



Volumen 4 N° 3 (Julio-Septiembre, 2013), pp. 230-243.

VIVENCIAS DISTANTES

DISTANT EXPERIENCES

Lic. Cristina Montalbán*

Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos
Montevideo – Uruguay
cristmon@adinet.com.uy

FECHA DE RECEPCIÓN: 17 mayo 2013 – **FECHA DE ACEPTACIÓN:** 12 junio 2013

RESUMEN

Un gran número de naves que trasladaban hacia la Antártida misiones científicas en preparación del AGI arribaron participar en 4 puntos del programa: gravimetría, meteorología, patrullaje del sol y oceanografía, no logró en tiempo la aprobación parlamentaria de los fondos necesarios para integrarse. No obstante, en el ámbito de la Marina, donde el tema antártico- desde siempre- tiene un significado trascendente, se encontró un espacio de participación, al aceptarse la invitación de la Armada Argentina, para que dos misiones, conformadas cada una por dos Oficiales navales, se sumaran a los efectivos de la Fuerza de Tarea Antártica. La primera de ellas, integró en la Campaña XXI, al Teniente de Navío Ruben Varela y el Alférez de Navío Héctor Bomio, cumpliéndose en el período preparatorio del AGI, desde el 26 de setiembre de 1956 al 19 de marzo de 1957. La segunda misión –Campaña XII- contó con la participación del Teniente de Navío Carlos Rico y el Alférez de Navío Germán Lariou, y tuvo lugar entre el 26 de enero y el 20 de marzo de 1958. La documentación que conjuntaron los oficiales Bomio y Lariou, (que hoy forma parte de los Fondos documentales del Archivo del CEHIS) así como la entrevista realizada al Capitán Rico, desarrollada en este trabajo, permite conocer el despliegue de tareas específicas, pero por sobre todo calibrar lo que la experiencia atípica significó en su faceta profesional para estos integrantes de la Armada Uruguaya.

PALABRAS CLAVES

Historia – Antártida – Misión Oficial – Armada Uruguaya

ABSTRACT

Many of the ships that brought scientific expeditions to the Antarctic in preparation for the IGY from 1955 on passed through Montevideo, giving rise to great expectations regarding this event. Uruguay, which had planned to participate in four areas of the programme: gravimetry, meteorology, solar patrols and oceanography, did not manage to obtain the necessary parliamentary approval in time so as to take part. Nevertheless, as regards the Navy, where the Antarctic topic –from always- had a transcendent meaning, a area for participation was found, with their acceptance an invitation from the Argentine navy, so that two missions, each of which was made up of two naval officers, joined the members of the Antarctic task Force. The first of these, integrated with the XXI Campaign, Naval Lieutenant Ruben Varela and Second Lieutenant Hector Bomio, who took part in the preparatory phase of the IGY from September 26, 1956 to March 19, 1957. The second mission –XII Campaign- had the participation of Naval Lieutenant Carlos Rico and Second Lieutenant Germán Lariou and took place between January 26 and March 20, 1958. The documentation that the officers Bomio and Lariou gathered (which today form part of the Archives of the CEHIS) as well as the interview with Captain Rico, carried out as part of this work, permits us to know the distribution of specific jobs, but above all to calibrate this atypical experience meant professionally for these members of the Uruguayan navy.

KEY WORDS

History – Antarctic – Official Mission – Uruguayan Navy

* **Correspondencia:** Cristina Montalbán. Centro de Estudios Navales y Marítimos – Museo Naval, Rambla Charles de Gaulle s/n esquina Luis A. de Herrera, Montevideo, Uruguay.

1. INTRODUCCIÓN

En el X Encuentro, celebrado en Buenos Aires en el año 2008, presentamos un trabajo donde exponíamos la prédica del CN Carlos Travieso en procura de que Uruguay considerase los aspectos estratégicos del tema antártico y sumara su presencia en ese continente integrándose a la “Antártida Sudamericana”.

La preparación del 3^{er} año polar, el denominado Año Geofísico Internacional, vasto proyecto científico que tenía por objetivo incrementar el conocimiento físico del mundo, constituyó una valiosa oportunidad para redoblar sus esfuerzos y replantear, en círculos oficiales y extraoficiales el adherirse a la empresa, manejando nuevas argumentaciones tan razonadas y loables como irrefutables.

A efectos de formar parte de la “cruzada científica”, que, como es sabido, se desarrollaría durante el período de máxima actividad solar, entre el 1^o de julio de 1957 y el 31 de diciembre de 1958, el CN Travieso contactó a los organismos pertinentes para conocer las pautas a seguir y captar especialistas uruguayos que intervinieran en el despliegue de actividades que tendrían lugar en el escenario antártico.

Producto del interés y del acompañamiento de esos esfuerzos fue el planteo de algunas instituciones científicas que –en octubre de 1955- expusieron ante el Poder Ejecutivo los fundamentos para considerar la integración al AGI.

En febrero de 1956 Edgard Hulburt y Serge Korff, miembros del Comité Internacional, arribaron para invitar oficialmente a nuestro país a participar en el AGI, y en el mes de julio del mismo año se nombró una Comisión a tales efectos, integrada por Félix Cernuschi, Jorge Chebataroff y Rodolfo Méndez Alsola, a los que luego se agregarían otros geógrafos compatriotas.

