aquí (Santiago Estero) con sus trineos cargados de combustible para la marcha de vuelta; 2) continuar con cuatro sno-cats a cuatro trineos cada uno hasta 150 o 200 Km, en donde quedaría el tercer vehículo también con su carga de combustible, y continuar con tres —y con la ayuda de Dios que de hoy en adelante necesitaremos más que nunca— hasta el Polo; 3) cada 20 Km del recorrido y coincidiendo con el alto para mediciones de navegación y gravimetría, cargar a lleno los tanques de los vehículos, lo que significará aligerar los trineos en más de 200 kilos por parada de acuerdo a los consumos verificados; 4) proceder, en este lugar, a fortalecer mediante soldadura autógena (transportamos con nosotros un tubo de oxígeno y otro de acetileno) el fleje metálico que refuerza la parte acerada de los patines de trineo, esperando lograr de esta manera que soporten mejor las inclemencias del terreno en ascenso, cuarteado de grietas y sastrugis.

D.34. (22-X1-65) Armamos nuestra carpa-taller y comienza la minuciosa y sacrificada tarea de soldar flejes y patines.

Este trabajo en el cual intervenimos todos —por cuanto hay que trasladar empujando los pesados trineos, uno a uno, a través de una nevisca rastrera que sopló todo el día y que va acolchando nieve sobre el terreno



ARGENTINA en ANTÁRTIDA

- 50º ANIVERSARIO DE LA OPERACIÓN 90
- DIENTRICOS ARGENTINOS. PRIMEROS DESCUBRIDORES DE DINOSAURIOS EN LA ANTÁRTIDA



Estampilla Correo Argentino - 50º Aniversario

y amontonándola sobre toda la carga depositada en el hielo— es particularmente ingrato para los mecánicos que sufren los efectos de los gases en un ambiente reducido, y sin mayor ventilación para asegurar una temperatura aceptable dentro de la pequeña e incómoda carpa-taller.

Pretendemos reparar la mayor cantidad posible de trineos, pero a esa aspiración se opone nuestra reducida disponibilidad de oxígeno y acetileno. Cada punto de soldadura es motivo de preocupado estudio, de manera de aplicarlo en el lugar que creemos preciso y en la medida estrictamente indispensable por cuanto no podemos olvidar la preciosa reserva de acetileno y oxígeno que debemos guardar, para hacer frente a los imponderables del largo trayecto que nos falta cumplir todavía.

Los ojos inflamados de los cuatro mecánicos y las fuerzas que empiezan a flaquear en los seis hombres restantes empeñados —durante más de doce horas— en la agotadora tarea de empujar pesados trineos que se entierran abriendo profundo surco en la nieve, señalan

que ha llegado el momento de dejar para el día siguiente la prosecución de este trabajo que se nos ocurre de fundamental importancia para solucionar el problema que nos aflige.

Para complicar aún más la situación, como consecuencia que el viento arreció a partir del mediodía con rachas de casi 40 Km/h, al Suboficial CARRION le llevó más de tres horas efectuar la medición de gravimetría, pero finalmente pudo realizarla.

D.35. (23-XI-65) Hoy continuamos con la pesada tarea. Nuestro campamento —lugar que hemos decidido bautizar "Desolación"— es un concierto confuso de bultos y cosas semienterrados por la nieve, que un viento inclemente ha ido acumulando sobre todo aquello que fue descargado de los trineos. No obstante nuestra precaución por señalar cuidadosamente mediante cañas coligüe los sitios en donde —con el mayor orden posible— hemos aparcado los elementos constitutivos de la carga de cada trineo, nos preocupa que algún objeto no muy voluminoso pueda quedar tapado por la nieve y, así cubierto, perderlo para siempre.

Promediando el día conseguimos establecer ligazón con Base Belgrano y mediante el SIRME comunicarnos con Buenos Aires. Mantuve una emotiva e interesante radio-conversación con el Jefe III - Operaciones del Estado Mayor General del Ejército, General D. ALEJANDRO LANUSSE, de quien dependemos directamente. Le hice conocer nuestra situación y con toda franqueza le manifesté que la consideraba un tanto crítica, no obstante lo cual le informé de nuestra decisión de seguir adelante de cualquier manera en busca de nuestro objetivo, y que una vez llegados era posible tuviéramos que solicitar a la Base Norteamericana Amundsen-Scott alguna clase de colaboración como forma de asegurar nuestro regreso Base Belgrano.

A media tarde los Suboficiales mecánicos dieron por terminada su tarea. Fueron dos días de un continuo soldar, economizando el uso del soplete al máximo de manera de conseguir los mayores resultados con el menor gasto. Como consecuencia solamente se pudieron reparar seis trineos. Aprecio que hubiésemos necesitado poner en condiciones un mínimo de diez, pero la imprescindible reserva que es conveniente mantener de oxígeno y acetileno, nos obliga a conformarnos con lo hecho.

El rigor del viento y ventisca baja que nos castigó sin pausa durante estos últimos tres días, se manifiesta

elocuentemente en las lomas de nieve endurecida por el frío que se acumula sobre nuestra carga, diseminada en un amplio y organizado perímetro. Pero a pesar de nuestra preocupación por el orden, "Campamento Desolación" tiene un triste, frío, blanco y desarreglado aspecto.

Tratando de ganar tiempo al tiempo, de inmediato organizamos las tareas de cargar nuestros trineos.

Ello significa, como trabajo inicial, sacar de encima de la esparcida carga los muchos metros cúbicos de endurecida nieve que la cubre. Luego ir subiendo los elementos a cada trineo y bragar a éste cuidadosamente.

Ponemos en estas tareas —además de todo el empeño y atención— el resto de nuestras fuerzas, porque realmente nos resulta agotador el trabajo de desenterrar y volver a subir las aproximadamente 20 toneladas que ahora pesa nuestro bagaje.

Esta suerte de debilitamiento físico tiene su explicación, ya que al cansancio normal por el esfuerzo realizado se suman el frío, la siempre deficiente alimentación de toda patrulla antártica, la falta de un reparador y verdadero descanso y por último los 1.500 metros sobre el nivel del mar en que estamos actuando y que empiezan a enrarecer un tanto el aire que respiramos.

D.36. (24-XI-65) Dejamos para continuar hoy el pesado trabajo iniciado ayer por la tarde.

A las 0700 horas diana y pasado el mediodía estamos listos para reiniciar la marcha suspendida en este lugar el día 21 a la madrugada. Aquí en latitud 83°47' queda el sno-cat "Santiago del Estero" y su depósito de combustible. Con la permanente ventisca baja del ENE, que fue nuestra inseparable y cruel compañera de estos tres días de "Campamento Desolación", a las 1400 horas encolumnados los vehículos nos ponemos en marcha con rumbo 205°, cielo despejado y -22°C.

El terreno comienza a presentarse sastrugis con dirección general E. - W. que pronto cobran altura, la dirección en que corren nos obliga —en contra de nuestra voluntad— a enfrentarlos rectamente con gran prevención por nuestros vehículos y trineos. Habremos recorrido no más de 20 Km y las rajaduras del hielo en todas direcciones se suman a nuestras preocupaciones.

Marchamos toda la noche entre pronunciadas ondulaciones

ciones con grandes hondonadas serpenteadas de grietas que nos obligan a un cambio de rumbo hacia el E. Efectuamos un amplio rodeo y siendo ya mediodía del día 25 y luego de más de veintidós horas de marcha continuada, resolvemos dar por terminada esta jornada en los 84°18'.

Muy cerca debe estar el Depósito establecido por el Comandante OLEZZA con la II Escuadrilla de la F.A.T.A., pero dejamos su búsqueda para el día de mañana porque la visibilidad en estos momentos no nos ayuda mucho.

Al Suboficial CEPPI los dos días de continuo soldar le produjeron una especie de envenenamiento. Sus síntomas se manifiestan en forma de fuertes dolores de cabeza, náuseas y vómitos; ponemos a prueba nuestros conocimientos de primeros auxilios y creemos solucionar el problema con dieta y abundante cantidad de leche.

D.37. (26-XI-65) A las 0700 horas ya estamos en movimiento. De acuerdo con la información que obra en nuestro poder, el Depósito de combustible establecido por el Comandante OLEZZA en los 84°19' de latitud S. y 39°20' de longitud W. no puede estar muy lejos del punto por nosotros alcanzado anoche. Era justamente nuestra preocupación que los rodeos que nos vimos obligados a dar por las zonas de grietas no nos alejaran demasiado de ese Depósito. No necesitamos ese combustible en estos momentos, pero queremos encontrarlo ahora, ubicarlo exactamente en nuestra carta y mejorar jalonomiento si fuese necesario, para no tener ningún inconveniente durante la marcha de regreso del Polo en que puede resultarnos indispensable si fallaran nuestros cálculos de consumo de aeronauta.

No resulta fácil, sin embargo, la búsqueda de un pequeño depósito en esta inmensidad blanca surcada de tomadas, hoyas y sastrugis y en donde solo contamos como dato de ubicación con... dos coordenadas geográficas. Coordenadas calculadas por el navegador del avión DC-3 en contados minutos luego del azaroso aterrizaje en lugar sin pista marcada ni seguridad o ayuda alguna —situación ésta que compromete nuestro reconocimiento una vez más con los camaradas de la Fuerza Aérea— y que por lo tanto y atentos a que los procedimientos de navegación aérea y el instrumental a bordo no obliga a mayor exactitud, bien puede padecer de un error aceptable de minutos o segundos... pero error que para nosotros y aquí en el terreno se puede materializar en kilómetros.

No pudimos dar con el Depósito y resolvemos continuar nuestra marcha en el entendimiento que, de ser necesario ese combustible en el regreso, ya nos preocupamos por rastrellarlo cuidadosamente a la vuelta.

Rectificamos nuestro rumbo hacia los obsesionantes 180° y continuamos marchando muy lentamente en ejercicio de santa paciencia, entre depresiones y elevados sastrugis que siguen sometiendo al tormento a nuestros castigados vehículos y trenes. A las 1900 horas las nubes que durante la tarde fueron cubriendo el cielo, bajan tanto que un denso "blanqueo" nos envuelve obligándonos a marchar más despacio todavía.

En nuestro deseo de ganar tiempo y terreno —y pensando que era un microfenómeno al cual venceríamos saliendo de la zona— resolvemos continuar marchando, para lo cual y ante la imposibilidad de distinguir punto de referencia alguno debimos aplicar un método de navegación "sui-generis", comprobado ya, y que consiste en encolumnar los vehículos en la dirección del rumbo a seguir, adelantarse unos 500 metros con el vehículo guía y luego —manteniendo esa distancia entre la columna y el guía— continuar la marcha sin consultar otra cosa que el cubrimiento correcto del resto de los vehículos, detalle éste que debe cumplirse exacta y permanentemente y que controlábamos mediante el espejo retrovisor.

De esta manera marchamos durante casi cuatro horas hasta que un acusado pico de la temperatura (de -21°C se fue a -24°C) y una reducción de la velocidad del viento del ENE. a 14 nudos, sumados a los 1.700 metros sobre el nivel del mar que alcanzamos a las 2.300 horas, terminaron casi bruscamente con este molesto "blanqueo".

A las 0600 horas del día 27 damos por terminada la jornada en los 84°53'. Fueron veintitrés horas de marcha continuada y solamente 64 Km de recorrido.

D.38. (27/28-XI-65) Descansamos hasta las 2000 horas.

Durante la jornada anterior se presentaron inconvenientes para mantener la correcta dirección de marcha. Era el caso que los rumbos magnéticos que acusaban nuestras brújulas —correspondientes a los 180° geográficos— y que resultaban de los controles que efectuábamos con el astrocompás, nos desplazaban cerca de 1.400 metros con tendencia a la derecha.

Los topógrafos-navegadores (Suboficiales CARRIÓN y MORENO) nos explican que son desplazamientos magnéticos que eran de esperar por las perturbaciones que nuestras brújulas tendrán que soportar en razón de la vecindad del Polo Magnético, por tormentas magnéticas, u otros factores no muy bien conocidos.

Pero de todas maneras pensamos que es una incidencia no lógica en magnitud, considerando los chequeos que llevamos a cabo en lapsos no mayores de seis horas.

El día 28 nos encuentra caminando en los $85^{\circ}05'$ con un hermosísimo sol de medianoche directamente al frente nuestro, -25°C , pero que no se sienten porque apenas sopla una débil brisa, y comprobamos que por fin nos abandonó esa ventisca del ENE, que fue nuestra cansadora y obsesionante compañera desde Base Sobral.

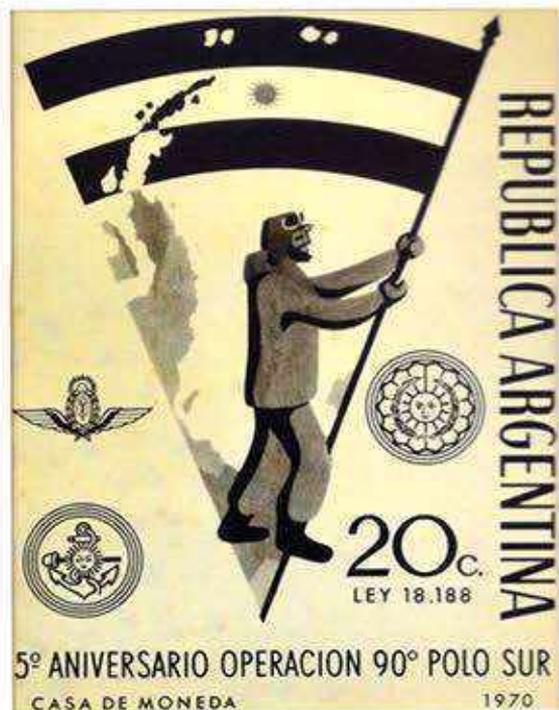
Pero el camino sigue malo, sastrugis duros y altos que vuelven desoladoramente lenta la marcha.

Luego de las 2000 horas, ya en los $85^{\circ}27'$ y a 1.865 metros sobre el nivel del mar, hacemos alto para un merecido descanso.

D.39. (29-XI-65) Empleamos toda la mañana y parte de la tarde en reacondicionar la carga de nuestros trineos, considerando que aquí quedará el vehículo "Chaco" y un depósito de combustible. A partir de este punto continuaremos solamente con tres snow-cats a cuatro trineos cada vehículo.

A las 1700 horas estábamos listos para iniciar la marcha, pero un cielo encapotado pronto se convierte en "blanqueo" acompañado por una nevada que por momentos se vuelve espesa, aumentando la cerrazón. Es decididamente penoso y peligroso marchar en estas condiciones. Resolvemos esperar hasta medianoche para ver si el tiempo mejora.

D.40. (30-XI-65) Recién a mediodía podemos ponernos en camino. No es que el tiempo haya mejorado, pero sí aumentó algo la visibilidad y ello nos da ánimos. Un accidente estuvo a punto de causarnos un serio problema con las complicaciones correspondientes para lo que falta de la Expedición. Un principio de incendio en nuestro único calefactor—elemento fundamental para poner en marcha los motores de los snow-cats cuando la temperatura ambiente está por debajo de los -20°C —nos movilizó solidaria e instantáneamente.



Homenaje 5º Aniversario de la Operación

Echamos mano a cuanto matafuego llevábamos con nosotros para apagar las llamas que ya habían tomado el depósito de combustible (aeronafta) del aparato en cuestión. Por momentos creímos no poder controlar el siniestro, pero una vez que lo logramos y ya más tranquilos, nos dimos a pensar en lo desgraciada que sería nuestra situación si nos quedáramos sin este importante elemento, faltando el cual y en días de muy bajas temperaturas, no conseguiríamos hacer arrancar nuestros motores.

Buscamos la causa del fuego y descubrimos que los muchos sacudones producidos por el irregular y accidentado camino provoca filtraciones del combustible—probablemente por la tapa del tanque— que va formando un depósito que esta mañana ardió con el peligro consiguiente. Todo esto es experiencia que nos señala una nueva tarea: "antes de poner en funcionamiento el calefactor debemos controlar que no exista aeronafta filtrada". Entre ayer y hoy el Suboficial CARRIÓN repitió—para cerciorarse— cuatro veces su observación de gravimetría, por cuanto le resultaba difícil llevar a cabo las mismas en razón de fuertes oscilaciones del dial. En la siguiente estación ($85^{\circ}27'1$ de latitud S. y $40^{\circ}20'1$ de longitud W.), nuevamente CARRIÓN informa haber te-



Operación 90

nido problemas para efectuar su medición.

Ello indicaría la existencia de perturbaciones gravimétricas en esta zona de un carácter no identificable —para nosotros por lo menos— por cuanto las condiciones operacionales para todas estas mediciones eran normales.

Marchamos toda la tarde y hasta medianoche con cielo cubierto que de tiempo en tiempo descuelga un suave nevada que se alterna con algo que no llega a ser blanco. Todo esto resulta fastidioso para la marcha, pero no es impedimento para continuarla.

D.41. (01-XII-65) Por lo tanto el primer día de diciembre nos encuentra todavía caminando y ya en los $85^{\circ}50'$. A media mañana, la temperatura que ha ido bajando paulatinamente hasta los -27°C , coincide con un viento encañinado; un horizonte al frente que se va abriendo hasta que las últimas nubes medias y altas desaparecen hacia el W. dejándonos luego del mediodía un cielo limpio y sol radiante elevado al NNW. Solamente el terreno no mejora, seguimos tratando de sortear líneas de sastrugis en lomadas ascendentes. A las 1700 horas entramos en campos de sastrugis grandes con hielto duro y nieve acartonada, estamos ya en los 2.000 metros de altura y hemos recorrido 86 kilómetros en aproximadamente 29 horas continuadas de marcha. El hambre y el sueño inciden en nuestro cansado ánimo y resolvemos armar vivac en los $86^{\circ}13'$, a 1.020 kilómetros de distancia de Base Belgrano.

D.42. (02-XII-65) A las 0400 horas diana y a media mañana ya estamos en camino. Muy buen tiempo, sin viento, un cielo con pocas y curiosas nubes altas (cirrus y cirrostratus) y una temperatura ideal para marchar: -25°C . En los $86^{\circ}30'$ y más adelante, tropezamos con enormes sastrugis —tan grandes como los sno-cats—, extendidos siempre a nuestro frente en dirección E. - W; resulta por lo tanto difícil sortearlos. Pareciera que con la latitud aumenta el tamaño de estos fabulosos escalones de hielo que ponen a prueba a nuestros vehículos. Es así como pasada la medianoche el Venado Tuerto rompe el soporte del plato de giro. Los mecánicos se entregan a la difícil —por lo penosa— tarea de soldar la pieza rota, tendidos e inmóviles debajo del vehículo manipulando el soplete y las herramientas; deben turnarse en la tarea so pena de congelarse. Aquí damos por terminada esta jornada que nos resultó particularmente agotadora por tener que ir salvando en forma permanente, estos sastrugis de tamaño des-

medido que amenazan rompernos trineos y vehículos. Pero también jornada interesante: a lo largo del día la variación magnética fue notablemente irregular y tuvo preocupados a nuestros topógrafos-navegadores, y luego siendo aproximadamente las 2100 horas con un sol rectamente al SSW., los altos cirrus se encargaron de ofrecernos el espectáculo siempre novedoso de un pronunciado halo solar.

D.43. (03/4-XII-65) A media tarde batimos carpas, y luego hasta las 2130 horas procedimos a organizar nuestra carga y tren de arriastro; por cuanto aquí quedará un trineo y un reducido depósito de tambores de combustible.

Mientras tanto el Suboficial topógrafo MORENO pone a prueba su resistencia al congelamiento de enguantadas manos, en casi dos horas de estar aferrado al teodolito, declinómetro y magnetómetro en cumplimiento de las mediciones, observaciones y determinaciones cuya responsabilidad le caben. Es necesario el empleo de abundante cantidad de Trasfural y Fonalgon —irreemplazables pomadas vasodilatadoras que siempre llevamos a mano— que empastan la piel del aguantador topógrafo, auxiliado por turno por RODRIGUEZ, ZACARÍAS, PÉREZ y ORTIZ que se encargan de volcar en planillas y formularios las observaciones por aquéllas realizadas.

A las 2200 horas iniciamos esta jornada; apreciamos que es necesario aprovechar al máximo la buena visibilidad para marchar todo el tiempo posible por este mar impresionante de sastrugis, por cuanto una limitación en nuestras posibilidades de observación nos frenaría automáticamente, al estar incapacitados de eludir estas vallas enormes que nos presenta el hielo. A mediodía del 04-XII estamos sobre los $87^{\circ}10'$ aproximadamente.

Nuestros vehículos son extraordinarios sin lugar a dudas y es mérito de los Suboficiales mecánicos el estado en que se encuentran. Resulta impresionante verlos desempeñarse en estos hielos de enloquecidos sastrugis, arrastrando un tren de hasta cuatro trineos que se frenan o aceleran según vayan montando o bajando de un sastrugi y todo ello incidiendo sobre los pontones, orugas, chasis o motor de estas magníficas máquinas.

El día 5 todavía nos encuentra marchando en esta jornada en la que, al parecer, vamos a batir un récord de distancia recorrida, y de aguante.

Sin embargo siendo las 0700 horas resolvimos darla por terminada ante problemas para llevar correctamente nuestro rumbo de marcha. En efecto, se hicieron presentes serias anomalías magnéticas que de los 39°39' de longitud W. nos llevaron hasta los 40°37', es decir casi un grado de desplazamiento lateral hacia el W.

En adelante —me informan los topógrafos-navegadores— se hace necesario continuar la marcha aplicando el método que teníamos previsto para las altas latitudes: por equidistancia azimutal utilizando un caneavá de meridianos y paralelos con centro en el Polo Sur.

Estamos en los 87°40', son 100 los kilómetros recorridos en aproximadamente 32 horas de marcha. Necesitamos comer algo caliente y más que nada dormir, descansando especialmente nuestra vista de la ennegecedora blancura a la cual hay que prestar especial atención, ya sea para buscar puntos de referencia de manera de mantener el rumbo sin atender a las agujas de nuestras brújulas en permanente bailoteo por las irregularidades del hielo, o en recelosa observación para cuidarnos de la siempre posible grieta semiocultu y traicionera.

D.44. (05/6-XI-65) A las 2330 horas del día 5 iniciamos esta jornada. Es el momento en que el Sol está justamente en su culminación inferior (180°) es decir, exactamente hacia el S. y esta noche brilla esplendoroso en un cielo sin nubes. Hasta media tarde una nevisca rás-trera estaba castigando nuestras carpas, pero luego de la "diana" a las 1930 horas y mientras nos preparábamos para continuar la marcha el viento fue amainando y al ponernos en movimiento es solo una fuerte y limpia brisa del ESE, a 8 nudos que ya dejó de arrastrar nieve, pero que nos hace sentir los -30°C que marcan nuestros termómetros. La presión muy baja (551 mm) es, sin embargo, la que esperábamos encontrar en estas latitudes.

Durante todo el día marchamos tratando de eludir enormes sastrugis. Por momentos fue necesario que se adelantaran hombres a pie para marcar los lugares más convenientes de pasaje entre bandas de sastrugis alomados, pudiéndose observar entre ellos muchos sumamente erosionados por la acción eólica.

Nuestros vehículos deben avanzar casi permanentemente en 2a velocidad. Ello nos preocupa por lo que significa como tortura para los motores y gasto excesivo

de combustible, pero es la única manera de afrontar las formidables irregularidades y desniveles del terreno a una mínima velocidad, como forma de resguardar el mecanismo de suspensión, pontones, orugas de los sno-cats y los castigados patines de nuestros trineos.

D.45. (07-XII-65) Este día nos encuentra todavía en camino. Hemos solucionado el problema que significa el estar marchando días enteros y su incidencia sobre nuestra resistencia psicofísica, turnándonos en las tareas de conducir el vehículo, controles de rumbo, jalonamiento, observación de ruta y grietas, etc., de manera que tres hombres pueden descansar dormir y hasta dormir profundamente —tanto es nuestro cansancio— en la parte trasera de los sno-cats a pesar de sus permanentes y bruscas sacudidas; y por supuesto totalmente metidos en las bolsas-camas como forma de combatir el frío.

A las 1230 horas, y como consecuencia de la rotura de la varilla del acelerador del vehículo Córdoba, debemos hacer alto y dar por terminada esta larga, agotadora pero provechosa jornada en los 88°40' de latitud Sur; fueron 37 horas de marcha y 110 kilómetros de recorrido parcial.

Y mientras los mecánicos deben todavía abocarse a solucionar el problema del Córdoba, el resto del personal arma vivac bajo un cielo que llegó a cubrirse totalmente de altos cirrostratus, y prepara en sus carpas la comida que —al igual que siempre— tendrá como plato fuerte al infaltable y nutritivo charquicán.

D.46. (08-XII-65) A las 0330 horas nos ponemos en movimiento en la que puede ser penúltima y decisiva etapa hacia nuestro objetivo.

Estamos a 2.645 metros sobre el nivel del mar y un viento de no más de 8 nudos del E. sirve, sin embargo, para volver penetrantes los -30°C que registran nuestros instrumentos. Hemos comprobado que la temperatura es bastante estable en estas latitudes, pues sus marcas varían normalmente entre -26°C y -31°C.

