



Revista Iberoamericana de Derecho, Cultura y Ambiente



Edición Nº 9 – Julio de 2026

Capítulo de Derecho Antártico, Gestión y Geopolítica del Atlántico Sur

www.aidca.org/revista

TRES EXPEDICIONES TERRESTRES EN LA DÉCADA DEL 60

Por Juan José BRUSASCA¹

CONTEXTO

El continente antártico fue el último en ser descubierto por el ser humano y esto no resultó un hecho casual o azaroso, sino que obedeció a varios factores convergentes y significativamente vinculados al período histórico de su concreción. En primera instancia, la posición geográfica de esta nueva tierra dentro del globo terráqueo la presentaba como un objetivo lejano, teniendo en cuenta que el primer desarrollo tecnológico en cuanto a medios de transporte entre continentes fue la navegación marina y que esta se desarrolló sobre todo en el hemisferio norte, desde donde las altas latitudes hacia el Polo Sur significaban una empresa costosa y operativamente compleja, en la que era necesario contar con un determinado nivel tecnológico para encarar proyectos que en determinado momento histórico eran considerados de gran envergadura.

¹ Suboficial Mayor (R) EA, expedicionario del polo sur geográfico y licenciado en tecnologías de la información y la comunicación.



Aún en este contexto desfavorable, pero con los tiempos que requirió, el descubrimiento del continente finalmente fue posible, no como resultado de un hecho o evento puntual —como ocurre frecuentemente— sino a raíz de una serie de sucesos ocurridos en diferentes momentos y sectores del continente, que fueron llevados a cabo por actores de distintas procedencias y que aún hoy se disputan la prioridad del descubrimiento.

Desde finales del siglo XV, la Antártida ya representaba un misterioso lugar inicialmente rotulado como *Terra Australis incognita*, donde los primeros relatos que los marinos describían al acercarse al continente daban cuenta de grandes masas de hielo que parecían ser murallas impenetrables. Con la cautela que la propia tecnología existente imponía, comenzó la circunnavegación del continente y fue recién a partir del siglo XVIII, cuando se descubrieron archipiélagos e islas que fueron utilizados como base de apoyo en la explotación comercial de su zona de influencia. Esto se correspondía fundamentalmente con la actividad peletera y ballenera, que con el paso del tiempo se fue incrementando de forma gradual. Este capítulo de la historia, donde aparecen personajes como James Cook, James Weddell, James Ross, Fabián Bellinghausen, Jules Dumont D'Urville, Charles Wilkes, Eduard Dallmann y Carl Larsen, se extiende por más de cien años hasta comienzos del siglo XX.

En ese contexto, el disputado descubrimiento del continente antártico es reclamado cronológicamente por Argentina, quien lo atribuye al accionar de los foqueros rioplatenses entre los años 1817 y 1820, destacándose Carlos Oliver Tidblom, capitán de la polaca *San Juan Nepomuceno* y Pedro Nelson, capitán del bricbarca *Espíritu Santo*. Este reclamo se antepone a lo expuesto análogamente por el Reino Unido, que le atribuye el descubrimiento al bergantín *Williams* a órdenes de William Smith en 1819, en tanto que los estadounidenses aseveran que lo hizo el *Hersilia*, comandado por James P. Sheffield en 1819 o el *Hero* a cargo de Nathaniel Brown Palmer en 1820, mismo año en que Rusia reclama para sí el descubrimiento, pero a cargo del capitán Fabian G. Bellingshausen, con la corbeta *Vostok* y la fragata *Mirny*.



Pero el interés a nivel mundial sobre el nuevo territorio se articularía a través de la actividad científica recién a finales del siglo XIX y principios del XX, cuando el ser humano comenzaría a pisar sus costas continentales para adentrarse poco a poco en su interior en busca del conocimiento sobre este particular continente, llegando a conquistar los 90° de latitud del mismísimo polo sur geográfico recién en 1911. Este hito estuvo a cargo del explorador noruego Roald Engelbregt Amundsen, seguido por el capitán británico Robert Falcon Scott en 1912. Alcanzar el extremo sur del planeta fue un objetivo perseguido también por otros países, en el anhelo de ser el siguiente en la lista de naciones que obtuviera ese orgullo patrio. Allí se encolumnaron los Estados Unidos, Nueva Zelanda, Rusia y por supuesto Argentina. Pero la Antártida era un desafío logístico monumental para la época, y la gloria buscada no sería sencilla de obtener.

La exploración, como acto de reconocer, registrar o investigar con precisión un lugar nuevo o desconocido, ha sido una actividad permanente del ser humano y su éxito, fracaso o eficacia no pueden evaluarse sin considerar las capacidades tecnológicas del momento. La Antártida no ha sido ajena a esta norma y podemos encontrar sobrados ejemplos de lo que catalogamos como hazañas heroicas, que sorprende por la utilización de una tecnología todavía inmadura para el período de ejecución y que de alguna manera enaltece el trabajo de las personas, a pesar de la limitación mencionada. En este sentido, lo que hoy consideramos un paseo turístico en el continente blanco, pudo haber significado una empresa de alto riesgo un siglo atrás.