Es de hacer notar que por esos mismos años Montevideo recibió numerosas expediciones que se encontraban abocadas a trabajos preparatorios del Año Geofísico Internacional.

Según los datos extraídos de un relevamiento de prensa de la época registramos que el “Protector” arribó el 25 de octubre de 1955, y, el 9 de diciembre del mismo año se recibió al “Theron” donde venía el Dr. Fuchs para reunirse y seguir viaje junto a Sir Edmund Hillary.

El 23 de febrero de 1956 volvió el “Theron” con Hillary y el Dr. Vivian Fuchs, un mes más tarde –el 26 de marzo- llegó el “Wyandot” donde viajaba Richard Byrd, en abril el rompehielos “Glacier” ingresó al puerto montevideano al regreso de la operación “DeepFreeze”, arribando, al mismo tiempo, los balleneros del grupo soviético “Slava”, que habían incluido entre sus tripulantes un grupo importante de hombres de ciencia.

El 27 de octubre de 1956, arribó el “Schackleton”, el 15 de noviembre lo hizo el danés “OlofSven”, que tocó también en Montevideo a su regreso el 12 de abril de 1957, con científicos encabezados por Peter Mott.

El buque dinamarqués “Magga Dan”, fletado para transportar una misión científica británica al mando del Dr. Fuchs realizó en Montevideo una escala del viaje de ida zarpando el 11 de diciembre de 1956 y entrando nuevamente a su vuelta el 14 de febrero de 1957.

De acuerdo a la fuentes periodísticas, dichas naves, modernas, dotadas con la tecnología y el equipo necesario para las duras navegaciones que debían enfrentar, convocaron la atención de la sociedad, generando además, expectativas particulares –en el medio gubernamental y en la comunidad científica- las conferencias y declaraciones realizadas durante las breves estadías por Richard Byrd y especialmente por Sir Hillary y el Dr. Fuchs.

En este clima cobró vigencia la convocatoria para los estudios a desarrollar durante el A.G.I. y Uruguay se aprontaba a afrontar el compromiso de participar en 4 puntos del programa: gravimetría, meteorología, patrullaje del sol y oceanografía.

El Proyecto de Ley, presentado por una comisión presidida por el Agr. Germán Barbato e integrada por delegados del Servicio Geográfico Militar, el Director de Meteorología, el Director del Servicio Hidrográfico de la Marina, Walter Hill, Jorge Chevataroff, Nicolás Serra y otros, fue elevado, el 6 de marzo de 1957, al Ministerio de Instrucción Pública.

Según los datos recabados, en el mes de julio –en el cual se iniciaban las actividades del Año Geofísico- dicho Proyecto no había sido remitido al Parlamento para su aprobación y el voto de los recursos que permitieran la integración en las tareas científicas, y según constatamos, tampoco tuvieron andamio los cálculos de intervenir en un tiempo más acotado.

En el ámbito de la Marina sin embargo, donde el tema antártico siempre había tenido un significado trascendente –en base al contundente alegato del citado Capitán Travieso y otros oficiales, así como el apoyo e interés demostrado en los Altos Mandos, se encontró un medio de participación activa, al recibirse la invitación- por parte de la Armada Argentina –para que dos Oficiales navales- se sumaran a los efectivos de la Fuerza de Tarea Antártica.

La Resolución N° 18.543 dictada por los Ministerios de Defensa Nacional, de Relaciones Exteriores y de Hacienda, autorizó el viaje del TN Rubén Varela y el AN Héctor Bomio, quienes participaron en la XXI campaña que se cumplió entre el 26 de noviembre de 1956 y el 19 de marzo de 1957, período preparatorio del AGI, que marcó un gran despliegue en las Bases ya existentes y aquellas que se instalaron específicamente para el evento, desarrollando y coordinándose los trabajos previos para cumplir con los programas establecidos.

Posteriormente, se reiteró la participación de otros dos integrantes de la Armada Uruguaya, en la Fuerza de Tarea Antártica Argentina, Campaña XXII. El TN Carlos Rico y el AN Germán Lariou, concretaron el servicio entre el 26 de enero y el 20 de marzo de 1958, mientras estaban ya en marcha las tareas marcadas para el Año Geofísico Internacional.

2. LA DOCUMENTACIÓN DISPONIBLE

El Archivo del Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos cuenta con interesantes documentos de ambas misiones. Es un acervo compuesto mayoritariamente por material preservado por los involucrados, donde se encuentran informes, fotos, diplomas, artículos de prensa, etc.

De los 4 Oficiales han fallecido dos de ellos: los Capitanes Varela y Lariou, manteniéndose entre nosotros los Capitanes Rico y Bomio.

Al tomar contacto con el Capitán Carlos Rico, él lamentó no saber dónde habían quedado sus fotografías y recortes, pero debemos agradecerle muy especialmente el haber accedido de inmediato a nuestro requerimiento de concretar una entrevista para conversar sobre la experiencia. Dicha entrevista se llevó a cabo el jueves 23 de agosto de 2012 y debemos reconocer la excelente memoria que puso de manifiesto durante la misma.