También el terreno pareciera querer mejorar, han desaparecido esos enormes sastrugis que tanto nos hicieron sufrir en las jornadas anteriores. Los seguimos encontrando, es cierto y siempre en la dirección E. - W., pero ya no alcanzan las increíbles medidas de antes.

¿Debemos considerar que estamos a punto de lograr

exitosamente nuestra meta? Este sentimiento creo que nos embarga a todos por igual, pero lo grandioso de ese pensamiento pareciera que nos frena en la exteriorización del mismo, volviéndonos parcos y cautos todavía, ahora que estamos a menos de 200 Km del objetivo luego de recorrer más de 1.300 de nuestro punto de partida; ahora que por sobre los 2.700 metros de altura no tendremos —al parecer— grandes obstáculos que salvar; ahora que hemos solucionado, para llegar al Polo por lo menos, el problema crítico que nos plantearon en su momento nuestros trineos los previsibles inconvenientes mecánicos que nos presentaron los vehículos. Pero también ahora, y a pesar de nuestra confianza en la capacidad de los dos topógrafos-navegadores, no podemos alejar de nuestras mentes la posibilidad que un error de cálculo o instrumental —siempre factible por la permanente agresión que significan los extremos agentes climáticos de la zona— pudieran habernos llevado a lugares que no sean los que creemos y tenemos marcados en nuestra carta. Sin embargo, la casi certeza de haber vencido creo que la dejamos traslucir involuntariamente, cuando a las 1400 horas por intermedio de Base Belgrano y el SIRME nos comunicamos con Buenos Aires y hacemos conocer nuestra situación.

D.47. (08/9-XII-65) Marchamos toda la noche y el nuevo día nos encuentra bajo un cielo de semitransparentes nubes medias que poco a poco van cubriéndolo, volviéndose opacas y ocultando el Sol. A las 0800 horas hemos alcanzado los $89^{\circ}37'$ con un recorrido parcial de 108 Km en una jornada de aproximadamente 28 horas de marcha.

Si nuestros cálculos son correctos nos encontramos a tan solo 45 Km de nuestro soñado objetivo: el Polo Sur. Aquí hacemos alto, y nos dedicamos a arreglar y acomodar ordenadamente la carga de nuestros trineos, a preparar el equipo con el que cambiaremos —por primera vez desde la partida de Base Sobral— nuestro vestuario roto y extremadamente sucio por tantos días de campaña.

Es que queremos llegar a nuestra ansiada meta —y a la Base norteamericana Amundsen-Scott instalada en inmediaciones del Polo— en las mejores condiciones posibles, como corresponde, y hasta recortamos un tanto algunas tupidas barbas de manera de volver presentablemente civilizado nuestro aspecto.

En emocionada y nerviosa reunión el Jefe de la Expedición imparte las últimas instrucciones sobre el comportamiento a observar al arribar a la Base extranjera,

recordando que somos una Patrulla del Ejército Argentino en cumplimiento de una misión.

D.48. (10-XII-65) A este día, que pensamos será memorable para nosotros, lo vivimos desde su más temprana hora. En efecto, a las 2100 del día 9 fue diana, y a partir de ese momento en nuestro campamento comenzó febril y bulliciosa actividad: completando las tareas de organizar y acomodar las cargas en los trineos, como también limpieza y arreglo del interior de nuestros vehículos.

Fue así como con nuevo, aseado y reluciente uniforme antártico y con bastante orden en nuestra columna iniciamos aproximadamente a las 0130 horas del día 10 de diciembre la marcha de ésta que esperamos sea la última jornada de nuestra penetración hacia los 90° Sur. Nos acompaña una fría y penetrante brisa del NE (-30°C) y un cielo que amenaza cubrirse de altas y medias nubes. Luego de cuatro horas de marcha, bajaron los nubarrones y poco a poco fue envolviéndonos una molesta niebla. Esta situación nos afecta especialmente por cuanto ahora más que nunca necesitábamos del sol y buena visibilidad para orientar nuestros últimos pasos hacia el objetivo.

El Suboficial MORENO —siempre oportuno— aprovechó antes de la cerrazón completa un momento en que se pudo ver el astro a través de un claro del cielo para medir un rumbo geográfico, materializando los 180° con dos cañas coligüe. Sobre esa dirección avanzó la columna, manteniéndose aquélla mediante oportunas indicaciones que se impartían al primer vehículo a través de los transmisores instalados en los sno-cats.

Así lenta y cuidadosamente, continuamos marchando los últimos kilómetros y siendo las 0930 horas y a través del blanco sudario que nos envolvía, vislumbramos exactamente al frente nuestro unas manchas oscuras que —en la infinita y blanca soledad que nos rodea— comprendemos no pueden ser otra cosa que las instalaciones de la semienterrada base norteamericana Amundsen-Scott.

Continuamos acercándonos y cuando la evidencia de lo que vemos certifica nuestra presunción, una inmensa alegría nos apresa y conmueve. Hacemos alto estrechando distancia entre los vehículos, la emoción se materializa en abrazos y hurras incontenibles. Las lágrimas asoman, viriles y con insolente desvergüenza, en los ojos de los diez hombres que están viviendo los momentos más emocionantes de sus vidas.

Como Jefe de la Expedición, el suscripto cumple con un sincero acto de elevado simbolismo: del Salta —vehículo comando— retira con su mástil la bandera que ondeará a lo largo de los 1.450 Km que nos separan de Base Belgrano y en demostración de soberana posesión procede a clavarla orgullosamente en la dura nieve del Polo Sur.

Tratamos inmediatamente de tomar contacto radioeléctrico con Buenos Aires para transmitir la novedad, manteniendo radioconversaciones con el señor Comandante en Jefe del Ejército Teniente General D. PASCUAL A. PISTARINI, con el señor Jefe del Estado Mayor General del Ejército, General D. JUAN E. IAVICOLI, y con el Departamento Antártida del Estado Mayor General del Ejército.

El cielo encapotado hasta entonces, comenzó rápida y curiosamente a despejarse.

Era como si el Sol —decidido esta mañana a ponernos a prueba— hubiese ahora resuelto participar también de nuestra inmensa alegría.

Hemos cumplido con nuestra misión! ¡Estamos en el límite austral de la Patria!

Cuántos años de soñar con este momento! ¡Cuántos problemas hubo que resolver a lo largo de esos mismos años y cuántas voluntades hubo que ganar para que comprendieran la importancia de la empresa!

¡Ahora podemos decir que el territorio que reclamamos como nuestro lo hacemos basándonos no solamente en razones jurídicas, geográficas o históricas, sino porque tenemos la capacidad suficiente para gobernar en él como debe hacerlo quien es su dueño! ¡Desde La Quiaca hasta el Polo se extiende la Patria, porque los argentinos la han reconocido y recorrido en toda su extensión!

Es por ello que ya nada importan los trabajos y pesadumbres de los años pasados ni las largas invernadas antárticas llevadas a cabo para capacitarnos para esta empresa, ni las palabras y miradas significativas de quienes



Llegada y cumplimiento de la misión Operación 90

nos consideraban no muy cuerdos por nuestros sueños. Todo esto fue poco comparado con el premio que Dios nos otorgó al permitirnos llegar. Comprendemos que Él nos trajo de la mano con su misericordiosa bondad. Él nos permitió encontrar el camino entre tantas traicioneras grietas y guió nuestros pasos cuando la cerrada niebla nos envolvía no dejándonos ver más allá de las trompas de nuestros vehículos. Él nos guardó para que el frío no quemara nuestras carnes y el temporal no destrozara nuestras carpas. Él nos señaló el rumbo para que no nos extraviáramos en la infinita soledad de los hielos haciéndonos intuir la senda que nos permitía ascender hasta casi los 3.000 metros. Y confiamos en que Él nos ayudará también en nuestro regreso.

D.49. (10-XII-65) Eran aproximadamente las 1015 horas, cuando encolumnada penetraba la patrulla argentina entre las parcialmente enterradas construcciones de la base norteamericana. No veíamos a nadie en la superficie y sabiendo de la posible existencia de túneles de intercomunicación avanzábamos despacio y cuidadosamente, tratando de orientarnos y encontrar una boca de salida de alguna de las instalaciones subterráneas. De algún lugar vimos emerger la figura de un hombre antárticamente vestido que —luego de observarnos por algunos segundos— nos hacía señales mientras se dirigía a nuestro encuentro. Nos saludamos cortésmente dándonos a conocer y preguntamos por el Jefe de la Base, informándonos que debíamos esperar un momento en razón que todos estaban durmiendo, que él por ser el radarista de turno y habiendo observado unas señales extrañas —eran nuestros vehículos— *en la pantalla del radar había salido a investigar, y que inmediatamente procedería a despertar a su Jefe e informarle de nuestra presencia.*

Y fue entonces cuando recordamos que la dotación de la Base Amundsen-Scott no tenía por qué estar viviendo con nuestro horario. En efecto para ellos eran las 0115 horas del 11 de diciembre, vale decir adelantados 15 horas, casi un día con respecto a nuestro calendario. Y ello es así en razón que accionan con la hora de Nueva Zelanda (Huso horario -12) que es su base de Operaciones fuera de los límites antárticos.

Pasados unos minutos apareció el Jefe de Base Teniente de Navío Médico WILLIAM R. GRIFFIN acompañado por algunos integrantes de la misma. Luego de las presentaciones de rigor, nos invitaron a pasar al comedor a efectos de reconfortarnos con algo caliente y conversar.

Se mostraron agradablemente sorprendidos por nuestra llegada aun cuando admitieron saber —por información de su Comando— que una Patrulla del Ejército Argentino estaba accionando en dirección al Polo Sur. Por conversaciones posteriores pudimos apreciar que no tenían idea de cuándo podríamos llegar y barruntamos que, en general, pensaban que no llegaríamos.

D.50. El Jefe de Base Polo se expresó deseoso de "solucionar los problemas que tendría la Patrulla Argentina" según sus manifestaciones, y le resultó sumamente extraño cuando —a su enumeración de probables elementos a proveer por su Base— le informé que salvo permitirme utilizar soldadura eléctrica y la provisión de dos pequeños repuestos para los motores de los snowcats —como reserva de nuestro stock para el viaje de regreso— nada más necesitamos.

Nos invitó entonces a hacer uso de las instalaciones de la Base, manifestando su deseo de que conviviéramos con ellos. Agradecemos el ofrecimiento y cortésmente nos negamos a aceptar, por cuanto ya habíamos resuelto continuar viviendo en nuestras pequeñas carpas, para no causar molestias a la Base extranjera y porque indudablemente era una buena y extraña experiencia el vivaquear en el Polo Sur. Pero insistió en su ofrecimiento diciendo que se consideraría molesto y desairado si no aceptamos. En verdad no era necesario tanto para vencer nuestra resistencia, considerando que aceptar significaba: recuperarnos luego de 45 días de la siempre deficitaria y monótona alimentación de patrulla, un descanso cómodo y abrigado, y lo que más nos entusiasmaba: *la posibilidad de higienizarnos con reconfortantes baños calientes y lavar nuestra ropa.* Se nos destinó como alojamiento una barraca tipo "omega" o arco de medio punto, una construcción al parecer reciente por cuanto no estaba totalmente cubierta de nieve.

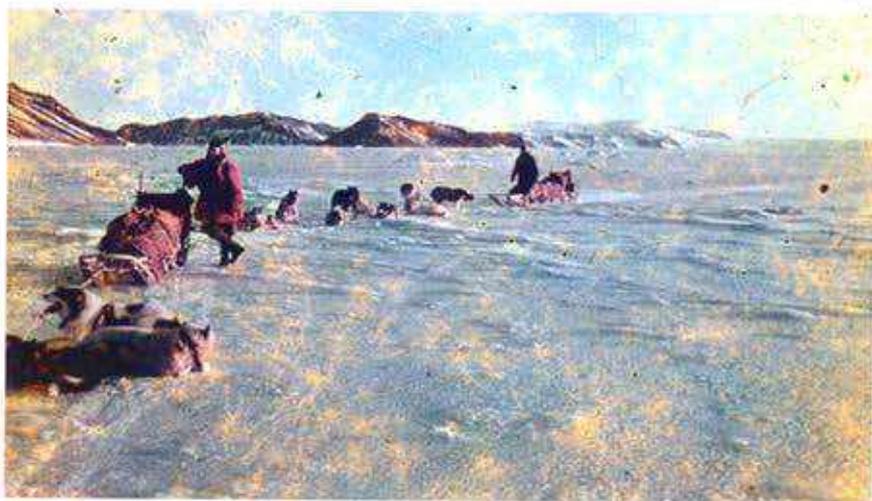
El Jefe de Base adoptó las medidas necesarias para que pudiéramos hacer uso del taller, y nuestros mecánicos se empeñaron —desde el día siguiente del arribo— en la tarea de reforzar mediante poderosa soldadura eléctrica los patines de nuestros maltrechos trineos.

D.51. Luego de un largo y reparador descanso nos dispusimos a cumplir una tarea que concretaba una aspiración de los antárticos Ejército y de todos los argentinos: plantar en el Polo Sur —límite austral de la Patria— el mástil que habíamos llevado convenientemente dividido en tres trozos para posibilitar su traslado.



Hombre adentro de una grieta





Operación 90

A continuación y previa formación del personal de la Primera Expedición Terrestre Argentina al Polo Sur ("Operación 90") procedimos a izar la bandera que había ondeado durante toda la marcha al tope del vehículo comando y entonces emocionados las estrofas del Himno Patrio en agradecida ofrenda al Dios Todopoderoso que nos había permitido cumplir con nuestra misión.

D.52. La Base norteamericana en el Polo Sur Geográfico, bautizada Amundsen-Scott nació como consecuencia de la puja antártica entre EE.UU. y U.R.S.S. En efecto, en la Conferencia preparatoria del Año Geofísico Internacional (A.G.I.) llevada a cabo en Roma (1954) y ausente la U.R.S.S., surgió la idea sobre la conveniencia científica de establecer una Base en el mismo Polo Sur Geográfico, siendo considerada como posible por parte de EE.UU.

Posteriormente en la siguiente Conferencia preparatoria del A.G.I. de París (1955) y ante una concreta manifestación de Rusia —ya presente— en el sentido que el gobierno soviético pensaba erigir una estación en los 90° Sur, EE.UU. reaccionó manifestando que esa intención ya había sido informada por ellos oportunamente como factible. Fue entonces y de esa manera, como el país del norte adquirió el compromiso que habría de obligarlo a levantar posteriormente la Base Amundsen-Scott.

D.53. Fue así como en el verano 1956/57 unos 12 barcos y aproximadamente 40 mil hombres afectados a la denominada Operación "Congelamiento II" (Deep-freeze II), habrían de cumplir —entre otras tareas— la instalación de la citada Base Polo.

Aviones Globe Masters C-124 de la Fuerza Aérea sobrevolaron la zona del casquete dejando caer, inicialmente, tractores y hombres en paracaídas. Estos habrían de alisar una pista en el hielo en donde luego aterrizarían esos mismos aviones, llevando las 500 toneladas de carga necesarias para levantar y poner en funcionamiento esa Base.

El 23 de enero de 1957 se da por inaugurada Base Amundsen-Scott, quedado en la misma 18 hombres para cumplir durante la internada 1957 las misiones impuestas por el A.G.I.

D.54. Esas actividades científicas, durante el año 1965, en forma sintética y atendiendo a las más importantes,

fueron las siguientes:

- Observación de auroras y sondeos atmosféricos;
- Cámara todo cielo, cámara para acontecimientos especiales y espectrógrafo;
- Rayos cósmicos (registros de intensidad);
- Geomagnetismo;
- Física ionosférica y atmosférica;
- Meteorología (de superficie y de altura); y
- Programas asociados (glaciología en sus connotaciones con: radiación solar, densidad de la nieve, ozono en superficie, dióxido de carbono, radiactividad en superficie, temperaturas de nieve en superficie y profundidad, etc.).

D.55. En razón de que la determinación de la dirección en el Polo Sur es un problema, por cuanto en sus 360° es Norte, han establecido arbitrariamente su rosa de los vientos siguiendo un sistema llamado de "Grilla o Red Polar", resolviendo que el Norte está hacia Greenwich (Inglaterra) en longitud cero. De esa manera el Sur se halla aproximadamente hacia la base norteamericana McMurdo, el E. hacia la India y el O. en dirección a Chicago.

D.56. Las instalaciones de esta Base —que todos los años es abastecida y relevado su personal mediante aviones— responde a las normas norteamericanas de acción en la Antártida. Sin lugar a dudas que levantarla en el Polo Sur Geográfico fue una extraordinaria demostración de capacidad operativa y logística. Todas las construcciones, salvo aquellas que deben estar descubiertas por razones de carácter científico, están totalmente enterradas en el hielo.

D.57. El personal presente en la Base —y por encontrarse la misma en época de relevo— no era en total el que invernaría el año 1966. Había en consecuencia personal de la dotación 1965, del próximo año y Grupos de Trabajo temporarios.

EE.UU. mantiene en sus bases antárticas el sistema de doble mando: Jefe de Base Militar y Jefe de Base Científico, el primero era el Teniente de Navío Médico WILLIAM R. GRIFFIN y el segundo el Dr. RICHARD PRZYWITOWSKY (especialista en física ionosférica).

Durante los cinco días que el personal de la "Operación 90" permaneció en el Polo, fue atendido con particular deferencia por el Jefe Militar, el Jefe Científico y personal de la Base norteamericana. Se pudo apreciar que, en general, reinaba un alto espíritu de trabajo y gran camaradería.

Los es el momento excepcional que
tenemos la suerte de estar viviendo,
les hago las últimas recomenda-
ciones pertinentes para los días que ten-
dréis que pasar en la base antár-
tica del Polo Sur -

Les recuerdo en especial que
somos una Patrulla Militar en
cumplimiento de una misión -
Y luego... adiós compañeros y ca-
da uno con sus sueños y hermo-
sos pensamientos por los trascen-
dentes momentos que nos tocarán
vivir -

¡Y yo a rogat a Dios por un mujer! -

Manuscrito sobre la llegada al Polo (dic 1965)

AMUNDSEN SCOTT



ya en el mundo, ya en
de la Patagonia! Cuántos años
de momentos! Cuánto posible
que resolver a los largos y andas
de los mismos años! Cuántas voluntades
tuvo que ganar y años para que me
ayudaran y comprenderían la importan-
cia de esta empresa!

Ahora somos el tercer país del mundo
(Alemania e Inglaterra los otros) que llegamos
por tierra al continente austral del mundo!
Ahora podemos decir que lo que reclama-
mos como nuestro, no lo hacemos solamente
por razones jurídicas, geográficas, históri-
cas, etc. sino porque tenemos la capaci-
dad suficiente para movernos en él. CO

M
N
P
Q
R
S
T
U
V
X
Y

no debe poder hacerlo quien es su
dueño! Desde la Quisaca hasta el
Polo se extiende la PATATA porque los
argentinos la han reconocido y reco-
nido en toda su extensión!
¡Y así lo hemos demostrado hoy an-
te el mundo!

Es por todo ello que ya nada
importará los trabajos y pesadun-
bras de los años pasados, ni las in-
demnidades antárticas lejos de mis
seres queridos, llevadas a cabo para
capacitarme para esta empresa, ni
las palabras y miradas significativas
de quienes nos consideraban no muy
cuerdos por nuestros sueños, y tam-
poco

Por conversaciones se pudo saber que echan de menos una organización antártica única y permanente que dé continuidad a los esfuerzos que desarrollan. Aprecian que los asuntos antárticos no siempre están bien atendidos o dependiendo de Organismos aptos para ese menester, y que fue el entusiasmo del ya desaparecido Almirante RICHARD BYRD —campeón de las actividades antárticas norteamericanas— quien mantuviera por muchos años el interés nacional por esa zona del globo.

D.58. Por la radioestación de la Base norteamericana se recibió un radiograma del Comandante de Tareas Antárticas de los EE. UU. Almirante F. E. BAKUTIS, que decía:

"A la Patrulla Argentina. Referente al cumplimiento exitoso de más de 1.500 Km por su patrulla desde Base Belgrano al Polo Sur, felicito a los Oficiales y Suboficiales de la Patrulla Polar Argentina por esta significativa realización. Los miembros de la Operación Deepfreeze norteamericana podemos apreciar el valor y perseverancia necesarios para soportar los rigores de tales jornadas. ¡Bienvenidos a la Estación Amundsen-Scott del Polo Sur y BRAVO!"

D.59. Terminados los trabajos de reparación de los trineos se resolvió el regreso hacia Base BELGRANO.

El día 15 de diciembre llevamos a cabo una ceremonia —a la que fue invitado el Jefe de la base norteamericana durante la cual izamos en nuestro mástil la bandera donada por la Asociación Antártica Argentina con ese objeto y que quedaría en el mismo definitivamente. Luego de dar con nuestros vehículos la clásica "vuelta al mundo", nos despedimos del personal de la Base Amundsen-Scott, y previa las mediciones de gravimetría y geomagnetismo, siendo las 1130 horas con proa a "nuestro" Norte, iniciamos la marcha de regreso.

D.60. (15-XII-63) El día se presentaba con total visibilidad, el cielo limpio sin nubes y una temperatura de -28 C con una brisa del ESE. La marcha se desarrolla bien rápida por un terreno ya conocido.

Hemos resuelto con el Capitán GIRO que las mediciones de gravimetría se desarrollen, como control, cada 150 Km y mantener como observación de estricto interés las trihorarias de meteorología. Ello nos permitirá también avanzar con más regularidad.

El buen tiempo nos acompaña durante la tarde y toda la noche y siendo las 0730 horas del día 16-XII, y ya en

latitud 88°47' resolvemos dar por terminada esta primera jornada, luego de recorrer 140 kilómetros.

D.61. (16/17/18-XII-65) Descansamos hasta las 1930 horas. Los preparativos previos nos llevan dos horas y media y siendo las 2200 horas del día 16 reiniciamos nuestra marcha.

Sigue acompañándonos muy buen tiempo y debemos aprovecharlo. La buena visibilidad nos permite —y siempre que no tengamos al sol de frente, lo que ocurre en horas del mediodía— divisar nuestras huellas anteriores, a veces casi desaparecidas debajo de la nieve caída o arrastrada por los vientos, pero en esos casos basta observar cuidadosamente hacia delante para volver a divisar como tenues rayas paralelas.

Indudablemente que esta marcha de regreso es absolutamente distinta a la anterior. Ya no más las zozobras de ponerse en camino con las incógnitas de siempre: ¿seguirán respondiendo bien los vehículos?... ¿continuarán destrozándose los trineos y cuántos?... ¿cómo será el terreno?... ¿encontraremos cordones montañosos y grietas cerrándonos el paso?... ¿iremos correctamente orientados? Sin lugar a dudas que eran muchas las incertidumbres y conjeturas durante la marcha hacia el Polo.

El hecho de avanzar ahora sobre camino conocido, la exigua carga que con nosotros transportamos que nos asegura no tener problemas con los trineos; el poder aprovechar por largos trayectos nuestras propias huellas que nos exime de las cuidadosas y permanentes tareas de orientación; el saber dónde están las grietas peligrosas y cómo hacer para salvarlas; en fin todo ello nos permite avanzar más rápido.

Debemos sí prestar atención a la mecánica de nuestros vehículos y muy especialmente al control cuidadoso de los jalones que van señalando la ruta, de manera de no perder los pequeños depósitos de combustible que nos permitirán aprovisionarnos a lo largo del camino y que muchas veces se ocultan y desaparecen entre las lomas, sastrugis y fragosidades del hielo.

Como consecuencia de todo lo dicho, esta segunda jornada fue magníficamente rendidora y la damos por finalizada sólo cuando el vehículo Córdoba nos sorprende con la rotura del eje extremo de dirección.

Son las 0900 horas del día 18 y estamos en los 86°42'

Es decir recorrimos algo más de 230 kilómetros en aproximadamente 34 horas de marcha. ¡Todo un record!

Los mecánicos deben, todavía, cumplir con la tarea de reparar al vehículo averiado; como compensación cuando terminen se encontrarán con la carpa levantada y el charquicán listo para reparar fuerzas.

D.62. (18/19/20-XII-65) Luego de diez horas de profundo sueño y reparador descanso, a las 2300 horas del día 18 ya estamos nuevamente encolumnados.

Sól radiante, solamente un viento del E. —que por momentos cobra fuerzas y consigue levantar una molesta y rastrea nieve— nos acompaña todo el día 19. A las 2000 horas alcanzamos los 85°47', latitud en donde quedara el vehículo Chaco, como importante depósito de combustible y viveres, el día 29 del pasado mes de noviembre. Recuperamos el vehículo que se incorpora a la columna.

A las 0800 horas del día 20 y habiendo llegado a latitud 84° 41' sin mayores novedades, luego de 33 horas de marcha y un recorrido de 260 kilómetros pasamos al descanso.

D.63. (21-XII-65) A medianoche del 20/21 iniciamos la cuarta jornada en nuestra marcha de regreso.

La temperatura que se había mantenido bastante estable durante estos días anteriores, esta mañana apuntó una serie trepada; concordantemente el cielo se fue cubriendo de nubes medias que a media mañana se fueron espesando.