LA ERA HEROICA 1898-1922

Desde el controvertido descubrimiento del continente antártico hasta la década del 70, en cuanto a la exploración se refiere, podemos identificar tres períodos bien definidos. El primero de ellos, y reconocida internacionalmente, es la era *Heroica* de la exploración que comprende aproximadamente desde finales del siglo XIX hasta 1922. Conformada por expediciones épicas sin tecnología moderna y un alto riesgo, que podemos bien referenciar con la primera expedición



estrictamente científica del belga Adrien de Gerlache a bordo del *Bélgica* en 1897-1899, para concluir con la muerte del explorador irlandés Ernest Shackleton en 1922. Se incluye en este período figuras míticas como Carsten Borchgrevink, Otto Nordenskjöld, Erich Drigalski, William Bruce, Jean-Baptiste Charcot, Nobu Shirase, Wilhem Filchner, Douglas Mawson y los ya mencionados Roald Amundsen y Robert Falcon Scott.

Este período se caracterizó inicialmente por el interés científico en el continente desconocido, especialmente impulsado por el séptimo congreso internacional de geografía (CIG) realizado en Berlín en 1899. Este encuentro dio origen a la *Expedición Antártica Internacional 1901-1903*, en la cual los países interesados se dividieron el sector antártico en tres cuadrantes para los trabajos de investigación; océano Pacífico, Índico y Atlántico, donde participaron expediciones de Inglaterra, Alemania, Francia, Escocia y Suecia. Pero no en todos los casos las intenciones fueron solo la ciencia, ya que la gloria por obtener la prioridad sobre algunos descubrimientos y la conquista de objetivos no alcanzados hasta el momento, sedujeron a más de un emprendedor que se embarcó en una difícil empresa.

Como ya se mencionó, la tecnología jugó un papel decisivo en todo el proceso histórico de la exploración antártica, en este sentido la era *Heroica* se destacó por la «tracción a sangre» o uso de la fuerza física de seres vivos, animales o humanos, para los desplazamientos de personal y el arrastre de carga. En el contexto polar, esa función estuvo fundamentalmente a cargo de perros tirando de trineos, ponis en algunos casos y habitualmente por el propio hombre caminando o sobre esquíes. Hay sólo unas pocas experiencias de vehículos motorizados experimentales que no lograron la eficiencia esperada para el momento tecnológico de su uso. En el transcurso de casi dos décadas se efectuaron quince expediciones en el continente antártico, donde gran parte de ellas fueron operaciones navales costeras, sin pisar tierra, o con eventuales desembarcos limitados a los tiempos de los trabajos de campo de las investigaciones.



Los proyectos que sí contemplaron instalaciones de internada en el continente, para la exploración profunda del mismo, son cinco o seis marchas reconocidas hoy en día por su particularidad, espectacularidad o tragedia. Paradójicamente, no sólo podemos reconocer este período por sus héroes, sino también por sus muertos. Ya sea por la inadecuada tecnología del momento, por desconocimiento de factores esenciales para la supervivencia o sencillamente por interpretaciones erróneas sobre la particular hostilidad del medioambiente antártico, no fueron pocos los eventos trágicos que nos dejó esta era, con un total de 19 fallecidos por diferentes causas, muchas de ellas evitables. En este primer período, diferentes actores se adjudicaron los siguientes logros para el registro histórico:

- Primera internada en el sector antártico, en el interior de un buque— 1898.
- Primer desembarco en el continente— 1899.
- Primera internada sobre el continente — 1899.
- Primera utilización de trineos de perros en Antártida — 1899.
- Primer fallecimiento en el continente antártico — 1899.
- Primera fotografía aérea desde un globo aerostático — 1902.
- Primera utilización de molino de viento para generación de energía — 1902.
- Primera estación operativa en forma ininterrumpida en Antártida — 1904.
- Primera utilización de vehículo motorizado — 1908.
- Primer hombre pisando el polo sur geográfico — 1911.
- Primera utilización de la radio en la Antártida — 1913.

No es casual que los países protagonistas de este momento histórico del continente antártico se corresponda con las potencias económicas y tecnológicas de la época, o con aquellos que, por su amplia experiencia en el polo norte, les resultara un ambiente similar de abordar, como fue el caso de Noruega y Suecia. Nuestro país, sin pertenecer a ninguno de estos dos grupos, se constituyó como un participante activo y profundamente interesado en el sector que ya consideraba parte de su soberanía. El Alférez José María Sobral formó parte de la expedición sueca del Dr. Otto Nordenskjöld 1901-1903 —cuadrante océano Atlántico de la *Expedición Antártica Internacional*— convirtiéndose Sobral en el primer argentino en



invernar en la Antártida. Entre septiembre y noviembre de 1902 Sobral junto a Nordenskjöld y Ole Jonassen, realizaron la marcha más larga en trineos de perro sobre barrera de hielo Larsen, hasta esa fecha, recorriendo 650 kilómetros y alcanzando la latitud 65°48'S.