El Capitán Héctor Bomio por su parte, había realizado –en el año 2006- una recopilación documental al cumplirse los 50 años de la misión. Con la intención de que la Institución preservara el registro de un viaje tan importante, envió ese material al Comandante en Jefe de la Armada, entregando –poco después- una copia al Archivo del CEHIS.

Es de orden señalar que, cuando estábamos reuniendo las fuentes para este trabajo le solicitamos también una reunión para complementar la información, a la cual el Capitán Bomio, no pudo acceder, debido a algunos inconvenientes de salud que le aquejaban.

En lo que respecta al Capitán Germán Lariou, desde hace ya algunos años, contábamos con la copia de un álbum, recopilado por uno de sus familiares, en el cual se presenta, en una prolija secuencia, la misión desarrollada.

Este álbum –de más de un centenar de páginas- conjunta sus fotos personales con los artículos de los representantes del diario “El Día”, (el periodista Hugo Rocha y el fotógrafo Antonio Caruso), quienes compartieron la parte inicial del viaje en el “Bahía Aguirre”¹.

En vista de la riqueza de las imágenes, solicitamos a su hijo –el Capitán de Navío Germán Lariou- el préstamo del original, y gracias a su amabilidad pudimos disponer el escaneo de las fotos para exhibir algunas de ellas en la presentación.

Los testimonios citados, escritos, gráficos y orales de estos oficiales de la Armada uruguaya nos hacen conocer de la gestión cumplida en el inusual destino.

Debemos consignar que el material del Capitán Bomio y las declaraciones del Capitán Rico conforman la base y el hilo conductor de una gran parte del informe y que hemos utilizado algunos datos –puntuales y seleccionados- de los artículos, de prensa y revistas, recopilados en el álbum del Capitán Lariou.

Por otra parte y a fin de hacer más ágil nuestra presentación y evitar reiteraciones, decidimos enfocar el trabajo uniendo las temáticas comunes. De igual manera, y al carecer de imágenes para ilustrar la primera misión utilizamos las fotografías preservadas en el álbum del Capitán Lariou, que, con el mismo criterio, grafican instancias similares.

Compartiremos entonces estas vivencias distantes, esperando colaborar en el resguardo de estas interesantísimas experiencias pioneras.

3. DATOS BÁSICOS DE LAS MISIONES

Los oficiales Varela y Bomio salieron de Montevideo hacia Buenos Aires el 22 de noviembre de 1956 y una vez culminados los aprestos del transporte “Bahía Aguirre”, zarparon el 26 de noviembre.

El buque iba al mando del CF José Carbone, mientras que la Fuerza de Tareas Antártica estaba comandada por el CN Helvio Guozden.

En cuanto a la misión compuesta por los entonces Teniente Rico y Alférez Lariou, en respuesta a una nueva invitación de la Armada Argentina, comenzó con su partida desde el Aeropuerto de Carrasco el día 11 de enero de 1958, pero el viaje en el transporte “Bahía Aguirre”, se inició recién a las 10 de la mañana del domingo 26 de Enero. El comandante del buque era, en la oportunidad, el CF Luis Fernández, y el Jefe de la Fuerza de Tareas el CA Alberto Patrón Laplacette.

Referiremos a continuación los buques que integraron ambas campañas (que son los mismos exceptuando el “Bahía Thetis”).

De acuerdo a la documentación del Capitán Bomio, la campaña de la que tomaron parte, se llevó a cabo exclusivamente a bordo del “Bahía Aguirre”, mientras que los oficiales uruguayos que integraron la siguiente operación cumplieron parte de la navegación en el transporte y otra en el rompehielos “San Martín”.

El rompehielos “General San Martín” era el Buque insignia de esta Fuerza. El TN Rico y el AN Lariou embarcaron en este buque por espacio de aproximadamente un mes –desde inicios de febrero de 1958 al 4 de marzo.

El “San Martín” había sido construido en Alemania, botado y puesto en servicio en 1954, año en que inició su participación en las Campañas Antárticas Argentinas.² Disponía de cubierta preparada para aterrizaje de helicópteros, contando con 2 modernos aparatos Sikorsky, especialmente adaptados para las operaciones en la región antártica. Los mismos tenían capacidad para trasladar 10 pasajeros, o similar volumen de carga. Sus servicios abarcaban el reabastecimiento, la evacuación y además servían para explorar las rutas facilitando la navegación del buque.

El transporte “Bahía Aguirre” Había sido construido en Canadá, entrando en servicio en 1950, cumpliendo su primera campaña antártica en 1951.³

4. OTRAS UNIDADES QUE CONFORMABAN EL GRUPO DE TAREA ANTÁRTICA

El “Bahía Thetis”, había sido construido en 1949 y adquirido por Argentina en 1950, cumplió una sola misión con destino antártico –entre noviembre y diciembre de 1956- trasladando al Vicepresidente Provisorio CA Isaac Rojas y una Comitiva de Oficiales Superiores de las tres armas, que visitaron los destacamentos navales de Melchior, Almirante Brown, Teniente Cámara, Decepción y Jubany.

