

FUEGO

Fascículo Número 4

Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur
República Argentina

de encuentros

Letras
Infografías
Historietas
Curiosidades

Colección
Aventureros y Pioneros

La corbeta *Uruguay*,
José María Sobral y
el primer rescate
en la Antártida



HISTORIETAS DE AQUÍ
LA ESPERA
Hirsig / Rodríguez

LOS COMIENZOS: DE LOS LOBEROS RIOPLATENSES AL PRIMER RESCATE ANTÁRTICO

Antártida: matanzas, ciencia y naufragios

Siglo XIX: revoluciones, aventuras y conocimiento



Primero fueron los foqueros, loberos y balleneros, luego vendrían las exploraciones con fines científicos; lo cierto es que las primeras actividades antárticas siempre tuvieron como telón de fondo el impulso expansionista de los imperios y el afán de consolidación soberana de los países del cono sur.

Mientras San Martín cruzaba los Andes, Guillermo Brown se adentraba sin quererlo en los mares de hielo antártico y la corona española se resistía a abandonar sus posesiones sudamericanas, los balleneros europeos y norteamericanos, en disposición del conocimiento, la experiencia y los recursos para la navegación y la caza, campeaban libremente por nuestras costas sureñas en pos de las preciadas pieles y el aceite, tan abundantes en estas regiones sin control.

Las primeras exploraciones a la zona fueron financiadas por comerciantes independientes en busca de fortuna. Muchos de los descubrimientos geográficos no se difundieron por razones especulativas –de hecho, para ocultar a los competidores los sitios de alta densidad de focas o ballenas se falseaba u ocultaba información–, y otros no fueron asentados en cartografía por simple desinterés o ignorancia sobre el valor del hallazgo.

El avance de las tecnologías de navegación y la necesidad de expandir los dominios para obtener, entre otras riquezas, el combustible demandado por las urbes industriales, despertaron en varias naciones un súbito interés por la ciencia y la geografía, mientras la figura del heroico explorador iba creciendo con vigor en el imaginario popular, a un nivel comparable con el de los actuales deportistas de élite.

Cuando la comunidad científica confirmó la potencialidad del continente antártico brotaron en todo el mundo aventureros en busca de novedades geográficas que reclamarían luego para sus respectivas naciones.

Este afán expansionista dio inicio a una mal disimulada puja imperial que concluyó –tras dos guerras mundiales– en la elegante tregua internacional del Tratado Antártico, firmado en 1959.

Para una cabal comprensión de los hechos narrados en esta edición de *Fuego*, debemos atender las tendencias intelectuales, científicas y políticas de fines del siglo XIX. El período conocido como de la “paz armada”, con la inflamación de los nacionalismos, trajo –como era de esperar– un consecuente cosmopolitismo en el campo del pensamiento, las ciencias, las letras y las artes. Este sistema de ideas, basado en una moralidad universal compartida y superadora de las barreras chauvinistas o religiosas, tiene un fuerte componente romántico y altruista, por lo que desdeña tanto el individualismo como el imperialismo.

Si bien es sabido que la democratización del saber y la búsqueda del bienestar humano son consustanciales a la vocación de los hombres de ciencia, en el romántico y cosmopolita siglo XIX esto era más evidente en sus prácticas. Los congresos internacionales de Geografía de Londres –en 1895– y Berlín –en 1897– reflejan este espíritu en sus conclusiones y postulados. Puede decirse que la expedición de Otto Nordenskjöld fue la primera en su tipo, concebida, organizada y realizada con fines exclusivamente científicos –y no de conquista o de explotación de recursos ajenos–, conforme a las disposiciones de aquellos congresos.

Suecia había convocado como capitán de la expedición al mismísimo Carl Larsen, una celebridad mundial protagonista de dos campañas antárticas de las que regresó con riquezas personales e involuntarios aportes a la ciencia y la cartografía. El viejo lobo de mar noruego consintió a cambio de seguir explorando sitios para montar una factoría ballenera en la región. Así fue como más tarde fundaría *Grytviken* en las Georgias del Sur y montaría la *Compañía Argentina de Pesca*, con capitales de este país. Esta empresa se mantuvo hasta los años sesenta del siglo XX, constituyendo otro valioso antecedente de soberanía argentina.

En su paso por nuestro país, Nordenskjöld aceptó la propuesta del gobierno argentino de incorporar al equipo científico al joven alférez *José María Sobral*, quien ocupará luego un sitio de importancia en la historia argentina.

Pero el hecho de mayor relevancia internacional lo protagonizaron la corbeta *Uruguay* y su capitán, Julián Irizar. La expedición sueca quedó atrapada por los hielos polares y la atención mundial se mantuvo en vilo durante el tiempo que permanecieron aislados y dados por muertos. La llegada de la corbeta argentina con todos a salvo, ubicó al país en las tapas de los principales diarios del mundo y provocó una admiración y una gratitud global inéditas. Habría que esperar más de sesenta años para que un hecho científico y de exploración concitara tanta expectativa y entusiasmo colectivo, y este fue el arribo del *Apolo XI* a la Luna. •

FUEGO

de encuentro y divulgación

Soto, Fernando Ariel / *La corbeta Uruguay, José María Sobral y el primer rescate en la Antártida* / Fernando Ariel Soto. - 1a ed ilustrada. - Ushuaia : Fernando Ariel Soto, 2017. / 28 p. ; 30 x 21 cm. - (Fuego de encuentro y divulgación : aventureros y pioneros / Soto, Fernando Ariel ; 4) ISBN 978-987-42-4238-9
1. Historia de la Provincia de Tierra del Fuego. 2. Antártida. 3. Antártida Argentina. I. Título. CDD 982



Se terminó de imprimir en
GRAFICA ZOCAN,
Avenida La Plata 1408.
CABA, mayo de 2017

Las imágenes, fotografías y textos que no pertenecen al autor de la obra se publican con la correspondiente acreditación. Agradecemos especialmente a *Alvar Sobral* y *Lucas Sobral*, por su generosa humildad, a Susana Helguera por la profusa provisión de bibliografía, especialmente los fascículos de la Dirección Nacional del Antártico *Los argentinos y la Antártida* de Santiago Comerci y Ricardo Capdevila, a Carlos Vairo por su consultoría permanente y por permitirnos publicar contenidos de sus libros *Asentamientos balleneros históricos* y *Terra australis*. A Omar Hirsig, a Federico Rodríguez y a Emilio Urruty por estar siempre atentos y a Javier Peláez por permitirnos publicar su artículo.



LA EXPLOTACIÓN DESCONTROLADA EMPUJÓ A BALLENAS, FOCAS, LOBOS Y PINGÜINOS AL BORDE DE LA EXTINCIÓN.

La caza indiscriminada en tiempos sin ley

Por Carlos P. Vairo

Desde la época de la colonia la región de Tierra del Fuego fue un lugar muy visitado por buques loberos de todas las banderas. Al hablar de buques loberos hacemos referencia a aquellos que se dedicaban a la “pesca” de ballenas y completaban la carga con cueros de lobos marinos, su aceite y también el obtenido de los pingüinos. Para ellos se trataba de explotar una fuente de recursos naturales considerada inagotable.

Por el diario de navegación de Elizalde nos enteramos que el 12 de enero de 1792, estando en Puerto Deseado, entra una corbeta inglesa y su capitán, Thomas Middleton, le comenta que **hace un año que se hallan en la zona cazando lobos**. De inmediato Elizalde le explica que tendría que haber pedido permiso a los españoles. Como toda respuesta recibe una excusa basada en que todo el tiempo de su estadía sólo llegaron al puerto un español y dos indios.

Ya en el período independiente, la preocupación por los territorios del sur comenzó a partir de 1821 durante el gobierno de **Martín Rodríguez**, que dictó, entre otros, un **reglamento sobre pesca**.

El 31 de enero de ese año el general Matías de Irigoyen presenta una denuncia sobre los excesos cometidos por los pesqueros extranjeros en las costas patagónicas: “Ellos concurren anualmente desde primeros de agosto hasta fines de enero, sin tener la menor consideración al período de veda para la reproducción, **no sólo matan** para hacer sus cargamentos, **sino que destruyen** a su partida para arruinar a los que aún quedan en faenas, y de este modo evitar la concurrencia en los mercados de venta”.

A mediados de 1821, Gabriel de la Oyuela, comandante político y militar de Patagones, dictaba un reglamento de policía para la pesca: prohibía que se le diera muerte a las hembras y los lobos que aún necesitaban criarse y obligaba a cada buque a obtener un permiso previo para poder realizar la pesca, como así también a **abonar los correspondientes derechos**. Necesitaba para poder hacer cumplir esta reglamentación un aumento en el número de tropas y un buque de guerra para asegurar el cobro de derechos, “... los cuales deben ascender por un cálculo de aproximación a siete mil pesos en el año”. Sin embargo, el cobro se les hacía imposible: algunos no querían pagar “ningunos derechos

por haber sido costumbre”, otros declaraban que **pagarían tales derechos “a cañonazos”**.

Ricardo Caillet-Bois, en su libro *Una tierra argentina. Las islas Malvinas. Ensayo basado en una nueva y desconocida documentación*, dice que las especies más buscadas por los pesqueros en la zona eran la ballena, el elefante marino y el lobo marino de dos pelos, y continúa: “Se calcula que cada año más de sesenta navíos ingleses y norteamericanos abandonaban los puertos de sus respectivos países para dirigirse a los mares magallánicos, en donde algunos de ellos permanecían dos o tres años aproximadamente. Lesson, que reunió algunos datos sobre esta productiva actividad, señala que los navíos empleados en esta clase de navegaciones eran, por lo general, sólidamente construidos y no bajaban de las trescientas toneladas. Tripulados por una veintena de hombres, una vez en el punto elegido se despachaban las embarcaciones menores en busca de las focas, las cuales luego de ser muertas eran cortadas en trozos, de los que se obtenía poco después el codiciado aceite...” •

Fuente: Vairo, Carlos P. (1999), *La isla de los Estados y el faro del fin del mundo*, Ushuaia, Zagier & Urruty.

En el corazón de los fueguinos



Poder Legislativo - Período 2015 - 2019

Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur

El que roba a un ladrón...

En los veranos de 1820 y 1821, siguiendo el rumbo abierto por los barcos foqueros rioplatenses de don **Marcos Pagliano** al mando de **Carlos Timblon**, más de noventa buques foqueros norteamericanos y británicos arribaron al sector a cazar vorazmente.

Aquel aluvión de cazadores desarrolló su actividad en una región sin ley donde abundaban incidentes por la posesión de las zonas de caza y hasta por los productos de la faena. Así lo relató un tripulante de la goleta inglesa *Hetty*.

"Proseguimos la búsqueda a lo largo de rocas y arrecifes durante 25 millas, hasta que nuestros esfuerzos fueron coronados por un completo éxito, al descubrir varias playas atestadas de animales en todas direcciones. Habiendo sido

bendecidos con el descubrimiento, la cuestión venidera era cómo guardar la posesión de este tesoro, y cómo prevenir el desembarco de las tripulaciones de otros buques en dichas playas, teniendo como teníamos conciencia de la ineficacia de los medios a nuestro alcance para rechazarlos.

A este efecto dividimos el territorio, que era más grande de lo que necesitábamos, con otros dos barcos que habían llegado posteriormente a la bahía, y procediendo así, nuestro contingente adquirió mayor poderío.



rió mayor poderío.

Las demás tripulaciones, viendo que habíamos acertado con el descubrimiento de campos de focas superiores a los de ellos, abrazaron la idea de desembarcar pese a nuestra oposición, y *compartir* nuestra buena fortuna.

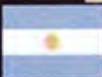
Habiendo matado todas las focas en sus playas intentaron penetrar en la nuestra, pero teniendo aviso de su venida concentramos las fuerzas e impedimos el desembarco a pesar de los esfuerzos por realizarlo. Viéndose derrotados en sus propósitos, a regañadientes regresaron a sus buques, que ya estaban listos a partir para Inglaterra.

(...) los equipajes de los otros barcos, quienes sacando provecho de nuestro sueño caminaron por tierra hasta nuestra playa y **sacrificaron 8000 focas**. Estas noticias nos produjeron instantánea indignación, y acudimos de inmediato en socorro de nuestros amigos (...). Nuestras fuerzas bien pronto llegaron a la carpa de la tripulación del *Indian*, en cuyo lugar habían matado la mayor parte de las focas, y donde tenían establecido un puesto para empezar a despellejarlas. Al llegar nuestros oficiales les ordenaron retirarse en seguida, advirtiéndoles que no tocasen ni una sola foca. (...) Los dirigentes de nuestro grupo, viendo su audacia, tomaron por el cuello a los cabecillas con objeto de impedirles que llevasen más adelante sus obstinados propósitos. Este acto produjo al momento confusión entre los bandos, la cual derivó en una sangrienta refriega general en la que muchos resultaron seriamente lesionados.