Promediando el día ya el cielo era un campo de combate de malas nubes que disparaban hacia cualquier lado. Aun cuando nuestros termómetros acusaron -10°C a las 1800 horas (la temperatura más alta registrada hasta ahora por la Expedición) la presión se mantuvo por encima de los 610 mm y ello nos salvó del temporal.

Hoy recuperamos, siendo aproximadamente las 1600 horas, el vehículo Santiago del Estero. El ritmo de nuestra marcha y un cálculo de futuros consumos —en base a los ya comprobados— nos señala la posibilidad de dejar un pequeño depósito en este lugar (83°47'). El está compuesto por 2.000 litros de combustible, alcohol y cajones de viveres. Servirá para futuras patrullas que

necesiten accionar en estas latitudes. Al filo de la medianoche se arma vivac en los 83°26'.

D.64. (22/23-XII-65) A las 1300 horas del día 22 nos encolumnamos; nubes medias y altas van cubriendo más de la mitad del cielo y un viento de 15 nudos levanta una débil nevisca. Nos comienza a envolver el "blanqueo" y la temperatura sigue alta (entre -12°C y -14°C).

Pronto habríamos de encontrar al Entre Ríos, el primero de nuestros tractores dejado con un depósito de combustible el 19 de noviembre en los 83°21'. Se debe reconocer la calidad de estos vehículos y especialmente el extraordinario trabajo de mantenimiento llevado a cabo por nuestros mecánicos. Es con alegría y tranquilizadora satisfacción como los vemos aparecer en el horizonte, por cuanto ello nos asegura el abastecimiento para la continuación de nuestra marcha, pero esa satisfacción no estaba exenta de curiosa expectación por saber si podemos ponerlos fácilmente en funcionamiento. No olvidamos que los habíamos abandonado por más de un mes y no podíamos saber cómo habrían aguantado la agresión climática, a pesar de nuestras medidas de seguridad en ese sentido. Pero normalmente bastó una revisión del sector, conectar las baterías —previamente recargadas—, y luego de unos 45 minutos de precalentarlos mediante nuestro calefactor ya los teníamos funcionando nuevamente.

Sin embargo, el "terreno" que tanto nos preocupara en el viaje de ida, también nos hace sentir ahora su negativa influencia.

El vehículo Venado Tuerto por dos veces consecutivas rompe el soporte del plato de giro, haciéndonos perder cuatro horas mientras los mecánicos solucionaban el problema.

Con cielo cubierto y una temperatura en ascenso (-6°C) damos por terminada la jornada a las 2130 horas en los 82°13'.

D.65. (24/25-XII-65) A mediodía del 24 de diciembre iniciamos la marcha de ésta que será inolvidable jornada.

Podemos observar hacia el O. el nunatak Santa Fe y mucho más lejos el impresionante macizo de la cordillera Santa Teresita.

A poco andar y en el jalón que marca el depósito correspondiente a la latitud 82°, encontramos un parte

escrito del Jefe de la Patrulla 82, Teniente D. ADOLFO EUGENIO GOETZ.

Es la primera noticia que tenemos de los bravos compañeros de la patrulla de trineos de perros; nos dan cuenta de las misiones cumplidas y por rara coincidencia está fechado el día 10 de diciembre a las 1230 horas (fecha y hora aproximada de nuestra llegada al Polo), en su párrafo final dice:

"Aún no sabemos nada de Uds, aunque estamos palpitando ya vuestro éxito, de ser así reciban por mi intermedio los más sinceros deseos del personal de la patrulla por el esfuerzo realizado y la magnífica proyección que la Institución ha dado a nuestra Nación con vuestra estoica empresa."

Nos llena de satisfacción este parte y especialmente nos tranquiliza saber que el Teniente GOETZ con sus hombres cumplieron exitosamente las tareas encomendadas.

En un alto de la marcha y por intermedio de Base Belgrano mantenemos una radio-conversación con el señor Comandante en Jefe del Ejército, Teniente-General D. PASCUAL A. PISTARINI, quien nos hace llegar un conceptuoso mensaje.

Se acercaba medianoche y estábamos marchando lenta y cuidadosamente por una zona de grietas con personal encordado adelante. Cielo cubierto, cerrazón y una suave nevada daban al momento y al paisaje una especial significación.

No podemos olvidar que en el resto del orbe, el mundo cristiano estaba festejando la NOCHEBUENA. A las 2400 horas ordené hacer alto, cerramos distancia con los vehículos y los 10 hombres de la Expedición nos reunimos en pequeño grupo. En pocas y emocionadas palabras les recordé el instante que estábamos viviendo y les invité a elevar al Dios de los Cielos la más auténtica de las oraciones: el Padre-nuestro. Descubriendo nuestras cabezas y libres las manos de pesados guantes, así lo hicimos... y allí, en ese lugar, con ese escenario, todo cobró un valor único que no podremos olvidar jamás.

¡Qué cerca se lo siente a Dios en la Antártida!

Luego continuamos nuestra marcha en procura de Base Sobral, adonde esperamos llegar para festejar

dignamente la NAVIDAD. Pero antes de ello, las grietas habrían de hacernos vivir —una vez más— momentos de inquietud. Continuaba a las 0300 horas del día 25 un molesto blanqueo luego de la intermitente nevada de las últimas horas del día pasado, cuando uno de los dos trineos del vehículo del Capitán GIRÓ cae de costado en una grieta oculta. Felizmente quedó recostado sobre el borde de la misma, que no era muy ancha, y luego de los trabajos consiguientes y ya libre, pudimos continuar la marcha.

Esta caída en una grieta —que sin lugar a dudas resistió bien cuando pasamos sobre ella, sin saberlo, en el camino de ida— actualiza un problema que nos preocupa desde el día 23: las altas temperaturas que se están presentando y que servirán para ablandar los puentes sobre las ocultas grietas volviéndolas más peligrosas que nunca. Entre ayer y hoy el termómetro no bajó de -5°C y ello es altamente inconveniente.

El cielo —a partir de la media mañana— fue convirtiendo sus espesas y opacas nubes en delgadas altocumulus, la visibilidad mejoró y cuando a las 1400 horas bordeamos las últimas lomadas que señalan la bajada del continente, pudimos ver allá a lo lejos a nuestra Base Sobral.

Verdadera y real emoción la del Tte. ACOSTA, Tte. GOETZ y Suboficiales BRITOS, VILLAR, ÁLVAREZ y GUZMÁN cuando nos estrechamos en fuertes abrazos. Calidas y sinceras felicitaciones las de estos primeros compatriotas que encontramos luego de haber cumplido nuestra misión. Tenemos que agradecer a la dotación de Base Sobral por el fundamental apoyo radioeléctrico prestado a lo largo de los días transcurridos desde el, ahora lejano, 8 de noviembre cuando dejamos Base Sobral rumbo al Sur y felicitar a los hombres de la Patrulla 82 por el cumplimiento exitoso de sus tareas desde el momento que nos separamos en los 83° de latitud Sur. Nos esperaban con pan dulce —para recordarnos que hoy es 25 de diciembre— hecho por ellos mismos. ¡No pudieron pensar en mejor recibimiento!

Resolvemos con el Capitán GIRÓ emplear el día de mañana en mantenimiento de vehículos y acomodar cargas de trineos, de manera de prepararnos para cubrir las etapas Sobral - Belgrano en las mejores condiciones posibles.

D.66. (26-XII-65) Tareas de mantenimiento de los vehículos y redistribución de cargas en los trineos. Una

rápida apreciación nos permite entrever la posibilidad de dejar en Base Sobral, materiales y elementos de nuestra carga que ya no necesitaremos en nuestra marcha hacia Base Belgrano y que no se justificarían tener que trasladarlos posteriormente de vuelta como abastecimiento de esta pequeña-gran Base Polar.

D.67. (27-XII-65) A las 2200 horas del día de ayer iniciamos la marcha desde Base Sobral.

Arribamos al Depósito "B", orilla W. del Paso Saravia luego de cinco horas de marcha. Nos preparamos para salvar este serio obstáculo encordando de a tres vehículos y trineos y adelantando hombres —también encordados— que van escoplando cuidadosamente este campo minado de grietas de aproximadamente 10 Km de extensión.

Lamentablemente él tampoco quiere facilitarnos la maniobra; altas temperaturas desde anoche (entre -3°C y -5°C) y cielo totalmente cubierto por nubes bajas que cierran sobre la columna el encogecedor blanqueo. Ante este fenómeno los ojos pierden su capacidad normal de apreciar en profundidad y hasta de percibir. No es raro entonces que en un momento determinado los conductores del vehículo Entre Ríos se desviarán —como después se comprobó— no más de 40 cm de la huella dejada por los vehículos que les precedían. Ello fue suficiente para que, espectacularmente, casi desapareciera tragado por una grieta que se abrió a su paso. El Suboficial ORTIZ, mi acompañan-

te en el Salta y que observaba atentamente la columna por el espejo retrovisor, me grita "mi Coronel, se hunde... se hunde un vehículo", y a continuación un: "lo estamos sacando". En efecto los dos vehículos restantes de la cordada accionando vigorosamente conseguían izar al accidentado, salvando también milagrosamente a los hombres que en él venían. No pudo ser lo mismo con los dos trineos de arrastre que quedaron colgando en el abismo. Tratamos de librarlos pero su situación era muy comprometida, y peligrosa la tarea de rescate de la carga de más valor, a la que de inmediato nos dedicamos descolgándonos encordados hasta los trineos. Finalmente y muy maltrecho, conseguimos levantar a uno de ellos; el segundo quedó destrozado en el fondo de la grieta.

Más de seis horas nos lleva atravesar Paso Saravia y cuando a las 1100 horas llegamos al Depósito "A", el personal estaba cansado —más anímica que físicamente— por lo que resolvemos armar campamento en este lugar, en espera también que en la próxima jornada el tiempo se presente más favorable, que termine el blanqueo y que las temperaturas bajen para que los puentes de nieve de la Gran Grieta estén fuertemente consolidados.

D.68. (28-XII-65) El día amanece encapotado y el blanqueo nos rodea densamente, ayudado por una calma completa. Alta temperatura con marcas que no superan los -5°C. Mal tiempo para marchar; no levantamos campamento. Hay sí tiempo para conversar y los te-



Base Sobral (1965)

mas, para variar, se refieren a la Antártida. Comentábamos que el pasaje de Paso Saravia se asemeja mucho a un combate. Un largo combate de más de cinco horas de duración. En efecto el enemigo —las grietas— está allí al frente, listo para abatirnos, aun cuando no sabemos dónde exactamente está agazapado y cuándo sucederá. Hay que pasar sobre él para obtener la victoria. Elegida la dirección que se aprecia más conveniente se ataca y avanza. Maniobrando para poder continuar el avance y tal vez sea esa maniobra la que nos cueste la vida, sin embargo, se sigue adelante. Se descansa para tener un respiro y luego adelante de nuevo. Se ve caer a alguien y se corre a auxiliarlo. Y luego de “escoplado” un lugar peligroso, se recibe la señal de avanzar y se marcha hacia la grieta, se llega hasta la trampa y “sobre ella” probando luego que efectivamente se podía pasar. Pero... y si el puente de nieve no era todo lo resistente que se creía? Porque aquí los cálculos son muy... empíricos.

En realidad una interesante y gran experiencia.

D.69. (29-XII-65) A las 0030 horas y creyendo que el tiempo mejoraría porque la temperatura tendía a bajar y la presión se afirmaba, nos pusimos en marcha. Pero nuestro pronóstico falló y el blanqueo nuevamente nos envuelve. Lentamente, con muchas precauciones seguimos avanzando y a mediodía después de más de diez horas de marcha solo hemos recorrido 60 Km.

Poco a poco las nubes fueron cobrando altura y a media tarde, coincidiendo con un cambio en la dirección del viento que rotó del SW. hacia el SE., el cielo se fue limpiando. Pudimos ya avanzar más rápido y cómodamente.

A medianoche llegamos a la entrada de la Gran Grieta; resolvemos dejar este problema para el día de mañana.

D.70. (30/31-XII-65) Diana a mediodía.

Esperamos que ésta sea nuestra última jornada; si la Gran Grieta no nos frena con sus peligrosas fracturas, los 120 Km que aproximadamente nos separan de Base Belgrano los cubriremos en una sola etapa. A media tarde nos ponemos en marcha con una suave brisa del Sur, un sol radiante y un limpio cielo. Con máximo cuidado atravesamos la difícil zona que tanto nos preocupa, y con las primeras horas del día 31 nos colocamos al Norte de la misma sin mayores novedades.

La visibilidad es total, pareciera que el día quiere sumarse a nuestra alegría y satisfacción al poder dar cumplidamente por finalizada nuestra misión

Aprovechando aquella, y con una velocidad que nos sorprende a nosotros mismos y que es producto del buen tiempo y aceptable terreno; pero más que nada de nuestro ímpetu por llegar, vamos dejando atrás los últimos kilómetros. Y es así como a las 0830 horas del día 31 de diciembre de 1965 avistamos a la Base de Ejército General Belgrano.

Habíamos recorrido 2.900 Km y transcurrido 66 días desde el momento en que —desde este mismo lugar— iniciamos nuestra marcha con fe puesta en Dios, y la mente y el corazón en la soñada meta: el Polo Sur, límite austral de la Patria.

CONCLUSIONES

1. Desde los albores de la nacionalidad, y como herencia y continuación de la secular acción desarrollada por España, los argentinos nos empeñamos —con mayor o menor urgencia según las épocas— en dar culminación a una basta y necesaria operación si queríamos estar presentes en toda nuestra legítima heredad: la marcha de la República hacia el Sur resuelta a ocupar, dominar y administrar hasta los últimos reductos de su territorio.

El Ejército Argentino —factor de las Campañas del Desierto que es una de las fases de esa marcha— consciente de la necesidad de continuar la paulatina ocupación de nuestro Sur, a partir del año 1951 se hace presente en la Antártida en cumplimiento de la misión particular que le fijaba la política de la Nación en esa zona.

Y resuelto a contribuir a mantener la soberanía argentina en el Sector Antártico; se dedica sacrificada, lenta y progresivamente a reconocer en detalle su parte continental.

Esta misión le fija, como uno de los objetivos, el alcanzar por tierra el límite austral de la Patria: el Polo Sur. La “Operación 90” es la materialización de ese objetivo.

2. La misma se cumplió en dos etapas:

2.a Planificación y organización; que abarca desde marzo de 1962 hasta noviembre de 1964.

2.b Ejecución; que comprende desde diciembre de 1964 hasta diciembre del año 1965, debiendo considerarse dos fases de la misma:

- Tareas previas: desarrollada por la dotación de Base Belgrano al mando de su Jefe Capitán D. GUSTAVO A.



Base Sobral



Base Belgrano

GIRO, desde diciembre de 1964 hasta setiembre de 1965.

- Expedición: desde octubre de 1965, cuando desde Base Belgrano (Base de Operaciones) parte la Expedición, hasta el regreso de la Patrulla de Asalto al Polo Sur a esa Base el 31 de diciembre de 1965.

3. La "Operación 90" cumplió con dos objetivos fundamentales:

3.a el político, apuntalando los derechos de la Nación sobre el Sector Antártico al demostrar la capacidad de los argentinos para accionar en todo su territorio.

3.b el científico, al efectuar observaciones, lograr información, recoger datos y efectuar experiencias sobre diversas disciplinas científicas y de técnica polar que servirán para completar estudios de una zona del mundo sobre la que existen escasos e incompletos conocimientos.

4. Los siguientes organismos nacionales colaboraron con la "Operación 90":

- Instituto Antártico Argentino
- Yacimientos Petrolíferos Fiscales
- Servicio Meteorológico Nacional
- Instituto Geográfico Militar

La inestimable colaboración y el asesoramiento prestado por los mismos se manifestó facilitando instrumental científico y capacitando al personal de la Expedición para que pudiera recoger la información correspondiente.

Se llevaron a cabo observaciones y registros sobre aspectos de las siguientes disciplinas científicas:

- Meteorología;
- Glaciología;
- Geomagnetismo (Declinación magnética y componente vertical);
- Gravimetría;
- Geología (Recolección de muestras petrográficas), y
- Topografía y Navegación Astronómica.

5. Finalmente, la Primera Expedición Terrestre Argentina al Polo Sur pudo cumplirse:

5.a Por el aporte de la valiosa experiencia que, en forma silenciosa y sacrificada, cosecharon todos los hombres del Ejército trabajando ardua y tesoneramente en la Antártida desde el año 1951 en adelante.

5.b Por el impulso que a esas tareas les imprimió el pionero de las actividades antárticas de Ejército y promotor de la marcha por tierra al Polo Sur: General D. HERNÁN PUJATO.

5.c Por el apoyo que siempre la Superioridad prestó y que hizo factible la exitosa planificación, organización y ejecución de la expedición.

5.d Por la irremplazable colaboración y ayuda recibida de las otras fuerzas hermanas: la Marina de Guerra y la Aeronáutica Militar.

5.e Por la sobresaliente disposición para el trabajo, espíritu de sacrificio y camaradería puestos de manifiesto durante el año 1965 por las dotaciones de Base Belgrano y Base Sobral: Base de Operaciones y Base de Apoyo, respectivamente de la "Operación 90".

5.f Pero muy especialmente por la valentía, abnegada decisión, capacidad y esforzado compañerismo de los nueve hombres que integraron, junto con el suscripto, la Patrulla de Asalto al Polo Sur.

El informe que precede fue elevado por el Coronel JORGE E. LEAL al Comando en Jefe del Ejército mediante la nota que se transcribe a continuación:

"Elevo al señor Jefe el informe correspondiente a la "Operación 90", Primera Expedición Terrestre Argentina al Polo Sur.

El suscripto se apresura a aclarar que al redactar el presente trabajo, conscientemente se evadió de los cánones e imposiciones que la Reglamentación fija o entiende como Diario de Guerra o Informe. A ello estuvo obligado por cuanto aprecia que la "Operación 90" escapó de los precisos límites de una Operación Militar —al carecer de ciertos aspectos estrictamente castrenses— y sí, incursionar en otros de carácter científico y político.

-Las observaciones y registros de carácter científico efectuadas están siendo evaluadas por los Organismos que colaboraron con la Expedición, los cuales estudian los datos obtenidos y analizan su significado. Pero aun cuando la información recogida pueda no resultar fundamentalmente importante, se debe recordar que su valor consiste en que son o serán piezas de un panorama mucho más amplio que se irá completando con tiempo, más trabajo en esa zona y por lo tanto más información. Las citadas observaciones registradas durante la marcha al Polo Sur significaron para el personal tremendos y arduos esfuerzos por las condiciones imperantes de un clima hostil, duro y exagerado, y porque los hombres afectados a esos trabajos también debieron cumplir con las agobiantes tareas generales inherentes a la Expedición.

-El teatro donde se desarrolló la "Operación 90" forma parte de un continente extraño, que por sus condicio-

nes geogiaciológicas, su clima, por inhóspito y falto de todo recurso se opone terca y porfiadamente al cumplimiento de toda misión. Una tierra en donde se enseña una hostil naturaleza —la más fría y tempestuosa del planeta— reacia a los hombres, perros y máquinas y en donde las tormentas polares y las interferencias magnéticas anulan las comunicaciones y afectan a los instrumentos volviéndolos inexactos e influyendo, por lo tanto, en la inteligente confianza que el hombre debe depositar en los mismos. Un lugar en donde los lubricantes se convierten en sebo y los metales se cristalizan, donde las mejores aleaciones se quiebran al desintegrarse la materia.

Ese último rincón del mundo en donde nos tocó actuar, es en general una dilatada y blanca llanura que se va escalonando en inmensas plataformas de barreras de hielo y nieve, quebradas de tanto en tanto por cordones montañosos y sembradas de traicioneras, torvas y peligrosas grietas capaces de tragarse a una columna expedicionaria completa.

-Ese escenario actúa sobre el cuerpo y el alma y hace que el hombre en patrulla —al tener que desarrollar largas y extenuantes jornadas de marcha, con un deficiente descanso y una alimentación que en la Antártida y en Patrulla siempre es incompleta, y viéndose obligado a vivir en un estado de permanente sobresalto o inquietud— llegue a un advertible deterioro psicofísico. Los hombres sometidos a la agresión climática y al permanente riesgo va llegando a su límite emocional y físico, y los efectos de la tensión se conocen, entre otras manifestaciones, por una acusada disminución de peso y un inocultable debilitamiento.

No se desea con estas descripciones hacer un panegírico de la Expedición, pero sí se pretende pintar con orgullosa franqueza los inconvenientes que se debieron vencer para cumplir con la misión impuesta.

Todo lo dicho por otra parte, son los mismos problemas a los que se vieron abocados todos los hombres del Ejército Argentino que trabajaron ruda y silenciosamente en el Sexto Continente desde el año 1951 —cuando el pionero de nuestra Institución en la Antártida, el entonces Coronel D. HERNAN PUJATO instalara Base General San Martín— para obtener sacrificadamente la experiencia que los 10 hombres de la Expedición al Polo habrían de aplicar para cumplir con la misión.

- El "espíritu de cuerpo" común a todas las latitudes se hace presente también en la Antártida, pero él se manifiesta en forma muy especial porque fija un Código no escrito pero no por ello menos estricto. El suscrito deja expresa constancia que los integrantes de la Expedición

cumplieron con ese Código e hicieron aporte total de sus posibilidades como manifestación de sus respectivas calidades y capacidades. Pero sin lugar a dudas que la más importante entrega efectuada por cada hombre, como aportación para el éxito de la "Operación 90", fue la de sus respectivos "presentes y futuros". Y ello se manifestó no solamente en la larga, peligrosa, ardua y sacrificada marcha hasta el Polo Sur, sino en el previo y magnífico renunciamiento que significó el aceptar formar parte de una empresa de la cual no se estaba seguro de regresar con vida. Existieron por supuesto desinteligencias y roces —éramos hombres con nuestros defectos y nuestras virtudes— pero por sobre todo nos sentimos soldados del Ejército Argentino en cumplimiento de una misión, y ese sentimiento hondamente arraigado hizo que supiéramos dominarnos y superarnos. Y que conseguimos elevarnos por sobre esas nuestras flaquezas lo demuestran el logro exitoso del objetivo fijado.

JORGE E. LEAL

Coronel

Jeje de la Primera Expedición Terrestre Argentina al Polo Sur



Operación 90

Para el final de la Operación 90

Sí, es cierto que Dios y solo Él pudo ayudarnos durante los sesenta y seis días de esa marcha en la que pusimos nuestra experiencia, fuerzas y voluntad para ir y volver, pero los diez hombres sabíamos que todo eso no era suficiente. Sin duda que contamos con su bendición.

Cuando habiendo pasado mucho tiempo y en reunión con los que vamos quedando rememoramos situaciones y sucesos de aquellos días, nos asombra haber podido regresar a la Base Belgrano sanos y salvos luego de haber enfrentado —todos los días y a cada paso que dábamos— los peligros que la Antártida va presentando en aquellas extremas latitudes a quienes se atreven a quebrantar con su presencia tamaña soledad, tanta magnificencia y una vastedad sin límite, rigurosa y terca. Me doy cuenta de que no alcanzo a expresar en total plenitud los hechos y circunstancias que afrontamos. Posiblemente hubo algo de temeridad, pero también bizarria en la decisión de plantar nuestra bandera en el Polo. Pero había que hacerlo y a nosotros nos tocó el encargo.

Cuando regresamos a Buenos Aires fue la sorpresa. No nos habíamos imaginado que en la Patria *civilizada* nos habían estado siguiendo con tanto interés y preocupación. Sabían de nosotros a través de la información de la Base Belgrano, con la cual estábamos en comunicación, no digo diaria, pero sí cuantas veces podíamos hacerlo. Quien leyó las páginas anteriores está enterado de que nuestras jornadas de marcha no estaban determinadas o regladas por el correr de las horas, ni por el sol con su permanente, engeguecedora y reflejada luz, ni por las inexistentes noches con sus sombras. Era el piso de hielo y nieve, escarpado y abrupto, con grietas visibles e invisibles, infranqueable a veces; o las tormentas con rabiosos vientos que arrastraban nieve que volaba horizontalmente impidiendo toda visibilidad, o por el cerrado tranquilo blanqueo fantasmagórico que nos frenaba al negarnos toda posibilidad de orientación o de ver más allá de nuestras botas; o cuando debíamos hacer alto y dar por terminada la jornada ante problemas para llevar correctamente el rumbo de marcha por fuertes anomalías magnéticas que nos desplazaban del derrotero previsto (el Polo Magnético andaba cerca). O finalmente cuando después de treinta horas continuadas de buena marcha —sucedió más de una vez—, ya que ninguno de los problemas señalados precedentemente se presentaban, eran el cansancio, el hambre y el sueño que nos atajaban. Era así como no todos los días podíamos comunicarnos con la Base Belgrano; la falta de noticias era salvada generalmente por la dotación de nuestra Base —baqueana también en patrullajes— que, con todo optimismo, nos hacía seguir avanzando en sus comunicados diarios con el comando en Jefe del Ejército.

Luego del 31 de diciembre de 1965 —fecha de nuestro regreso a Belgrano— bien comidos y descansados y reconciliados con la normalidad de la vida de la Base, nos sumamos a las tareas preparatorias de entrega de Belgrano a la nueva dotación que se acercaba a bordo del rompehielos.