Los buques hidrográficos “Sanaviron” y “Chiriguano”, eran gemelos, habían sido construidos en Estados Unidos en 1946 e integrados a las campañas antárticas argentinas en 1947.

Los trabajos realizados por las citadas unidades flotantes contemplaban diferentes aspectos, indicados en el Plan de Operaciones de la Fuerza Naval Antártica, cumpliendo asimismo con las tareas de rutina, que implicaban el mantenimiento de faros y balizas imprescindibles para la navegación.

Se agregaban además a la Fuerza, un Grupo aeronaval formado por 2 aviones Catalina (para el servicio de transporte de correspondencia) y 2 helicópteros (para reaprovisionamiento y traslados).

Tenemos entonces que los 4 oficiales uruguayos iniciaron el viaje en el “Bahía Aguirre”. Este buque cumplía el servicio de reaprovisionamiento y relevo de Destacamentos, Bases de Ejército, Refugios y estaciones del Instituto Antártico, sirviendo así mismo de sostén logístico a los buques hidrográficos y al Grupo Aeronaval.

En el material entregado por el Capitán Bomio se encuentra un folleto publicado por el Ministerio de Marina, el cual, bajo el título “Informaciones Útiles para Pasajeros Civiles y Militares” establecía las normas de uso y buena convivencia en cada una de las áreas del transporte.

Dichas normas básicas, abarcaban desde recomendaciones a datos de interés (como horarios de comidas, entrega de ropas antárticas, ubicación de consultorios médicos, cantina, Capellán, etc.) hasta prevenciones en caso de mal tiempo, a quienes dirigirse por “reclamos”, las áreas donde circular, el uso de servicios como el de Peluquería, Cantina o lavadero y hasta la forma de enviar la correspondencia.

Esta Cartilla, entregada en cada campaña, variaba respecto a los buques que integraban el Grupo Naval Antártico y sus respectivos Comandos.

El Capitán Rico destacó el trato excelente a bordo del “Bahía Aguirre”, señalando también las comodidades con que contaba la nave, la muy buena calefacción y lo variado del menú que el chef presentaba a diario.

La primer escala que se realizaba era el puerto de Ushuaia, donde ya se hacían sentir las temperaturas más bajas, “frescas pero aún agradables”. Ya a esta altura había sido distribuido un equipo que usarían al llegar a latitudes antárticas, asignándoseles a los Oficiales invitados uno igual que aquel que se entregaba a los miembros de la marina argentina.

Dicho equipo –nos decía el Capitán Rico- constaba de guantes de cuero forrados con piel (piel de zorro muy suave –no de corderito- agregó), una campera de cuero, una campera de lana que se usaba debajo de la primera, un pantalón bombachudo abrigado, con elástico para poner por encima la bota, la bota antártica, con suela de goma alta, con dibujo en la suela que la hacía antideslizante, pasamontañas de cuero con corderito y un gorro de lana que se ponía por debajo del anterior.

La llegada a la Antártida de la primera misión se verificó el 2 de diciembre y, en la documentación del Capitán Bomio, se observan una serie de Cartas Náuticas donde –de su puño y letra- estableció –como en una Bitácora- los Refugios, Bases y Destacamentos que tocaban en su itinerario y constando a su lado las fechas de llegada, estadía y zarpada correspondientes.

5. UN SERVICIO SACRIFICADO

Inmediatamente a su arribo a la zona antártica el “Bahía Aguirre” se abocaba a la función de relevos de personal científico y militar y reaprovisionamiento.

Los cuatro oficiales uruguayos establecieron la tarea agotadora para la que se utilizaban chatas, lanchas de desembarco y convencionales. Las operaciones se cumplían a horarios de 8 horas de trabajo por 6 de descanso, llevándose a cabo, la mayoría de las veces, en medio de fuertes vientos, nieblas o nevadas.

Según las declaraciones recogidas, las duras condiciones que marcaban los reaprovisionamientos, comenzaban ya con las dificultades determinadas por el descenso de las lanchas en el mar agitado, continuando con la carga de las mismas y el trayecto hasta la costa. En esta fase los problemas se centraban en la escasez de muelles, cuyo uso –en el caso de existir- se reducía sólo a aquellos momentos en que la marea lo permitía. Los desembarcos –por lo general- se realizaban en playas de piedra con rompientes que incrementaban los riesgos de accidentes y varaduras.

A todo lo dicho se agregaba que la descarga, se cumplía sin ningún tipo de auxilio mecánico, depositándose los bultos en un punto de la costa desde el cual los hombres de la Base realizaban el acarreo que también demandaba ingentes esfuerzos.

Cuando el traslado de la carga se realizaba por medio de los helicópteros, se facilitaba el reaprovisionamiento, pero la maniobra con estos aparatos se realizaba sólo en aquellos casos en que el estado de congelamiento del mar, o las características de la costa, impedían concretar la actividad por medio de las lanchas.