(...) Las focas que habían sido muertas constituyeron una pérdida total para ambos grupos, pues se dejaron pudrir en la playa, temerosos de nuestra parte de la amenaza de ser perseguidos legalmente al llegar al hogar". •

BARCOS EMBLEMÁTICOS

Argentina



Polacra San Juan Nepomuceno



dibujo: Cany

Fuente: Disertación de Ricardo Capilevici

Velero del tipo *polacra*, muy frecuente en los mares a principios de 1800.

En **octubre de 1817**, don **Marcos Pagliano** despacha al mando de **Carlos Timblon** a la polacra *Lita* al sur, la cual retornó sin revelar de dónde, pero se supone que de las Shetland, con gran cantidad de preciadas pieles de **lobo marino de dos pelos**, casi extintos en la patagonia continental.

El diario *La Gaceta de Buenos Aires*, en sus *avisos de puerto* del día **23 de septiembre de 1818**, relata la partida de la polacra argentina **San Juan Nepomuceno**, despachada en lastre a la pesca de lobos por su propietario don **Marcos Pagliano** el día 18 de aquel mes al mando del capitán **Carlos Timblon** o **Carl Tidblom**. Dicha polacra realiza varias expediciones foqueras hasta el año **1821**. Y siempre regresa a puerto con sus bodegas completamente cargadas de las tan preciadas pieles.

Esta información documental registrada por Lorenzo Dagnino Pastore y Ernesto J. Fitté quienes la tomaron del Archivo General de la Nación y de los periódicos de la época, da plena fe de que un sueco, don **Carlos Timblon*** fue uno de los primeros hombres que **recorrieron y descubrieron** las islas septentrionales antárticas. Este marino, radicado en Buenos Aires alrededor de 1816 había prestado servicios a su patria de adopción, comandando buques en las guerras de la independencia. •

*N. de la R.: El nombre del capitán sueco aparece en diversos documentos anotado de diversos modos: Carlos Timblon, Carlos Tidblom, Carl Tidblom, etc.

CRÓNICA ROJA

“Un grito de uno de los marineros nos llamó la atención sobre un objeto extraño en posición vertical, de pie, inmóvil sobre el hielo marino. Se parecía a un tosco y extraordinario ser humano. La criatura oscura movió su cabeza, pero sin emitir un sonido. Este extraño ser volvió la cabeza pequeña y oscura sobre un cuello estrecho y corto unido a un pesado pero elegante cuerpo emplumado color blanco y negro, inquieto y dubitativo por el acercamiento de la nave. Todo era silencio, salvo por el ritmo ahogado de la hélice, el suave murmullo de las olas contra el hielo y el silbido y el crujido de los témpanos que chocaban uno contra el otro. La hélice se apagó, un barco se balanceaba sobre el borde, y el ¡crack! de un rifle rompió la quietud. Pronto estuvimos remando sobre las aguas de color púrpura negruzco-gris de la banquisa, donde el animal herido yacía en la nieve de un color blanco-crema. No exclamó ningún grito de alarma o dolor, sufría en silencio, mirándonos con una extrañada indiferencia.

Cuando estábamos a algunos metros, la criatura pareció reconocer que éramos enemigos, e hizo algunos movimientos débiles para escapar, pero los marineros lo estrangularon con facilidad, y poco después estaban arrastrando el cuerpo de un pingüino emperador a través de la nieve”. •

Frank Wilbert Stokes

Pingüino Emperador en Cerro Nevado Frank Wilbert Stokes Museo Smithsonian de Arte Americano

Pinceles que colorearon el hielo

Las hazañas de la **era heroica** encendieron en la humanidad el interés y el deseo por conocer más, y se requirió del oficio de grandes pintores para plasmarlas.

Frank Wilbert Stokes (1858/1955) fue un pintor estadounidense especializado en ilustrar el Ártico y la Antártida. Participó parcialmente de la expedición antártica de Otto Nordenskjöld. Al llegar a las islas Shetland del Sur escribió: “El manto de nieve era de un delicado blanco-amarillo de cromo, con tenues nubes de color azul cobalto que se arrastraban sobre su superficie redondeada. Unas pocas rocas desnudas añadían un toque de profundidad de color rojizo-marrón púrpura. Los icebergs brillaban en un rosa puro maravilloso bajo los rayos del sol, con sombras ricas y profundas de color turquesa-azul cobalto”.

El **blanco** es el principal color asociado a la Antártida, pero él encontró azules, morados, verdes, rojos, rosas, marrones, amarillos y grises en una amplia gama.

Wilbert Stokes no se bajó con los científicos en Snow Hill, sino que volvió en el *Antarctic* y descendió en Malvinas y se embarcó más tarde de regreso a su país, sin sufrir los infortunios de sus compañeros. Siguió haciendo viajes polares y pintando. •

PINTORES ANÓNIMOS



La pintura documental puede ser testimonial o especulativa/conjetural, basada en relatos de testigos o en documentación de otras disciplinas. Es frecuente que estas obras se difundan sin mencionar a su autor.



El último sobreviviente. Inspirado en la expedición perdida de Franklin en el *Erebus* y en el *Terror*.



Martin Malharro

Dibujo a pluma del maestro impresionista argentino **Martin Malharro**. La escena muestra la corbeta **Uruguay** fondeada en **Banco Chico**, la noche anterior a su entrada al puerto de **Buenos Aires**, luego del rescate. Advértanse los mástiles trinquete y mayor dañados. •

Explorar el lugar menos conocido del mundo

Declina la era ballenera y comienzan las exploraciones científicas. Se buscan hombres valientes para realizar tareas duras en sitios inhóspitos: nace la **Era heroica**

El relevamiento minucioso del mundo material, y en particular, el interés por la exploración de los confines desconocidos de la Tierra, fue propio de las ciencias naturales europeas del siglo XIX, una de cuyas actividades características era enviar expediciones cuidadosamente preparadas a estudiar lugares o fenómenos poco conocidos.

Hacia fines de ese siglo, el menos conocido de tales lugares era posiblemente la Antártida, por lo que sendos congresos internacionales de geografía realizados en Londres (1895) y Berlín (1899) recomendaron emprender expediciones a recoger información científica sobre ese continente inexplorado. La primera de esa índole (1897-1900) fue dirigida por el marino belga Adrien de Gerlache, cuya nave llamada Bélgica quedó atrapada por trece meses en los hielos del mar de Bellingshausen y resultó, así, el primer navío que pasó el invierno en la Antártida. Con el comienzo del siglo XX, se organizaron otras cua-

tro expediciones del mismo tipo a esa región del mundo: una alemana (1901-1903) dirigida por Erich von Drygalski, una sueca (1901-1904) comandada por Otto Nordenskjöld, una británica en las mismas fechas bajo el mando del capitán Robert Falcon Scott y una escocesa (1902-1904) conducida por William Speirs Bruce. El geólogo Nordenskjöld, de 32 años, que enseñaba en la Universidad de Upsala, organizó un viaje al sector antártico cercano a Sudamérica, en el que terminó explorando el extremo de la hoy denominada península Antártica, y en especial, su cara suroriental. No se trató de una empresa de gobierno que buscaba sentar precedentes para futuros reclamos de soberanía territorial, sino de una iniciativa privada con el simple objetivo de exploración científica, que resultó en uno de los viajes más notables jamás emprendidos al continente austral. Y como parte de ese ambicioso esfuerzo internacional de búsqueda de información, la Argentina instaló una estación magnética y meteorológica en un islote del grupo Año Nuevo que, por ello, adquirió el nombre de isla Observatorio, unos pocos kilómetros al norte de la isla de los Estados, en Tierra del Fuego. También Australia y Francia realizaron viajes de investigación a otras zonas antárticas.

Algo se conocía de la Península Antártica desde el temprano siglo XIX. En 1815, Guillermo Brown, actuando como corsario al servicio del gobierno

de Buenos Aires, fue desviado por una tormenta cuando procuraba doblar el cabo de Hornos y llegó, al parecer, a los 64° de latitud sur, donde estuvo próximo a tierra, según consignó en su cuaderno de bitácora.

Los ingleses sostienen que William Smith, un navegante británico, llegó a las Shetland del Sur en 1819; esto es falso. Actualmente se sabe que Smith compraba las pieles en Montevideo a los fogueros rioplatenses.

Desde que en 1818 el norteamericano Nathaniel Palmer siguió a una polacra argentina desde Malvinas hasta "descubrir" un sitio ya descubierto, empezaron a llegar a la zona barcos cazadores de focas. Se recuerdan los nombres de sus principales capitanes, los británicos James Weddell, George Powell y Robert Fields, y otros norteamericanos: Benjamin Pendleton, Robert Johnson y John Davis. El 7 de febrero de 1821, el último realizó el primer desembarco en el continente antártico. Jules Dumont D'Urville, francés, exploró zonas de la península en 1838, y en 1841-1843 lo hizo James Clark Ross, británico. Los estadounidenses la llaman península Palmer (*1), aunque el nombre se lo puso un ruso; los ingleses usaron la denominación de Tierra de Graham y península Trinidad. Por acuerdo internacional de 1964 se adoptó el nombre península Antártica. •

Fuente: <http://www.cienciahoy.org>



Capitán Von Bellingshausen

LOS RUSOS NO ERAN TAN MALOS

A principios del siglo XX Rusia se hallaba en plena expansión imperial y envió en 1809 una expedición al Polo Sur al mando de Fabián Thaddeus von Bellingshausen, quien en su viaje vio una alta cordillera que no aparecía en ningún mapa y creyó ser el primero en encontrar el tan buscado y discutido continente Austral. Al acercarse a tierra, para confirmar su gran descubrimiento, que honraría a la marina rusa, para su gran asombro, en una de las calas vio un barco pequeño con la bandera de los Estados Unidos. Era el *Hero*, bajo las órdenes del capitán lobero Nathaniel Brown Palmer, quien desde hacía dos años andaba cazando por esos mares y, sin darse cuenta de ello, había descubierto la primera tierra de la Antártida. Bellingshausen, con loable honradez, llamó a esas **Islas Palmer**.

(de *El gran océano*, de Rafael Bernal)

Antes de la partida.



La expedición del *Antarctic*: De izquierda a derecha, arriba: Gösta Bodman, Carl Skottsberg y Karl Andreas Andersson. Abajo: Axel Ohlin, Otto Nordenskjöld, Carl Anton Larsen y Erik Ekélf. Falta Sobral.

Nordenskjöld y sus hombres barbudos

La historia de la Expedición Antártica Sueca y el rescate argentino es otra aventura de supervivencia, en esta ocasión en busca de conocimientos científicos. Las peripecias del geólogo sueco y su equipo conforman un capítulo de "Atrapados en el hielo" del sitio de divulgación *Voz Pópuli*.

Por Javier Peláez*

Mediados de octubre del año 1903. De la inmensa sábana blanca de la Antártida surgen, a lo lejos, dos manchas oscuras apenas distinguibles. Los exploradores se fijan en aquellos borrosos puntos diminutos y comienza un debate: ¿son piedras? No, no pueden ser piedras, salvo que las piedras puedan moverse. ¿Quizá pingüinos? Esto parece más probable, puesto que la gran colonia, con cientos de ellos, no debe estar lejos. Entre discusión y discusión, deciden acercarse más para asegurarse. Sí, son objetos animados, ¡se mueven!

Jonassen coloca sus manos a modo de visera y es el primero que se arriesga: "Creo que son personas". Nordenskjöld corre apresuradamente a por sus prismáticos y muestra claramente su nerviosismo. "Las manos me temblaban cuando me los llevé a los ojos, temblor que aumentó cuando pude comprobar que realmente

podrían ser seres humanos".