El segundo acto de particular trascendencia para nuestro país y el mundo, fue el traspaso en 1904 de la estación magnético-meteorológica de Isla Laurie en las Orcadas del Sur, que había instalado la expedición escocesa del Dr. William Bruce. Ésta se convertiría en el asentamiento habitado más antiguo de la Antártida, permaneciendo en soledad por las próximas cuatro décadas como única base permanente en la Antártida. Durante ese período la Argentina, incluso con las limitaciones económicas y tecnológicas propias de un país sudamericano de principios del siglo XX, asumió la difícil tarea de abastecer y conformar las dotaciones de relevo para sostener su operatividad en forma ininterrumpida. Todo un logro para una Nación que aún no tenía un siglo de vida. En el año 1940 se creó la *Comisión Nacional del Antártico*, dándole al tema polar un marco específico dentro de la gestión estatal, consolidando la posición argentina en la agenda antártica.

LA ERA DEL AIRE 1928-1952

Si bien la *Primera Guerra Mundial* mantuvo a los países del hemisferio norte con sus recursos y su atención concentrados en la contienda —como ha ocurrido históricamente en los conflictos armados de gran escala—, también impulsó un significativo avance tecnológico que las naciones con interés en la Antártida supieron aprovechar una vez restablecida la paz. En este nuevo escenario, una de las industrias que evolucionó considerablemente fue la aeronáutica. Esta fascinante herramienta inventada en 1903 presentaba algunas ventajas con respecto a los medios de movilidad utilizados en la era *Heroica*; cubrir grandes distancias en menor tiempo y con una logística extremadamente inferior.

Pero esta tecnología tenía también muchos aspectos negativos, decolar y aterrizar en terreno complejo y cambiante delegó las primeras experiencias a los



hidroaviones, lo que acotó las operaciones a las inmediaciones de las zonas costeras. Las condiciones medioambientales fueron también un obstáculo para las primeras versiones de aeronaves, donde la capacidad de carga y personal también se veían limitados para el despliegue y establecimiento de estaciones y bases. Si bien la observación aérea y la fotografía desde altura iría dando luz al descubrimiento geográfico, la falta de precisión de esta modalidad no reemplazaría la exploración terrestre para cartografiar el continente.

Lo cierto es que las aeronaves marcaron un período que inició en 1928 con el primer vuelo sobre el sector antártico a cargo del explorador y fotógrafo australiano George Wilkins, quien sobrevoló el norte de la península. Un año después el aviador estadounidense Richard Evelyn Byrd hizo lo propio sobre el polo sur geográfico. En 1935 su compatriota el explorador y científico Lincoln Ellsworth realizó el cruce del continente desde la isla *Dundee* hasta la costa del mar de *Ross*. Este período que definimos *era del aire* no fue protagonizada exclusivamente por aeronaves, pero sí fue la tecnología predominante en la exploración antártica del mismo, donde podemos reconocer al primer aterrizaje sobre el polo sur geográfico por parte del piloto naval estadounidense George John Dufek en 1956, como el evento final de la era.

La Argentina tampoco estuvo ausente en este período y escribió sus primeras páginas en la aviación antártica en el año 1942 con el hidroavión *Boeing Stearman 76D-1*, comandado por el piloto naval Eduardo Lanusse, quien sobrevoló la isla *Decepción*, dando inicio a una larga lista de vuelos y reconocidas proezas aéreas en el continente. La gran mayoría de las incursiones aéreas en este lapso de tiempo formaban parte inicialmente de operaciones navales, donde la aeronave era transportada en buque hasta la Antártida y luego descargados para operar allí.

Las operaciones completamente aéreas sobre el continente las inició nuestro país en 1947 desde el aeródromo *Comandante Luis Piedra Buena*, ciudad de *Santa Cruz*, cuando el piloto naval Gregorio A. Portillo a bordo de un avión *Douglas DC-4* alcanzó en latitud 67°20'S. Esta etapa tecnológica del aire se extendió poco más de veinte años, hasta mediados de la década del 50 como hemos mencionado, cuando



otra tecnología apareció en escena, no para suplantar completamente a los aviones, pero sí para marcar un nuevo período de la exploración polar.

LA ERA MECANIZADA 1955-1970

Al igual que lo ocurrido al final de la primera guerra mundial, transcurrida la segunda gran guerra, dejó a los países participantes no solo un importante avance tecnológico, sino también una cantidad de material bélico sobrante, que fue aprovechado para las misiones en el territorio antártico. Las naciones que dispusieron de mayores recursos en este ámbito fueron, una vez más, las potencias económicas vencedoras. Más allá de las crecientes intenciones de algunos de estos países por reclamar territorios —cuestión que aquí no se abordará—, las acciones emprendidas para alcanzar sus objetivos estuvieron necesariamente acompañadas y sostenidas por la oportuna y estratégica explotación de dichos recursos tecnológicos.