Tal como el Teniente Varela⁴ resaltaba, esta sacrificada tarea era prioritaria. La subsistencia debía quedar asegurada pues a las dotaciones regulares se habían sumado numerosas partidas especiales que –en el tiempo en que se cumplía la campaña integrada por él- se encontraban desarrollando los trabajos preparatorios para el Año Geofísico. Y por supuesto, que los mismos conceptos de apoyo se manejaron en la campaña siguiente cuando ya los estudios se hallaban en pleno proceso.

La buena alimentación y una dieta balanceada eran sumamente importantes y tal como ellos mismos pudieron corroborar –unánimemente- la comida que se suministraba era excelente y abundante.

La regularidad de los reaprovisionamientos así como el mantenimiento en cámaras frigoríficas en todas las bases, provocaba la reflexión de algún veterano, rememorando los tiempos duros en que –por múltiples imponderables- se quedaban sin provisiones y por semanas debían recurrir a la carne de foca y huevos de pingüino.

6. BASES Y DESTACAMENTOS: CARACTERÍSTICAS

De igual forma quienes habían sufrido los rigores de campañas cumplidas años atrás (que no eran muchos porque la mayoría de los hombres –salvo los científicos- tanto a bordo como en las dotaciones tenían entre 25 y 30 años), señalaban las comodidades con que se contaba en las Bases y el apoyo que significaba la presencia del médico o las comunicaciones.

La primera visión que los uruguayos tuvieron de las dependencias que albergaban al personal fue en Isla Decepción.

En Decepción –recordaba el Capitán Rico- en la Bahía 1º de Mayo estaba la Base Argentina, instalada por la Marina hacía ya 10 años, cruzando la Bahía, enfrente, estaba la Base Chilena y al costado de la Base Argentina a unos 200 metros se encontraba la Base inglesa que utilizaba una de las casas de una factoría ballenera noruega, cuyas instalaciones estaban en ruinas.⁵

El intercambio de visitas entre las dotaciones era bastante fluido, y cualquier motivo –considerado especial- ameritaba la invitación para compartir un momento distendido y cambiar en algo las conversaciones o siquiera las caras que obligadamente se veían todos los días.

Varias son las oportunidades en que las declaraciones de los Oficiales uruguayos hicieron constar la cordialidad, amistad y excelente relacionamiento que existía entre el personal de las Bases de los distintos países, a pesar de que –en caso de alguna queja- pudieran pasarse las más formales notas de protesta.

Entre las anécdotas del Capitán Rico encontramos un buen ejemplo de esa camaradería. Según nos contó, la llegada del “Bahía Aguirre” a Isla Decepción, había coincidido justamente con el cumpleaños del Jefe de la Base Chilena, y de inmediato recibieron el convite para festejarlo – uruguayos incluidos- con un corderito a las brasas, oportunidad de excepción y producto del proceso

de aclimatación instrumentado por los chilenos, que los convertía en los envidiados poseedores de un corral lleno de ovejas vivas.⁶

Así cruzaron en uno de los dos helicópteros del rompehielos “San Martín”, a comer el asado en la Base chilena, llevándole de obsequio al homenajeado una botella de Whisky.

Durante la estadía –de tres o cuatro días- en Isla Decepción tuvieron oportunidad de disfrutar de una prolija recorrida. El Capitán Rico miró a la distancia, como si estuviera de nuevo ante ese paisaje, y la describió una isla muy linda, circular, rodeada de altas montañas, que tenía un estrecho, única abertura por donde entraban los barcos para fondear en la bahía.

Agregó luego: en realidad era el cráter de un volcán, y en la costa había unas fumarolas con 20° a 25° de temperatura, en las que muchos se bañaban. Era el paisaje de la foto usual que enviaban, al lado de un muñeco de nieve y ellos en traje de baño. Respecto a las dependencias similares a las Bases y destacamentos que visitaron posteriormente –constaban de dormitorios, cocina, comedor, biblioteca, salón de descanso, enfermería- taller mecánico, cámara frigorífica y una casa de emergencia, prevista para casos de incendio, (que en la Isla estaba entonces en proceso de construcción).

7. TAREAS CIENTÍFICAS

El destacamento de Decepción contaba así mismo con una estación transmisora de radio, equipos de observaciones meteorológicas –que confeccionaban pronósticos diarios para la navegación del Drake y el Mar de la Flota y un sismógrafo- que además de registrar los microsismos locales, captaba los temblores en lugares tan lejanos como México o Perú.

Según registraron en su recorrido, las Bases de Ejército “General San Martín” (1951), “Esperanza” (1952) y “General Belgrano” (1955) funcionaron como estaciones glaciológicas principales, mientras que el Observatorio de Orcadas (1904), y los Destacamentos Navales de Decepción, Melchior (1947), Teniente Cámara (1953) y Almirante Brown (1951), constituyeron estaciones secundarias que durante el Año Geofísico actuaron en coordinación con los Observatorios instalados en el continente e islas subantárticas, 55 en total, que –con excepción de los argentinos citados, los chilenos y los británicos que operaban con anterioridad en aquellas latitudes- fueron instalados específicamente para cumplir con el evento internacional.