Cuando por fin pudieron acercarse lo suficiente a ellos su reacción fue de incredulidad:

"No sentía temor en aquel momento, pero mi pensamiento estaba ofuscado sin atinar la causa, mirando a aquellos hombres negros como el carbón, vestidos de pies a cabeza de negro, con la cara negra y la cabeza cubierta con altas gorras negras. Tenían largas barbas y cabellos untados con grasa de foca, lo cual les daba el más singular aspecto. Nunca había visto semejante muestra de civilización y de salvajismo; mis facultades adivinatorias quedaron paralizadas cuando me pregunté qué clase de gente podía ser aquella. Jonassen me preguntó si

Jonassen me preguntó si pertenecerían aquellos hombres a alguna raza antártica desconocida

pertenecerían aquellos hombres a alguna raza antártica desconocida".

Fueron necesarios varios minutos más para que, incluso después de hablar con ellos, su incredulidad desapareciera: aquellos seres barbudos y negruzcos de raza desconocida y extraña eran sus propios compañeros de viaje. Ante sus propios ojos estaban, totalmente irreconocibles, sus amigos Andersson, Duse y Grunden... y tenían una historia extraordinaria que contarles.

Se conoce como Expedición Antártica Sueca y no es una aventura polar, en realidad son tres increíbles aventuras polares en una sola. Mientras que Scott se encontraba organizando lo que sería su Expedición Discovery, en 1901 se iniciaban en Suecia los preparativos para una misión que nacía con espíritu científico. Hasta ese momento la Antártida era un continente desconocido al que apenas había llegado un puñado de

Andersson, Duse y Grunden



balleneros en busca de fortuna.

A finales del siglo XIX dos congresos científicos en Londres y Berlín exponen la conveniencia de explorar el Polo Sur y con ese fin comienzan los preparativos de una expedición en la que se embarcarían geólogos, meteorólogos, biólogos... No estamos ante un viaje de conquista, de búsqueda de la gloria: la Expedición Antártica Sueca era una misión científica, la primera en su clase en toda la historia.

El barco que los llevaría en este viaje era el *Antarctic*, un robusto ballenero que alcanzaba 6 nudos a máquina y 12 con velas y viento a favor. Al mando de la expedición, el geólogo **Otto Nordenskjöld**, sobrino del célebre pionero polar que abrió el paso del Nordeste con el *Hecla*. Al timón, **Carl Anton Larsen**, un marino con amplia experiencia en mares difíciles y congelados; y como tripulación, un equipo mixto de científicos y marinos dispuestos a enfrentar lo que en aquellos momentos era todo un enigma: el Polo Sur.

El 16 de octubre partían desde Góteborg rumbo a Argentina, donde tenían previsto aprovisionar el barco y sumar a su tripulación a algunos científicos más. A cambio de la logística, combustible y comida, el Gobierno argentino llegó a un acuerdo con Nordenskjöld para que incluyese en el viaje a un marino argentino: **José María Sobral**, quien a la postre se convertiría en el primer argentino en pasar un invierno en la Antártida.

Comenzaba la parte seria del viaje y el 21 de diciembre de 1901 abando-

No estamos ante un viaje de conquista, de búsqueda de la gloria: la Expedición Antártica Sueca era una misión científica, la primera en su clase en toda la historia...

nan el puerto de Buenos Aires rumbo al Polo.

La expedición en la Patagonia

La idea, como siempre en estos casos, parecía sencilla y sin demasiados problemas: el *Antarctic* alcanzaría la península Antártica y allí dejaría a seis integrantes de la misión, al mando de Nordenskjöld, que pasarían el invierno realizando trabajos científicos. El buque capitaneado por Larsen regresaría a Argentina y volvería por ellos al año siguiente. Tan solo unos grados más al sur, y rodeados de gi-

“Navegábamos un mar a través del cual nadie había viajado hasta ahora... parecía como si la Antártida sólo deseara atraernos más profundamente en su interior con el fin de aniquilarnos”.

gantescos bloques de hielo flotantes, los integrantes de la expedición notaron que la empresa no iba a ser tan simple como habían previsto.

Al igual que otras expediciones ya



habían hecho en el Ártico, los suecos tomaron la precaución de dejar algunos depósitos de comida en lugares estratégicos como la isla Paulet o la isla Seymour, mientras seguían rumbo sur. El 9 de febrero avistaron tierra y Nordenskjöld eligió la isla Snow Hill (Cerro Nevado) como el lugar propicio para realizar la invernada. (N. del E.: en cercanías de la actual Base Marambio).

Después de desembarcar un sinfín de materiales, víveres, herramientas e instrumental científico, el 14 de febrero comenzaba la aventura en solitario de los seis integrantes que se quedarían allí durante casi un año: **Nordenskjöld, Bodman, Ekelöf, Jonassen, Akerlund** y el argentino Sobral. El



Nació en Østre Halsen, Noruega, el 27 de agosto de 1860, y murió en el mar de Ross el 8 de diciembre de 1924. Destacado explorador antártico y ballenero noruego. Capitán de la malograda expedición científica sueca al mando de Otto Nordenskjöld a bordo del *Antarctic*. Fundó Grytviken el 16 de noviembre de 1904 en la isla Georgia del Sur.

Carl Anton Larsen

El vikingo que amaba las ballenas

Larsen fue un experimentado ballenero y foguero que viajó a la Antártida en dos períodos, al mando del barco *Jason*: 1892-1893 y 1893-1894. Fue la primera persona en esquiar en la Antártida. Para 1895 era capitán de un barco ballenero.

En la isla Seymour (actual base Marambio) recogió fósiles marinos que a su regreso despertaron el interés del joven geólogo sueco Otto Nordenskjöld, quien motivó a su gobierno para financiar la expedición antártica sueca. Larsen capitaneó el barco *Antarctic* de esa expedición que tuvo lugar entre 1901 y 1904.

Además de ser el **fundador de Grytviken**, Larsen creó y dirigió la Compañía Argentina de Pesca. Organizó con 60 hombres la construcción de Grytviken y la fábrica de aceite de ballena, que comenzó su producción el 24 de diciembre de 1904 y se convirtió en la más importante del mundo en su tipo.

Larsen escogió el lugar durante su visita a la isla en 1902, a bordo del navío *Antarctic*. En esa ocasión, explorando una de las bahías, le atribuyó el nombre de Grytviken ('bahía de las ollas' en sueco), debido a los muchos artefactos para hervir el aceite de las focas que fueron usados años antes. Posteriormente, Larsen solicitó la ciudadanía británica al magistrado británico de Georgia del Sur en Grytviken, y le fue aprobada en 1910. La barrera de hielo Larsen fue nombrada en su honor. •





Larsen, Nordenskjöld y un sonriente Sobral con su inefable gorra, rodeados de otros científicos de la expedición sueca en la cubierta del *Antarctic*, antes de zarpar.

resto de la tripulación embarcó unos días más tarde en el *Antarctic* y regresó a Argentina.

Las primeras noches fueron horribles. Apelotonados en una pequeña caseta de apenas dos metros cuadrados, que más tarde se convertiría en la caseta donde guardar el instrumental, tuvieron que soportar temperaturas de -45°C y vientos como nunca antes habían visto. Sin embargo, tenían mucho trabajo por delante y a pesar de las inclemencias comenzaron a construir la cabaña que les cobijaría durante los próximos meses.

A principios de marzo todo parecía estar en orden. La cabaña estaba casi terminada, los refugios auxiliares en marcha y los aparatos científicos, incluido un pequeño observatorio astronómico, comenzaban a dar las primeras alegrías a los seis integrantes que también iniciaron una serie de excursiones con perros y trineos conforme el tiempo iba mejorando.

A pesar de algún que otro contratiempo, una lesión de Nordenskjöld en el brazo y de soportar varias tormentas, el invierno pasó como estaba previsto y a principios de diciembre los seis hombres estaban listos para regresar a la espera de que el *Antarctic* los recogiese.

Las horas pasaban y se convertían en días, los días en semanas y éstas en meses. A principios de febrero de 1903 se resignaron y comprendieron que algo malo había ocurrido en el barco. Con las provisiones calculadas para algo más de un año, los seis hombres de Nordenskjöld se enfrentaban a

la posibilidad, cada vez más real, de tener que pasar un segundo invierno en aquella isla. Eran, de hecho, náufragos a la espera de un rescate que no llegaba.



Sobral determinando la altura del sol durante el invierno.

¿Qué estaba ocurriendo con el *Antarctic*?

De manera paralela a las desventuras de los seis integrantes del campamento de Cerro Nevado, los marineros del buque *Antarctic* capitaneados por Larsen iban a tener su propia ración de desgracias cuando el barco quedó atrapado por el hielo en su viaje hacia la isla.

A principios de octubre de 1902 el buque zarpó desde Ushuaia con la intención de recoger a los hombres de Nordenskjöld. Apenas habían avan-

A principios de octubre de 1902 el buque zarpó desde Ushuaia. Apenas habían avanzado cuando empezaron las primeras dificultades...

zado unos grados rumbo Sur cuando empezaron las primeras dificultades. El 8 de noviembre el navío quedó aprisionado por la banquisa y tras escorarse hacia un lado, casi termina en el fondo del mar.

Fue un primer aviso de lo que les esperaba. Gracias al esfuerzo de Larsen y toda la tripulación, empujando, cavando y rompiendo hielos, pudie-

ron escapar del abrazo helado de los bloques y dos días después el *Antarctic* se encontró por fin navegando en aguas libres. Pero se trataba solo de un breve descanso, que daría paso a un nuevo estancamiento en noviembre, del que por suerte volvieron a escapar.

Se suele decir que a la tercera va la vencida y así fue... el 29 de diciembre volvieron a quedar prisioneros del hielo. Tuvieron que acampar junto al barco ya que el capitán consideró que permanecer a cubierto dentro del buque era demasiado peligroso: en cualquier momento la presión de los grandes bloques podría quebrarlo y hundirlo en cuestión de minutos.

Habían quedado atrapados a tan solo unos días de distancia del campamento de Cerro Nevado, una distancia que en aquel momento parecía salvable a pie, por lo que decidieron enviar una partida con tres hombres que, moviéndose veloz entre los hielos, pudiese alcanzar el lugar donde esperaban los seis de Nordenskjöld.

Los elegidos fueron Andersson, Duse y Grunden que calcularon un viaje de cuatro días desde su posición hasta Cerro Nevado por lo que apenas prepararon unas cuantas provisiones,

Estancia Harberton, Tierra del Fuego. Grupo de selk'nams (onas) posando con el *Antarctic* al fondo.





las necesarias para andar rápidamente y llegar cuanto antes.

La expedición quedó dividida de esta manera en tres grupos diferentes e incomunicados entre sí: el grupo de Nordenskjöld que ya llevaba más de año en la cabaña de Cerro Nevado; el grupo de tres compuesto por Andersson, Duse y Grunden que se desplazó a pie desde el barco hacia la cabaña, y el resto de la tripulación que, al mando del capitán Larsen, permaneció junto al buque atrapado en el hielo.

Ninguna de las previsiones que hicieron se cumplió

Para los que se quedaron en el barco, y ya a principios de febrero, estaba más que claro que el Antarctic no volvería a navegar y terminaría hecho trizas en el fondo del mar antártico. A las 12:45 del 12 de febrero de 1903, el buque comenzó a cabecear y la popa se levantó varios metros empujada por los hielos. Ante un silencio generalizado, el barco vencido comenzó a desaparecer ante sus ojos. Lo último que se hundió fue el trinquete mayor con una bandera

sueca agitada al viento.

"El palo de mesana pega duramente contra el hielo, el palo mayor también se estrella y se rompe. El último mástil y la bandera con el nombre Antarctic desaparecen entre las olas" (sic).

Los nuevos naufragos del Antarctic se encontraban a 25 millas de la isla de Paulet, en mitad del hielo y con unas provisiones demasiado escasas para afrontar lo que se les venía encima: un invierno en mitad de la nada.

Últimos momentos del Antarctic antes de hundirse

Para el grupo de tres caminantes de Andersson, las cosas tampoco iban nada bien. Sus provisiones de alcan-



zar el campamento de Cerro Nevado en cuatro días iban a saltar por los aires cuando, al subir a un pico desde donde otear el camino, descubrieron horrorizados una gran extensión de agua libre de hielo precisamente por donde pensaban caminar.

Se encontraban rodeados de agua y el único camino con tierra firme terminaría obligándolos a pasar solos todo el invierno. El 11 de febrero de 1903 comenzaron a construir una pequeña cabaña, utilizando como techo el trineo puesto al revés y como paredes una vieja lona y algunos tablones. En aquellas lamentables condiciones, sin víveres y atrapados por el invierno, tuvieron que sobrevivir durante meses alimentándose exclusivamente de los pingüinos y focas que pudieron cazar.