Un elemento que en la era *Heroica* ya había sido probado con resultados poco relevantes, ahora se transformaría en la estrella de una nueva era; los *mecanizados*, entendiéndose por vehículos motorizados con orugas, similares a las utilizadas por los blindados de combate. Estos se utilizarían para el desplazamiento de personal y carga, dando sustento a la creación de estaciones, bases de invernada permanente y al movimiento del material necesario para sostener la logística de las mismas. Se agregaba a esta necesidad, el imperativo de llevar a cabo una exploración terrestre en la Antártida profunda como nunca antes se había realizado.

Del mismo modo que en la etapa anterior, ésta no fue una era exclusiva de los medios mecanizados y coexistió con la tecnología aeronáutica; sin embargo, hasta comienzos de la década de 1970, los vehículos terrestres constituyeron los elementos predominantes en la mayoría de los grandes acontecimientos que se destacan de ese período. Durante esos años, tanto la Unión Soviética como los Estados Unidos, diseñaron y perfeccionaron vehículos de gran porte especialmente adaptados para el medio ambiente antártico. El *Kharkovchanka* ruso fue el ejemplo



más notorio, una línea de tractores de grandes dimensiones, conformado por un módulo de ocho metros de largo por tres y medio de ancho montado sobre orugas que podía albergar hasta ocho pasajeros, con literas para dormir, comedor, baño y laboratorio incluido. Con estos vehículos la Unión Soviética realizó en el transcurso de una década, un despliegue sorprendente sobre la plataforma continental antártica, fundando ocho estaciones permanentes y temporales, unidas por una red de carreteras sobre hielo, desde la costa hasta alcanzar el polo sur geográfico y el polo de inaccesibilidad relativa, posición que con orgullo se adjudicaban haber conquistado.

El primer acceso por vía terrestre al polo sur geográfico, después de Roald Amundsen y Robert Falcon Scott en los años 1911 y 1912, lo realizó la *Expedición Transantártica del Commonwealth*, en una doble marcha que emuló la fallida expedición transantártica proyectada por Ernest Shackleton en 1914. La etapa que partió del mar de Ross estuvo a cargo del neozelandés Edmund Hillary y la que partió desde el mar de Weddell, a cargo del británico Vivian Fuchs. Ambos arribaron al objetivo en enero de 1958. Estas marchas, si bien fueron apoyadas por pequeñas aeronaves, se llevaron a cabo fundamentalmente con vehículos mecanizados de origen estadounidense. Los más relevantes, y elegidos también por nuestro país para sus expediciones más emblemáticas, fueron los vehículos Sno-Cat de la empresa Tucker-Oregon.

Para entonces y a pesar de que ya eran cinco los países que habían alcanzado el polo sur geográfico por distintos medios: Noruega, Reino Unido, Estados Unidos, Nueva Zelanda y URSS, todavía era un objetivo buscado por el resto de las naciones con interés en la Antártida, Argentina no fue ajena a este anhelo y concretó su primer arribo al extremo sur el 6 de enero de 1962, esta vez por vía aérea a cargo del piloto naval Hermes Quijada con dos aviones *Douglas DC-*



3 versión C-47, alcanzando la sexta posición²entre países y la segunda por vía aérea. Una marca relevante para una competencia difícil de superar.

PRIMERA EXPEDICIÓN TERRESTRE INVERNAL

Para entonces la Argentina también tenía su propio proyecto de exploración por vía terrestre, donde un primer ensayo de materiales y formación de exploradores fue la *Primera Expedición Terrestre Invernal* que unió las bases Esperanza y San Martín en 1962, ambas ubicadas en la península antártica. La ejecución de este particular desafío en el invierno antártico se llevó a cabo con vehículos Sno-Cat tirando de grandes trineos para el transporte de carga y trineos de perros para la exploración. La misma demandó más de cuatro largos meses de marcha sobre barrera de hielo Larsen y la cordillera *Transantártica*, ida y vuelta, superior a 1600 kilómetros.

La idea de partir hacia el sur en pleno invierno implicaba una serie de consideraciones específicas, que no solo pondría a prueba el material, sino también a los hombres que estarían expuestos un largo período al medioambiente en extremo hostil. Probablemente los perros eran el elemento mejor adaptado a estas condiciones y sobre los cuales depositaban amplia confianza.

Necesidades de carácter institucional y de carácter técnico, dieron sustento a la determinación de llevar adelante la compleja empresa de una expedición invernal de gran envergadura. Por un lado, la Base San Martín había tenido dos situaciones de relevos malogrados a comienzos de los años 1953 y 1959 debido al estado de los hielos marinos, que impidieron a los buques una operación de adecuado reabastecimiento. Estas circunstancias debieron ser remediadas con dotaciones de emergencia que sólo admitían una oportunidad, resultando en el cierre de la base cuando éste hecho ocurrió dos años consecutivos, en 1959 y 1960. El análisis resultante fue contemplar una posible ruta de repliegue de personal desde esa base hacia Base Esperanza, para ser utilizada en futuras situaciones críticas similares.