En lo que refiere al comentario de estudios practicados en el marco de las ciencias, el TN Varela, calificó las actividades desplegadas como sumamente interesantes, detallando el Alférez Bomio que en el “Bahía Aguirre” se verificaban relevamientos oceanográficos e hidrográficos, de los que se ocupaba un equipo de sondaje, realizándose también observaciones meteorológicas, a cargo de un gabinete conformado por cuatro técnicos, que recogía datos –dos veces al día- los que eran supervisados por un Licenciado en Meteorología. Este pormenorizado mapeo posibilitaba determinar con antelación las condiciones climatológicas, lo que facilitaba la navegación en la zona antártica, y permitía efectuar predicciones para las costas atlánticas.

Los estudios incluían asimismo descripción de derroteros, corrección de Cartas náuticas, actividades fotográficas, etc.

Durante el período del AGI las secuencias de observación se incrementaron, interrelacionando cada dato en la cadena de investigación científica desplegada en el mar y en el continente.

Uno de los buques mejor equipado para dichas tareas era el “San Martín” a bordo del cual se practicaban investigaciones durante la navegación utilizando para el proceso de los datos relevados el laboratorio oceanográfico y el observatorio meteorológico con que contaba.

El “Sanavirón” y el “Chiriguano”, tenían asignada la práctica de sondeos que significaban importantes insumos para la mejora de las Cartas náuticas en una de las regiones menos conocidas para la navegación, y, durante el AGI, el primero de los citados, trabajó en conjunto con el buque oceanográfico “Vema” de la Universidad de “Columbia” en una campaña patrocinada por dicha institución y el Servicio de Hidrografía Naval.

En cuanto a los aviones aparte de sus funciones específicas participaban, junto con los helicópteros, de la toma de fotografías aéreas del territorio para apoyo de los relevamientos topográficos.

8. LA NAVEGACIÓN EN EL “SAN MARTÍN”

A principios de febrero el Teniente Rico y el Alférez Lariou embarcaron en el rompehielos “San Martín”, a bordo del cual efectuarían la penetración en los mares helados al Sur del Círculo Polar, para llegar a las Bases Militares “Esperanza” (en la Bahía del mismo nombre), “General Belgrano” (sobre la Barrera de hielo de Filchner, en el Mar de Weddel) y “General San Martín”, la más austral, (en el islote Barry, cercana a la costa de la Bahía Margarita).

Como buque insignia, el rompehielos llevaba a bordo al comandante del Grupo Antártico CA Patrón Laplacette.

Al mando del “San Martín” iba el CF Capurro, a quien el Capitán Rico distinguió como un caballero, agregando que era un especialista en geopolítica y documentación, y además un excelente oficial que brindaba una seguridad admirable en lo atinente a la navegación. Debía tenerse en cuenta en tal sentido las peligrosas y sobre todo inesperadas dificultades que se presentaban en una zona donde las cartas náuticas –a pesar de haber adelantado considerablemente- aún no podían considerarse exactas, razones por las que muchas veces se hacía necesario navegar en base a cálculos.

Como si hubiera vuelto en el tiempo, nuestro entrevistado evocó la travesía en el “San Martín”. Su proa montaba el hielo –decía- rompía el pack congelado, avanzando, y se podía observar, luego de haber pasado el buque, como el canal volvía a congelarse y a cerrarse.

En el rompehielos se trasladaban abastecimientos y personal de relevo de la Armada, del Ejército y de la Fuerza Aérea. Estos militares, integraban la dotación de entre 10 y 12 hombres estables que hacían la estadía anual en las bases.

Cuanto más avanzaba el “San Martín” hacia el Sur, iban apareciendo bandejones de hielo marino, que podían tener superficies del tamaño de un apartamento. En los días que había algo de sol, podían observarse dormitando encima de ellos gran cantidad de focas.

El Capitán Rico tuvo entonces oportunidad de presenciar un espectáculo que le llamó poderosamente la atención. De pronto aparecían las orcas, en manada, rodeaban los bandejones y saltando, todas al mismo tiempo, al igual que los delfines, formaban al caer una ola bastante grande. De esta manera el bandejón rolaba y cuando la foca caía al agua, la manada de las orcas la atrapaba, y, en pocos minutos no dejaban nada, aún de las más enormes.

En esa instancia del viaje pudo asimismo observar grandes témpanos, más o menos distantes, las temperaturas se notaban mucho más bajas, se incrementaron los vientos y hubo algunas nevadas. La masa de hielo que prácticamente no dejaba ver el agua, salvo en aquellas partes resquebrajadas por el movimiento del mar de Bellingshausen, no dificultaba sin embargo la navegación del “San Martín”, que mantenía su velocidad de entre 8 y 9 nudos.

Al entrar en Bahía Margarita el “pack ice” se hizo más grueso y sólido y la navegación se hizo difícil, operando sólo de día, quedando aprisionado durante la noche –aunque no inmóvil- porque se sentía que el hielo oscilaba y se desplazaba sobre la superficie.

9. UN RECUERDO TRÁGICO

Aun cuando la experiencia de estar a bordo del rompehielos fue –según afirmó el Capitán Rico- lo más atractivo del viaje a la Antártida, la etapa guarda el recuerdo de un dramático accidente.