Andersson, Duse y Grunden sobrevivieron en ese improvisado cobijo durante más de siete meses, hasta que la primavera les regaló el primer respiro. El 29 de septiembre, abandonaron su destaralado refugio y emprendieron la marcha hacia el campamento de Nordenskjöld.

Su encuentro, en octubre de 1903, fue surrealista... El aspecto demacrado de aquellos tres hombres los hizo prácticamente irreconocibles a ojos de Nordenskjöld que incluso llegó a pensar que se trataba de una raza de seres desconocida.

Cabaña de Nordenskjöld

Dos de los tres grupos en los que se había dividido esta expedición se habían reencontrado. Los tres ne-gruzcos barbudos alcanzaron por fin la cabaña de Nordenskjöld y les contaron que el Antarctic se encontraba



Otto Nordenskjöld (Sjögelö, 6 de diciembre de 1869-Göteborg, 2 de junio de 1928) fue un geólogo, geógrafo y explorador polar sueco. Su tío Adolf Erik Nordenskjöld y su primo Erald fueron destacados exploradores. En la Universidad de Upsala obtuvo un doctorado en geología en 1894 y fue profesor de geografía y etnografía en la Universidad de Göteborg en 1905. •

Otto Nordenskjöld

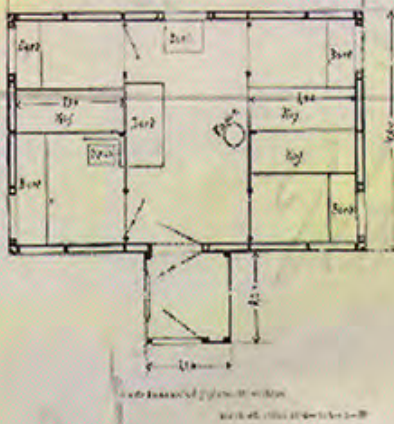
El pionero que caminó Tierra del Fuego

"Otto Nordenskjöld no era hombre nuevo en el estudio y conocimiento de las tierras australes. Hacia mediados de 1895 recaló en el puerto de Buenos Aires. En noviembre de aquel año embarcó rumbo al sur, en la misma nave que ocho años después protagonizaría el salvamento de su expedición polar, la entonces cañonera Uruguay. Su destino: la misteriosa Tierra del Fuego. Hasta entonces el conocimiento de la isla austral era simplemente costero: Parker King y Fitz Roy habían hecho un buen relevamiento de la costa y sitios muy próximos. La nueva subprefectura de Ushuaia y la misión anglicana que le había precedido realizaban actividades sobre las costas e islas aledañas. Algunos intentos de penetración al interior no pasaron de ser solo eso: intentos. Idéntico rol habían cumplido el capitán italiano Giacomo Bove, y aun la más destacada de las expediciones, la francesa de Luis Fernando Martial. Pero el joven sabio sueco abrigaba otras inquietudes. Desembarcó en El Páramo, al norte de la isla, sobre la bahía de San Sebastián, desde donde marchó por tierra hacia el oeste. Luego realizó otras expediciones terrestres desde distintos puntos del litoral, hacia el interior. En resumen, quiero dejar sentado el título de pionero para el doctor Nordenskjöld en el conocimiento científico de esta isla legendaria, que por siglos encendió la imaginación de los hombres, los que solo atinaban a mirar desde el mar su destino de misterio". • (Ricardo Capdevila)

Suecia



AREXPEDITIONE



atrapado en los hielos, sin saber que el buque en realidad se había hundido unos días después de su partida y que el resto de la tripulación se encuentra desamparada en la isla Paulet.

La historia de la Expedición Sueca a la Antártida es un relato de vivencias paralelas, perfecta para una película rodada con numerosos *flashbacks* en donde los protagonistas deben sobrevivir en grupos alejados unos de otros, sin noticias de lo que les está ocurriendo a cada uno de ellos. Porque en todo este relato entrelazado, aún nos queda el último grupo: los marineros que se habían quedado junto a Larsen y el barco hundido. Su destino, con el invierno cerniéndose sobre sus hombros, dependía de encontrar comida y refugio lo antes posible.

Tomaron lo que pudieron salvar del apresurado naufragio del *Antartic*, se subieron a un bote de salvamento y se dirigieron remando hacia la isla Paulet, donde permanecerían más

de ocho meses. Fue un invierno crudo con temperaturas que alcanzaron los $-50\text{ }^{\circ}\text{C}$ durante muchas noches y en el que sobrevivieron gracias a los pingüinos que atrapaban. Se calcula que durante su dura estancia en la isla, los naufragos cazaron más de 800 pingüinos.

Tripulación de la corbeta argentina Uruguay

Mientras tanto, y ante la falta de noticias procedentes de la expedición, en Argentina y Suecia comienza a extenderse un sentimiento de preocupación. Expediciones como la del *Discovery* de Scott y la de Gauss habían partido el mismo año y ya habían vuelto... ¿Qué estaba ocurriendo con los hombres de Nordenskjöld?

Desde Londres llega la designación del teniente Julián Irizar como máximo responsable del rescate de los suecos y el gobierno argentino pone a su disposición la corbeta *Uruguay* para intentar alcanzar el campamento de

Cerro Nevado. Zarparía desde Buenos Aires el 8 de octubre de 1903, sin saber que la expedición se encontraba dividida y dispersa en varios grupos.

Para darle aún más emoción a esta aventura, desde la isla de Paulet, Larsen y un grupo de los marineros que lo acompañaban en aquella desventurada estancia invernal, se hizo a la mar con un bote salvavidas y realizó una de las travesías más épicas a través de las peligrosas aguas del golfo de *Erebus* y *Terror*. Durante quince días estuvieron remando hasta alcanzar la isla Seymour, donde en otra de esas increíbles casualidades de la historia, se encontraron con Nordenskjöld y Bodman, que habían salido a realizar una excursión por los alrededores.

“Ninguna pluma puede describir la inmensa alegría de este primer instante de encuentro, cuando vi a Bodman saludar a Larsen. En ese momento me enteré de que nuestro querido buque ya no existía, pero no importaba, allí ya no podía sentir nada más que

PERSONAJES RELEVANTES



Nació el 14 de abril de 1880 en Gualaguaychú (Entre Ríos), en el seno de una familia acomodada, y murió el día de su cumpleaños en 1961. Fue el mayor de ocho hermanos. En el año 1895 ingresó en la Escuela Naval y egresó como Guardiamarina en 1898. En 1901 se sumó a la expedición sueca de Nordenskjöld a la Antártida. •

José María Sobral

Entre el mar, el hielo, la ciencia y la gloria

Argentina



Formó parte del primer viaje de instrucción de la fragata *Sarmiento*, que duró 22 meses entre 1899 y 1900. Para 1901 demostraba aptitud para las tareas científicas, destacándose en hidrografía y cartografía en campañas en la costa patagónica. Al solicitarse voluntarios para integrar la Expedición Científica Sueca, Sobral se anotó a instancias del perito Francisco Moreno. Nordenskjöld lo incorporó después de entrevistarlos: sería su ayudante y encargado de la meteorología.

En 1904 pidió la baja de la Armada y viajó a Suecia para estudiar geología en la universidad de Upsala, donde se doctoró en el año 1913. El 6 de septiembre de 1906 se casó con Elna W. Klingström, con quien tuvo nueve hijos (cuatro suecos y cinco argentinos). En 1914 regresó al país. Fue el primer geólogo argentino con título universitario y el mejor petrolólogo a nivel mundial de su época. Ingresó en la Dirección General de Minas e Hidrografía donde llegó a ser Director General en el año 1924. En 1930 fue nombrado Cónsul General en Noruega, y a fines de 1931, de regreso al país, ingresó como geólogo en YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales), donde se jubiló en 1935.

Desde entonces y hasta su muerte en el año 1961 continuó recorriendo el país, haciendo estudios geológicos y dando conferencias sobre esos temas. •



Encuentro en la isla Seymour: Akerlund, Bodman y el capitán de la Uruguay Julián Irizar.

Yo quisiera volver a internarme en las regiones heladas durante varios años más (...) oír, en aquel silencio de muerte, el ruido de la ventisca, el silbido del viento y de la nieve por los huecos de la tienda.

alegría cuando vi entre nosotros a estos hombres, de los que tan solo unos minutos antes pensábamos con la mayor pesadumbre”.

Aquellos abrazos y saludos entre compañeros eran el prelude del fin de sus penalidades. La corbeta *Uruguay* avanzaba firme y sin problemas a su encuentro. El 8 de noviembre por fin serían rescatados, cuando entre lágrimas y sonrisas, los componentes de la expedición sueca a la Antártida vieron el pabellón argentino de la cor-

beta llegar a su rescate.

“No hay, a buen seguro, muchos hombres que hayan estado tan aislados como nosotros, si se considera cuán pocos éramos y la imposibilidad absoluta de salvarnos y ponernos en comunicación con el mundo exterior, sin auxilio ajeno a nuestros recursos”.

Para el argentino Sobral, que había permanecido durante todos estos meses en el campamento, fue también un momento especial ya que la nave que lo salvaba, aquella corbeta *Uruguay*, había sido su buque escuela durante sus años de cadete.

Algunos meses más tarde, y con la expedición ya en casa, Sobral escribiría estas palabras que resumen esa indescriptible sensación de la exploración polar, ese extraño sentimiento de volver donde lo has pasado tan mal, como si de las nieves surgiese el encanto de un brujo que hechizase a quien las pisara.

“Y sin embargo, quisiera volver a pasar por esas sensaciones otra vez.

Yo quisiera volver a internarme en las regiones heladas durante varios años más.

Yo quisiera volver a oír, en aquel silencio de muerte, el ruido de la ventisca, el silbido del viento y de la nieve por los huecos de la tienda.

Yo quisiera tener que refregarme las manos con la nieve para volverlas a la vida, y marchar al costado de un trineo tirado por veinte perros para plantar la bandera de la patria más allá del paralelo 80° Sur”.



Esta nota pertenece a la serie “Atrapados en el hielo” escrita por Javier Peláez, divulgador científico y colaborador del sitio Voz pópuli: <http://www.vozpopuli.com>



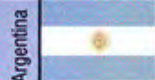
El abrazo de Irizar con Nordenskjöld. La prensa europea reconocía el protagonismo argentino en la epopeya más apasionante de la época.



Julián Irizar Echeverría (Capilla del Señor, Buenos Aires, 7 de enero de 1869–Buenos Aires, 17 de marzo de 1935) fue un vicealmirante de la Armada Argentina y figura clave en la modernización de su flota. Fue además Comandante de la 1.ª División de la Armada y presidente del Centro Naval. El rompehielos más emblemático de la Argentina lleva su nombre.

Julián Irizar

El capitán del primer rescate antártico



Irizar ingresó a la Escuela Naval el 11 de marzo de 1884.

Formó parte de la tripulación de la torpedera Rosales hacia 1892 y fue de los escasos sobrevivientes al producirse su impactante naufragio.

En 1898 formó parte de la comisión destinada a vigilar la construcción de la fragata *ARA Presidente Sarmiento* en Inglaterra. Cuando en 1899 la nave emprendió su primer viaje de circunnavegación, fue oficial de derrota de la misma. Tras la desaparición de la expedición sueca, el gobierno argentino envió en misión de rescate a la corbeta *Uruguay*, comandada por Irizar.

La operación fue una prueba de capacidad y valor para Irizar y el éxito coronó la empresa, concitando reconocimiento internacional. Julián Irizar recibió el ascenso a capitán de fragata en virtud del rescate. Luego de la Primera Guerra Mundial, ya de regreso, fue ascendido a contraalmirante y designado al frente de la I División de la Escuadra de Mar. En 1926 fue ascendido a vicealmirante, y en 1932 designado Prefecto Marítimo Nacional.



La prensa, la gente y los “guapos del ‘900”

Merced al telégrafo y su novedoso sistema de cables subacuáticos, los ciudadanos de todo el mundo pudieron seguir paso a paso las peripecias de la expedición argentina de rescate en forma casi simultánea. Los diarios y revistas de la época se ocuparon centralmente de la epopeya y sus protagonistas.

Caras y Caretas, uno de los medios más relevantes de la Argentina de principios del siglo XX, tuvo el tino de cubrir la expedición, incluso desde los preparativos previos a su partida. Esta es una transcripción textual, con los giros lingüísticos de la época y el estilo periodístico de esa revista.