²Algunas publicaciones lo indican como quinta posición, ya que consideran a la *Expedición Transantártica del Commonwealth* de origen sólo británica. Aquí reconocemos la marcha que partió del mar de Ross, a cargo del neozelandés Edmund Hillary, como país adjudicatario del objetivo polo sur geográfico.



Por otro lado, y como se ha mencionado, se barajaba la idea de realizar una expedición terrestre al polo sur geográfico, con lo cual —y unido con el objetivo anterior— se podía utilizar la marcha como campo de prueba y evaluación de los medios y materiales que se emplearían en el viaje al polo sur. Esto se potenciaba si la misión se realizaba durante el riguroso invierno polar, para adquirir la mayor experiencia posible, entrenando además a exploradores que participarían en la empresa al polo sur.

Finalmente, existía una realidad técnica vinculada a las condiciones de dureza de una gran parte del terreno que sería transitado con vehículos pesados y que planteaba la conveniencia de ser proyectado en un período del año donde las temperaturas bajas mantuvieran los puentes de nieve y el mar congelado sólidos y en las mejores condiciones para soportar la marcha de la columna sin colapsar. También cumpliría con un plan científico durante todo el trayecto. Para esta misión se designó como jefe de Base Esperanza y responsable de la expedición al mismo hombre que luego de dos años de invernada como jefe de Base San Martín debiera cerrarla en 1960, se trataba del entonces teniente primero Gustavo Adolfo Giró Tapper, quien planificó y ejecutó una compleja travesía en pleno invierno polar, bajo las más rigurosas condiciones medioambientales. Sus siete expedicionarios serían: teniente Oscar R. Sosa, sargento ayudante Silvano Corvalán, sargento primero Jorge R. Rodríguez, sargento ayudante Héctor P. Elgueta, sargento primero Roberto H. Carrión, sargento Gerónimo M. Andrada y cabo primero Ramón O. Alfonzo.

Debieron manejar con rapidez todos los recursos a su alcance, ya que si bien una marcha con fecha de partida en junio hacía suponer que tendrían tiempo suficiente durante la primera parte del año para los preparativos, esto no era totalmente cierto, por ello ni bien la dotación pisó bahía Esperanza envió un equipo de exploración avanzado que partió en enero de 1962 hacia el refugio *Ameghino*, sobre el cabo *Longing* a 148 kilómetros de Base Esperanza, con la misión de encontrar un punto de acceso a la meseta peninsular, ascender hacia el interior de la península, encontrar y registrar una ruta viable hasta los 63° de latitud sur.



Estobrindaría a Giró Tapperinformación fundamental sobre esa zona inexplorada, en caso de tener que transitar sobre la cordillera de la península antárticaen la primera etapa de la marcha, por encontrarse el canal *Príncipe Gustavo* descongelado.Durante tres meseslas incursiones de este grupo no lograron cumplir con el objetivo a pesar de los denodados esfuerzos y riesgos asumidos, siéndoles imposible encontrar un acceso a la meseta que permitiera ser transitado por vehículos pesados con seguridad, ni tampoco en condiciones aceptables para los trineos de perros.

Esto determinó que, si la expedición motorizada que partía enjunio debía necesariamente transitar sobre la península, considerara bajar de la misma no más allá de los 63°50'S, zona que se sabía transitable. El grupo de avanzada realizó también la exploración de178 kilómetros desde cabo *Longing* hasta Base Matienzo y una marcha al círculo polar antártico, llegando a completar un total de 140 días desde que partieron de Base Esperanza.

Otro de los pilares para la planificación estaba representado por el apoyo aéreo que brindarían los aviones *DHC-2 Beaver*de Base Matienzo. Las aeronaves operaronpara el traslado del grupo de avanzada hasta la zona de exploración, pero fueron destruidos por un temporal el 6 de abril, dejando a la expedición sin esta valiosa herramienta. La existencia de una base aérea de apoyo, casi a mitad de camino —230 kilómetros de Base Esperanza y 470 kilómetros de Base San Martín— significaba no sólo la posibilidad de movilizar material y personal a cualquier punto intermedio, sino también una alternativa de evacuación ante posibles accidentes. Además, permitía la observación aérea para guiar el movimiento terrestre, identificando obstáculos y campos de grietas. La pérdida de los aviones y la imposibilidad de utilizar el canal *Príncipe Gustavo* para el paso de los vehículos en el tramo inicial, debido a su prematuro descongelamiento, constituyeron los dos contratiempos más relevantes que determinaron las características finales de la expedición y que tornaron la marcha en extremo compleja y extendiendo sus plazos.