El 24 de febrero el helicóptero 2 HT-1 había logrado rescatar a 4 hombres que habían permanecido atrapados por casi 4 meses en un refugio en el islote Henkes –situado a unos 80 Kms de la Base San Martín.

Luego de llevarlos a bordo del rompehielos, donde todos se alegraron por el feliz desenlace, los regresaron a la base citada, donde se debían llevar a cabo los relevos y aprovisionamiento.

El día 26 el 2 HT-1 realizaba uno de los últimos viajes. Iban en el aparato los 2 pilotos, el mecánico, el Capitán Rafael Muriel (oficial que había sido uno de los rescatados en el refugio mencionado, que se quedaría en la Antártida por otro año, pero se trasladaba hasta el rompehielos para ajustar algunos detalles) el Dr. René Dalinguer del Instituto Antártico Argentino, el Sub Oficial 1º de Aeronáutica de la Marina Leónidas Carbajal, el Cabo 2º Electricista Pedro Garay de la dotación del “San Martín” y el ayudante de topógrafo Otto Freytag, del Instituto Antártico Argentino.

La primer parte del vuelo se desarrolló con normalidad y cuando estaban ya orbitando cerca el rompehielos, la máquina descendió bruscamente. Al parecer el rotor de cola del helicóptero se rompió y al faltarle estabilidad, empezó a girar y, casi de inmediato, cayó al mar. Los pilotos lograron salir por las puertas de emergencia y algunos pasajeros fueron empujados por el golpe del agua que los sacó hacia la superficie, mientras que otros, menos afortunados, fueron arrastrados al fondo junto al aparato.

Afortunadamente, la barcaza que hacía los viajes a la isla, estaba con la dotación a bordo y el motor prendido, lo que le permitió dirigirse inmediatamente al lugar adonde habían caído, a unos 300 metros del barco.

Lograron así recoger a los sobrevivientes, llevándoles de inmediato a la enfermería, donde les cortaron la ropa mojada y los secaron. No los podían friccionar porque sufrían gran dolor si los tocaban, así que se pusieron estufas, bolsas de agua caliente y mantas, dándoles cognac con bombilla para que fueran recuperando el calor. Paulatinamente lograron reaccionar y a las 24 horas sólo tenían entumecidas las puntas de los dedos de las manos.

Los pilotos del helicóptero siniestrado, que habían logrado salvarse –nos dijo el Capitán Ricoeran los Tenientes Broquen y Martínez Autin y con ellos se habían rescatado 2 de los pasajeros⁷.

A pesar de los esfuerzos resultó imposible rastrear el helicóptero –hundido en más de 80 mts. de profundidad. En los sucesivos intentos la rastra y el cable se enganchaban en las rocas, por lo que se desestimó el rescate del aparato y la recuperación de los cuerpos que se suponía habían quedado atrapados adentro.

24 horas después del accidente y en vista de cómo se venía formando la capa de hielo en el mar, se decidió salir de Bahía Margarita. El Capellán, el Padre Jenisse, hizo una Misa en la cubierta, por las almas de los fallecidos, realizándose además una ceremonia de homenaje a los caídos con todo el personal formado, uniformado de azul, pronunciando unas palabras, el Jefe del Grupo Naval, por los que quedaban en el fondo del mar.

El Capitán Rico agregó a su relato que el helicóptero accidentado había sido justamente en el que habían ido a la Base chilena en la Isla Decepción.

Al regreso de ambas misiones, se realizaron reuniones en el Yacht Club Argentino, en las que los oficiales uruguayos fueron agasajados particularmente.

En dichas ceremonias las autoridades de Marina del vecino país destacaron la satisfacción de haber contado en la campaña antártica con su presencia, poniendo de manifiesto las condiciones marineras, capacidad técnica y de raciocinio que habían evidenciado durante su embarque.

Como testimonio de las consideraciones expresadas se les hizo entrega entonces de un diploma y un distintivo antártico, comprobante de haber compartido en aquellas regiones inhóspitas la “vida dura, austeridad y sacrificio”.

10. A MODO DE CONCLUSIONES

Se hace difícil para nosotros expresar adecuadamente lo que significó para cada uno de estos oficiales la misión antártica. Los Tenientes Varela y Rico y los Alféreces Bomio y Lariau tuvieron la oportunidad excepcional de participar en la preparación y desarrollo de un evento de la importancia del Año Geofísico Internacional.

No hay duda de que para ellos resultó un privilegio haber podido integrar las campañas, ser incorporados a la Plana Mayor y compartir deberes y responsabilidades a la par de los oficiales de la Armada Argentina. De igual forma es evidente que calibraron el significado que para su capacidad profesional implicó la oportunidad –doblemente inusual- de navegar en una zona atípica, en buques de características y dimensiones totalmente disímiles a los acostumbrados.

Ellos lo asentaron en sus informes oficiales y también difundieron, en reiteradas conferencias, las alternativas vividas. Por años guardaron los recuerdos tangibles e intangibles, y con orgullo buscaron que se preservaran.