También la normalidad para nosotros significó poder, por fin, tener la posibilidad de comunicarnos con nuestros familiares. Así fue como yo supe de las primeras "monerías" de María de las Nieves y de los apuros de mi amada mujer, de Gonzalo y de Teresita Laura por verme de regreso en Olivos.

Arribó el rompehielos (¡Grandes agasajos dentro de lo que era viable y correspondía!); se entregó la Base y zarparamos de regreso hacia Ushuaia.

Muchos recuerdos de aquel viaje de retorno en nuestro sapo —apodo cariñoso de aquel primer rompehielos argentino— no me quedan luego de más de 40 años: si qué en Us-

huaia tuvimos un adelanto de lo que sería nuestro arribo a Buenos Aires. Nos esperaban las autoridades provinciales, militares, periodistas locales y otros venidos de Buenos Aires y mucho público.

Desde Ushuaia el traslado se hizo vía aérea hasta Aeroparque. Allí nos aguardaban nuevamente autoridades civiles y militares, tropas formadas con bandera y banda, y un público considerable. Estaban, por supuesto, los familiares de los integrantes de la expedición.

Y allí distinguí a mi gente: mi mujer con nuestros tres niños, por cuánto María de las Nieves ya tenía casi dos meses de vida, Teresita Laura siete añitos y Gonzalo nueve. No pude darles más que un beso y un apretado abrazo y tuve que volver a los discursos y homenajes; luego a subir junto con mis hombres a dos Jeeps descapotados en los que nos trasladaron hasta la Casa Rosada. Debo reconocer que a lo largo del trayecto —y es largo— un público jubiloso nos hacía objeto de cordiales demostraciones de afecto y reconocimiento. Me sacudió el alma cuando al pasar por la calle Florida (todavía no era peatonal) desde casi todos los edificios caían lluvias de papelitos blancos, era realmente una nevada que nos hacía recordar a las que impiadosas a veces nos acompañaron en aquellas otras latitudes, claro que sin tanto público espectador.

Al pasar frente a la Catedral Metropolitana, resultó imposible bajar de los vehículos para cumplir con lo previsto por los organizadores de la recepción. Tanta era la muchedumbre que nos rodeaba y que impedía nuestro desplazamiento a pie para ingresar al templo. El Cardenal Primado que —presente en lo alto de la escalinata— nos esperaba, comprendió el problema; nos dio su bendición y tácito permiso para continuar la marcha hacia la Casa de Gobierno. Con el tiempo yo pude enterarme de que el entonces Obispo Castrense, Monseñor Bonamin, entendió mal esta alteración del acto. Nunca nos llevamos bien con este hombre y no me arrepiento. Demostró no ser un buen guía espiritual de los militares como era su central obligación. Durante el mal llamado Proceso de Reorganización Nacional —del cual fue factor de apalancamiento— y durante todos los nefastos años, hizo muy poco (o nada) para evitar los excesos en materia de respeto a la vida; y era un Obispo. En una oportunidad, conversando con mis hombres de la Operación 90 sobre este tema —y ya en democracia— alguien tuvo una salida oportuna e ingeniosa, dijo: “Este Obispo nos hubiese venido de perillas en la marcha al Polo, marcándonos siempre el Sur sin necesidad de tantas observaciones, mediciones y cálculos”.

Llegados a la Casa Rosada, el Presidente de la Nación, Dr. Arturo Illia, nos esperaba en el Salón Blanco. En una emotiva alocución, nos dio la bienvenida. Me sorprendió de qué manera sin papel alguno y durante más de veinte minutos habló con especial propiedad y exactitud de la Antártida y lo que significaba nuestro accionar en la región. Me saludó efusivamente, hizo lo mismo con mi dotación y con el entonces Capitán del Navío Hermes Quijada y Vicecomodoro Mario Olezza (comandantes de los vuelos al Polo) presentes en el acto. Se sumó el Congreso Nacional con un acto para nosotros de gran simbolismo por ser ellos representantes de las provincias y del pueblo argentino.

En una sesión conjunta de Senadores y Diputados, nos recibieron y agasajaron cumplidamente. El Presidente de la Cámara Alta —y a su vez Vicepresidente de la Nación Dr. Carlos Perette— que presidía el suceso tuvo palabras trascendentes para caracterizar a la Expedición señalando la importancia para Argentina de ese, nuestro accionar en la Antártida.



Recibimiento del Presidente Illia en la Casa Rosada (1966)

Y a partir de esos días, luego de nuestro arribo a la Capital Federal y de los actos señalados —y de otros muchos que omito por modestia— tuve que repartir el tiempo entre mis actividades como Jefe del Departamento Antártico del Estado Mayor General del Ejército y viajes a distintos puntos del país para cumplir con invitaciones oficiales.

También estaba obligado a intervenir —como Representante del Ejército— formando parte de las Delegaciones Argentinas en las Reuniones del Tratado Antártico. Ello significaba viajes al exterior en donde —reconozco— de alguna manera ya no era un desconocido en los ámbitos antárticos. A veces, mi mujer me acompañaba y otras resultaba imposible por la atención de nuestros hijos todavía niños.

Recuerdo, relacionando con la antedicha modestia que, en Santiago de Chile, en oportunidad de llevarse a cabo la IV Reunión Consultiva del Tratado Antártico (año 1966),



Público jubilosode Salta haciendo cordiales demostraciones de afecto (1965)

el presidente chileno, Dr. Frei Montalvo (el padre del también posterior presidente) recibió y saludó a los integrantes de todas las delegaciones. Al serle presentado por el diplomático argentino que nos presidía y decirle quién era yo, me felicitó y exclamó con la mejor entonación de nuestros hermanos allende la cordillera: “Y véanlo, tan sencillito...”

Al ascender —fines de 1969— al Generalato, se me nombró Director de la Dirección Nacional del Antártico (DNA) recién creada. Su misión era entender y ser responsable de todo el quehacer del país en la Antártida: y fue una buena y digna tarea.

Primero había que organizar el ente y luego ponerlo en marcha atendiendo siempre a la vastedad y trascendencia de su razón de ser y cometido.

Trabajamos fuerte y bien durante dos años con el Capitán de Navío Guillermo MacKinlay (nombrado Subdirector) que dirigía el Instituto Antártico, organismo que fue integrado como brazo científico de la DNA.

Cuando fui *compelido cortésmente* —como se estilaba a pedir el retiro del servicio activo, año 1972—, por decisión del General Agustín Lanusse (Comandante en Jefe del Ejército y hombre con quien también nunca me llevé bien en razón de pensar distinto sobre muchos temas), dejé también mi cargo en la Dirección Nacional del Antártico con la conciencia tranquila del deber cumplido.

Quedaba el organismo funcionando como Dios manda con su política nacional e internacional fijada por ley, con presupuesto propio y con el personal adecuado en cantidad y calidad para cumplir con su misión.

Me fui a mi casa a los 51 años de edad, muy pocos para estar ocioso y sin vocación de jubilado. Trabajé honradamente en la vida civil hasta que de nuevo fui convocado en el año 1989 para presidir la DNA.

Era una nueva oportunidad que me daba el destino para llevar a cabo tareas nobles e interesantes y una suerte de nuevo reconocimiento a mi largo accionar en la Patria Blanca y —por qué no decirlo— una reparación a la injusticia cometida 18 años atrás.

Antes de seguir con mi *tema* antártico, quiero dejar constancia de mi especial agradecimiento para los amigos que me dieron la oportunidad de ocupar mi tiempo de retirado en trabajos y tareas honorables.

A propósito, representando a mi comprovinciano y poderoso industrial Cesar Cao Saravia, estuve dos años viviendo en la Patagonia. Allí tuve la oportunidad de conocerla y también allí por la Ruta 3 (recomiendo a los argentinos de vacaciones, enderezar hacia ese sur nuestro, magnífico y *enseñador*) me enteré —en camino a Comodoro Rivadavia y pasando frente a la Península de Valdés— de una situación singular y extraordinaria que me impactó y obligó a investigar en búsqueda de información y datos fehacientes que certificaran semejante cuestión. Se trata de la posibilidad cierta de aprovechar las diferencias de mareas en los dos grandes golfos que enmarcan a la Península para obtener más que abundante energía. Es tan serio, e importante —y posible— el empen-

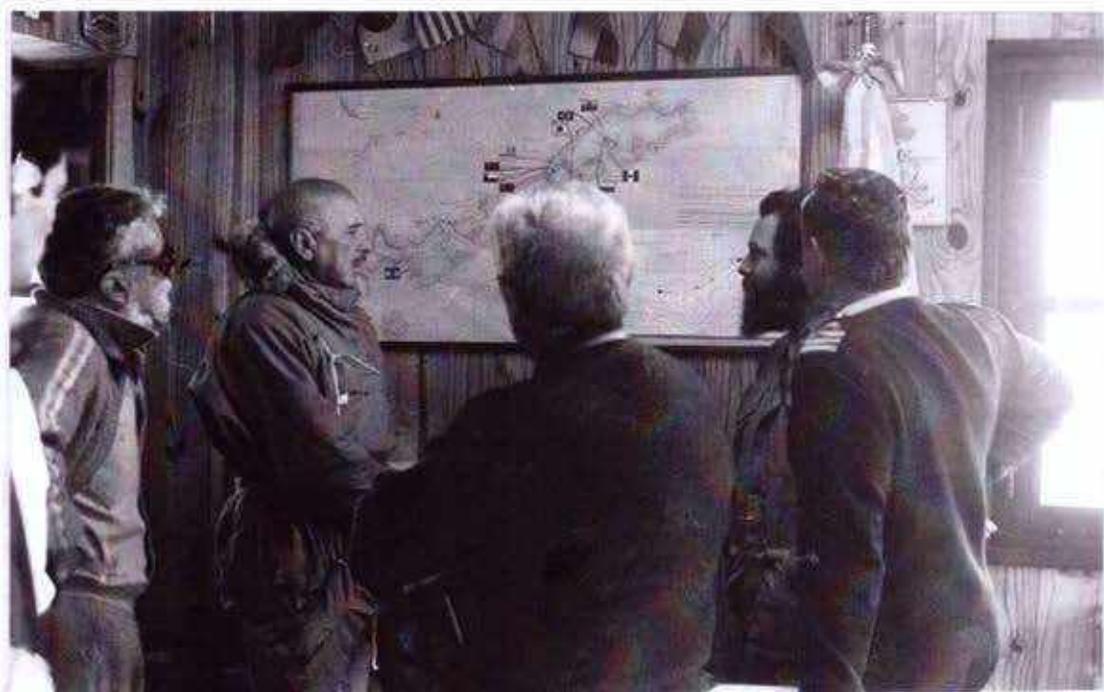
dimiento, que considero que de materializarse se solucionarían muchos problemas de la Argentina. Es por ello que lo incluyo en estas vivencias antárticas y por ello también que lo convertí en mi *tercer tema*. Tanto es así que escribí y hablé sobre esto cuantas veces pude.

Mucho tiempo lejos de la problemática antártica y mucho había cambiado el escenario nacional e internacional, y aún cuando yo había tratado de estar al tanto del tema, al regresar me encuentro con situaciones que necesariamente obligaban a pensar en nuevas direcciones de acción para responder adecuadamente a las circunstancias. Había que actualizar la política antártica argentina y a ello nos entregamos resueltamente en un grupo especialmente constituido por el Poder Ejecutivo Nacional e integrado por representantes de los Ministerios interesados en el asunto. Fue así como pusimos al día el documento rector de nuestro accionar en la región por Decreto-Ley N°2316/90. En él se reconocía la necesidad de que

“en el marco de la política nacional de integración latinoamericana, se promueva la cooperación antártica con los países de la Región, incluyendo la realización de aquellas actividades conjuntas para fortalecer los intereses comunes en la zona”.

Esto era la materialización de mi vieja aspiración y sueño latinoamericanista. Siempre consideré que: los pueblos latinoamericanos debían consumir la sana ambición de los dos grandes libertadores, San Martín y Bolívar: independencia y unión; su cumplimiento aseguraría el señorío de la Patria Grande en estas latitudes del planeta; la Antártida sudamericana era un elemento más y muy importante de motivación en esa noble tarea. Convencido de la necesidad de impulsar la concientización del tema, la DNA invitó a los países hermanos que en ese momento (año 1991) actuaban en la región y eran integrantes del Tratado Antártico a una reunión en Buenos Aires para tratar temas antárticos.

Todos concurren (Chile, Brasil, Uruguay, Perú y Ecuador). Fue para mi motivo de pura emoción presidir esta reunión como país anfitrión que éramos, y mucho más cuando podía contemplar en una mesa grande, en todo sentido, a hombres que se sentían hermanos tratando cuestiones que señalaban de qué manera podíamos trabajar y defender nuestros comunes intereses.



Reunión con los integrantes del Tratado Antártico (1991)

Se resolvió, entre otros temas, continuar anualmente estas reuniones en las ciudades capitales de lo que ya tuvo nombre: Reunión de Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos (RAPAL).

En un artículo que escribí para la Revista Militar (editada por el Circulo Militar) con el título de *Una política antártica posible* y que fue reproducido por publicaciones de mayor penetración, me referí al tema. Considero interesante agregarlo aquí porque pienso que sintetiza bien la cuestión.

Luego de permanecer 10 años al frente de la DNA, juzgué que era bueno para mí, y para la Institución, que hombres más jóvenes, con nuevas ideas y renovadas fuerzas llagarán a la Dirección. Renuncié con el nuevo siglo, pero siempre atento al tema. Sirvo a veces de consultor sin título y, por supuesto, respondiendo a constantes y continuas invitaciones a dar charlas y conferencias. Y eso dura hasta ahora, cuando ya viejo, continúo moviéndome y viajando para responder a esos amables requerimientos.



Diploma de Honor Ejército Argentino (1966)


 SEGRETERIA DI STATO DI SUA SANTITÀ
 TELEGRAMMA

NUM. DI PROTOK.	PAROLA	DATA				
1642		GIORNO 18	MESE Febbraio	ANNO 1966	ORA	MINUTI

DESTINATARIO: NUNTIIUS BUENOS AIRES

DESTINAZIONE:

TESTO:

AUGUSTO PONTIFICE HA VISTO COMPLACIDO HOMENAJE MARIANO QUE HA CORONADO
 EXPEDICION POLO SUR Y CON PATERNAS FELICITACIONES OTORGA COMANDANTE
 JORGE LEAL Y COMPANEROS GLORIOSA GESTA BENDICION APOSTOLICA.

CARDENAL CICOGNANI

Telegrama Papal (1966)



Medalla para el General Leal (1968)

**Apuntes de una
Campaña Antártica
de verano
(2003-2004)**

25-III

Hoy inicio este viaje, invitado por mis camaradas antárticos navales, posiblemente sea el último de mi vida a la Antártida. Partimos de El Palomar en un Hércules C130 de la Fuerza Aérea a las 16:00 y aterrizamos en Río Gallegos a las 20:30. Conoci esta ciudad en el año 1955 al regresar de la Base San Martín y luego la visité varias veces. Ha tenido un desarrollo extraordinario, hay un gran trecho desde aquel pueblo grande con sus calles de tierra y piedra, a esta hermosa y actualizada población con todos los adelantos de la gran ciudad. Lo que no ha cambiado es el fuerte viento.



Ruta hacia Bahía Esperanza

26-III

A las 9:30 descolamos hacia la Base Marambio en nuestra Antártida. Larga y aburrida es esta etapa, volamos a mucha altura. No tiene las emocionantes alternativas de los vuelos en Beaver, que por ser bajos permiten deleitar los ojos y el corazón con el inenarrable espectáculo del paisaje antártico.

El aterrizaje se produce a las 13:30 y lo vivo desde la cabina de comando con la expectación de siempre; la pista está a 250 metros de altura sobre el nivel del mar y no tiene una gran extensión (comienza con las primeras estribaciones de la isla y termina donde estas concluyen abruptamente hacia el mar). Exige pericia y mucha experiencia del piloto.

La hermosa vista que ofrece esta isla desde esa altura, rodeada allá debajo de grandes témpanos varados y con un magnífico sol —aunque con viento y baja temperatura— me pone rápidamente en situación: estoy en mi nunca demasiado amada Antártida.

Me trasladó en helicóptero hasta el Rompehielos Irizar que está terminando de abastecer a la base. Está anclado allá abajo, se lo ve muy pequeño entre bandejos de hielo a cinco millas de la isla.

Y ya estoy instalado en esta nave que me albergo tantas veces, desde su primer viaje en 1979, en mis correrías antárticas.

Mañana zarpamos hacia la Base Esperanza.

27-III

A las 15:00 levamos ancla. Esperaba tener la suerte de volver a ver a Rosamel, esa pequeña y maravillosa isla plantada en el medio del Estrecho Antártico, que separa el extremo norte de la Península de las islas Janville, Durville y Dundee. Es un canal de no fácil navegación por la presencia de numerosos y grandes témpanos que generalmente se dirigen desde el SE hacia el NO en busca de mar abierto para salir al Drake. A mitad de camino de este largo Estrecho está la admirada por todo antártico Isla Rosamel. Es que realmente es un agraciado espectáculo de la naturaleza, una suerte de torta de chocolate de negro asfalto que emerge en el medio del canal, coronada siempre su cima de nieve. Debe tener un kilómetro de diámetro por 500 m de altura. En realidad, una magnífica torta de novia.

Pero, ¡oh decepción! A la hora en que debíamos enfrentarla, una densa nevada nos envuelve, apenas hay visibilidad a 100 m y pasamos a una milla y media de la isla a la que amé desde que la conocí hace 52 años. No me fue posible verla, me tuve que conformar con ubicarla en la pantalla del radar del puente de mando. Le agradezco a tanta tecnología por ver, aunque sea convertida en rayas y puntos, esa maravilla de la naturaleza. Bueno, ¡por lo menos eso!

Tampoco logramos acercarnos a Base Esperanza por este bendito mal tiempo. Estuvimos toda la noche dando vueltas sin poder efectuar la maniobra de acercamiento y desembarco. Así es la Antártida, no se puede ir contra la meteorología.

28-III

Como no mejora el tiempo, se resolvió dejar Esperanza para más adelante y operar en el Refugio Media Luna y en Base Cámara desde donde anuncia buen pronóstico.

29-III

Se cumplieron las actividades previstas en Media Luna y en Cámara (retiro de basura para cumplimentar con el Protocolo de Madrid que impone estrictas medidas ambientales).

30-III

Nos dirigimos al sur en dirección a Base Melchior (Marina) y Base Brown (DNA), ambas activadas sólo en verano para desarrollar tareas científicas.

31-III

Ante pronósticos meteorológicos adversos en la zona de ambas bases, anoche resolvieron poner directamente proa al sur en dirección a la Base San Martín. Al regreso levantaremos a los científicos de Melchior y Brown. Empezamos a navegar por el Gerlache. Se trata de un amplio estrecho (valga la paradoja) en el Mar de Bellingshausen que separa la Península Antártica de una serie de islas, la mayor de las cuales es Amberes. Ya escribí que en otras oportunidades navegué por este famoso estrecho. Famoso por su belleza y porque es un refugio para los buques que vienen soportando los embates de mar abierto.

A propósito de esto, un experto navegante antártico, calificó a los dos mares que bañan las costas de nuestra Península: al Weddell como "inhóspito y vengativo", porque siempre está cubierto de hielo y, cuando en los primeros tiempos quisieron navegarlo a fondo, aprisionó a los buques, los llevó entre sus hielos y luego los destruyó. (Recordemos la suerte corrida por el científico sueco Nordenskjöld y por el gran explorador inglés Shackleton). Al Mar de Bellingshausen lo describió como "terrible y áspero", porque sacudé fuerte con sus tempestades.

Bueno, decía de la belleza del Estrecho de Gerlache, que en esta navegación se está portando de acuerdo a su reputación. Vamos con un sol radiante y esplendente, mar de aceite y temperatura baja pero aceptable. El espectáculo es inenarrable, es lo más hermoso de nuestro sector antártico, más digo: de todo el Continente Blanco. Son cientos de millas, todo un día de navegación. A estribor y babor, picachos enormes nevados con sus glaciares que derraman montañas de hielo en el mar, y el sol que pinta con todos los colores a la nieve y al hielo. Dios es muy piadoso al permitirme, ya casi al final de mi vida, volver a contemplar una vez más esto que me maravilló por primera vez hace justamente 50 años y que vuelve a maravillarme ahora. Y recuerdo lo que tengo escrito y recuadrado en mi escritorio: "Era muy joven aún cuando en el año 1953 'volé' a la An-

tártida, pronto comprendí que ya para siempre había escapado de la rutina para entrar en la maravilla y el misterio".

Volvamos a los humanos intereses y a la política antártica internacional. Pasamos muy cerca de la Base inglesa Rothera (yo la conocí en los tiempos en que era una pequeña instalación dedicada a la ciencia). Ahora es una importante base aérea desde la cual se llevan a cabo tareas de valía, algunas de ellas en común con nuestros científicos, nosotros aprovechamos instrumental instalado en su base y ellos aterrizan y se movilizan usando nuestras pistas en la Base Marambio. Es un acuerdo de mutuo beneficio que permitió adelantar mucho el estudio sobre la forma en que las barreras de hielo del este de la Península se fueron destruyendo y terminaron desapareciendo sectores inmensos que salieron navegando como témpanos. Todo ello debido al calentamiento anormal (efecto invernadero), resultado de la descontrolada emisión de CO2 de esta era industrial contra natura.

El Comandante me invitó a integrar el grupo que visitaría la base, pero decliné dejando mi lugar en el helicóptero para quien no la conociera todavía.

1-IV

Anoche me quedé leyendo hasta las 2:45, cuando fui al comedor para anotarme en el *ku-ku-naval* (nombre informal con el que designan a una planilla en la que se anotan los oficiales para ser despertados a lo largo de la noche para ocupar sus cargos en los distintos puestos de navegación); no lo encontré por ningún lado. Confié en despertarme solo y a su debido tiempo, pero mi reloj biológico se impuso y abrí los ojos recién a las 8:45 (muy tarde para un antártico en navegación). Estaba levantado aseándome, cuando golpean la puerta del camarote y asoma la cabeza del Comandante del buque quien, al ver mi taza de desayuno sin uso en el comedor, preocupado venía a ver si me pasaba algo. Vergüenza.

Hicimos una buena navegación durante todo ese día: si seguimos así, mañana estaremos acercándonos a la Base San Martín, si Bahía Margarita con sus hielos se porta bien.

2-IV

Desde muy temprano tropezamos con dos cuestiones: primero cerrazón completa, muy poca visibilidad y algunos témpanos chicos. Navegación muy cuidadosa, vamos lentamente.

Nos acercamos lo más que se pudo a la Base, pero ya a las 17:00 comenzó a oscurecer. Se enviaron los heli-

cópteros con la dotación nueva del Ejército y científicos de la Dirección Nacional del Antártico adelantados. Solamente tres viajes y ya cerrada la noche se suspendieron los vuelos hasta mañana.

3-IV

Temprano, en cuanto hubo la luz necesaria, comenzó el tráfico de helicópteros y lanchas descargando cuanto se trajo para la base. Yo volé a las 10:15, un día espléndido de sol, casi sin viento. A esa hora ya el sol se levanta sobre los picachos que conforman por el este la cordillera de la Península. Como ha nevado muy fuerte y firme estos últimos días, el escenario es realmente impactante.

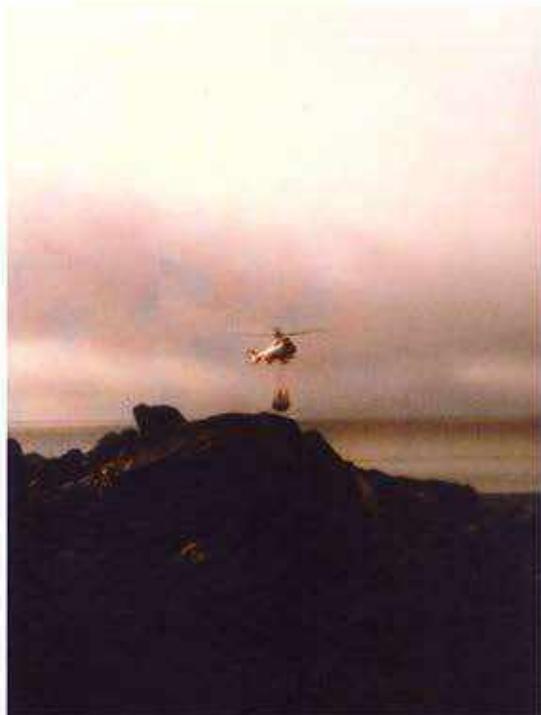
La Base y todas las instalaciones están en muy buen estado, se ve que cada dotación se preocupa por el mantenimiento y además por dejar su impronta en obras que mejoran las condiciones de comodidad y confort. Me invitó el Comandante a un vuelo que él realizará hasta la Base Stonington (estadounidense) abandonada desde el año 1948, pero a la cual ellos visitan de tiempo en tiempo. En el año 1953, la dotación del Mayor Basan Grande, llegó hasta allí para buscar viveres y elementos que necesitaban luego del incendio que destruyó totalmente la casa-habitación de la Base San Martín. Ahora Stonington es una flagrante trampa al Tratado Antártico, es decir, al Protocolo de Madrid, que impone —en su defensa del medio ambiente— que toda base abandonada, o es bien mantenida o debe ser levantada sin dejar rastros en el terreno. Los estadounidenses han resuelto ampararse en un artículo del Tratado que considera la existencia de lo que se llama *sitio histórico*, y así la han declarado, y agregan que, además, es un museo. Para ello convirtieron una pequeña dependencia en un ambiente donde hay unas cuantas fotografías encuadradas y algunos mapas y, por supuesto, la consabida bandera. Realmente es una burla, lo cierto es que no quieren gastar dólares para sacar ese basural.