Finalmente, el grupo principal inició la marcha desde Base Esperanza el día 14 de junio, con tres vehículos Sno-Cat tirando de 2 trineos de carga y un trineo de perros hacia bahía *Duse*, para evaluar la dureza del pack congelado con la idea de atravesar la bahía, tomando rumbo sudoeste hasta enfrentar el canal *Príncipe Gustavo*. El resultado fue negativo y debieron regresar para enfrentar el paso por la cordillera de la península en un duro tramo durante 23 días para completar solo 124 kilómetros, donde resistieron temporales frecuentes de dos, tres y hasta siete días de duración, sorteando campos de grietas y sastrugis durante todo el trayecto.

En los 63°50', como había sido indicado por el grupo de avanzada y luego de verificar la solidez del canal, iniciaron una marcha de 178 kilómetros hasta Base Matienzo. Allí se sumaron los tres exploradores del grupo de avanzada que no había podido retornar a Base Esperanza por la destrucción de los aviones. Desde allí y sobre barrera de hielo *Larsen*, viajaron 443 kilómetros en poco más de dos semanas hasta caleta *Carretera*, arribando al pie de la cordillera peninsular el 8 de agosto. Luego de varios días para examinar el terreno y verificar el posible cruce de las montañas en los vehículos pesados, resolvieron hacerlo en dos trineos de perros, en lo que sería una marcha lenta y tediosa de ocho días, arribando a Base San Martín el 25 de agosto.

La marcha de regreso demandó 32 días, completando un total de 1664 kilómetros recorridos en 132 días. A mitad de camino, en Base Matienzo, debieron dejar los Sno-Cat para continuar solo con los trineos de perros, debido a la imposibilidad de marchar con demasiado peso sobre la superficie en descongelamiento, a finales del mes de octubre. El objetivo de unir las dos bases fue cumplido por la expedición, el de poner a prueba los medios y materiales que se emplearían en el futuro viaje al polo sur, también se cumplió sobradamente y los resultados fueron efectivamente explotados a corto y mediano plazo. Finalmente, y complementando el objetivo anterior, de preparar expedicionarios calificados, también para la marcha al polo sur geográfico, claramente fue alcanzado con gran éxito dejando un importante legado que se transmitió durante varias generaciones.



No menos importante, fue el plan científico que a pesar del tiempo que demandó a la expedición sobrellevar una marcha con grandes contratiempos, nunca se dejó de lado y los aportes que brindaron fueron de gran relevancia para las áreas de investigación glaciológica, meteorológica, geológica, cartográfica y topográfica del momento. Finalmente podemos inferir que lo realizado por este grupo de hombres en los *Antartandes* durante el año 1962 constituyó una proeza que luego de seis décadas todavía sorprende. El próximo gran evento de la exploración sería la expedición al polo sur geográfico en el año 1965, de la que participarían Giró Tapper, Rodríguez, Carrión y Alfonzo, cuatro hombres de la expedición invernal.

OPERACIÓN 90

Ya para el mes de marzo de 1962, mientras el grupo de avanzada de Giró Tapper se encontraba explorando desde cabo Longing en busca de un acceso a la meseta peninsular, en Buenos Aires —y estando a cargo de la División Antártida del Ejército— el entonces coronel Jorge Edgard Leal resuelve darle forma oficial al proyecto de alcanzar el extremo sur del territorio antártico argentino en la llamada *Operación 90* del cual sería su jefe. Para el mes de julio el secretario de Guerra de la Nación ya lo había aprobado y sus nueve expedicionarios serían: los cuatro mencionados de la expedición invernal de 1962, más el suboficial principal Ricardo B. Ceppi, sargento ayudante Alfredo F. Pérez, sargento ayudante Julio C. Ortiz, sargento primero Adolfo O. Moreno y sargento primero Domingo Zacarías.

La expedición partiría de la Base Belgrano, fundada por el entonces general Hernán Pujato en 1955 sobre la barrera de hielo *Filchner*, al sur del mar de *Weddell*. El proyecto inicial establecía para el primer año la creación de una base de operaciones secundaria, sobre el camino al polo sur, que sería el punto de apoyo logístico al cual se trasladarían aproximadamente 40 toneladas de carga general. Esta actividad le demandaría a la dotación un año de trabajo y recién al año siguiente se realizaría el asalto al polo sur. Con esta idea se planificó el proyecto para los años 1963 y 1964, pero problemas institucionales específicos con la entrega de los vehículos Sno-Cat comprados a Estados Unidos retrasaron la



empresa para los años 1965 y 1966, pero finalmente ocurrió un hecho que definió el cambio de rumbo del plan original.

Durante 1965 en Base Belgrano y en pleno cumplimiento del plan correspondiente a la primera etapa, el ya mencionado y jefe de base designado capitán Gustavo A. Giró Tapper junto a la dotación que lo acompañaba para la construcción de la base de apoyo, luego de solo tres meses de ardua labor, dejaron inaugurada la Base Doctor Sobral en los 81°04'S-40°39'O el día 2 de abril. La misma se ubicaba a 420 kilómetros del sur de Base Belgrano, donde además trasladaron las 40 toneladas de carga para dar apoyo a la expedición hacia los 90°S. Con este nuevo escenario, Giró Tapper envió a Buenos Aires la propuesta de adelantar la marcha con el detalle amplio de las posibilidades organizativas. Leal estudió la misma y observando su conveniencia y oportunidad, solicitó autorización para llevarla a cabo. Para el mes de julio ya se contaba con la aprobación del nuevo plan y la confirmación de que Leal viajaría en un avión de la Fuerza Aérea en el mes de octubre para ponerse al mando de la expedición.