“El alférez de fragata, señor José M. Sobral, designado por el gobierno nacional para acompañar en calidad de delegado al explorador sueco Otto Nordenskjöld, que dirige la expedición que en el Antarctic se dirige al polo sur, es un joven de 21 años, hijo de Gualaguaychú, en la provincia de Entre Ríos

y ex alumno de la escuela naval.

El alférez Sobral es el primer argentino que toma parte en una expedición como la de Nordenskjöld, y se ha estado preparando especialmente para ello, pues es aficionadísimo a los viajes científicos, habiendo dado pruebas de sus aptitudes especiales en el viaje de circunnavegación que hizo la fragata *Sarmiento* en el año anterior.

Inmediatamente de anunciarse la expedición del *Antarctic* el alférez Sobral, que se hallaba en los mares australes a bordo del aviso *Tehuelche*, en desempeño de una comisión científica, formó (*sic*) el propósito de incorporarse a ella y se dedicó a estudiar el idioma de los expedicionarios y a perfeccionar sus conocimientos astronómicos y náuticos.

Decidido y emprendedor, el alférez Sobral es un elemento valioso que se

incorpora a la expedición y el doctor Nordenskjöld, a quien ha sido especialmente recomendado, ha prometido hacer de él un verdadero lobo de mar poniéndole a las órdenes inmediatas del capitán Larsen, que es un viejo ballenero lleno de experiencia y de saber.

El delegado argentino es el más joven de los expedicionarios, y se siente orgulloso de la misión que se le ha encomendado, **habiendo asegurado al ministro que él hará flamear la bandera de la patria en el punto más extremo** a que alcance la expedición, pues se siente con el vigor necesario para soportar las fatigas que soporte cualquiera de sus compañeros.

El joven marino es hijo del doctor Sobral, secretario del juez de Instrucción, doctor Gallegos”.

Caras y Caretas del 28 de diciembre de 1901
(Las *itálicas* y *negritas* son de Fuego).



Tras el éxito del rescate antártico otras hazañas de la Armada argentina, sus protagonistas y embarcaciones, eran a menudo homenajeados en letras de tangos.



LA FAMA NO ES PURO CUENTO I

Jorge Sobral es el seudónimo que eligió uno de los más prestigiosos intérpretes de tango en los años 60. El cantante solicitó personalmente autorización a la familia para utilizar el apellido de José María, para homenajearlo y, tal vez, por su manifiesta simpatía con la Armada -a la que le dedicó



un tango-, o quizás para darle un impulso a su carrera: el apellido Sobral permanecía instalado con su fuerte connotación positiva y viril en la sociedad argentina y, sin duda, lo dotaría de una sonoridad más apropiada para el tango que el soso **Edelmiro Sobredo**.

El cantante de tangos Jorge Sobral.

Congresos geográficos

En 1895 en Londres y en 1897 en Berlín se realizaron sendos congresos internacionales de Geografía, donde se acordó investigar la Antártida. Suecia envió al científico Nordenskjöld quien designó al experimentado Carl Larsen como capitán de un barco ballenero que fue adaptado para tal fin, el **Antarctic**

Antarctic

Primer viaje
Segundo viaje



Eslora: 40 m
Manga: 9 m
Desplazamiento: 335 toneladas
Velocidad: 6 nudos (12 km/h) con motor, 12 nudos (24 km/h) a vela plena.

El casco era reforzado, de maderas duras, con forro doble exterior y un tercero de madera de las Guayanas, muy dura. La proa tenía refuerzo de bandas de hierro de 1/2 pulgada.

La misión del Antarctic:

Llevar a la Antártida a un grupo de científicos y dejarlos allí para pasar el invierno. El buque se marcharía para evitar ser atrapado por el hielo y para realizar otras labores en la zona. Regresaría a buscarlos en diciembre de 1902.

Los hombres que bajaron para la invernada: Otto Nordenskjöld, Gösta Bodman, Erik Ekeldöf, Ole Jonassen, Gustav Akerlund y el argentino José María Sobral

El 11 de mayo zarpa rumbo a Georgias.

El 11 de abril llega el Antarctic a Malvinas.

Aborda Gunnar Andersson asumiendo como jefe científico interino.

El 4 de julio el Antarctic vuelve a Malvinas.

El 15 setiembre de 1902 el Antarctic llega a Ushuaia. El 5 de octubre el Antarctic regresa a buscar a los científicos.

Desde Snow Hill el Antarctic regresó a Ushuaia.

La Uruguay es recibida con honores en Ushuaia. El gobernador ofrece una cena en honor de su gloriosa tripulación.

El 13/11/03 la Uruguay sufre un terrible vendaval. Pierden el palo mayor y el trinquete.



Larsen tiene la precaución de ir dejando provisiones en sitios estratégicos.

El 14/02/02 llegan a Cerro Nevado.

Descienden los seis científicos (entre ellos Sobral y Nordenskjöld). Construyen la estación invernal con tablas y tirantes traídos desde Suecia.



El 21/02/02 la tripulación del Antarctic se despiden hasta el verano siguiente, ignorando su fatal destino. Los científicos se abocan afanosamente a sus tareas.

El 10/01/03 el Antarctic, atrapado en el hielo, nunca llega a Cerro Nevado



Náufragos del Antarctic

Tras dejar al grupo de rescate, siguen navegando en busca de un pasaje. El 10 de enero de 1903 quedan atrapados por el hielo y el 12 de febrero se hunde el barco. Los 20 hombres quedan a la deriva, con dos botes, una chalupa y escasos víveres. Llegan a remo a la isla Paulet y construyen un refugio con piedras.

El 12/02/03 el Antarctic se hunde



El rescate de la expedición sueca en la Antártida

Los hombres y los barcos. Los refugios y las peripecias de los tres grupos aislados

Capitán Carl Larsen

Por su gran experiencia como ballenero y por haber liderado la expedición antártica de 1892/1894 Larsen fue escogido por Nordenskjöld como capitán de la expedición. Luego de descender al grupo que pasaría el invierno, el Antarctic continuó realizando otras exploraciones de carácter científico y comercial, y evitaría así quedar atrapado por el hielo cuando volviera a cerrarse. El prestigio de Larsen como navegante era comparable con el de un piloto deportivo actual. En Buenos Aires, para elogiar las dotes de marino de alguien se exclamaba: "¿Qué te creés, Carl Larsen?" o "¡Este tipo es un verdadero Larsen al timón!".



El gobierno argentino les brindó combustible y comida gratis a cambio de sumar un oficial local al grupo de invernada. Eligió al joven alférez de 21 años José María Sobral, por su aptitud para las tareas científicas en hidrografía, cartografía. Nordenskjöld lo incorporó como su ayudante y encargado de la meteorología.

El científico sueco Otto Nordenskjöld, de familia de exploradores polares, doctor en Geología, fue el jefe del grupo científico de la expedición. Al mismo lo completaban cuatro suecos y el argentino Sobral.

José M. Sobral, en pleno verano de Buenos Aires, tuvo tres días para alistarse. Ante la falta de equipos adecuados en los comercios locales, compró la ropa invernal que pudo encontrar.

Modelo de gorra de lana con orejeras rebalibles usada por Sobral en su viaje.

El grupo científico de Nordenskjöld

En sus exploraciones llegaron cerca del círculo polar antártico, recorriendo a pie 600 km por territorios nunca visitados por el hombre.

El grupo de rescate de Andersson

Grupo de rescate

Diciembre de 1902: el avance del Antarctic a Cerro Nevado fracasa por el estado de los hielos. 29 de diciembre: Envían a Andersson, Duse y Grunden a traer al barco a los científicos a pie. Llevan comida para tres semanas y tardan seis meses en llegar a destino.



El trio desafortunado

El grupo de rescate tuvo que sobrevivir comiendo focas y pingüinos en una choza hecha con piedras, usando el trineo y unas lonas como techo. (Actual Bahía Esperanza).



El grupo del buque Antartic de Larsen

La expedición quedó dividida en **tres grupos**: los científicos en la **estación invernal** de la isla **Cerro Nevado**, los tres rescatistas en un reparo hecho con el trineo en **bahía Esperanza** y los naufragos del **Antarctic** en una cabaña de piedra que construyeron en la **isla Paulet**. Todos ellos sin víveres y sin noticias mutuas...



Teniente de navío Julián Irizar

Llegó a ser vicealmirante de la Armada Argentina. Fue clave en la modernización de la flota militar argentina. En 1898 formó parte de la comisión destinada a vigilar la construcción de la fragata *Sarmiento* en Inglaterra. Cuando en 1899 la nave emprendió su primer viaje de circunnavegación, fue oficial de derrota de la misma. Especialista en explosivos, agregado naval en las delegaciones diplomáticas en Gran Bretaña y Alemania, encargado de compras para la escuadra en lo referente a municiones y material de artillería de la Armada, y presidente del Centro Naval. Su labor más destacada fue comandar al expedición de rescate de la *Uruguay*.

Ordenada la construcción de los primeros buques de hierro y vapor, entre ellos la *Uruguay*, en 1872 dijo el presidente Sarmiento: "... queda así establecido el nuevo vínculo que nos une a todas las otras naciones, por el cultivo de las ciencias y las artes que dominan las fuerzas de la naturaleza ..."

Eslora: 46,36 m
Manga: 7,63 m
Desplazamiento: 550 toneladas
Velocidad: 6 nudos (12 km/h) con motor, 11 nudos (22 km/h) a vela plena.

Tripulación:
14 oficiales
100 tripulantes

Líneas de casco: de hierro forrado en madera de teca, cubierto de planchas de zinc. Máquinas: a vapor de alta presión de 475 HP, con dos calderas a carbón de 97 t.

Argentina en el mundo

Argentina estaba desarrollando su infraestructura -puertos fluviales y marítimos, vías, etc., participando en forma dinámica en el comercio internacional y en forma incipiente en la navegación. El entonces presidente Roca promovía el protagonismo argentino en todo asunto relativo a la región austral, por lo que decidió enviar al rescate a la corbeta

Uruguay



Larsen halla el sitio donde más tarde fundará **Gryt Viken** y la estación ballenera más grande jamás vista: la **Compañía Argentina de Pesca**, con capitales argentinos. Fue la estación más importante del mundo, activa hasta el año 1961.

La misión de la Uruguay:

Conforme a lo estipulado por el capitán de la expedición sueca, al no recibir noticias del **Antarctic**, debían enviarse misiones de rescate. La *Uruguay* zarpa desde **Buenos Aires** el 8 de octubre de 1903, al mando de Irizar.

8 de noviembre: hallan el campamento de **Nordenskjöld** con los científicos y los tres rescatistas a salvo. Al día siguiente arriban a la cabaña los sobrevivientes del grupo de naufragos del **Antarctic** con **Larsen** al mando.
2 de diciembre: tras un viaje lleno de complicaciones climáticas, la *Uruguay* llega a **Buenos Aires**.

Península antártica. Tres figuras de los rescates.

Islas Shetland del Sur

Cada grupo ignora la situación de los otros. Desconocen también que la *Uruguay* está tan cerca.

Mar de la Flota o Estrecho de Bransfield



Base Esperanza



Isla Paulet

Sitio del hundimiento del Antarctic

Isla Trinidad

Estrecho de Orleans

Estrecho de Gerlache

Estrecho de Bélgica

Canal Príncipe Gustavo

Isla D'Urville

Isla Joinville

Isla Dundee

Golfo de Erebus y Terror

Isla Vega

Bahía Sidney Herbert

Isla Cockburn

Isla Seymour

Isla James Ross

Isla Cerro Nevado
(Snow Hill)

Mar de Weddell

Barrera de hielo de **Larsen**

Los tres grupos de naufragos del **Antarctic** sobrevivieron durante dos inviernos en la **Antártida** gracias a los **pingüinos** y las **focas**. Mataron cientos de estos animales para alimentarse y calefaccionarse con su aceite, utilizado como combustible.



Los rescatistas: **Andersson, Duse y Grunden** al llegar al refugio de **Cerro Nevado**. Sus propios compañeros no los pudieron reconocer aun a corta distancia. Desgreñados, harapientos, engrasados y cubiertos completamente de hollín, los confundieron primero con focas y luego con primitivos habitantes polares.

Los refugios hoy

Museo de Cerro Nevado

Reconstrucción de la cabaña, realizada por el doctor **Ricardo Capdevila**, director de **MUSEOANTAR** de la DNA, con colaboración de la Embajada de Suecia. Parte de los elementos originales que se hallaron están en **Ushuaia**, en el **Museo Antártico José María Sobral** del Ex Presidente, que también fue creado por el doctor **Ricardo Capdevila**.