Regresamos al buque a las 17:00 porque ya se estaba cerrando la noche.

4-IV

El día sin mucho viento permitió continuar la maniobra de descarga que va rápido porque se emplean en la tarea helicópteros y lanchas.

Esta tarde desde la base hablé con la mujer amada y con Teresita Laura. Quería hacer triplete, pero no encontré a María de las Nieves.



Llegada de provisiones e insumos

Al respecto recuerdo que, a principios de la década de 1990, yo había vuelto a visitar la Base San Martín por primera vez desde que me relevaron de allí en febrero de 1955. En esa oportunidad, me comuniqué con María de las Nieves y ella me hizo recordar que yo había estado en San Martín como soltero y volvía como abuelo. ¡Así de ligero pasa el tiempo!

A las 23:00 pude comprobar, para mi asombro, que llovía. ¡Llover en estas latitudes! En el año 54, el de mi internada, jamás sucedió; si mucha nieve. Preocupa por lo que supone como demostración del cambio climático con todo lo que ello significa para las milenarias barreras de hielo de esta Antártida. Efecto invernadero más evidente es imposible. Pobre planeta y pobre humanidad. El señor Bush tendría que enterarse —y entender, si ello es posible— sobre lo que está sucediendo y ocurrirá si sigue empeñado en ignorar las responsabilidades asumidas por EE. UU. junto con el resto de los países en la reunión de Río de Janeiro en el año 1992 (llamada Cumbre de la Tierra) y que de acuerdo a referencias e informaciones, EE. UU. no ha cumplido, siendo el país que más poluciona el ambiente.

Este atardecer ya se dio por finalizada la descarga y

estamos en condiciones de zarpar. Me atajo entonces de este lugar. No me resulta fácil este adiós, puede ser una despedida para siempre de este escenario que me acompañó durante un año; el más peliagudo de todas mis andanzas por el Continente Blanco, pero al que recuerdo como el que mucho me enseñó en la vida.

Han pasado casi 50 años desde entonces y rememoro los rudos días en que, con escasa comida, con poco y nada de casi todo, sin calefacción pero con mucho trabajo y sobrehumanas misiones para cumplir, éramos —para nuestro orgullo— los seres humanos más adentrados en dirección al Polo Sur. Toda esa situación nos retemplaba el alma y nos dio la fuerza necesaria para soportar con buen ánimo semejante quirotada. Volvimos los cuatro naufragos a Buenos Aires más flacos, pero con buena salud y mejor estado atlético.

Bueno, lo cierto es que hemos puesto proa al norte, una densa niebla (y no la del alma) nos envuelve,

5-IV

Rumbo al norte y sin novedad. Navegamos a buena marcha y con mar calmo, aunque muy nublado todo el Gerlache, lo que le quita toda su deslumbrante belleza. Hoy tuve dos momentos de reflexión. El primero fue al pasar cerca de la Base Primavera (del Ejército, que se ocupa solamente en verano con actividades científicas). Recordé más que nunca a mi hijo Gonzalo que amaba —y ama todavía— estos lugares. Estoy seguro que desde Maceió (en donde vive) y en alguno de sus sueños, se traslada en espíritu —de tiempo en tiempo— por estas zonas de su Patria en donde trabajó feliz, de acuerdo a sus convicciones y sin tener que rendir sus ideales ni bajar sus banderas.

El segundo fue al pasar por el lugar en donde muestra su quilla (en aguas bajas) el Bahía Paraíso, nuestro segundo buque antártico, que en una desgraciada maniobra de su Comandante encalló en una zona rocosa que apenas emerge. Fue así como quedamos solamente con el rompehielos que tiene que hacer de gerente y "che pibe". Eso limita y compromete el mejor desarrollo de las campañas de verano.

6-IV

Esta mañana arribamos a la Base Esperanza. Bien temprano se comenzó con la descarga en lanchas y helicópteros. Bajé a las 10:00. Tengo suerte, magnífico día, sol esplendoroso, sin viento y por lo visto nevadas firmes en los días anteriores. Temperatura: 5 °C bajo cero. Todo el escenario portentosamente blanco y espectacular. El poblado como de juguete, mágico en-

canto. Pero de la base que yo fundé en 1952 no queda nada, es decir, sólo quedan las piedras, todo lo demás ha cambiado. Casas, depósitos, galpones, instalaciones, antenas de todo tipo (una de ellas: satelital que permite recibir televisión y telefonía directa). Me dicen que lo que yo recuerdo de aquél entonces es justamente eso: solo un recuerdo. Pero el escenario natural que lo rodea con el Monte Flora como telón de fondo es estupendo. Me despegué del grupo de visitas después de escuchar la misa en la capilla que rezó el capellán del rompehielos y me largué a visitar lugares queridos. Cuando eché cuentas del tiempo transcurrido y llegué al comedor para asistir al almuerzo (tipo picada), informaron que había que dirigirse al helipuerto para volver al buque. Estómago vacío, pero corazón contento.

7-IV

Pasamos esta mañana cerca de la Base Jubany (dependiente de la DNA). No bajamos, el Comando del buque movilizó un helicóptero para traer a un técnico alemán que regresa a Buenos Aires. Se trata de un hombre del Instituto Alfred Wieggenner de Alemania, con el que nuestro país desarrolla un programa de biología marina.

Hice llegar un saludo al Jefe de Base deseándole éxito en su cometido. No es fácil su misión con una dotación numerosa y muy heterogénea (hombres y mujeres de las tres Fuerzas Armadas, científicos argentinos y alemanes).

Navegamos proa a Orcadas, Mar tranquilo por ahora, considerando que comenzamos a atravesar el famoso Pasaje de Drake.

Siguiendo una vieja costumbre en mis navegaciones, luego de almorzar y convenientemente abrigado, bajo a cubierta de vuelo para una caminata de 45 minutos aproximadamente. Sirve para pensar y filosofar barato, de paso endurecemos las piernas con el rolar y cabeceo del buque. Alrededor de las 18:00 toca a los oficiales superiores el turno del sauna, también vieja costumbre mía desde que navego en este muy confortable buque. A propósito del sauna, recuerdo una antigua anécdota. Yo debía embarcar en Ushuaia en el rompehielos que regresaba de la etapa de la Base Belgrano. Allí desembarcaba el Obispo Castrense que volvía de cumplir con su tarea pastoral antártica. Nos encontramos al pie de la escalera al costado del buque, nos saludamos amable y ceremoniosamente (era su costumbre) y me dice al despedirse:— *informé al Comando del buque que le dejaría a Ud. la misión de cumplir con mi hora santa.* Acepté sin querer averiguar de qué se trataba tal misión



Perfil de la Base Brown

por no querer demostrar mi ignorancia en devociones rituales, y pensando que el Comandante del buque me asesoraría en la cuestión. Esa noche durante la comida le comenté el tema y riéndose me explica que —en son de broma— le decían al Obispo (que había solicitado una hora especial en el turno del sauna para estar en soledad) que la tal hora era santa. Posiblemente el buen hombre pensaría que, por mi jerarquía, yo también tendría sus naturales remilgos para mostrarme en pelotas ante personal joven y de menor rango.

Esta tarde anunciaron mar fuerte para la noche y mañana. Ordenaron poner a recaudo y asegurar todo elemento que pueda comenzar a moverse, luego rodar y terminar destrozándose.

8-IV

Efectivamente, el buque nos zamarreó toda la noche. Cansado de rolar en la cama, me levanté en cuanto vi luz a través de mi ojo de buey. Me fui al puente. La proa del buque se levanta al cielo cuando encara la ola y luego al enfrentar la que viene después prácticamente pareciera verticalizarse hundiendo de proa y embarcando tanta agua que llega hasta los vidrios del puente. Realmente no sé cómo no se va por ojo, término naval para describir cuando un buque enfrentado a un mar

embravecido no puede restablecer el equilibrio y se pierde para siempre. Sin duda que nuestro rompedor los es *marinero*.

A las 15:00 avistamos las Orcadas a unas 20 millas aproximadamente y una hora después se largaron anclas en Bahía Scotia, que es la que da al sur de la Base. Al norte, está Bahía Uruguay. El paisaje en ambas es casi igual. Al respecto, cuento lo que me sucedió la primera vez que, emocionado, visité esta legendaria e histórica base que conocí de chico leyendo el libro de Moneta *Cuatro años en las Orcadas del Sur*. Bajé en bote, en esos tiempos no cargábamos helicópteros a bordo, y me dirigí a la casa-habitación. Previamente pasé por el Museo, que es la casa que se habitó en las cuatro décadas del siglo pasado. A la mañana siguiente, al bajar del buque me desorienté totalmente porque todo lo que se me presentaba estaba al revés. En lugar del museo, di con el cementerio, y así fui encontrando cosas que estaba seguro que había visto y visitado del otro lado de la casa. Llegué a pensar que algo no me funcionaba bien en la cabeza. Lo que yo ignoraba era que esa noche mientras dormía se resolvió cambiar de fondeadero por Bahía Uruguay, ya que grandes temporales invadían la bahía donde estábamos.

Y hablando del cementerio, cuánta pesadumbre ante esas siete cruces desamparadas que desafían los helados vientos, realmente una enorme e infinita tristeza invade el alma.

En tren de recordar cosas de Orcadas, me viene a la memoria cuando también en una campaña de verano, me tocó intervenir en el acto de relevo de la dotación de esta base. Entre la gente nueva, venía a quedarse como médica una mujer. No había antecedentes al respecto, ninguna mujer había antes invernado allí. Al saludarla en el momento de la despedida, y en un aparte, le recordé su muy especial situación diciéndole:— *Usted va a tener un raro privilegio, una singular merced, será la primera mujer desde hace millones de años, desde la creación del universo, que podrá hacer escuchar su voz cuando estas montañas, estos hielos y estas nieves estén sumidos en la oscuridad y el silencio de la noche polar. A mitad de año animese a salir, aléjese por un momento de la casa, enfrente las calladas sombras y hable fuerte, grite y riase más fuerte todavía, para que su voz y su risa se vuelvan ecos y resonancias infinitas. Ellas serán grabadas seguramente por estas asombrosas rocas, estas nieves y estos hielos de Orcadas para siempre. Nunca más la vi, ignoro si cumplió mi pedido.*



Con el Dr. Fontana

9-IV

Son las 12:00 y recién vuelvo al buque desde la tarde de ayer cuando bajé a visitar nuestra mítica Base Orcadas.

¡Qué hermosa forma de regresar a ella! Pasé una noche en una base como en mis mejores tiempos de antártico. Resulta que luego de llegar a tierra en mi bote (no actuaban los helicópteros por mal tiempo) resolvieron suspender los viajes hasta nuevo aviso por oleaje alto y viento con muchas rachas. Pero se cerró la noche, las condiciones no mejoraron y se suspendió toda maniobra. Los que estábamos en tierra, en tierra quedamos y el pobre pero caballeroso Jefe de Base tuvo que ofrecernos cobijo y hospedaje por esa noche (lo que significó comida y albergue al personal del buque que trabajaba en la descarga más las visitas, yo entre ellas). Un total de cuarenta hombres que se sumaban a sus limitadas posibilidades. El cocinero elaboró un fornido guiso de fideos al cual le agregé ignoro cuántas cosas que tenía a mano. A todos nos pareció un excelente festín. A continuación, cada uno se acomodó como pudo para pasar la noche. Debo confesar que pusieron a mi disposición el camarote del médico de la base, cortesía antártica.

La base tiene antena parabólica satelital, de manera que después de cerca de 15 días disfrutamos de tele-noticieros a rolete:

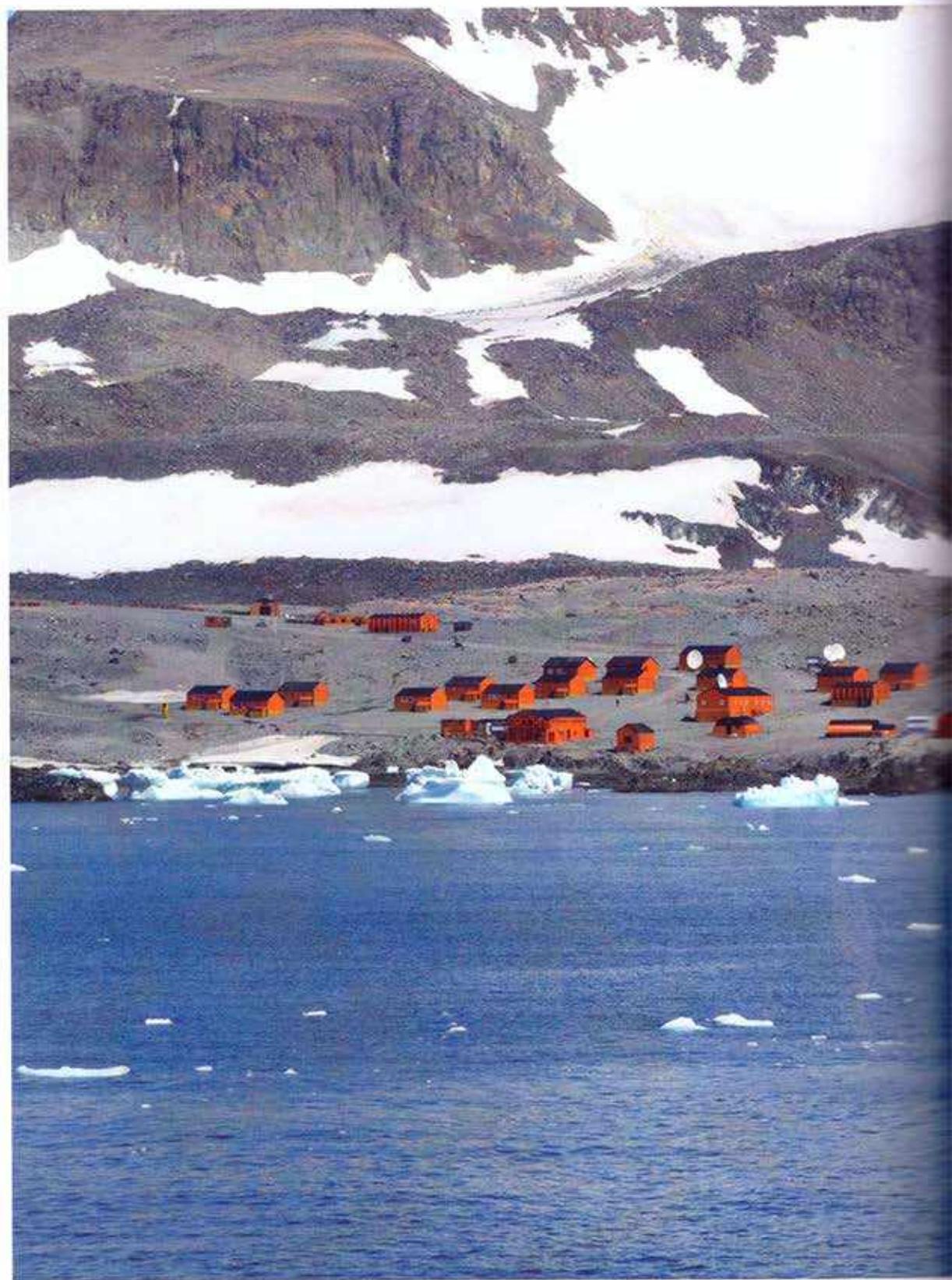
Pero lo más importante fue que, como el mal tiempo se había convertido en declarado *blizzard*, volví a sentir los bramidos del viento en techos y antenas y el castigo del temporal sobre todo lo que se eleva del nivel del piso: Es así como la Antártida a veces recibe.

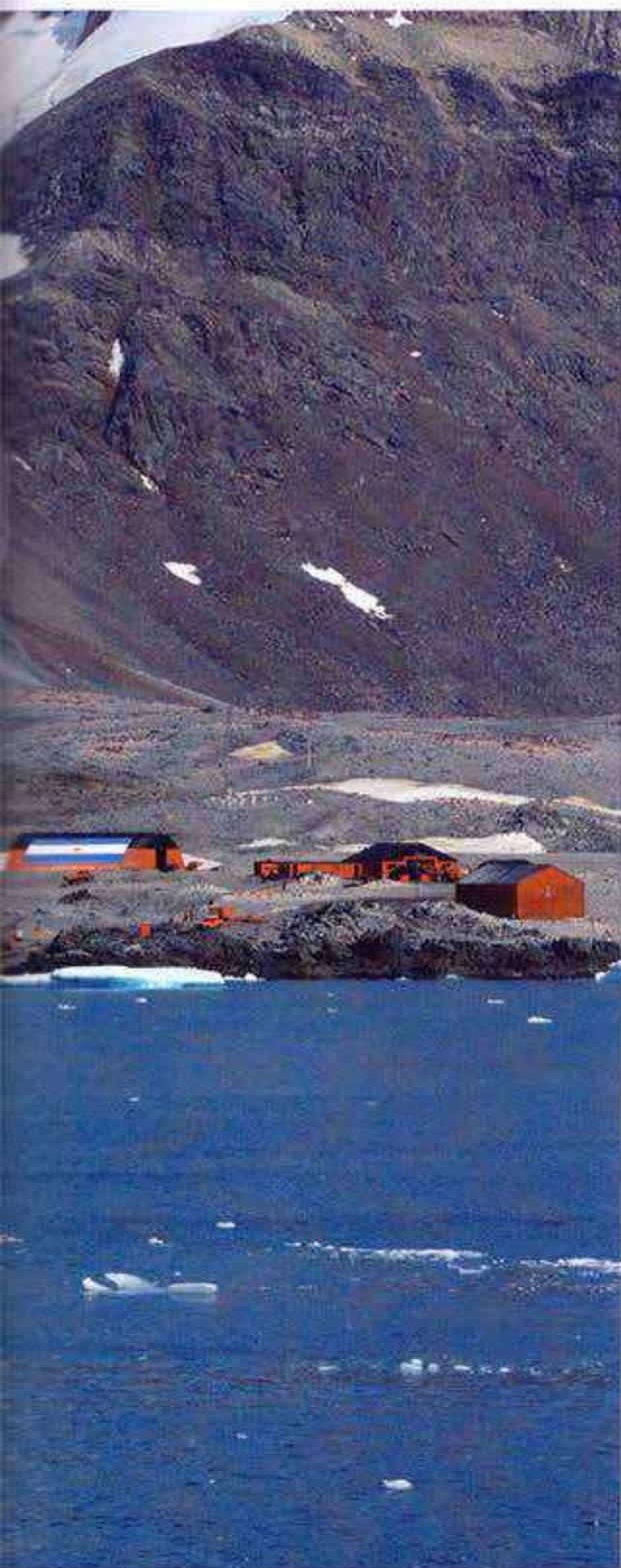
Me informó el meteorólogo de turno que a la madrugada comenzó a amainar el temporal y ya a las 9:00 calmó el viento, luego el sol apareció entre nubarrones iluminando el escenario: mucha nieve y los picachos que rodean la base cubiertos de un blanco manto.

Visité el museo, creo, por undécima vez en mi vida de antártico, y como siempre me abstraí en lo que allí se exhibe. Todo tan primitivo y limitado que obliga a reconocer el temple y capacidad de sacrificio de aquellos antárticos criollos que venían a hacer Patria en estas latitudes, sin los medios ni las comodidades que hoy vuelven aceptables las duras condiciones de vida en estas alejadas regiones.

Volví al buque y a las 16:00 zarpamos. Nuestro próximo destino es Ushuaia.

Epílogo





Las cenizas del Gral. Leal se encuentran en su amada Base Esperanza, de la cual fue fundador,

Mis bodas de oro con la Antártida (2003)

Me llamo Teresita Glowacki de Leal. Corría el año 1949. Tenía 16 años. cursaba el 5.º año de la Escuela Normal Nacional de Junín (provincia de Buenos Aires) cuando lo conocí. Era el elegante Teniente Jorge Edgard Leal que estaba destinado allí, en el Regimiento 15 de Caballería.

Nos encontramos en una fiesta, un 16 de julio, día de la virgen del Carmen. Ahora pienso que fue ella la que nos protegió. Bailamos toda la noche. De ese abrazo el destino se aprovechó, uniéndonos para siempre. Lo llamé George; quería la exclusividad de su nombre. Y pasaron... 53 años. Fue tan intensa y variada nuestra vida que el tiempo pasó más rápido que un sueño. Un sueño muy feliz pero también con sobresaltos.

En mi familia no había militares. Mis padres, Micaelina y Pedro, descendientes de extranjeros de origen polaco y ucraniano, se radicaron en Mendoza. Los papeles y yo decíamos austríacos, pero mi marido se encargó de encontrar el mapa donde figuraba el lugar de nacimiento de los abuelos paternos y maternos. Quedó demostrado que el Estanislao Pol (nacidos en Podiagel) pertenecía en ese tiempo al Imperio Austrohúngaro. Y mi ilusión de sangre habsburguesa quedó desvanecida.

La familia de mi padre se estableció en Mendoza. Y la de mi madre, en General Alvear, al sur de aquella, en una finca. Cuando ellos se casaron vivieron en la ciudad y nacimos allí las cuatro hermanas: Mery, yo, Virginia y Rosi. Luego, por razones de trabajo mis padres tuvieron que trasladarse a Junín, donde cursamos la escuela primaria y secundaria. Recuerdo de esos años, con alegría las vacaciones de niñas. Íbamos durante el verano a visitar a los abuelos. Es imposible olvidar el paisaje mendocino. Las imponentes montañas, ríos rodeados de álamos y sauces. Y ya en Colonia Alvear, los viñedos, frutales y esas siestas bañándonos en las acequias. Cerrando los ojos, me remonto a esa niñez lejana y feliz.

El tiempo fue pasando... y llegó el inolvidable 16 de julio. Y ya mi vida fue distinta. Comenzó un noviazgo teñido de emociones. Esa noche, prometió llevarme a volar en Piper (estaba haciendo el curso de piloto civil) en el aeródromo de Junín. También a andar a caballo (saltaba en los concursos del regimiento). Confieso que George cumplió sus promesas. Íbamos a tomar el té al Club Inglés... Estas cosas las realizamos acompañados de mi amiga María Elena (Toti para nosotros) juntas desde los 10 años hasta el día de hoy y compañeras del primario y secundario. Cuando ella se casó, su marido Tomy se integró a nosotros y llegamos a ser amigos incondicionales. Fueron los padrinos de mi hija mayor, Teresita Laura. Le brindaron mucho amor. Ahora que Tomy está sola (Tomy falleció hace unos años), sabe que tiene el cariño de su ahijada y el nuestro.

Y los días pasaban y todo era felicidad. Finalizó el año 1950 y mi novio tuvo que comenzar los cursos en la Escuela Superior de Guerra en Buenos Aires. Yo me recibí ese fin de año de Maestra-bachiller, y decidí estudiar un profesorado en Capital, para no alejarnos demasiado. A fines de 1952, comenzó mi relación con Antártida, la segunda parte de mi noviazgo a distancia. El General Pujato, quien llevó el Ejército al continente blanco, lo seleccionó para fundar y ser el 1.er Jefe de la Base Esperanza. Al finalizar del año, y sin regresar, se fue más al sur todavía como Jefe de la Base San Martín, donde permaneció catorce meses. Así me convertí en novia antártica, de esto hace 50 años. Nos comunicábamos por radio, en razón que, por ese entonces, sólo en verano llegaban los buques con la gente, la carga y lo más preciado de ella: la correspondencia. Escribía mis cartas casi diariamente, contándole como transcurría mi vida. Y así recibía mi diario, una vez al año.

Habiendo sido uno de sus primeros destinos la montaña, allí conoció la belleza, y los rigores del temporal, de la nieve y los hielos. Todo ello, le hizo fácil su decisión de viajar a la Antártida. Fueron dos años de larga espera.

En aquel tiempo, viajé a Rosario de la Frontera (Salta) para conocer a su familia. Durante el año escolar, ejercí como maestra y profesora en la escuela Normal del pueblo. Conocí, en esa alejada y pequeña ciudad muchas personas amables y dejé recordadas amistades. Fueron años de experiencias inolvidables. En vacaciones, volvía a Junín para estar con mi gente.

Viví en la casa de sus padres, frente a la plaza, donde estaban su madre Eduvigis (Edu para nosotros) y su hermana Malena, ambas docentes. Cerca vivía su hermana menor, Nata, también maestra, recién casada y con su primer hijito: Jorge Manuel. Luego llegaron tres hijos más. Su hermano Mario, militar y entonces Tte. Primero, estaba destinado en Jujuy y años después fue antártico. A dos cuadras estaba la casa de sus abuelos, donde vivían sus cariñosos tíos, hermanos del padre. Lisandro (el gordo), excelente pintor; Laura, primera odontóloga del pueblo; y Charito, la maestra querida por todos. La familia me recibió cariñosamente, y estuve contenta pese a la ausencia de George.