En este contexto, Giró Tapper y sus compañeros de la expedición invernal, Rodríguez, Carrión y Alfonzo, que formaban parte también de la dotación de la base, tenían asegurada su participación en la marcha al polo sur. Esta nueva empresa no sería para nada fácil y la fundación de Base Sobral había sido solo un anticipo, ya que estos hombres volverían a pasar por experiencias similares a las vividas tres años atrás en la marcha sobre península antártica y sobre la barrera de hielo *Larsen*. Esta vez en un proyecto de mayor dimensión, donde contarían con nueve vehículos Sno-Cat, dos trineos de ocho perros cada uno y apoyo aéreo asegurado.

La *Operación 90*, que se planificó minuciosamente con un importante componente de actividades científicas previstas, inició su marcha el 26 de octubre de 1965 desde Base Belgrano, organizada operativamente en cuatro grupos: un *Grupo de Asalto* responsable de alcanzar el objetivo, integrado por los diez hombres ya mencionados y seis vehículos Sno-Cat 743 con equipos de comunicaciones y dos trineos cada uno; un grupo de apoyo *Patrulla Paralelo 82*, encargado del reconocimiento adelantado solo hasta alcanzar el paralelo 82°, para facilitar una ruta



segura al *Grupo de Asalto*, integrado por cuatro hombres en dos trineos de ocho perros con equipo de comunicaciones portátil; el *Grupo Apoyo Base Sobral* como reserva y apoyo técnico instalado en esa base, integrada por tres hombres, tres tractores Sno-Cat 443; y el *Grupo Aéreo*, con la misión de reconocimiento, instalación y aprovisionamiento de depósitos y eventual evacuación, integrado por dos hombres y un avión *Cessna185U-17A*, que operó solo en la etapa previa a la expedición por haberse estrellado días antes del comienzo de la misma. También participó una escuadrilla de tres aviones y nueve hombres de la Fuerza Aérea de Tareas Antárticas, integrada por un *DC-3* versión *C-47* y dos *DHC-2 Beaver*, que instalaron un importante depósito de combustible, repuestos y víveres a los 84° de latitud sur.

El 10 de diciembre de 1965 aproximadamente a las 10 horas arribó la columna del coronel Jorge Edgar Leal y sus nueve hombres a la base estadounidense *Amudsen-Scott* del polo sur geográfico con solo tres vehículos, luego de 45 días de dura marcha plagada de inconvenientes que supieron sortear abnegadamente para cumplir con los objetivos políticos y científicos impuestos. Cinco días más permanecieron en la base para mantenimiento y luego iniciar el regreso a Base Belgrano, que se concretó el 31 de diciembre de 1965, habiendo recorrido 2900 kilómetros en 65 días. Fue la sexta expedición terrestre en alcanzar el extremo sur del planeta tierra, manteniendo la quinta posición lograda por Hermes Quijada en 1962, entre los países que alcanzaron esta meta.

EXPLORACIÓN DE LA BARRERA DE HIELO FILCHNER-RONNE

Para finales de 1965 Argentina ya había realizado una prolífica tarea de exploración de su sector antártico, tanto en los espacios marinos, aéreos y las áreas continentales. El último gran reto que quedaba era la exploración de la barrera de hielo *Filchner-Ronne* hasta el borde de la península Antártica. El informe oficial señalaba que «la misión de la expedición era reconocer una ruta desde Base Belgrano hasta el cabo Adams, e intentar unir este punto con Base Matienzo», un objetivo primario que se fue debilitando a medida que surgieron dificultades que



escapaban a una posible reorientación o readecuación de la planificación para cumplirlo. Esta nueva operación también contó con la participación de exploradores de la expedición invernal de 1962, el designado jefe de Base Belgrano y jefe de la expedición, teniente primero Oscar R. Sosa y el cabo primero Ramón O. Alfonzo. Este último también integró la *Operación 90*.

Más allá de la experiencia adquirida por Sosa junto a Giró Tapper, necesitaría que todos los elementos fortuitos se ordenaran de la mejor manera para planificar y llevar adelante esta compleja empresa. El primer escollo se presentó el 30 de septiembre de 1965, cuando la dotación todavía se encontraba en Buenos Aires, en los preparativos previos para la campaña. El accidente del avión *Cessna-185* de Base Belgrano y su posterior confirmación de que el aparato tenía daños irreparables y que el mismo quedaría en el lugar donde cayó para su futuro repliegue, terminaron por descartar la aeronave de cualquier plan para el año 1966. La observación aérea habría adelantado información fundamental a Sosa, que eventualmente podía haber reducido las marchas terrestres, brindándole mayor autonomía y seguridad a las mismas.