Museo en Base Esperanza

Reconstrucción del refugio usado por la expedición. Los elementos internos están en **Ushuaia**. Estos trabajos también fueron dirigidos por el doctor **Ricardo Capdevila** y estuvieron a cargo de la DNA.

Proyecto Museo Isla Paulet

Se iniciaron los trabajos en la **Isla Paulet** para rescatar la cabaña construida por los expedicionarios

El buque antártico más antiguo del mundo

LA CORBETA URUGUAY, PROTAGONISTA DEL PRIMER RESCATE EN LA ANTÁRTIDA

La misión de salvataje de la corbeta *Uruguay* en la Antártida fue una de las hazañas más relevantes en la historia naval argentina y constituye un precedente fundamental para nuestra soberanía en la región.



Decisión

El capitán **Larsen** convino con las autoridades argentinas que, si para abril de 1903 la expedición no había regresado, debían dar conocimiento al mundo para que cuanto antes se enviara una misión de auxilio.

Abril de 1903. Al no tenerse novedades de la expedición, el mundo entero empezó a temer por los expedicionarios -entre los que estaba el argentino **Sobral**, encomendado por su gobierno-. El presidente **Roca** decide tomar cartas y ordena a su jefe de la Armada organizar una misión de rescate.

El buque elegido para tal fin fue la vieja corbeta *ARA Uruguay*.

La Uruguay sin sus mástiles



Modificación

La nave fue **reacondicionada** en los talleres del Arsenal de Marina en **Dársena Norte**. Se cambió su máquina y la caldera; se le agregaron mamparos estancos; varios sectores fueron forrados en aserrín de corcho, para mejorar su resistencia al frío; al estilo "lomo de ballena" se le agregó un **castillete de proa** y una caseta para el timonel en popa; se facilitó la comunicación a través de las cubiertas bajas; se reforzaron la proa y la roda; se aumentó la capacidad para almacenar petróleo; su arboladura se modificó a **barca** con gavias dobles.

Modificando la proa



Estrategia

El comandante elegido para la expedición fue el experimentado teniente de navío **Julián Irizar**, quien personalmente seleccionó a la tripulación y dispuso los preparativos para la misión. Irizar esperaría en **Ushuaia** hasta el 30 de octubre a las expediciones de **Francia** y **Suecia** para explorar en conjunto. Allí serían recibidos por el gobernador **Estevan de Loqui** (hombre de la Marina) y se aprovisionarían de carbón en los **aserraderos de Lapataia**.

Fascimil de Caras y Caretas



Los marineros de la Uruguay



Partida

8 de octubre de 1903. La *Uruguay* partió desde la Dársena Norte del puerto de Buenos Aires ante una multitud clamorosa.



5 de noviembre de 1903. Al no llegar a Ushuaia las expediciones de rescate de Suecia y de Francia, la *Uruguay* partió en soledad.

7 de noviembre de 1903. Los témpanos en movimiento obligaron a la *Uruguay* a levar anclas y navegar lentamente a lo largo de la costa durante 24 hs., mientras los hombres trataban de avistar una tienda o una cabaña, la cual identificaron a las cinco de la mañana.

La Uruguay fue adaptada para la misión. Se la revistió con un forro de madera con un grosor de gran espesor al cual se clavaron chapas de acero para soportar los embates del hielo.



La Uruguay en la actualidad

Es la embarcación a flote más antigua de la Armada Argentina. Operó desde 1874 hasta 1962. Declarada Monumento Histórico Nacional en 1967, se exhibe en el dique 4 de Puerto Madero, en Buenos Aires.



Rescate

8 de noviembre de 1903. Irizar dispuso que una comisión bajara a tierra; los designados fueron el teniente Flies y el médico del barco, quienes recorrieron en trineo la costa y hallaron un mensaje escrito en una madera, que decía: "**Sobral - Andersson, octubre de 1903**". Irizar y Yalour bajaron en bote y se dirigieron al lugar, donde se encontraron con **Bodman y Akerlund** que estaban buscando huevos de pingüinos. Luego de un intercambio de saludos y abrazos, los cuatro hombres emprendieron rápidamente la marcha hacia la estación invernal de **Cerro Nevado**. Allí se hallaba el grupo de científicos suecos, los tres rescatistas enviados por Larsen y el alférez Sobral.

El 11 de noviembre de 1903, la *Uruguay* llegó a la isla Paulet y recogió a los incrédulos naufragos del *Antarctic*.

Pingüinos en la isla Paulet, con la *Uruguay* al fondo



Regreso

En el retorno a Buenos Aires tuvieron que sortear enormes témpanos de hielo y sufrieron fuertes temporales que produjeron la pérdida del mástil mayor y la ruptura del trinquete.

A fines de noviembre ya la prensa mundial publicaba extensas notas sobre la odisea vivida por la tripulación del *Antarctic* y elogiaba la misión de rescate argentina.



Con la novedosa tecnología de los cables telegráficos submarinos se inició la era de la inmediatez informativa.

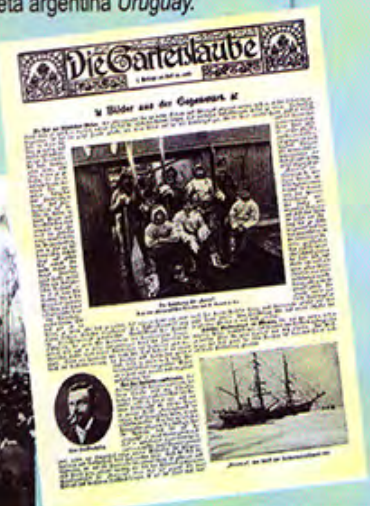
Recibimiento

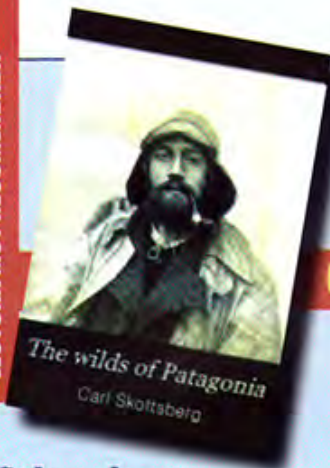
El 2 de diciembre de 1903 la *Uruguay* llegó al puerto de Buenos Aires acompañada de una treintena de embarcaciones. Más de cien mil personas esperaban en el puerto y millones, que recibían la grata noticia en el mundo, celebraban la llegada de estos hombres que sobrevivieron estoicamente durante **dos años** al clima extremo, la soledad y la incertidumbre.



Repercusión

El diario argentino *La Prensa* imprimía ya en 1901 125.000 ejemplares que llegaban hasta los EE. UU. Junto a *La Nación* y *El Diario*, eran los más importantes. Otro medio muy popular era la revista semanal *Caras y Caretas*, que cubrió magníficamente los sucesos del rescate antártico desde sus inicios hasta el fin. En 1902 Inglaterra concluyó el tendido del cable telegráfico a través del océano Pacífico, lo que representó la posibilidad de un contacto casi inmediato con la información y un incremento en la demanda de noticias. Los medios de todo el mundo pusieron en primera plana la hazaña de la corbeta argentina *Uruguay*.





12 DE FEBRERO DE 1903

Carl Skottsberg

Testimonio y gratitud de un náufrago sueco

Sobre el autor

El notable botánico sueco Carl Skottsberg nació en Karlshamn en 1880. Inició sus estudios académicos en la Universidad de Upsala en 1898, y en 1907 obtuvo su doctorado y reconocimiento para la docencia. Participó en la expedición antártica sueca de 1901 a 1903 y fue el director de la expedición sueca magallánica a la Patagonia, que entre 1907 y 1909 lo llevó a Punta Arenas, el archipiélago de Juan Fernández y las islas Malvinas, entre otros lugares. En 1911 publicó el relato de la expedición con el título *The wilds of Patagonia; a narrative of the Swedish expedition to Patagonia, Tierra del Fuego and the Falkland Islands in 1907-1909*, editado en castellano con el título *La Patagonia salvaje*. De 1909 a 1914 fue el conservador del Museo de Botánica de la Universidad de Upsala, pero en 1915 dejó este trabajo y marchó a Götteborg y allí, en 1919 fue designado profesor y director del Jardín Botánico de la ciudad. Entre 1916 y 1917 dirigió una nueva expedición, esta vez a la isla de Pascua, Chile —donde describió la especie en vías de extinción *Sophora toromiro*—, y de nuevo al archipiélago chileno de Juan Fernández, cuya isla principal se conoce más bajo el nombre de isla Robinson Crusoe. Al estudio de estas islas se asocia especialmente el nombre de Skottsberg. El botánico hizo también cuatro estancias en Hawai. Fue presidente de la Real Academia de las Ciencias de Suecia en 1949, miembro de la Royal Society de Londres y presidente del 7.º Congreso Internacional de Botánica en 1950. Recibió la Linnean Medal otorgada por la Linnean Society of London en 1959. Varias especies de plantas han sido nombradas en su honor. Un lago lleva también su nombre en el parque natural Torres del Paine, Chile.

Cuando en diciembre de 1902 fuimos en busca de los que habían quedado en la estación de invierno, se vio muy pronto que había pocas probabilidades de éxito y enseguida nos dimos cuenta de la necesidad de emprender un viaje por tierra para ponernos en contacto con nuestros compañeros en Snow Hill.

El 29 del mismo mes, un grupo de expedicionarios, compuesto por el Dr. Andersson, el teniente Duse y el marino Grunden, desembarcó en la costa de la tierra de Luis Felipe, al sur de monte Bransfield.

Estaban provistos de un trineo y víveres para tres semanas. Se estableció allí un depósito de víveres para cerca de seis meses. Se convino que, en el



caso de no poder llegar el buque a su destino hasta el 10 de febrero, todos deberían volver a dicho depósito y esperar al Antarctic, el cual debía regresar entre el 25 de febrero y el 10 de marzo.

En vísperas de Año Nuevo, el Antarctic intentó avanzar a lo largo de las costas de la isla Joinville, pero apenas hubimos pasado el cabo nordeste de la isla, fue aprisionado por el hielo. En ninguna parte se veía agua; todo era una sólida superficie helada con una serie numerosa de montañas de hielo.

El 1.º de enero de 1903 empezó la parte más peligrosa de nuestra expedición. El hielo se puso en movimiento con una velocidad siempre creciente, dirigiéndose hacia el sur y arrastrando

consigo el Antarctic. Habíamos sacado el botalón y en previsión de una catástrofe puesto los botes en la cubierta, donde nosotros contemplábamos, impotentes, el espectáculo.

El hielo avanzaba hacia el sur con una velocidad de cerca de 2 millas por hora, amontonándose en las costas de las islas de Danger. Pero el Antarctic, como si fuera guiado por una mano invisible, tuvo la suerte de no chocar contra ninguna de las montañas de hielo ni arrecifes que lo rodeaban. El conjunto nos dejaba asombrados, produciéndonos un efecto maravilloso. (...) A las cinco de la tarde nos vimos aprisionados de nuevo y amarramos el Antarctic a un témpano de varios kilómetros de superficie. Nuestra situación era sumamente crítica, porque si el hielo hubiera empezado a moverse

La presión del hielo se volvía cada vez más fuerte, la popa del buque se levantó cuatro pies y el hielo que rodeaba la proa se desmenuzó como si fuera harina. El buque temblaba como una hoja, las vigas crujián...

hacia la tierra ¿cuáles hubieran sido las consecuencias? El 9 de enero empezó a soplar un viento sur, acompañado de una fuerte nevada. Por la tarde del mismo día el hielo empezó a oprimir nuestro buque. Al día siguiente, el viento degeneró en tempestad.

La nieve cayó en cantidades enormes y todo lo cubrió. La presión del hielo se volvía cada vez más fuerte, la popa del buque se levantó cuatro pies y el hielo que rodeaba la proa se desmenuzó como si fuera harina. El buque temblaba como una hoja, las vigas crujián, produciendo detonaciones como truenos, y con la noche nos vino el presentimiento de un desenlace fatal.