De esa época, recuerdo algunos nostálgicos momentos. Apoyada en la ventana, contemplando la plaza, mi mirada se perdía y volaba lejos, a miles de kilómetros hacia el sur, pensando en el amor ausente.

Pasaron los meses y llegó por fin el novio de Antártida, en la primera semana de abril de 1955. Sin apuro aún por casarse, tuvo que viajar por dos meses a E.E. U.U. y Canadá. Además de disfrutar sus merecidos días de licencia por orden del Ejército debió seleccionar perros polares, que luego serían comprados por nuestro embajador en Canadá. Nos casamos en diciembre de ese año, en Catamarca, en el Camarín de la Virgen del Valle, cumpliendo una promesa de la madre. Ya era Mayor de grado y "de edad". Después de un tiempo, se me ocurrió pensar: ¿Por qué no aprovechamos ese viaje casándonos antes, y yendo a Norteamérica de luna de miel? En fin, deduzco que el novio, con su espíritu aventurero, luchaba todavía por su libertad. ¡Qué sumisas éramos las novias de entonces!



Leal junto a 5 hombres hacen Refugio Guemes en el Wedeel (1953)

Durante el primer año de casados, siguió destinado en el Instituto Antártico. En noviembre, nació nuestro primer hijo: Gonzalo. ¡Cuánta felicidad! ¡Cuántas ilusiones! Como sucedió casi siempre durante mi vida, la felicidad nunca duraba mucho tiempo. Cuando el bebé tenía sólo dos meses, partió nuevamente para Antártida, como jefe de la Base Belgrano. Y allí permaneció más de un año.

No pudo ver crecer a su hijo, observar sus primeros pasos, ni oír sus primeros balbuceos. Fue más difícil la separación. Al regresar, el niño tenía un año y cuatro meses. A la presencia y cariños del padre, Gonzalo reaccionaba llorando. Pasaron quince días hasta que pudo conquistarlo y lograr ese nexo de amor entre padre e hijo que, gracias a Dios, permanece hasta el día de hoy. Gonzalo sintió siempre orgullo y admiración por su padre. Y la vida placentera continuó...

Dos años después, nació Teresita Laura. El papá estuvo junto a nosotros. Ella fue toda ternura, cariñosa. Nos conquistó y aumentó nuestra dicha. Durante las campañas de verano de los años siguientes, George viajaba a Antártida por dos o tres meses. Estaba destinado en el Comando en Jefe del Ejército, como responsable de la actividad antártica, y tenía que cumplir misiones de inspección en las bases. Pero ya, con el cuidado de los hijos, las separaciones no eran tan penosas. Además, disfrutábamos siempre la alegría del regreso.

Era Teniente Coronel y recuerdo de esa época un hecho que me conmovió. Fue un susto muy grande. En 1961, se resolvió en ámbitos de la Fuerza Aérea llevar a cabo el Primer Vuelo Transpolar. Mi marido fue invitado a integrar la tripulación. Estaba comandada por el entonces Vice Comodoro Olezza. Lamentablemente, en la tercera etapa, el avión se accidentó al despegar en cercanías del Polo Sur y se incendió totalmente. Los integrantes del vuelo salvaron milagrosamente sus vidas, saltando desde la proa de la máquina a cinco metros de altura. Fueron rescatados por el rompehielos.

Pasaron unos años y el fantasma antártico de otro viaje largo e incierto volvió a aparecer. El Comando en Jefe le ordenó planificar y ejecutar la Primera Expedición Terrestre Argentina al Polo Sur. Fueron años de angustias y preparación de la Operación 90. Durante ese tiempo, yo me cuidaba para no quedar otra vez embarazada.

Llegó el año 1965. George tenía el grado de Coronel. Ya estaba casi todo preparado para la gran aventura. En mayo, se confirma la sospecha. Sí, esperaba un bebé después de siete años. El destino quiso que naciera María de las Nieves, mientras estaba el padre en el mismo Polo Sur. George reacciona diciendo: "No me hagas ese chiste, debo partir". Él sabía que, una vez más, no me iba a oponer a sus proyectos. Iban a partir en septiembre, en un vuelo que sería el primero en llegar a la Base Belgrano. Allí lo esperaba, junto con la dotación seleccionada, el 2.º Jefe de la expedición, el entonces Capitán Gustavo Giró, para emprender desde allí, por tierra, con los vehículos (sno-cat) y trineos de perros, la gran aventura hacia el sur. Las semanas anteriores a su partida, confieso que mi fortaleza flaqueaba, lloraba escondida por los rincones de la casa. Quedar sola, con dos niños de 7 y 9 años, y embarazada, me asustaba un poco. Pero como siempre, Dios me ayudó y fue partir mi marido y convertirme en una persona fuerte, con

optimismo y alegría, para que mis hijos no sufrieran tanto la ausencia de su Tata (como lo llamaban). Asumí el papel de madre y padre, y todo resultó más fácil de lo que suponía. Los llevaba a las fiestas de cumpleaños, al cine, a visitar amigos, con mi pancita a cuestas, que seguía creciendo. Durante esos duros meses, tengo que agradecer a nuestros grandes amigos, que siempre me apoyaron.

Una tarde, viendo un noticioso por TV, la realidad de los sucesos me hizo estremecer. Varios trineos de perros habían caído en una grieta y pusieron en peligro la marcha de la Expedición. Fueron días decisivos que nos recordaron el peligro al que estaban expuestos. Los trineos se iban rompiendo, pero con la ayuda de Dios pudieron continuar. Y el 10 de diciembre de ese año, nuestros diez valientes soldados argentinos plantaron la bandera en el Polo Sur. Allí permanecieron cinco días, en la base estadounidense Amudsen Scott.



Trineo de perros

El día que comenzaron el regreso, nació nuestra tercera hija. El padre se enteró dos días después, porque aprovechando el buen tiempo y sol radiante, no se detuvieron para descansar ni establecer comunicación.

Recuerdo las palabras de Teresita, esa mañana del 10 de diciembre, cuando al despertarla alborozada le digo "Tesy, el Tata llegó al Polo". Y ella, la niña amada de su papá, con la inocencia de sus siete años, me contestó: "¡No me importa que haya llegado al Polo! ¡Yo quiero que vuelva a casa!". En cambio, Gonzalo, ya más consciente de la realidad, con sus nueve años, estaba eufórico, hablaba con los periodistas... Se sentía partícipe de la aventura. Fueron días ansiosos de espera, de emociones.

Después del nacimiento de la bebé, ella pasó a ser también la estrella mimada del mo-

mento. Y así pasaron dos meses hasta que lo tuvimos a George nuevamente en casa. Entonces, junto con la felicidad, llegó la vorágine de los días que pasaban ocupados con compromisos, comidas, conferencias, recepciones. Durante el día, madre y ama de casa; y de noche cansada, sonriente y radiante, acompañando al marido. Hasta que el esfuerzo se hizo sentir y comenzaron mis males. Tuve la primera úlcera gástrica, que no me permitió acompañarlo en un deseado viaje a Chile, para una Reunión Consultiva del Tratado Antártico.

Ya General, fue nombrado Director Nacional del Antártico, primer organismo que agrupa a las tres Fuerzas Armadas en la Actividad Antártica. Se ocupó, entonces, de todo el quehacer en la zona. Los años siguientes fueron una sucesión de tiempos gratos e internaciones en el Hospital Militar. Las úlceras sangrantes continuaron a lo largo de una década; y después de la cuarta, me operó el Dr. Estel, en ese momento, Director del Hospital. Gracias, doctor. Después de veinticinco años, mi estómago está bastante bien.

Vuelve a mi memoria mi primer y único viaje a Antártida en el buque de Turismo Libertad. Fui con mi marido y Gonzalo que tenía 13 años. Teresita Laura quedó de vacaciones, en Salta, con su abuela, tíos y primos; Marivi, de tres añitos, en Junín con mi hermana Mery. Revivir el pasado y recordar ese viaje parece un sueño. Regresan las imágenes blancas de frío y los fuertes vientos. Los inigualables paisajes no se borraron de mi memoria. Durante mucho tiempo me acosó una pesadilla: "regresamos a Buenos Aires, yo estaba dormida, con mi compartimiento desordenado y las cosas sin guardar en las valijas. Los pasajeros ya descendían del barco y mi gran angustia era quedarme sola en el camarote".

Llegó después el retiro. Y nuevamente pasamos con nuestros hijos meses solos. En la vida civil, mi marido comenzó a trabajar en Sierra Grande (Patagonia), para una empresa de su amigo César Saravia. Lo veíamos una vez al mes cuando venía a visitarnos. De esa época no tengo vivencias muy claras, se han borrado un poco.

Los chicos crecían. Fueron buenos estudiantes y grandes lectores (heredaron esa afición de su padre). Ya no quedan en nuestra casa lugares sin libros. Con esfuerzo y economías, pudimos mandarlos al Colegio San Andrés. Mi marido decía que lo único que íbamos a dejarles, además del ejemplo, era una buena educación. Gonzalo hizo el primario en aquel colegio y el secundario en el Liceo Militar San Martín. Luego se recibió de ingeniero agrónomo en la Universidad de Buenos Aires. Trabajó en el CONICET, en el INTA, especializándose en suelo. En el verano de 1995, tuvo la alegría de ser contratado para ir a la Base Antártica Primavera y conformó un equipo del Programa "Estudio del Suelo". También quedó atrapado por la magia de la Antártida. Según sus palabras, fueron estas campañas de verano las más felices de su vida.

Teresita Laura y María de las Nieves también hicieron primario y secundario en el San Andrés. Nuestra hija mayor fue tan estudiosa y aplicada que siempre recibía los primeros premios en inglés y castellano. Su nombre quedó escrito en el Cuadro de Honor, y obtuvo la medalla otorgada al mejor promedio. En la facultad, se recibió de bioquímica e hizo luego el doctorado. Marivi, también buena estudiante, siguió Biología en la

Universidad de Buenos Aires. Siempre gran lectora, aún desde muy niña, llamaba la atención del pediatra porque andaba por todos lados con sus libritos. En la actualidad, casada y con tres hijas, puede estar la pileta de la cocina llena de platos, pero ella se toma su tiempo para estar sentada leyendo lo que le interesa. Trabajó en un colegio privado, dando clases de Biología en inglés, y en la actualidad volverá a hacerlo.

En aquellos años, recuerdo que viví una experiencia muy desagradable. De su Ejército, del cual tantos honores había recibido (fue el primer oficial a quien le otorgaron la Medalla Ejército Argentino), tuvo también sanciones, pero no por delinquir. Durante el Proceso Militar, estuvo preso en tres oportunidades. Por oponerse a la guerra con Chile (siempre defendió la necesidad de unión entre los latinoamericanos): por discrepancias con la política económica de Martínez de Hoz y la tercera por asignar responsabilidades en la guerra de Malvinas. De modo que también supe lo que fue visitar al marido preso en distintas guarniciones... La Plata, Neuquén...



Medallas

Más adelante vino otra época de acontecimientos agradables y venturosos. Primero, el casamiento de Teresita y Carlos. Y años después, lo hicieron Gonzalo y María de las Nieves. Durante ese tiempo esperaba ansiosa, la llegada del primer nieto.

George fue nombrado nuevamente Director Nacional del Antártico. Fueron tiempos muy felices, porque todos consideramos ese nombramiento como una reivindicación a su trayectoria llena de sacrificios y dedicada a Antártida. Ese año se casó María de las Nieves, y llegó entonces al fin la primera nieta, Maite. ¡Cómo iluminó nuestras vidas! ¡Cómo disfruté de esa bebida! Y comenzaron nuevamente las ausencias del mando, viajes a las campañas antárticas, viajes al exterior a países donde se desarrollaban las reuniones consultivas del Tratado Antártico, etc.

Y nuevamente mi físico se desmoronó. Estaba George en Madrid, asistiendo a una reunión del Tratado que concluyó con la firma del Protocolo de Defensa del Medio Ambiente Antártico, y tuve un infarto de corazón. Lamentable coincidencia, él cumplía lejos sus setenta años. Fui internada en el Hospital Militar, estuve muy bien atendida. Pero a los tres meses, tuve el "honor" de ser operada por el doctor René Favaloro. Me hizo tres bypass. Mi homenaje al gran médico muy amigo de mi marido; hombre de bien, ejemplo de capacidad, honestidad y patriotismo.

Después de mi operación, ya mi vida debió cambiar. Empecé a cuidarme y a mimarme un poco. Dejé de hacer veinte cosas a la vez y de correr para no perder trenes ni colectivos. Y a poner en práctica lo que siempre nos repite nuestra profesora de yoga Ana María, en sus clases del Círculo Militar: "Hacer pausas durante el día, en medio de nuestras actividades, poner una pared delante nuestro para tomar distancia ante los acontecimientos que nos desbordan, filtrando sólo lo inevitable". Aún en la actualidad, cuando paso por una plaza, busco un banco, me siento un momento y observo el cielo, los árboles y la gente pasar... o entro cinco minutos en la primera iglesia que encuentro. Si hubiese hecho esto treinta años atrás, quizás no habría tenido tantos problemas de salud. Pero me envolvió la vorágine de mi vida. El grupo actual de nuestras clases de yoga llegó a ser lo que nuestra profesora pretendía: una comunidad. Nos interesamos todas por todos. Ellas me dieron mucho apoyo, me reconfortaron, me acompañaron, les importó siempre mi salud. ¡Gracias "chicas" por todo lo que me brindaron!

Luego siguieron unos años muy lindos e inolvidables de viajes soñados, que gracias a Antártida pude hacer. Con los hijos ya casados, pude acompañar a mi marido a casi todas las reuniones consultivas que se realizaron en: París, Bonn, Venecia, Utrecht (Holanda), Noruega.

Pude conocer también la maravillosa Praga, Viena, Bruselas, Copenhague, Estocolmo, Brasilia... Debo aclarar que siempre mi pasaje, gastos y el mínimo café eran pagados por nosotros. Las señoras que los acompañábamos no le ocasionamos ningún gasto extra al presupuesto antártico.

Todavía me faltaba pasar una gran prueba de fuego (espero que sea la última). Diez días antes de viajar a Tromsø, la ciudad más al norte de Noruega ubicada frente al Mar del Norte, para acompañar a la delegación, al salir de nadar sentí un horrible dolor en mi rodilla izquierda. Radiografías y estudios de emergencia aseguraron que era un problema de meniscos. Y así partí con la ilusión de ver los famosos fiordos noruegos y lugares que nunca más tendría oportunidad de conocer. El dolor fue creciendo, la rodilla se iba inflamando. Recuerdo que estando en Oslo, ya de regreso, una mañana a sólo tres cuadras del hotel, el sufrimiento era tal que no podía caminar. Estaba sola (George había ido a hacer unos trámites). Y en esa esquina me puse a llorar de impotencia. No podía hacerme entender que buscaba una parada de taxis. Ellos hablaban un inglés muy cerrado y un incomprensible noruego. Así pasé con mi dolorida rodilla varias semanas más, hasta que regresamos.

La resonancia magnética descubrió mi mal. Una osteonecrosis en el cóndilo femoral

interno. Mi mala circulación hizo que una arteriola se obstruyera; se produjo un infarto en esa zona y, al no ser irrigado el hueso, se hizo la lesión. Me costó cuatro años mejorar casi totalmente mi caminar. Lo logré gracias a un acertado tratamiento que indicó mi traumatólogo el Dr. Juan José Boetsh, y a mi voluntad de atender mi rodilla diariamente. Con su teoría, en la cual decía que mientras haya calidad de vida, había que preservar “la propia”, me salvé (por ahora) de la prótesis que varios médicos me proponían. Yo, que me consideraba una persona elegante para caminar, tuve que vencer mi arrogancia y durante un año andar con bastón arrastrando mi pierna. Acuden a mi memoria unos versos que, al conocernos, me hizo llegar mi novio hace 53 años. Fue una tarde...

“Inolvidable tarde de un julio glorioso, hermosa paseabas. Tu porte gracioso de Reina de Saba...”

También recuerdo las palabras de mi cuarta nieta, mi amorosa Emita, que tenía cinco años. Estaba tirada en el suelo, en el jardín de su casa, sobre el césped húmedo. La mamá le había dicho ya varias veces que se levantara. Como toda abuela, se me ocurre intervenir: “Sos una desobediente”, “Sos una caprichosa...”. Y ella muy convencida me contesta: “Y vos sos una abuela internada y con bastón”. En ese momento me hizo reír. ¡Pero cuanta verdad había en sus palabras! Me hacía sentir su castigo por no estar bien. Mis nietas... la alegría en medio de los sinsabores, el sol de nuestras vidas. Se hicieron desear, pero luego llegaron seguidas las cuatro primeras. De Teresita Laura, Rosario y Ema, que cumplen 9 y 11 años. Y de María de las Nieves, Maite de 13 años y Camila de 11. Y después de diez años, llegó la adorable Azucena ahora de un año y medio. Es la alegría de todos, especialmente de George. Vino a rejuvenecer sus 80 años y la disfruta más de lo que pudo a sus propios hijos. Hay entre ellos dos una corriente de cariño. Es emocionante ver a la bebita acariciar a su abuelo.

Vuelven a mi memoria las vivencias de Junín. Vínculo cariñoso que siempre seguí cultivando con familiares y amigas. Viajaba regularmente para verlos. Cuando mis padres ya no estaban, visitaba a mis hermanas y sobrinos. Hace un año, sentí un dolor muy grande al perder a Mery, mi hermana mayor. Y luego a Rosi, siendo joven aún padeció una enfermedad dolorosa y definitiva.

Con las compañeras del colegio, como todos los años, nos reunimos también en noviembre del 2000. El grupo que seguimos manteniendo esa amistad de adolescentes tan reconfortante festejamos los 50 años de egresadas.

Recuerdo que diez años atrás, también tuve que penar por la ausencia de mi hija menor Marivi y sus niñas. Su marido Alejandro, ingeniero en petróleo, tuvo que viajar bastante. Y allí iba yo, varias veces al año, siguiendo a mis nietas. Así conocí Catriel, en Río Negro.



Teresita Glowacki y General Jorge E. Leal · foto: Ricardo Ceppi

Luego fueron a Salinas, en Ecuador. Vivían frente al mar. ¡Cómo disfruté nadando en esas aguas tibias! Años después se establecieron en Guatemala. Fue entonces cuando, para poder visitarlos (ya con mi lesión en la rodilla) debí viajar sola porque George trabajaba aún en la Dirección Nacional del Antártico. Y debí resignarme a subir en una silla de ruedas para transbordar en el inmenso aeropuerto de Miami y movilizarme con bastón y equipaje. Fue muy fuerte la sensación. Que te trasladen en silla de ruedas es sentirse claudicar. Pero estaba feliz de poder llegar a destino, y pasar con ellos unas semanas, mi espíritu se mantuvo optimista. La esperanza y la fuerza me acompañaron. No supe lo que es sentirse deprimida.

Así llegué a cumplir cincuenta años con la Antártida, desde que esta comenzó a dirigir mi vida. Y yo estoy estrenando mis setenta años. Me siento muy bien. Mi marido y yo estamos juntos. A sus 82 años, aun halaga mis oídos diciéndome cosas lindas. Desde hace dos años, ya está en casa al fin sin compromisos, disfrutando su tiempo. Recuerdo que un día, de los primeros sin actividad al levantarse dijo: "qué felicidad no tener hoy que pelear con nadie".

Los últimos años fueron difíciles para él. Tenía que luchar todos los días por su Antártida por el presupuesto antártico que nunca alcanzaba y lo achicaban cada vez más. Ahora disfrutamos de la familia. En este momento, casi todos viven en Buenos Aires. Falta Gonzalo, que desde hace un año trata de encontrar nuevos y mejores horizontes en Brasil. Los días siguen pasando pausadamente, voy a nadar casi todos los días, le agradezco al Circulo Militar que durante 48 años fue y seguirá siendo mi amable refugio. Y ya estoy disfrutando de los preparativos de otro viaje a Brasil para ver a mi hijo Gonzalo. Mi antártico marido también preparándose para ir en la última etapa del rompehielos a su inolvidable Base Esperanza para festejar el medio siglo de su creación.

Y como dijo esa gran mujer Violeta Parra: ¡Gracias a la vida, que me ha dado tanto!

Gracias a Cristina Mirabelli, por solicitarme escribir estos recuerdos. Primero me asusté, porque no tengo aspiraciones de escritora. Pero, luego, me resultó agradable extraer de mi pasado tantas vivencias, resumiendo mi vida.

Anexo 1 - Cartas

En el año 1987, mi padre redactó la carta que se presenta a continuación y se la envió a 23 personas, todas estrechamente vinculadas con la Operación 90 como lo indica el listado.

Todos, con una única excepción, contestaron. Estas respuestas son ejemplos representativos y de las que pudimos conseguir autorización para ser publicadas, pero todas las cartas recibidas versan en el mismo espíritu de apoyo incondicional y están a disposición de quien quiera revisarlas.

Agradecemos profundamente las autorizaciones concedidas.

No obstante vernos con cierta frecuencia -o por lo menos en nuestras conmemoraciones del 10 de Diciembre- hoy necesito dirigirme en forma escrita al compañero y amigo de esa noble gesta que fué la "Operación 90", porque las circunstancias o la razón de ser de esta misiva así me obliga.-

Los hombres muchas veces tenemos que pasar por situaciones difíciles, ¡si lo sabremos los antárticos!, pero a esas dificultades de la Patria Blanca en las que normalmente nos jugábamos la vida, las enfrentábamos con nuestra habilidad, con nuestra experiencia antártica, con nuestra confianza en Dios, y sabíamos salir a flote.- Ahora me toca referirme a otra clase de problema, a esos que nos ponen en el camino la cobarda malevolencia de ciertos seres humanos, y ante los cuales no hay habilidad, ni conocimientos y hasta Dios parecen no servir en nuestro auxilio.- Son esos individuos que no habiendo hecho nada digno ni noble para distinguirse en la vida, se dedican a disminuir o menoscabar las acciones de los demás como forma de olvidar o enmascarar sus propios y lamentables fracasos.-

Nuestra exitosa Expedición -con la que dimos más prestigio al Ejército y nuevos títulos a nuestra presencia soberana en la Antártida- sirvió también para despertar, a lo largo de estos años, esos innobles sentimientos a los que hice referencia.-

Y hoy tengo que dirigirme a Uds. (porque similar carta estoy haciendo llegar a todos los hombres de la "Op. 90"), para informarles que me enteré que en ciertos ámbitos militares -no en los niveles oficiales- se anda poniendo en duda mi participación en la planificación, organización y hasta en la conducción de la Expedición, agregándose que "... en un momento de la misma tuvieron que ponerme una pistola en la cabeza para obligarme a seguir adelante".-

Tanta ruindad me llena de tristeza, realmente colma mi capacidad de aguante; y he llegado a pensar que semejante maldad puede perseguirme hasta cuando, ya muerto, no puedan mis hijos ni mis nietos tener nada con qué refutar o contradecir tales perversas afirmaciones.-

Por todo ello le pido al compañero de la "patriada" que me conteste en pocas líneas -o en muchas si así quiere hacerlo- su opinión sobre esos comentarios; y si en esos interminables pero hermosos e inolvidables días fué necesario impulsar al Jefe, o si en algún momento determinado lo vieron flaquear ante los tremendos obstáculos que encontramos en el camino ...o tan siquiera demostrar debilidad en el cumplimiento de la misión que nos ordenara la Superioridad.-

Ninguna relación de mando nos ata, nada le impide a Ud. expresarse con entera y absoluta libertad; quedo por lo tanto en espera de su respuesta.-

Un cordial abrazo

JORGE LEAL
General

m/d
Quintana 2103
1636.- OLIVOS.- (Bs.As.)

INTEGRANTES "OPERACION 90"

1) Suboficial Ceppi, Ricardo	-	Jefe de Mecánica
2) " Ortiz, Julio	-	Mecánico
3) " Rodriguez, Jorge	-	"
4) " Pérez, Alfredo	-	"
5) " Moreno, Adolfo	-	Topógrafo
6) Sra. viuda del Subof. Carrión	-	"
7) Suboficial Zacarías, Domingo	-	Radio Encargado de Comunicaciones
8) " Alfonzo, Ramón	-	Patrullero
9) Mayor Giró, Adolfo	-	2° Jefe Exp. (no contestó)

INTEGRANTES PATRULLA TRINEO DE PERROS

10) Coronel Goetz, Adolfo	-	Jefe
11) Suboficial Alvarez, Marcelo	-	Patrullero
12) " Guzmán, Leonardo	-	Patrullero
13) " Villar, Pedro	-	Patrullero
14) Tte. Coronel Acosta, Pedro	-	Piloto Aviador "Op.90"
15) Suboficial Muñoz, Julio	-	Copiloto Aviador "Op.90"

Colaboradores en el Departamento Antártida del Comando en Jefe del Ejército (años 1962 - 1965 durante la planificación y organización de la Expedición)

16) Coronel Peyregne, Ernesto	-	Jefe de Operaciones
17) Suboficial Villanueva, Víctor	-	Encargado Departamento
18) " De la Torre, Mario	-	" "
19) " Ceballos, Néstor	-	Encargado Depósito Antártico
20) " Urtazun, Raúl	-	" " "
21) " Carrión, Antonio	-	Encargado Taller Antártico

- 22) General D. Hernán Pujato
23) " D. Juan Carlos Onganía

Al Señor General de Brigada
Don Jorge Edgar Leal
Buenos Aires

Venado Tuerto, 11 de Julio de 1987.-

Mi General:

En el día de hoy he recibido su carta la cual me hace compartir su profunda tristeza.-

Fueron muchos los años que pasamos juntos en el quehacer Antártico y, fueron también muchos los antárticos que, como yo, supimos de su lucha incansable por la defensa de aquellas lejanas tierras de nuestra Patria. Fueron también muchos los que como yo, le vieron al mando de la Jefatura del Entonces Departamento Antártico a su cargo, con profunda responsabilidad y capacidad en el mando.