Claramente el escenario hubiera sido otro con el avión en servicio, pero lejos de contar con esta ventaja, la dotación de ese año debió agregar a sus actividades la localización del *Cessna-185* accidentado y evaluar un posible repliegue hacia Base Belgrano. Sosa ya había experimentado la falta repentina del apoyo aéreo en 1962, cuando el 6 de abril dos aviones *DHC-2 Beaver* de Base Matienzo fueron destrozados por un temporal con vientos superiores a los 250 kilómetros por hora.

Las tareas encomendadas para la dotación de Base Belgrano 1966, fuera de la expedición hacia el oeste, eran realizar el abastecimiento y relevo de Base Sobral, la búsqueda de una nueva ruta hacia esa base para evadir el paso *Saravia*, que se había convertido en un importante y peligroso obstáculo en la ruta desde Base Belgrano, y la búsqueda y posible recuperación del avión *Cessna-185* accidentado. Todo esto, sin desafectar las arduas y habituales tareas para mantener la base operativa. Todas las actividades de patrulla debían programarse para ser ejecutadas antes y después de la noche polar, ya que ésta impedía las



marchas durante los cuatro meses de oscuridad. En la práctica y para las patrullas motorizadas de largo alcance, este tiempo se extendía a seis meses inoperativos, dejando solo dos lapsos de tres meses favorables separados por la noche.

La expedición hacia el oeste significaba al menos dos marchas largas, una de 30 días para exploración e instalación de depósitos, y una final de 45 días aproximadamente, a las que se sumarían probablemente algunas marchas cortas para reabastecer depósitos cercanos a Base Belgrano. En este contexto general, las patrullas más largas debían realizarse una en cada ventana de tiempo anual, lo que concentraba a la mayoría de ellas en el primer tramo del año, dejando solo para el final la marcha más larga.

La patrulla de reconocimiento de la isla *Berkner* partió los últimos días de febrero, lo que a priori no parecía tardío para una misión de 30 días, pero los inconvenientes derivados de la exploración de sectores nunca antes transitados, los efectos de una meteorología tempranamente adversa y los inconvenientes técnicos por causa de este factor prolongaron la marcha durante diez días más, aumentando peligrosamente los riesgos para los hombres y para la misión. Esta situación se complementaba con el agotamiento general de los patrulleros que venían de trabajar sin descanso en el terreno desde su arribo a la base. Esto conformó la percepción de haber sido esta etapa la más difícil y dura de superar, aún por encima de la marcha de asalto.

La expedición final que partió el 16 de octubre demandó 43 días de marcha para cubrir 2858 kilómetros, estuvo cerca de alcanzar la marca de la expedición al polo sur del año anterior, en la que cubrieron 2900 kilómetros en 66 días. También tuvo semejanzas con la expedición invernal de 1962, pero se considera que la empresa que comandó Giró Tapper fue la de mayor dificultad entre las marchas terrestres más importantes que realizó nuestro país, prueba de ello son los 1664 kilómetros de recorrido total, que les demandó nada menos que cuatro meses y medio para concretarlos.

Lamentablemente, no se aprovecharon de manera conveniente los resultados de la última misión de 1966 para una posterior expedición que finalmente



terminara por unir las bases Belgrano y Matienzo, cuando se contaba con los recursos y medios mecánicos todavía operativos. Además, la formación y capacitación de exploradores experimentados se encontraba en su mejor momento histórico, perdiéndose un tiempo valioso que no volvió a recuperarse.

Tanto en ésta como en gran parte de las marchas que han realizado los antárticos argentinos a lo largo de la historia, las limitaciones materiales, ya sea de origen presupuestario o debido a hechos azarosos inesperados, pusieron un techo o un coto a las operaciones planificadas. Aún luego de conjugar correctamente los elementos logísticos, temporales, operativos, de oportunidad y de personal, existen factores incontrolables e impredecibles, como son la meteorología particular que ofrece el continente blanco, el desconcierto sobre lo que podía presentar los sectores inexplorados, y un tema no menor, que suele soslayarse, pero que los exploradores conocen muy bien y que está representado por el esperado acompañamiento de un pequeño grado de *suerte* en cuanto a lo que se espera del contexto extremadamente hostil que propone la Antártida para el humano y la tecnología.

Más allá de este hecho, es justo reconocer estas expediciones en el contexto de nuestra historia antártica y colocarlas en el lugar de referencia que deben ocupar dentro de las glorias de nuestra nación, que significaron la *Primera Expedición Invernal Antártica* de 1962, las *Expediciones Terrestres Al Polo Sur Geográfico* en el año 1965, y la *Expedición de Exploración de la Barrera de Hielo Filchner-Ronne*, valorando el sacrificio, el coraje y el profesionalismo de estos exploradores. Tres gestas de extraordinaria magnitud y significancia, muy cercanas en el tiempo y en algunos aspectos muy relacionadas, que marcaron un período de esplendor en la exploración terrestre argentina del continente blanco.