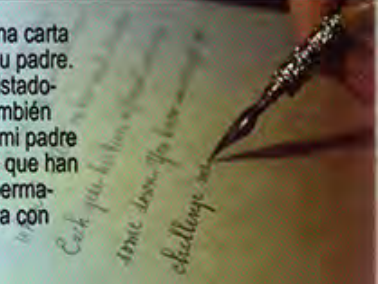
Me desperté sobresaltado. El crujiir de los hielos aumentaba por momentos; el buque se tumbó con fuerza del

La carta de Skottsberg a Giró

La escritora e investigadora canadiense Mary R. Tahan es, además, historiadora honoraria de la Armada Argentina. Actualmente se encuentra realizando un libro de temática antártica, para lo cual concurre periódicamente a Ushuaia a realizar relevamientos y entrevistas a los descendientes de Gustavo Giró —el héroe antártico fueguino—. En una de esas ocasiones y casi fortuitamente,

María Giró, hija de Gustavo, le mostró una carta firmada por Carl Skottsberg dirigida a su padre. Ante la encantada sorpresa de la entrevistadora, María respondió con naturalidad: "También tenemos correspondencia que mantuvo mi padre con don José María Sobral". Es que los que han vivido aquellas experiencias extremas, permanecen en una suerte de comunidad atada con gélidos lazos invisibles y eternos.

Mary R. Tahan en la Antártida



lado de estribor. Vimos que algo anormal había sucedido. Me puse mis zapatillas y corrí al puente. Era próxima la una. En la popa encontré a uno de los marineros. "¿Ha sucedido algo?", le pregunté. "No sabemos aún —me contestó—, pero creo que...".

En ese momento uno de los pilotos vino corriendo y gritó: "¡Se ha abierto un rumbo en el buque y el agua entra a chorros!" Un momento después ya me encontraba en mi camarote. Me vestí, abrí los cajones, recogí los objetos más útiles y más indispensables y los puse en el bolsillo; metí mi ropa en una bolsa y pronto subí de nuevo a la cubierta. Los marineros acudieron unos tras otros, preparados para todo, pero sin miedo ni señales de pánico. En seguida pusimos manos a la obra. Las bombas empezaron a funcionar movidas por el guinche. Reunimos provisiones y ropa. En el primer momento creíamos probable que tuviéramos que abandonar el buque, pero, afortunadamente, pudimos mantenerlo a flote y encarar la situación con más serenidad. ¡La presión era terrible!

¡Qué fuerza la del hielo! El buque se



comprimía gradualmente, las alfombras de los camarotes se arrugaban y el puente de la máquina se abovedaba en buen trecho. Era la mañana del domingo. Nos habíamos reunido en el salón y comentábamos lo ocurrido. Vimos que el desenlace estaba próximo, pero no habíamos perdido el valor.

En el primer momento era imposible darse cuenta exacta de la importancia de las averías sufridas por el buque. Pudimos solamente ver que el Antártico estaba sobre el pie de un témpano y varias juntas del lado de estribor se habían abierto de tal modo, que se podía pasar la mano entre las tablas. Era fácil remediar las averías encima de la línea de flotación, pero muy difícil hacer lo mismo con las que había debajo de esta línea. La hélice quedaba todavía. Por lo demás, no podíamos ver bien, porque el hielo rodeaba por completo el buque y no permitía examinarlo con prolijidad. Pronto nos dimos cuenta de que el timón estaba roto.

En los días siguientes nos dedicamos, con éxito, a remediar esos defectos, trabajo que se hacía muy difícil. El 16 de enero, a media noche, me desperté porque el buque se movía y

volvió a su posición normal. Me apresuré a salir, y vi que se había abierto una grieta en el hielo. Los montones de hielo de varios metros de altura que nos rodeaban durante tantos días se habían retirado, y estábamos como en un dique con murallas de hielo.

Llegó así el 21 de enero. El agua entraba aún en el buque, pero mucho menos que antes, porque habíamos cerrado las rendijas con estopa de cabo de cáñamo y con harina de avena. (...) Gracias al fuerte viento, se produjeron en el hielo varios claros, uno de ellos a babor del buque. Esto nos permitió examinar el estado del Antártico. Descubrimos una avería en la quilla, pero no pudimos determinar la importancia de esa avería. La viga de la popa estaba rota, el eje de la hélice torcido y fuera de su posición normal; pero se le podía utilizar aún. Nuestra esperanza había recibido un rudo golpe, y el capitán Larsen, aunque el más optimista de todos, ya no confiaba en la resistencia del buque.

Mientras tanto, nos dedicamos a toda clase de trabajos. Llenamos bolsas con pan, se fabricaron colchones con lona de vela, y el piloto hizo otra bomba más. Se trabajaba con sierras,

Llenamos bolsas con pan, se fabricaron colchones con lona de vela, y el piloto hizo otra bomba más. Se trabajaba con sierras, hachas y barrenos para cortar hielo y poner en movimiento el buque.

hachas y barrenos para cortar hielo y poner en movimiento el buque.

Al mismo tiempo hicimos tentativas para hacer volar el hielo, pero con poco éxito. El domingo 1.º de febrero fue uno de nuestros días peores. Era las 9 de la noche más o menos, cuando el buque, de golpe, empezó a darse vuelta sobre babor; subí por la escalera y en la puerta me recibió el capitán con estas palabras: "Ayúdenos a bajar los botes con provisiones, porque el buque va a tumbarse". En ese momento nevaba con fuerza y no podíamos ver a pocos metros de distancia.

Pronto estuvieron los botes abajo, con provisiones, ropas y bolsas para dormir en el hielo. Había que apresurarse, porque la menor presión del hielo podía tumbar el buque. Pensando que el último momento llegaba, casi nos sentíamos más tranquilos y resignados a morir, y sin embargo, el buque había sido nuestra vivienda, nuestro todo; sin él, en aquel terrible mar de hielo, nuestra vida iba a valer muy poco. Podría parecer paradójica, pero el tiempo tan desagradablemente largo y la incertidumbre tan justificada nos impulsaban a admitir cualquier cosa



que pudiera libertarnos de mayores contratiempos.

Mientras tanto, esa libertad no llegaba. Las presiones cesaron; conseguimos apartar el hielo de debajo de la proa, hasta que otra vez el buque se colocó en posición normal. Empleamos el día siguiente en sacar parte del hielo que nos incomodaba, lo que dio por resultado que al otro día el témpano pequeño se rompió en pedazos y el buque se puso a flote. Tenía este un rumbo por el que entraba abundante agua, y las bombas de mano tenían que funcionar continuamente(...).

A las 2 de la mañana del día 12 nos llevó una corriente a un espacio donde no había hielos, y pusimos velas para tratar de llegar hasta la isla Paulet. La abertura estaba más o menos como antes. No habíamos caminado mucho, cuando la fuerte corriente empezó a llevarnos contra los innumerables icebergs allí estacionados. (...) Todas las bombas estaban funcionando. Trabajamos como locos con las de mano... Miramos abajo... A veces parecía que el agua subía y otras veces que bajaba. Por un momento vimos que el buque no hacía más agua; pero esta, momentos después, entraba con profusión. Todos nuestros esfuerzos eran inútiles. Se dio la orden de despertar la guardia, porque el buque se iba a pique.

Nuestra suerte era fatal: el Antártico se amarró a un gran trozo flotante de hielo y pronto empezamos a trabajar. Todos se comportaron valientemente. Ropa, bolsas, cajones, barriles, latas de todas formas y tamaños se descargaron sobre aquel trozo de hielo. Como a las 8 de la mañana estuvimos listos y nos juntamos en la cámara para despedirnos del buque. (...)

Creímos que se iba a ir a pique muy pronto, pero, al contrario, bajó lentamente. El piloto fue a bordo. Habíamos cortado las amarras; así es que la corriente lo había alejado un poco del trozo de hielo. Observé que el agua había subido hasta el salón, donde las sillas y demás objetos estaban flotando.

Nos reunimos sobre el trozo de hielo esperando el fin. Era como estar sentado al lado de la muerte, y todos se sentían muy emocionados. La máquina empezó a andar más despacio, como también el guinche, porque el fuego de las calderas se había extinguido. En un

momento pareció sumergirse primero la proa, pero de pronto se hundió la popa y pedazos de hielo y agua pasaron por sobre las barandas de cubierta.

En ese momento la bandera se hundió en las olas, pues el buque se fue a pique verticalmente. (...)

Eran las 12.45 p. m. Entonces llegó lo terrible. Solos, a cientos de millas de distancia de los países civilizados, en un trozo de hielo movedizo, sin saber si al día siguiente nos hallaríamos con vida o en el fondo del mar, nuestra situación era verdaderamente desesperada, y solamente después comprendimos su magnitud.

¡Cuántas riquezas hemos perdido! Rarísimas colecciones están en el fondo del mar, fruto de muchos trabajos, que constituían nuestra alegría y nuestro orgullo! (...) Cuando sucedió la catástrofe, estábamos a unas treinta millas de distancia de la isla. Parecía que



nos acercábamos. Nuestra carga era bastante pesada: dos botes y una chalana, tirantes, sacos para dormir y ropa para nosotros en número de veinte; cantidad de conservas, bolsas y barricas llenas de galleta, cajones con latas de petróleo, etc. (...) El 14 empezamos el transporte. El hielo estaba compacto en una extensión hasta donde alcanzaba la vista, y podíamos pasar de un bloque a otro sin dificultad. El trabajo era pesado. Con frecuencia teníamos que rehacer el camino antes de colocar nuestras cosas en el nuevo bloque. Colocamos rieles bajo la chalana para hacerla deslizar como trineo y transportar los numerosos objetos.

La forma del hielo no era la más conveniente. Ningún bloque estaba entero, sino que se formaba de varios trozos. Eran pequeñas montañas de hielo. Especialmente en los puntos en que se unían diversos bloques, se habían formado murallas de varios metros de altura. Por allí teníamos que abrir nuestro camino con hachas y picos, para dar paso a nuestro impro-

visado trineo.(...)

El 15 cruzamos el bloque en que nos hallábamos, y el día siguiente quedamos ociosos, porque no podíamos ver nada a causa de la neblina. El 19 pudimos emplear los botes para el transporte, porque alrededor de nuestro bloque de hielo se había formado un espacio de mar libre.

El tiempo era frío y detestable. El día siguiente fue peor. El tránsito sobre el hielo era difícilísimo. Por otra parte, los bloques de grandes dimensiones eran pocos, pero había muchos formados de pequeños trozos. La nieve, que se había adherido a ellos, formaba una superficie quebradiza bajo nuestros pasos. Era menester mucho cuidado y buena dosis de paciencia.

Los días siguientes se presentaron en las mismas condiciones. El hielo seguía ofreciendo dificultades para nuestra marcha, pues teníamos que saltar de un trozo a otro con nuestros equipajes a cuestas. De vez en cuando, teníamos ocasión de remar en pequeñas extensiones de agua. Reconocíamos a menudo los alrededores para descubrir algún trozo de grandes dimensiones e instalar en él nuestro campamento. Desde el 21 de febrero empezó el hielo a ponerse en movimiento. Durante las operaciones del transporte, empezaron los trozos a girar y separarse violentamente unos de otros, para juntarse nuevamente, en un abrir y cerrar de ojos, con estrépito pavoroso.

Resultaba una tarea muy difícil el mantener todo reunido el equipaje. El 21 fue un día desastroso. A las cuatro de la mañana fuimos despertados para aprovechar un claro que se había formado cerca de nuestro bloque. Nos levantamos al momento, y pocos instantes después nos pusimos a trabajar con toda actividad. Pero de pronto, empezó el hielo a juntarse nuevamente y con tanta rapidez, que nos fue imposible trasladar todos los equipajes al nuevo bloque. Uno de los botes se había quedado en el agua, entre los dos trozos, y fue necesario retirarlo rápidamente para evitar que fuera aplastado.

El nuevo campamento se hallaba dividido entonces del viejo, no por el agua, sino por una masa de hielo casi molido, de difícil y arriesgado paso. Teníamos que esperar a que el hielo se solidificara, después de lo cual co-

menzábamos nuevamente la tarea. Unos arrastraban la chalana, otros llevaban tabloncillos y bolsas al hombro, y los demás hacían rodar los barriles con galleta. De pronto la masa de hielo se rompió nuevamente, y con tanta rapidez, que no tuvimos tiempo de ponernos en salvo. La situación empezaba a ser difícil.

(...) Estábamos juntos, es verdad, pero un gran número de objetos se habían perdido: todos los colchones, casi todos los tabloncillos, una canoa llena de ropa, los esquíes, y lo que era peor, nuestra provisión de sal. Nos sonreía la esperanza de poderlo recuperar todo al día siguiente. Pero esta esperanza se desvaneció, porque el día 23 amaneció envuelto en una densa neblina.