Peró tambien deseo en estas letras dejar gravado, lo que significo el entonces Señor Coronel Leal en la Expedición terretre al Polo Sur.

Los nueve hombres que compartimos esa patriada, le vimos desde la planificación y, en todo momento de su ejecución, al frente con desición y valor, como así también acierto en el mando, lo que motivó el tan ansiado éxito de la conquista del Polo Sur. Sólo los que tuvimos la emoción de verlo izar la enseña Patria ese 10 de Diciembre de 1965, supimos de cuanto representó usted en todo esto. Quienes así no lo crean, será por motivos de ignorancia, desconocimiento de la realidad o, simplemente maldad.

Puede usted tener la seguridad, que como Argentino y soldado de nuestro Ejercito que dió gran parte de su vida al quehacer Antártico, siento un profundo dolor por esta injusticia. Quiera DIOS que estos agravios a su persona, no se incerten en la historia Argentina ya plagada de equivocaciones.

Creo que todos fuimos una pieza importante en la tarea encomendada y cada uno en su responsabilidad técnica, pero desconocer en ese conjunto, la Capacidad, Esfuerzo y, Responsabilidad puesta de manifiesto por el Jefe de la Expedición, es una vil traición a la Institución y sus principios de subordinación a los Reglamentos Militares, que rigen en todo momento la conducta del soldado.

Saludo al Señor General, con el mas sincero de los aprecio junto al profundo respeto que le siento, por haber sido en todo momento un verdadero ejemplo de valiente soldado con clara visión de Argentinidad.-

QUIERA DIOS HACER JUSTICIA.-



Ricardo B. Ceppi.
Suboficial Pr. (R).

Buenos Aires, 22 de Noviembre de 1987

Señor General D. JORGE E. LEAL.

Hi General:

En primer término, debo pedirle disculpas por la tardanza en contestar su nota, que no fue motivada por no saber que contestar o debía pensar como hacerlo. No, razones ajenas a mi voluntad postergaron mi opinión referente a tantos injurias, las que no me tomaron de sorpresa. Y hoy a punto de emprender un nuevo viaje a nuestra querida PATRIA BLANCA, intentaré referirme a esa gesta histórica para nuestra PATRIA y prestigio para nuestro Ejército.

Hi General, es usted muy claro en su misiva, cuando califica a aquellos hombres que lo único que saben hacer es injuriar y preocuparse por lo que se hace con dignidad y sacrificio al llegar de tratos de superior o iguales condiciones los vestros de vida y trabajo.

Solamente los hombres que tuvieron la suerte de integrar ese grupo humano que tuvo, conteniendo horas y días de sacrificio en los del cumplimiento de una misión tan importante como la OP 90, sabremos del desempeño individual y colectivo de cada uno y hoy tengo la sa-

la función de expresar textualmente el rol que le
cumple a uno en particular. Al entonces (Cuel D. lo
que E. Cost. Nadie debe dudar que cuando se tie
ne la suerte de contar con la conducción de un
hombre con las condiciones de mando, intelectual
humanas y valientes que lo caracterizan, se pueda
lograr cualquier objetivo: Do y si, que en los me
mentos más difíciles siempre estuvo presente
su ejemplo: Quienes tratan de oscurecer su
desempeño, solo pretenden maliciar con
falsas e inmutables intenciones el objetivo logrado.
Sus hijos y sus nietos deberían sentirse
tranquilos y orgullosos de usted y sepa que en
mi tendría incondicionalmente a un amigo

Un fuerte abrazo



Julio Cesar Ortiz
Su Sof. Pr.

Ciudad Villa Ushai 2 de septiembre de 1957.-

Sr. General

D. Jorge Edgar Leal

Olivos Peia de BS As.

Señor General,

Después de haber leído su carta y a pesar de haberme adelantado el tema, tuve que hacer un gran esfuerzo para tratar de comprenderla, si bien entiendo lo que usted ha escrito y explicado claramente. Nunca se me había ocurrido pensar en que se pusiera en tela de juicio su legítima conducción de la "Operación 90" por parte de alguna persona próxima a las tareas antárticas.

Es por todos conocida su labor y empeño que por años usted ha dedicado no solo ha preocuparse por alcanzar el polo sur sino por todas las bases de nuestro Ejército y de aquellas que no pertenecían al arma.

Si mi testimonio puede llevar tranquilidad a usted y sus generaciones, hago la siguiente declaración, bajo palabra de hombre y sin presión alguna; Yo, Alfredo Florencio Pérez, Sargento Ayudante Mecánico Motorista, Número de Instituto 134.534, Libreta de Enrolamiento Número 4.829.444 interante de la "Operación 90" digo, (a) que toda la conducción de la "Operación 90" ha sido responsabilidad del General D. Jorge E. Leal, no existiendo otro jefe de expedición. (b) que en ningún momento otro miembro de la expedición ha tenido que presionar con palabras o hechos a su jefe para que esta siguiera adelante. (c) que en ningún momento demostró a los integrantes de la patrulla, flaqueza, falta de espíritu, capacidad de trabajo, indecisión, terror, indiferencia o falta de responsabilidad y (d) que en el tiempo que demandó la marcha de ida y vuelta al polo sur, estuvo siempre al comando de la misma, apoyando con palabras y hechos los trabajos de cada especialista que la integraba.

Sin otro particular hace propicia esta oportunidad para saludarlo con mi mayor estima.


ALFREDO FLORENCIO PEREZ
Sargento Ayudante

Buenos Aires, 12 de agosto de 1967

AL SEÑOR GENERAL D. JORGE E. LEAL
Quintana 2103
1636.- OLIVOS (Bs.As)

De mi consideración:

Habiendo tomado conocimiento del contenido de su carta, que me revela hasta donde puede llegar la cobardía de cierta gente, cuando se dispone a jugar con el prestigio ajeno, es mi deseo, hacerle llegar mi palabra solidaria.

Como testigo viviente de lo que fué, la exitosa Operación 90, considero innecesario, tan siquiera, desmentir afirmaciones que pretenden minimizar o empañar, el justo prestigio por Ud. ganado organizando, planificando y conduciendo tal operativo hasta la concreción del mayor anhelo de todo antártico.

Supo jugarse la vida en la "patrulla" la par de sus subordinados en cada grieta, en cada metro de terreno desconocido. Mas aun, arriesgó su vida en misiones no ordenadas por el Ejército, para ubicar y rescatar cuatro hombres perdidos, tras un accidente de aviación en la Barrera de Hielos Filchner. Y suyo fué el mérito de encontrarlos, porque su experiencia antártica, su dominio del escenario en que se desarrollaban los hechos, le permitió guiar con seguridad, a bordo del DCS del Vice-Comodoro D. Mario OLIZA y su también valiente tripulación, hasta encontrarlos.

Uno de esos "náufragos" es el que hoy escribe estas líneas emocionado, agradecido, porque luego me enteré como trabajaban para reacondicionar el amortiguador creo derecho, del tren de aterrizaje del DCS para poder intentar el descolaje y levantaban vuelo en busca de los "náufragos", sin tener la seguridad de un posterior aterrizaje.

El entonces Coronel Leal, no permitía descolar la máquina sin su presencia a bordo.

Hombres como Ud. mi General y como cada uno de los integrantes de la Expedición al Polo Sur, que derrochando coraje, jugando con el artero peligro de las grietas, a cada metro, supo holgadamente, estar a la altura de las circunstancias en la Antártida y en forma especial en la Operación 90, no puede ni debe distraerse con el ladrido de los perros.

Mi General, tengo casi la certeza de que todo esto ha sido orquestado para "devolver atenciones", derivadas de algunas declaraciones suyas, como Presidente provisorio y/o integrante del CEMIDA, referidas a la Fuerza Ejército, tras el advenimiento de la Democracia. Lejos de mi ánimo está emitir un juicio sobre ello, pero lo cito porque no existió motivo alguno que justifique este cobarde ataque difamatorio, a su accionar en la Operación 90.

Yo le pido mi General que no entre en ningún juego psicológico y cuando sienta flaquear su capacidad de aguante, piense en el aprecio, en el respeto, en la consideración que tienen los integrantes de la OP90 por su Jefe, a través del tiempo. Le aseguro que no es por disciplina militar, es porque con justicia Ud. se lo merece. Quedando a su disposición, le envío un fuerte abrazo.

m/d
Morcno 64 - P 14-D4
1650.- SAN MARTIN.- (Bs As)

Adolfo Oscar Lorenzini
Subof. (n)

MI MUY QUERIDO Y RESPETADO;
GENERAL JORGE E. LEAL:

RECIBI SU CARTA, LO CUAL ME ALEGRO MUCHO SABER DE USTED; PERO AL LEER COMPRENDI EL MOTIVO, ME LLENO DE PENA/ Y DE ANGUSTIA, YA QUE SE PERFECTAMENTE QUE UD. NO ES MERECEDOR DE ESTE TIPO DE COMENTARIOS TAN CRUELES Y BAJOS.

EXISTEN INDIVIDUOS LLENOS DE ENVIDIA Y EGOISMO ...NO ENTIENDO COMO EN ESTE MUNDO SE ENCUENTRAN PERSONAS QUE DESPRESTIGIAN A NUESTRA PATRIA , YA QUE UD. Y SUS HOMBRES NOS LA REPRESENTAN; ME CONSTA A TRAVES DE MI DIFUNDO ESPOSO ROBERTO HUMBERTO CARRION. AL TENER NUESTRAS CHARLAS, EL COMENTABA DE SU ENTERESA, LO ADMIRABA COMO JEFE DE LA EXPEDICION Y PRINCIPALMENTE COMO "SER HUMANO".

PERO DESGRACIADAMENTE EXISTEN AQUELLOS SERES CON SUS FRUSTRACIONES DEBIDO A QUE NADA HACEN PARA FORTALECER SU ESPIRITU Y OCURRE ESTO.

QUIEREN MANCHAR SU NOMBRE... QUE A TODOS LOS ARGENTINOS NOS LLENA DE ORGULLO... EL QUE UD. GENERAL LEAL, JUNTO CON SU GRUPO CONQUISTARON ESA PAMPA BLANCA ARRIESGANDO SUS VIDAS LLEVANDO CON ORGULLO NUESTRA ENSEÑA PATRIA Y REAFIRMANDO NUESTRA SOBERANIA...

GENERAL LEAL, LO ADMIRAMOS, LO QUEREMOS, LO RESPETAMOS, YA QUE UD. ES MERECEDOR DE TODO ESTO Y MUCHO MAS. SE LO CUAN IMPORTANTE ES PARA TODO AQUEL QUE TUVO LA SUERTE DE TRABAJAR A SU LADO.

PARA TODOS LOS ANTARTICOS FUE COMO UN PADRE, LAMENTO MUCHO ESTOS PERVERSOS COMENTARIOS; PERO UD. SABE QUE CUENTA CON MI APOYO Y EL DE AQUELLOS QUE LO RODEAN Y LO RESPETAN; MAS AUN, LA GENTE DE LA PATRULLA POLAR YA QUE ELLOS HAN CONVIVIDO LARGO TIEMPO Y NO PRECISAMENTE DONDE UNO TIENE TODA CLASE DE CONODIDADES; SINO DONDE DIA A DIA HAN LUCHADO CON LA MUERTE POR LOGRAR HACER REALIDAD EL FIN QUE SE HABIAN PROPUESTO EN EL COMIENZO DE SU TRAYECTORIA
"LLEGAR AL POLO SUR"

SOLO ESPERO QUE AL LEER ESTA CARTA COMPREDA Y SIENTA
LA CERTERA SEGURIDAD QUE CUENTA CON MI APOYO PARA TODO LO QUE SEA /
NECESARIO.

SIN MAS QUE DECIRLE ME DESPIDO DE UD. Y SU FAMILIA /
CON EL MISMO CARIÑO DE SIEMPRE.

ATTE. SRA. AURORA PEREZ DE CARRION.

x. *Aurora P. Carrion*.....

Capital, 30 Noviembre 1987

Señor General G. Jorge E. Leal.

Estimado General amigo:

La sobresaliente actividad Antártica que Ud. cumplió, está ya en la Historia del país. Ud. y sus hombres al llegar al Polo Sur por vía terrestre, escribieron una nueva página que honró a los argentinos y agregó un capítulo más a la Historia Argentina. De aquellos que en brillante realización, fuera de su absoluta organización y de una legión de soldados capaces valientes. Se regocija por agregar título a nuestra gloria en la región polar argentina.

Todos los argentinos de bien que quisiere su Patria, expresan un sentimiento de agradecimiento fraterno para Ud. y sus hombres al agregar laureos que son de hecho en el Historia Antártica.

Los hombres que nacen con grandeza de alma, con un sentido heroico de la vida son llamados héroes; se arrojan sus existencias en pro de un ideal superior. El sacrificio merece el mejor juicio de sus contemporáneos y la Historia recoge sus hechos trascendentes. Esto no se pueden aceptar los infames y las ruinas que surcan por de toda acción noble de refu-

ojas en la calma y la montura, pero los
oficiales no podían nunca competir con los
bravos que moran en las alturas.

Vira tranquilo y feliz en compañía de sus
somos queridos. Vira tiene una epopeya heroica
que dejar en la heredad histórica de la patria.
Lo saluda afectuosamente.

Mano Vira

Gen. Dir. (R)

AL SEÑOR CORONEL
DON ADOLFO E. QUEVEDO PAIVA
MI CORONEL Y AMIGO ANTARTICO

VENADO TUERTO-12 OCTUBRE 2001

MI CORONEL, EN PRIMER LUGAR LE
HAGO LLEGAR MI AGRADECIMIENTO POR EL LIBRO QUE ME HICIERA
LLEGAR PARA EL AMIGO CANOVAS. YA SE LO DESPACHE URGENTE.

BUENO QUEDE COMPROMETIDO CON
USTED EN HACERLE LLEGAR UN PASAJE DE HISTORIA DE LA FAMOSA
EXPEDICION 90. USTED SE PREGUNTARA PORQUE A USTED LE HAGO
LLEGAR ESTO?. BUENO EL TIEMPO PASA Y RAPIDO, A LO LARGO DE
ESTOS TREINTA Y CINCO AÑOS ME HE CANSADO DE ESCUCHAR COSAS
QUE NADA TIENEN QUE VER CON LA REALIDAD Y VEO QUE YA SE ESTA
ESCRIBIENDO COSAS MUY TRISTES QUE NO SON VERDAD. **COMO CASO**
INTERNET.

NADIE MAS QUE YO QUE HE
ACOMPAÑADO AL GENERAL LEAL DESDE EL VAMOS EN ESTA
PATRIADA, DIGAMOS DESDE EL AÑO 1956, EN QUE EL ENTONCES SEÑOR
MAYOR LEAL, ME CONVOCO PARA ACOMPAÑARLO AÑO 1957, A
INTEGRAR LA BASE GENERAL BELGRANO, AL MANDO EN ESE
MOMENTO DEL SEÑOR GENERAL PUJATO Y, CON LA CONSIGNA DE
INTENTAR ALCANSAR
EL POLO SUR, COSA QUE NO NOS FUE POSIBLE POR NO CONTARSE EN ESE
MOMENTO, CON LOS MEDIOS ADECUADOS PARA ESA MARCHA A RIESGO
DEJAR A LA INSTITUCION Y EL PAIS CON UN FRACASO, QUE NO ERA LO
MEJOR.
ASI FUE QUE LARGOS AÑOS TRABAJAMOS JUNTOS EN LOGRAR LOS
MEDIOS Y CONOCIMIENTOS TECNICOS PARA LA GRAN EMPRESA. LOS
MEDIOS A CARGO DEL ENTONCES MAYOR LEAL Y CONOCIMIENTOS
TECNICOS A MI CARGO YA QUE LOS TRACTORES ADQUIRIDOS PARA LA
GRAN MARCHA SUFRIERON CERCA DE SESENTA REFORMAS, QUE LUEGO
LE PERMITIRIAN EN LOS TRABAJOS PREVIOS LA CONSTRUCCION Y
ABASTECIMIENTO DE BASE SOBRAL. CON TEMPERATURAS DURANTE
ALGUNAS MARCHAS DE 51 GRADOS BAJO CERO.

A MI ME LLAMABA LA ATENCION
QUE EL PROGRAMA AL CUAL YO CONOCIA A LA PERFECCION, SE
TRATARA DE LLEVAR A CABO EN SOLO CUATRO MESES, QUE MOTIVABA
UN GRAN
SACRIFICIO, CUANDO TENIAMOS TODO EL AÑO PARA LLEVARLO A
CABO,
COMO POCO TIEMPO HABIA PARA PENSAR, ASI SE ORDENABA Y ASI SE
CUMPLIA.

PERO NO TARDARIA EN ASOMAR LA
INTENCION DEL SEÑOR JEFE DE BASE, CAPITAN DON GUSTAVO GIRO.
PREVIA REUNION DE LA TOTALIDAD DE LA BASE, NOS INFORMA QUE LE
HABIA SUJERIDO AL YA CORONEL DON JORGE LEAL, JEFE DE LA

EXPEDICION, VENIR EN LOS PRIMEROS DIAS DE OCTUBRE PARA TOMAR LA EXPEDICION AL POLO, PUES EL CAMINO RECONOCIDO CORRÍA RIESGO DE VARIAR DADO EL MOVIMIENTO DEL TERRENO. COSA QUE ES COMUN EN LA ANTARTIDA, YA LO HABIAMOS COMPROBADO EN NUESTRAS PERMANENTES MARCHAS DE ABASTECIMIENTO A BASE SOBRAL.

LA CONTESTACION DEL CORONEL LEAL NO SE HISO ESPERAR, ORDENANDOLE AL CAPITAN GIRO, QUE SE CUMPLA EL PLAN DE ACUERDO A

LO PREVISTO. A FIN DE AÑO EL LLEGARIA A HACERSE CARGO DE LA EXPEDICION CON EL ROMPEHIELOS Y AHÍ SE CUMPLIRIA CON LA SEGUNDA ETAPA-EL ASALTO AL POLO SUR, SI EL NO PODIA VENIR, QUEDABA EN LIBERTAD PARA INICIAR LA MARCHA AL POLO SUR.

DE INMEDIATO EL CAPITAN GIRO ORDENO UNA REUNION PARA NOTIFICARNOS DE LO QUE HASTA AQUÍ COMENTO Y NOS INFORMA QUE LA EXPEDICION SE LARGABA LO MISMO EL DIA 26 DE OCTUBRE DE ESE AÑO, QUE EL NO IBA A COMPROMETER LA EXPEDICION EN UN FRACASO EN EL AÑO PROXIMO. POR LO TANTO SE PROCEDIO A UN SORTEO DE QUIENES PODRIAN MERECER SER LOS INTEGRANTES DE LA EXPEDICION EN TOTAL EN UN NUMERO DE OCHO INTEGRANTES EN LA CUAL EN EL SORTEO FUI FAVORECIDO, YA QUE TUBE UN SOLO VOTO EN CONTRA QUE A NO DUDAR FUE EL MIO.

POR LO VISTO LA TRAMA ESTABA AL DESCUBIERTO, SE TRABAJO INTENSAMENTE PARA INSTALAR SOBRAL Y ABASTECERLA, YA QUE TODO DEBIA QUEDAR FINALIZADO EN ESE AÑO.

LOGICO SUPONER QUE LA TRAICION QUEDABA AL DESCUBIERTO Y LAS LARGAS LUCHAS DEL CORONEL LEAL PARA CONSEGUIR LOS MEDIOS Y ORGANIZAR LA CONQUISTA DEL POLO SUR PARA LOS ARGENTINOS Y EN ESPECIAL PARA LA INSTITUCION, QUEDABA EN MANOS DEL CAPITAN GIRO.

APROVECHANDO QUE EL EQUIPO ORGANIZADO POR EL CAPITAN GIRO, NO LLEVABA RADIOTELEGRAFISTA. LE PROPUSE AL MEC. RADIOTELEGRAFISTA A CARGO DE LA RADIO, SARGENTO PRIMERO ZACARIAS UN LUGAR EN LA EXPEDICION COMO ASI YA HABIA SIDO PREVISTOS POR EL CORONEL LEAL, A CAMBIO DE QUE ME PASARA UN TELEGRAMA AL CORONEL LEAL, SIN DEJAR DUPLICADO EN LA RADIOESTACION, Y A SU CASA PARTICULAR CON EL SIGUIENTE TEXTO:

VENGA O SE LARGARAN LO MISMO

FIRMADO CEPPI

PARA EL CORONEL LEAL YA NO QUEDABAN DUDAS QUE LA ACELERACION DE LAS TAREAS EN TAN POCOS MESES TENIA UNA GRAN INTENCION. APODERARSE DE LA GRAN MARCHA AL POLO SUR Y SUS

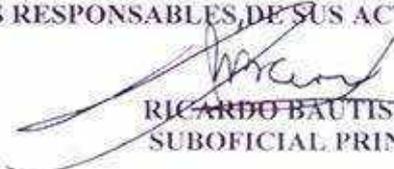
HONORES.

DIOS QUISO QUE ESE TELEGRAMA CUMPLIERA CON UN MANDATO Y ,DIERA SUS FRUTOS. PORQUE? MUY SENCILLO, EN ESOS DIAS SE PRODUCE EL RELEVO DE BASE SOBRAL, DESGRACIADAMENTE, EL AVION CESNA QUE VOLVIA CON PARTE DE LOS INTEGRANTES DE LA DOTACION DE LA BASE-TENIENTE GOETZ-CABO GUZMAN-SARGENTO 1º MORENO Y EL SUBOF. PRIC.MUÑOZ, PILOTO DEL AVION , SUFRE UN ACCIDENTE Y DE AHÍ EN MAS TODA LA BASE DESPLAZANDOSE KILOMETROS Y KILOMETROS A DISTINTOS LUGARES PARA TRATAR DE ENCONTRARLOS YA QUE NO TENIAN COMIDA Y UN SOLA CARPA PARA LOS CUATRO,LUEGO DECLARARIAN QUE MIENTRAS DOS DORMIAN PARA DESCANSAR LOS OTRO CORRIAN ALREDEDOR DE LA CARPA. LOS DIAS PASABAN Y NI NOTICIAS DE DONDE PODIAN ESTAR Y YA SIN MEDIOS DE COMUNICACIÓN. Y POR QUE GRACIAS A DIOS QUE MANDE ESE TELEGRAMA ? PORQUE DIAS DESPUES LLEGABA EL AVION QUE TRAIA AL CORONEL LEAL PARA HACERSE CARGO DE LA EXPEDICION Y SALE DE INMEDIATO A BUSCAR EL AVION PERDIDO ENCONTRANDOLO AL SEGUNDO O TERCER DIA A 130 KILOMETROS DE LA BASE FUERA DE TODA RUTA NORMAL DE MARCHA.NO SE QUE HUBIESE PASADO SIN ESE APOYO CON LOS INTEGRANTES DEL VUELO.

EN CUANTO A LOS DETALLES DE CONVIVENCIA DURANTE LA MARCHA AL POLO SUR, LOS DEJO DE LADO YA QUE NO TIENEN PARA MI NINGUNA TRASENDENCIA.

PERO ATRAVES DE ESTAS LINEAS QUE FIRMO AL PIE,QUIERO DEJAR PERFECTAMENTE ACLARADO QUE HE VISTO EN TODO MOMENTO EL ACIERTO Y EL CORAJE DE COMO EL SEÑOR CORONEL LEAL CONDUJO HASTA EL POLO SUR Y HASTA SU REGRESO,LA MARCHA DE LA EXPEDICION,SIN RIESGO PARA NADIE, USANDO SIEMPRE EL SENTIDO COMUN Y EL GRAN COMPAÑERISMO DEL SOLDADO EN MOMENTOS DIFICILES,SIEMPRE AL FRENTE Y PONIENDO EL HOMBRO EN TODA TAREA.ASI LO VIMOS TODOS .TODOS LOS QUE SOLO TENIAMOS LA INTENCION DE APORTAR NUESTRO ESFUERZO A LA CONQUISTA DE LOS QUE PARA LA PATRIA SERIA UN JALON MAS DE SOBERANIA EN LA ANTARTIDA ARGENTINA.LO QUE ES MAS , UN TRIUNFO PARA NUESTRA INSTITUCION,QUE BIEN SE LO MEREZIA POR CONFIAR EN NOSOTROS.