Las peculiaridades del entorno, los rigores del clima, el sacrificio de aquellos hombres que lejos de todo sumaban esfuerzos apostando al avance de las ciencias, les marcaron por siempre.

La misión antártica representó en la carrera de estos marinos una experiencia inolvidable. Les impactaron sus paisajes, les sobrecogieron sus condiciones extremas, se sintieron empequeñecidos ante su inmensidad agreste, y todas estas condicionantes les hicieron revalorizar la impronta de la solidaridad, del esfuerzo conjunto para vencer los peligros, para abrir sus caminos y develar sus secretos, en beneficio de toda la humanidad.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

a) Libros y Revistas

Alaimo, Salvador. *Buques Argentinos en la Antártida 1903-2000*. Sin datos editoriales.

Capdevila, Ricardo y Santiago Comerci. *Historia Antártida Argentina*. Buenos Aires: Dirección Nacional del Antártico, 1986.

Dirección Nacional del Antártico. *Argentina en la Antártida*. Buenos Aires: Instituto Antártico Argentino, 1997.

España, Juan. "Drama en la Antártida", *Leoplan* n° 584 (Diciembre, 1958).

Genest, Eugenio. *Pujato y la Antártida Argentina en la década del cincuenta*. Buenos Aires: Secretaría Parlamentaria. Dirección Publicaciones, 1998.

b) Prensa

La Mañana de Montevideo, 1955-1956-1957-1958.

El Día de Montevideo, 1958.

c) Documentos de Archivo

Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos. Carpeta CN (R) Héctor Bomio.

Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos. Carpeta.CN (R) Germán Lariau Delgado. Album de fotografías y recortes de prensa” Memorias de la Campaña a la Antártida Argentina”. Recopilación Martha Delgado Pealer 1958.

d) Testimonio Oral

Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos. Archivo Oral. Entrevista al CN (R) Carlos Rico (23 agosto 2012).

¹ Los artículos que enviaban para publicar, conformaron un Diario de viaje, columnas que aparecían bajo el título “El Día en la Antártida”. En oportunidad del 50 Aniversario del AGI, el Sr. Hugo Rocha realizó una edición muy interesante de la experiencia, la cual se encuentra en la página web del Instituto Antártico Uruguayo.

² El “San Martín” tenía una eslora de 85 mts., Manga 19 mts, Puntal 9.85 mts. , Desplazamiento 5.300 tons., Velocidad máxima 16.1 nudos., Radio de acción 29 millas a 8 nudos. Su casco era de acero, reforzado, con un espesor que llegaba hasta los 30 mm. La conformación y forma de los costados y las líneas del casco eran tales que el buque podía resistir la presión del hielo. Los helicópteros medían 12 mts de largo por 4 de alto, poseían tren de aterrizaje de 4 ruedas, motor Wright de 700 HP, que les permitía desarrollar una velocidad de crucero de 150 Km por hora, a una altura de 300 mts. Salvador Alaimo, *Buques Argentinos en la Antártida 1903-2000*.

³ Características del “Bahía Aguirre”: Eslora 102.4 mts de eslora y 14.33 mts de manga, con una potencia de motores de 3.750 H.P., desarrollando una velocidad máxima de 14.6 nudos.

⁴ “Dos Oficiales navales uruguayos estuvieron en la Antártida cuatro meses” *La Mañana* de Montevideo (27 marzo 1957), 3.

⁵ Dicha factoría había sido bombardeada por la Marina Británica durante la guerra para evitar la posibilidad de que fuera ocupada por los alemanes. Hugo Rocha, “El Día en la Antártida: Diario de Viaje de Nuestro Enviado Especial” *El País* de Montevideo (23 febrero 1958), s/p.

⁶ Esta experiencia de aclimatación de ciertos animales la señalaron también en la Base chilena “Presidente Videla” en Puerto Paraíso, adonde se habían llevado desde Punta Arenas, 1 vaca, 20 ovejas y varias gallinas, lo cual les permitía una dieta más nutritiva, fresca y variada. Hugo Rocha, “El Día en la Antártida. El rostro sonriente de la Antártida en Puerto Paraíso” *El País* de Montevideo (11 marzo 1958), s/p.

⁷ Los que habían logrado sobrevivir fueron los dos pilotos TF Eduardo Broquen y TC Andrés Martínez Autin, el Comandante del refugio “Paso de los Andes” Capitán del Ejército Rafael Muriel, quien había sufrido la fractura de una de sus piernas, el Dr. René Dalinguer del Instituto Antártico Argentino, falleciendo el Sub Oficial 1º de Aeronáutica de la Marina Leónidas Carabajal, Cabo 2º Electricista Pedro Garay de la dotación del San Martín” y el topógrafo Otto Freitas del Instituto Antártico Argentino (Juan España, “Drama En La Antártida”, *Leoplan* n° 584 (diciembre 1958), s/p.

Las opiniones, análisis y conclusiones del autor son de su responsabilidad y no necesariamente reflejan el pensamiento de *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*.

La reproducción parcial de este artículo se encuentra autorizada y la reproducción total debe hacerse con permiso de *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*.