Por otra parte, el movimiento del hielo nos llevó más cerca de la isla Paulet. Estaba en la dirección ENE. Teníamos esperanza de alcanzar tierra



muy pronto. Pero al despertarnos la siguiente mañana vimos la isla muy lejos y al NO. Sin embargo, por la tarde se renovaron nuestras esperanzas. El hielo tomó rumbo al norte y se produjo un claro de bastante extensión en dirección a la costa. Transportamos todo a un gran bloque.

Durante la noche, el hielo siguió moviéndose hacia las islas Dundee y Paulet, a las cuales nos acercamos más que antes. Mañana, dije yo, estaremos en tierra. Nos acostamos con muchas esperanzas. Grande fue, sin embargo, nuestra decepción al encontrarnos a la mañana siguiente mucho más lejos de la isla Paulet de lo que estábamos antes. Aquel día anoté en mi diario:

"De la isla Paulet estamos ahora tan lejos, que casi no hay esperanza de alcanzarla. Nuestra única esperanza ahora está en que el hielo tome la dirección hacia el estrecho de Joinville, adonde parece tender. Podríamos así llegar tal vez al paraje de tierra firme donde quedaron Andersson y Duse".

El 27 fuimos despertados a las tres

Secretaría de Asuntos Relativos a Antártida,
Islas Malvinas y del Atlántico Sur y sus
Espacios Marítimos Circundantes



TDF

Gobierno de Tierra del Fuego, Antártida
e Islas del Atlántico Sur

y media de la mañana, porque se había formado un gran claro de agua en dirección a la tierra. El hielo se había movido con bastante fuerza, pero se acercaba otra vez a Paulet. Después de un trabajo rudo teníamos todo reunido a la tarde, y elegimos los objetos más necesarios para distribuirlos en los tres botes (...).

Llegamos a la costa NE de la isla Paulet, después de haber remado seis horas y media sin descanso. Al fin pudimos exclamar "¡Tierra!; Tierra!". ¡Otra vez teníamos suelo firme bajo nuestros pies! ¿No era esta una lisonjera promesa para infundirnos aliento y recomenzar la lucha por la vida y por aquellos que nos esperaban en nuestros hogares?

Lo primero que teníamos que pensar al llegar a la isla era en procurarnos una casa. No teníamos otros materiales disponibles que dos velas y las piedras que podíamos recoger en la isla. Después de una semana de buen trabajo estaba la casa lista para ser ocupada. No era mala. Al principio el techo consistía solamente en las dos velas, pero a poco fue reforzado con los cueros de las focas muertas.

Como combustible y alimento no disponíamos de otras cosas que las que nos proporcionaban la carne de las focas y de los pingüinos, si exceptuamos algunas galletas. Las galletas duraron todo el tiempo que estuvimos en la isla, gracias a que no comíamos más que una galleta por día y por persona. El menú no era muy variado, pero las carnes de foca y de pingüino son alimentos sanos y buenos y hasta ricos, cuando no hay otros.

En invierno las focas eran bastante escasas y teníamos que vivir a media ración, comiendo solamente una vez al día, no por falta de alimentos, sino por la falta de combustible: grasa de focas. (...)

Imposible poder describir nuestra alegría cuando la Uruguay, el 11 de noviembre a las 4 de la mañana, nos despertaba con sus silbatos. En el primer momento no queríamos creer que fuese verdad que había llegado la hora de la liberación, pero saltamos de nuestros lechos y al ver con los ojos la Uruguay en frente de nuestra choza, no pudimos menos que gritar "¡Viva la Argentina!" •

La Uruguay llegando a la isla Paulet



LOS SOBREAL QUE VIVEN EN TIERRA DEL FUEGO, ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR

Por su sangre fluye la Antártida

Foto: Sol Verón



Lucas Sobral sostiene a su pequeño hijo fueguino en brazos en una esquina de Ushuaia, bajo el cartel que lleva el nombre de su bisabuelo, el primer prócer antártico argentino.

Por Luz Scarpatti

¿Qué será lo que nos vincula con nuestros ancestros? ¿Qué será lo que nos ata la sangre por generaciones? ¿Qué es lo que marca la identidad de una familia? Hay quienes lo descubren. Hay quienes no. Quizás la familia Sobral intuya que por su sangre fluye la Antártida.

José María Sobral permaneció 22 meses consecutivos en esas gélidas latitudes a comienzos de 1900. Años más tarde, su hijo Alvar también recorrió esas tierras misteriosas y le dio un nieto, Alvar Pedro, que se instaló en Tierra del Fuego y también viajó a la Antártida. "Un buen lugar para criar a los hijos es un lugar tranquilo", comenta Lucas, su hijo, cuando trata de explicarnos por qué su padre eligió esta **puerta al Continente Blanco para vivir**. Lucas mamó la historia de su familia y le sobran anécdotas de aventuras y sacrificio. Hay más Antártida en él, que en muchos libros.

Este digno bisnieto de José María también recorrió esa región durante la producción de la serie documental *Argentinos en la Antártida* en 2011.

¿Casualidad o destino?

Lucas Sobral junto a Mariano de Antueno y Laura Chames realizaron el ciclo documental impulsados por el INCAA. Lucas nos relata: "Yo me manejo en la naturaleza, mi papá estudió biología, hacía muchas salidas al campo, siempre que pude lo acompañé. No es fácil llevar a alguien a trabajar 20 días a la Antártida porque tenés que confiar en que se va a saber manejar y se van a

¿Alguna vez oíste el silencio?
¿Alguna vez sentiste la nada?
Tal vez no exista descripción que haga justicia a tanta emoción, frente a tanta ausencia.

cuidar mutuamente".

Por su capacidad técnica y por residir en Tierra del Fuego, Lucas fue elegido para comandar el sonido de la producción audiovisual. Él y sus compañeros de rodaje permanecieron en la Antártida durante casi un mes, documentando la vida en *Base Esperanza* y *Base Marambio*. También recorrieron *Snow Hill*, 108 años después que José María Sobral estableciera "el principio de la actividad argentina en la Antártida".

Pasaron más cien años y las imágenes no cambian. Cuenta Lucas, que al arribar se siente un vacío absoluto y solo se escucha el silbido del viento. Esta apreciación se asemeja a la que escribía su bisabuelo cuando **cumplió sus 22 años** en la soledad de la Antártida:

"Son las 2h 30m, estoy de guardia, una taza de té por delante. Pienso en mi casa, en mis queridos viejos y hermanos. A esta hora estarán durmiendo, tal vez mi madre despierta pensando en mí. Con cuánto gusto estaría a su lado para abrazarlos. Hoy es mi cumpleaños. Cumplió 22. Por esta misma razón pienso que mi madre está despierta pensando en mí. Cuánto deseo verlos! Pero me conforma la idea que para sentir la dulce sensación de verlos después de mucho tiempo tiene que suceder la separación, tiene que suceder este sufrimiento. El que no sufre no puede experimentar el placer de dejar de sufrir... el viento sopla en borrascas... todo el resto del día fue muy feo, es uno de los días más desagradables que he pasado."

Lucas comenta que leyó en alguna carta perdida que su bisabuelo esta orgullosa confesión: "más allá de todas las penurias, si pudiera volver, volvería".

Seguramente Lucas también lo haría, porque, como Sobral que es, lleva la Antártida en su sangre. •



Lucas Sobral, bisnieto de José María, entrevistado en un bar de Ushuaia por Luz Scarpatti para Fuego.

José María Sobral en los recuerdos de su hijo Álvar



José María Sobral. Dibujo de Cao, pintado por Cifry

que iba a ir al barco, pero él quería estar en tierra para invernar, y lo aceptaron. Dos días después ya estaba navegando hacia el sur. A él no le gustaban las oficinas, siempre prefería el trabajo de campo. Mi papá era una persona introvertida, mucho no hablaba de las sensaciones que tuvo en la Antártida. Él no andaba contando esas cosas”.

José María Sobral Iturrioz llevaba en su sangre la genética intrépida aportada por sus ancestros vascos y gallegos. “Blando no era, era muy duro, duro consigo mismo también”, así lo caracterizó uno de sus nueve hijos. Ese temperamento le aportó la vitalidad necesaria para soportar las extremas contingencias a las que se expuso, cuando quedó confinado durante veinte meses en ese aislamiento náufrago.

La convivencia se enfrentó con los límites del idioma y “Sobral tuvo que aprender el sueco... En Cerro Nevada, en los almuerzos y comidas, el marinero y el cocinero se cagaban de risa y él pensaba que se estaban riendo de él. Quien le enseñó fue Bodman, encargado de meteorología como papá. Lo aprendió tan bien que, cuando fue a estudiar a Suecia, tuvo que rendir exámenes orales y escritos y lo pudo hacer muy bien. Así, en 1913 se recibió de doctor”.

Ese carácter temperamental de Sobral alimentó la versión de que había protagonizado un duelo entre los hielos con un compañero. Su hijo lo desmintió: “No, no, no... Se sintió molesto pero no dijo nada; no hubo duelo, hubo una información que estuvo dando vueltas por ahí, duelo nin-

guno. Yo conozco la verdad pero no la voy a contar, eso fue algo íntimo de papá y yo lo voy a respetar. Al regresar, al pasar por Malvinas volvió a surgir un problema con los mismos. Pero para él no tuvo ninguna importancia. A mí me contó verdaderamente lo que había pasado, cómo habían ocurrido los dos episodios...”.

Sobral “comenzó, paralelamente a su carrera de marino, sus estudios de geología en Ciencias Exactas. En ese entonces la Dirección de Personal de Marina le comunicó que tenía que decidir entre ser un buen marino o un científico. Propuso un período de baja para estudiar y luego volver, y otras opciones para poder conciliar ambas carreras, pero no fueron aceptadas y optó por la ciencia. Se recibió en Suecia y regresó a la Argentina cuando comenzó la Primera Guerra Mundial, y luego se arrepintió de haber vuelto, de haber antepuesto su nacionalismo a sus verdaderas posibilidades como hombre de ciencia”.

En bahía Esperanza habían quedado como cinco cajones con una colección muy grande de muestras. Cuando fueron rescatados por la corbeta Uruguay, “papá quiso subirlas a bordo pero no se lo permitieron, porque no había tiempo. En la época de Perón gestionó la posibilidad de hacer el viaje para recuperarlas, pasó la prueba física, consiguió el barco, el apoyo del Gobierno..., pero luego de mucha espera, un día le informaron que habían rechazado la petición. Así que no sabemos qué destino tuvieron esas muestras fósiles y geológicas que él había recolectado”.

La charla llegó al final y don Álvar se despidió, lentamente fue acompañando sus pasos con el bastón y se alejó con sus recuerdos y sus secretos. •

Por Bernardo Veksler

Álvar Sobral llegó hasta el bar de “Belgrano R”, donde todas las mañanas toma su té, dispuesto a compartir una charla. Su figura espigada, su rostro fresco y su sonrisa amigable disimulan sus más de nueve décadas recorridas. No quiso ser fotografiado, pero sus comentarios fluyeron con facilidad.

El primer interrogante sobre su padre fue acerca de las sensaciones que este tuvo cuando, a los veintiún años, se embarcó rumbo a la Antártida con un grupo de expedicionarios suecos dispuestos a invernar en ese medio hostil. “Él fue designado de una terna propuesta. Se había recibido de guardiamarina y había hecho el viaje con sus compañeros de promoción. No tenía equipo y tenía que vestirse para 30 grados bajo cero. En esos años, en enero, no había cómo conseguir un equipo para soportar tanto frío. Llevó cosas muy elementales, tenía guantes pero no mitones, las botas de cuero que no sirven para la nieve.

La ropa la compró en un boliche, consiguió un saco y un pantalón de una tela inglesa muy gruesa y con eso se fue. Así pudo salir con lo que obtuvo de apuro. Los suecos quisieron entrevistarlos primero; ellos pensaron

LA FAMA NO ES PURO CUENTO II

“Sobral fue tan famoso que hasta se fabricaban zapatos con su nombre. Caras y Caretas publicó esta caricatura (sin colorear) con la leyenda: “No me parece Sobral que todos los pingüinos sean suyos ni que se alimenten con yuyos los osos del polo austral”. Pero



él no le daba bolilla a todo eso. Cuando desembarcaron, los llevaron en coches. Sobral viajaba en el tercero y, al llegar a la explanada de la Casa de Gobierno, la gente enfervorizada desenganchó los caballos y lo llevó a pulso. Fue algo de esa época y después todo se olvidó”.