COMO SOLDADO ANTARTICO,QUE A LO LARGO DE MI TRAYECTORIA ,HAN CONOCIDO DE MI ESFUERZO PARA SER UTIL EN AQUELLAS LATITUDES Y JURO ANTE DIOS QUE TODO LO ESCRITO ES UNA PURA REALIDAD .QUE LA HISTORIA HAGA JUSTICIA CON LOS HECHOS Y DE SUS RESPONSABLES,DE SUS ACTITUDES.



RICARDO BAUTISTA CEPPI
SUBOFICIAL PRINCIPAL

AL SEÑOR GENERAL
DON JORGE EDGAR LEAL
MI GENERAL Y AMIGO

VENADO TUERTO- 19-10-2001

ADJUNTO LE ENVIO COPIA DEL INFORME QUE LE
HICIERA LLEGAR AL SEÑOR CORONEL QUEVEDO PAIVA.

CEPO QUE ESTAMOS DE ACUERDO QUE ES LA
PERSONA INDICADA PARA PONER EN CONOCIMIENTO DE LOS HECHOS DE
AQUEL MOMENTO Y QUE YO EN PARTICULAR DESEO QUE LA HISTORIA SE
ESCRIBA CON LO REAL Y NO LAS PAYASADAS QUE POR AHÍ SE HAN DICHO.
POR MI PARTE ESTOY DISPONIBLE PARA AFRONTAR A QUIEN SEA CON LO
AHÍ NARRADO, QUEDANDO BIEN ACLARADO QUE ESTO NACE DE MI
VOLUNTAD Y SIN PEDIDO DE NADIE.

LO DIGO, QUE DIOS SE HAGA CARGO SI HAY
CONDENA .PERO POR LO PRONTO HAGAMOS JUSTICIA CON LA REALIDAD
EN PONER EN CONOCIMIENTO DE LAS VERDADES COMO LO FUERON EN SU
MOMENTO.

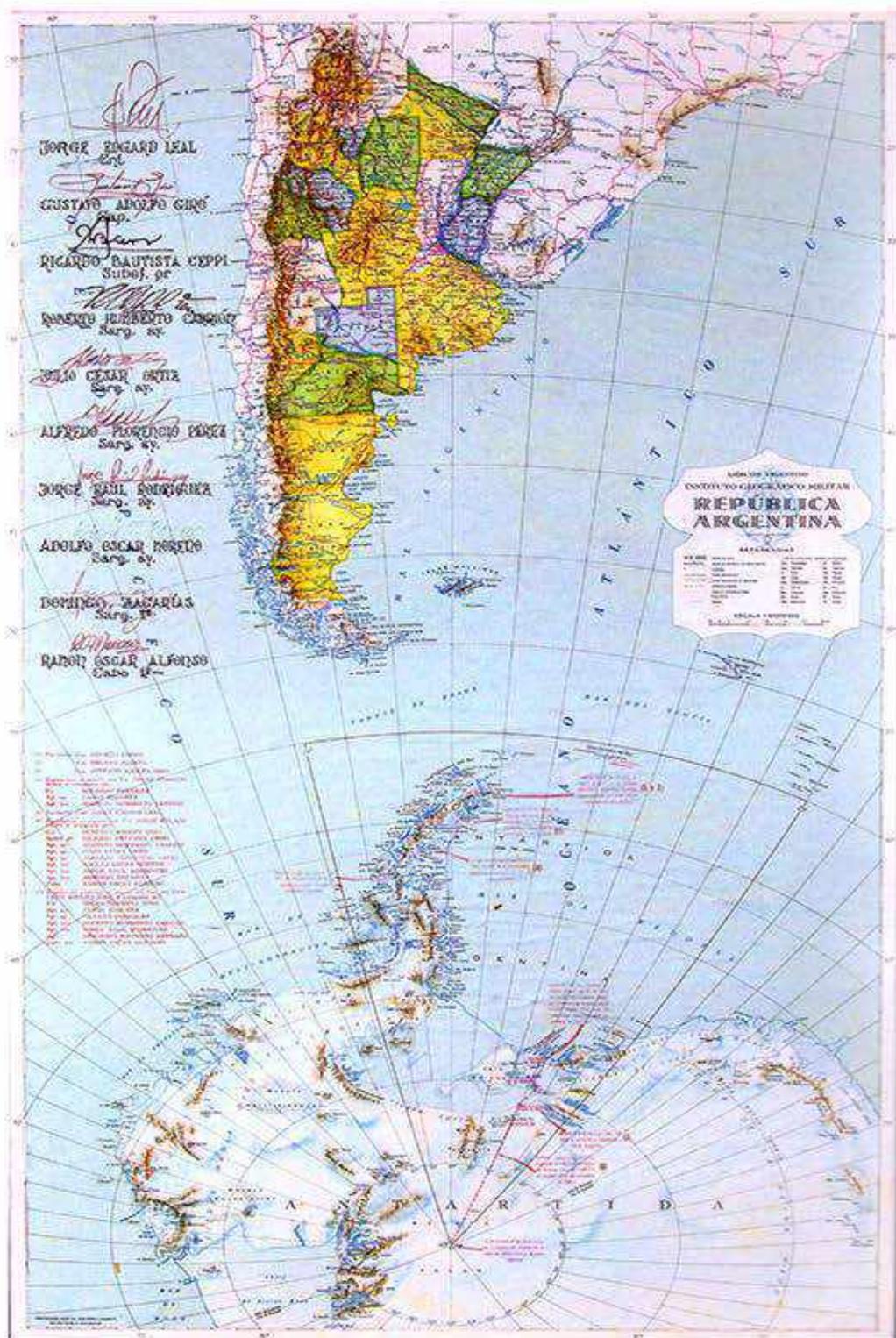
HAGO LLEGAR AL SEÑOR GENERAL UN
RESPECTUOSO ABRAZO CON EL APRECIO EXTENSIVO A TODA SU FAMILIA.

HASTA SIEMPRE MI GENERAL.



RICARDO B. CEPPI
SUB.PRINCIPAL

Anexo 2 - archivo



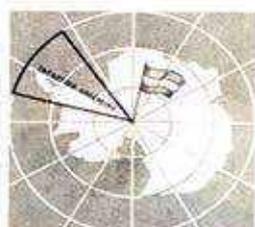
Mapa Bicontinental



Billete de Lotería Nacional en homenaje a la Operación 90



Operación 90°
POLO SUR
ANTARTIDA ARGENTINA



3000000000
 MAP 100000000



POLO SUR ARGENTINA
 1966



EXPEDICION AL POLO SUR GEOGRAFICO

INTEGRANTES DE LA EXPEDICION

Coronel	JORGE E. LEAL
Capitán	GUSTAVO A. GIBB
Suboficial	Principal RICARDO CEPPI
Sargento	Ayudante JULIO ORTIZ
Sargento	Ayudante ALFREDO PAREZ
Sargento	Primerizo ROBERTO CARMON
Sargento	Primerizo ADOLFO MORENO
Sargento	Primerizo RAUL RODRIGUEZ
Sargento	Primerizo DOMINGO ZACARIAS
	Cabo OSCAR ALFONZO

TERRITORIO NAC. DE TIERRA DEL FUEGO ANTARTIDA E ISLAS DEL ATLANTICO SUR

SOBERANIA ARGENTINA EN LA ZONA ANTARTICA
OPERACION 90°

DIA DE EMISION
 10 DIC 1966
 ARGENTINA
 SALTA

SOBERANIA ARGENTINA EN LA ZONA ANTARTICA

REPUBLICA ARGENTINA

4 PESOS

ACCION DEL EJERCITO EN ANTARTIDA

EJERCITO LA ARGENTINA

REPUBLICA ARGENTINA

2 PESOS

10 DIC 1966
OPERACION 90
POLO SUR

SEÑOR EDUARDO PREMOLI
OPERA. 90°
AV. JUJUIS, Alberdi 14
BUENOS AIRES (Zuo. 24)

Sobres conmemorativos y estampillas que ilustran hazaña realizada en la Operación 90

...¡Y la Hazaña se Cumplió!

Una Patrulla Tomó por "Asalto" el Polo Sur

"Señores, tengo el orgullo y la inmensa satisfacción de anunciarles que acabamos de recibir una comunicación que nos hace saber que a las cero nueve horas treinta minutos la patrulla polar alcanzó la meta tan soñada: el Polo Sur." Con estas palabras el mayor Héctor Toledo, interrumpió la ilustración cinematográfica de la conferencia de prensa brindada en la Secretaría de Guerra para informar al periodismo de las condiciones de vida y normas de trabajo imperantes en la Base

cierran dimensiones imprevisibles de futuro para el país todo.

No es un secreto para nadie el sacrificio que impone la realización de los estudios y las tareas asignadas. Desde que arriban en el rompehielos "General San Martín" los integrantes de las misiones desembocan en una planicie de hielo y nieve, sin otros puntos de referencia que los picos que asoman en medio de la soledad helada, denominados "nunataks", afrontando el riesgo de las grietas, producidas

de madera, así como también los hechos que protagonizaron el suboficial Mayor Domingo Felipe Avila y el Sargento Ayudante Telmo Buonomo, perdidos en el refugio Cristo Redentor, y luego recuperados; el accidente de la misión que comandaba el Teniente Coronel Nicolás Jorge Méndez en la que se accidentó el suboficial Mayor Juan Martín Canovas y por último la verdadera hazaña protagonizada por el Cabo Oscar Lietzko que resistió durante



EL CORONEL LEAL, jefe...

LA PATRULLA DE RESCATE EN LA ANTÁRTIDA

Las condiciones climáticas dificultan el salvamento

La división Prensa de la Secretaría de Guerra dio a conocer anoche un comunicado acerca de la situación del personal del avión que efectuó un aterrizaje de emergencia a 50 kilómetros de la base del Ejército, General Belgrano en la An-

Fijóse la posición de una patrulla en la Antártida



Adolfo Goetz

Adolfo Moreno

Leonardo Guzmán

Julio Muñoz

Accidente en la Antártida

Las Condiciones Atmosféricas Impiden las Tareas de Rescate

El personal del avión Cossma B-186 afectado a la Base de Ejército General Belgrano de la Antártida, accidentado el jueves durante una misión de vuelo, se mantiene en contacto radioeléctrico con esa posición fija, desde el lugar en que se refugió. Como se sabe, dicha máquina efectuó un aterrizaje de emergencia en la zona de hielos flotantes ubicada a 75 grados de latitud sur, a unos 1.570 kilómetros del Polo. El grupo de referencia está encabezado por el teniente Adolfo Eugenio Goetz e integrado por el sargento ayudante Julio Germán Muñoz, el sargento primero Adolfo Oscar Moreno y el cabo primero Leonardo Guzmán.

♦ Sin Variantes
Ayer, las condiciones atmosféricas impidieron a esa

grados bajo cero de temperatura.

LA NACIÓN - 3-VII El regreso de la patrulla

Ya está de nuevo en su punto de partida —la Base Militar General Belgrano, en la Antártida— la patrulla que el 10 de diciembre alcanzó las soledades del Polo Sur en un esfuerzo que le había exigido 45 días de marcha dificultosa, salvados con empeñoso esfuerzo y sabia utilización de los materiales y los grupos de apoyo consagrados a la realización de la hazaña. Aun alcanzada esta y emprendido el viaje de retorno —otros largos quince días de lucha con dificultades análogas—, mantúvose viva en la opinión, tras la alegría del triunfo y la emoción despertada por el vigor de aquellos hombres, la ansiedad colec-

DIEZ NOMBRES PARA LA HISTORIA

- ★ Simple Anuncio de una Hazaña: ¡Llegamos al Polo Sur!
- ★ Más de Mil Kilómetros en 45 Días de Esforzada Marcha
- ★ Todo el Personal se Encuentra en Perfectas Condiciones

TRAS 45 días de ardua marcha el Grupo I de la Primera Expedición Torcuato de Trazza al Polo Sur alcanzó su objetivo. Sobre las hielos las esteras del cuartín argentino, había sido escrita una página de gloria, una epopeya forjada con sudor y sacrificio. Diez hombres en igualdad de propósitos habían logrado materializar un viejo anhelo: tocar la bandera nacional, portada en largas jornadas de duro trabajo, sin treguas, en el vértice más austral de nuestro territorio.

A las 2000 se levantó cuando amanecía la mañana. En un instante del día de la hazaña — una hazaña para la historia — la expedición levantó las tiendas — el campamento — el punto de partida para la gran aventura. En el día de la gran hazaña se levantó la gran expedición. En el día de la gran hazaña se levantó la gran expedición. En el día de la gran hazaña se levantó la gran expedición.

de las condiciones de la zona de esta ardua aventura. Hemos Llegado! En el día de la gran hazaña se levantó la gran expedición. En el día de la gran hazaña se levantó la gran expedición. En el día de la gran hazaña se levantó la gran expedición.

la marcha hacia el Polo Sur se inició. En el día de la gran hazaña se levantó la gran expedición. En el día de la gran hazaña se levantó la gran expedición. En el día de la gran hazaña se levantó la gran expedición.



LA VICTORIA ANTES DE LA RECUPERACIÓN DE LA EXPEDICIÓN POR EL GRUPO I AL POLO SUR. En alto los expedicionarios Leal, Gino, Coppi y Mares. En la parte inferior, los expedicionarios Rodolfo, Zamboni, Corbelli, Gino, Piero y Alberto.

MULTITUDINARIA BIENVENIDA A LOS HEREDOS DEL POLO SUR

Emotivas Escenas en las Calles Porteñas

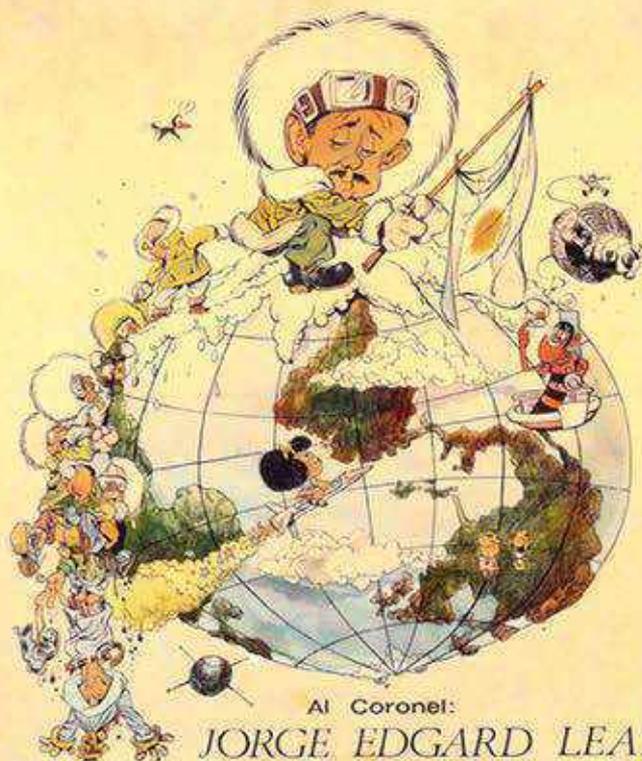
EN EL AEROPUERTO... Emotivas Escenas en las Calles Porteñas... Recortes de diarios de la época en las que se menciona al General Leal.

Fijaron la posición de una patrulla extraviada

Se hallan bien los militares accidentados

La tripulación del avión del Ejército, accidentado en la Antártida hace tres días, lo hallaron en perfectas condiciones.

Recortes de diarios de la época en las que se menciona al General Leal.



Al Coronel:

JORGE EDGAR LEAL

Jefe de la Primera Expedición
Terrestre, Argentina, al Polo Sur.

SUS CAMARADAS DE LA PROMOCIÓN⁷⁰.

[A collection of handwritten signatures and names in various colors, including blue, red, and black ink, arranged in a roughly rectangular shape.]

Buenos Aires
Marzo 25 de 1966



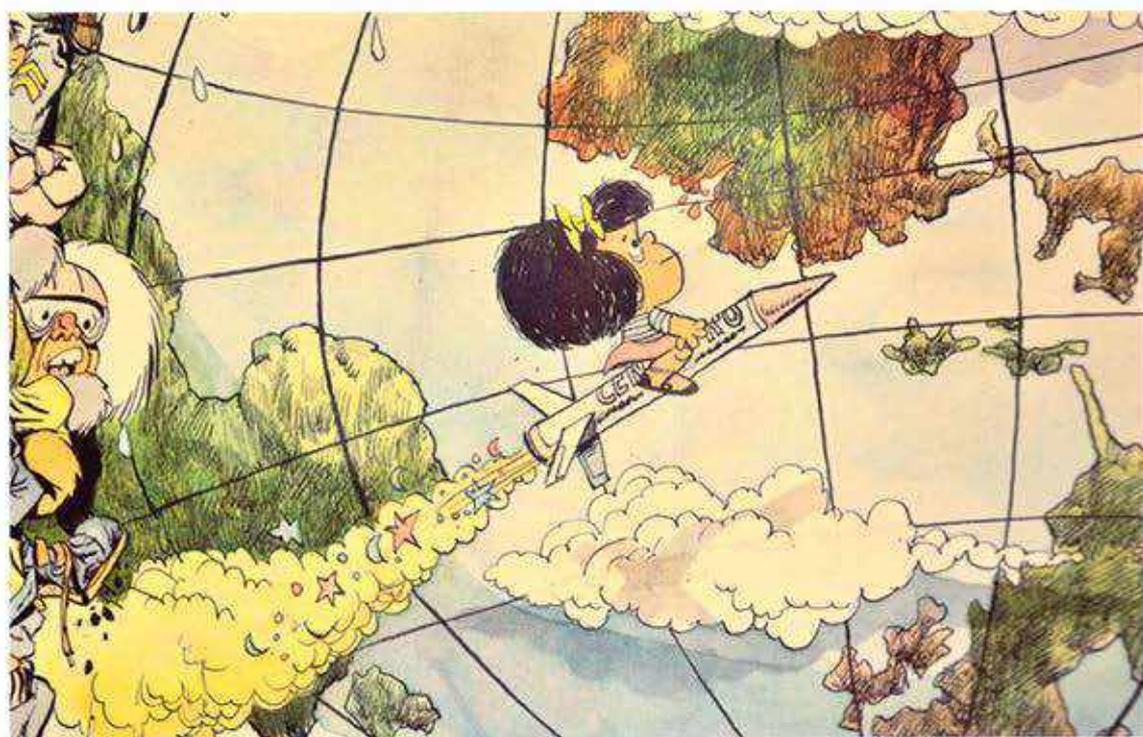
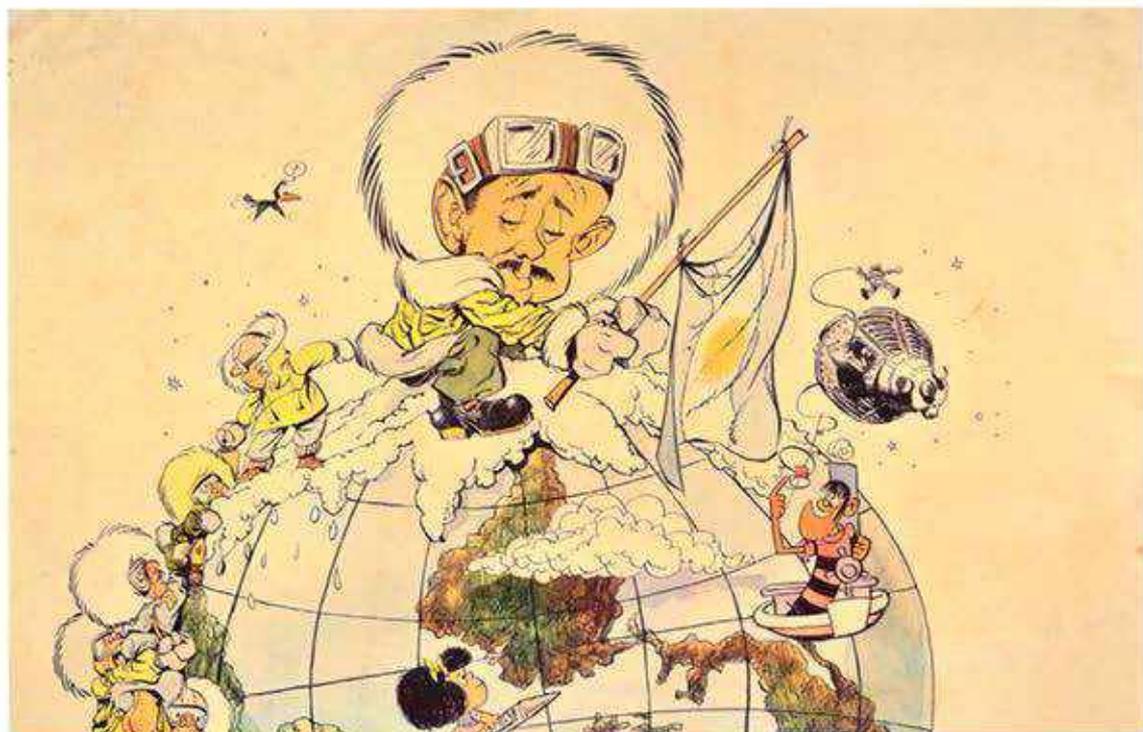


Ilustración de Quino (izq) y dos recortes del mismo (der)

Índice

- 8** **Introducción**
- 10** **Base Esperanza (1952)**
- 32** **Navegación BE BSM (1953)**
- 36** **BSM (1954)**
- 68** **Base Belgrano (1957)**
- 92** **Operación Esperanza (1959)**
- 98** **Desintegración (1961-1962)**
- 104** **TA 33 (1962)**
- 116** **Operación 90 y TA05 (1964)**
- 168** **Para el final de la Operación 90**
- 178** **Apuntes de una Campaña
Antártica de verano
(2003-2004)**
- 185** **Epílogo**
- 188** **Apéndice 1 - Mis bodas de oro
con la Antártida**
- 200** **Anexo 1 - Cartas**
- 216** **Anexo 2 - Archivo**

Entre los libros sobre la Antártida, éste es algo especial. No es un libro de historia sino un libro cuyo escritor *hizo* historia. Se trata de diarios personales del General Jorge E. Leal, este Expedicionario al Desierto Blanco, escritos a medida que realizaba diferentes campañas antárticas. En el momento de escribir, Jorge no pensaba que sus palabras podían convertirse en un libro. De este modo escribió, en un tono íntimo y personal, acerca de su primera estadía como jefe de la Base Esperanza en 1953. En su diario volcó, a través de fotos y anotaciones, sus experiencias con el medio, con el grupo humano con el que convivía y con sus vecinos (chilenos e ingleses). Completó sus diarios con memorias y fue armando una historia sobre Antártida que él vivió y sintió.

Sin proponérselo, fue designado jefe de bases cada vez más cercanas al polo. En todas ellas escribió diarios que luego integró a los relatos de sus memorias. De esta forma, nos llega de primera mano la vida que llevó junto a sus camaradas en internadas, patrullas con trineos y navegaciones. Luego de haber dejado atrás la vida de expedicionario continuó en contacto con la Antártida. En 1958 fue nombrado Jefe de la Sección Antártida del Estado Mayor del Ejército para coordinar el accionar antártico junto a las demás fuerzas y en carácter de Asesor en Comisión de la Antártida en las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico. Además participó de varias expediciones especiales, como en el intento fallido de un vuelo transpolar junto al Comandante Mario Orezza (1962) y el rescate de la patrulla en la Operación Esperanza (1959). En 1962 recibe órdenes de preparar la expedición al Polo Sur. Parte de Base Belgrano junto a sus hombres, realizan la hazaña y luego regresan el 31 de diciembre. Desde entonces él y sus compañeros reciben felicitaciones y saludos procedentes de todas partes, incluido el Vaticano. En 1969 fue nombrado Director de la Dirección Nacional del Antártico. Lo separan del cargo por motivos políticos (en el año 1972 Agustín Lanusse era presidente de facto). En 1989 es convocado nuevamente a la Dirección de la DNA hasta que finalmente se retira en el año 2003. En todos esos años realizó varios viajes a la Antártida, entre ellos, uno con motivo del festejo de los 50 años de la Base Esperanza.

Durante toda su carrera fue un gran difusor de la Antártida dando conferencias, tanto en organismos internacionales como en escuelas. De la misma forma ayudó a difundir los asuntos antárticos en los museos, colaborando muy activamente con el Museo Antártico de Ushuaia José María Sobral en el Museo Marítimo de Ushuaia. Además de la ayuda profesional brindada por parte del General Leal y del Dr. Ricardo Capdevila, allí se pueden encontrar sus donaciones materiales, como ser su propio uniforme, esquís, varas para marcar el camino al Polo, entre otras. Visitó varias veces el museo junto a Alvar Sobral y participó en distintas ceremonias en Ushuaia, como la inauguración del busto del Alférez Sobral o la exposición de Nordenskjöld en el 2009 y la de Amundsen en el 2011. Yo por mi parte cada tanto lo visitaba en su casa y charlábamos de sus experiencias y las nuestras con el Ice Lady Patagonia buscando los Asentamientos de Balleneros. En una de esas visitas me comentó que tenía un libro casi terminado. No le di mayor importancia. En el año 2017 falleció el General Jorge E. Leal. A tres años de su fallecimiento me encomendé a la tarea de ojear el libro y quedé realmente sorprendido. Una historia que vale la pena leer: escrita por el protagonista.

Carlos Pedro Vairo

