

JUAN JOSÉ BRUSASCA

LA RUTA DEL SASTRUGI

Expedición al Polo Sur geográfico



JUAN JOSÉ BRUSASCA

La ruta del sastrugi

Expedición al Polo Sur geográfico



EDITORIAL AUTORES DE ARGENTINA

Brusasca, Juan José

La ruta del Sastrugi / Juan José Brusasca. - 1a ed . - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Autores de Argentina, 2020.

Libro digital, EPUB

Archivo Digital: online

ISBN 978-987-87-0709-9

1. Historia Argentina. 2. Antártida Argentina. 3. Expediciones Científicas. I. Título.

CDD 982.7

EDITORIAL AUTORES DE ARGENTINA

www.autoresdeargentina.com

Mail: info@autoresdeargentina.com

Corrección de estilo y coordinación: Julián Chappa | www.julianchappaeditor.com.ar

Queda hecho el depósito que establece la LEY 11.723

Impreso en Argentina – *Printed in Argentina*

A mis hijos: María Laura y Juan Martín.



«Sastrugi» proviene de la palabra rusa zastrugi y alude a las irregularidades topográficas en forma de crestas que presenta la superficie nevada, modeladas por agudos surcos y afilados bordes que son tallados por la erosión del viento y la deposición. Estas formaciones son siempre paralelas a la dirección del viento predominante.

AL LECTOR

Siempre pensé que había material suficiente para que cada uno de los siete hombres que formaron parte de esta expedición escribiese su propio libro, no solo por la experiencia del evento en sí mismo, sino por todos los hechos ocurridos durante el año de la invernada previa a la partida, que representan un importante compendio de acontecimientos poco conocidos pero determinantes para lo que vendría, lo cual los convierte en una trama que amerita ser plasmada aquí.

La historia de la exploración antártica tiene en nuestro país a un actor importante que ni la propia nación ni su sociedad conoce en detalle, a pesar de contar con más de cien años de vida. Hubo una época de oro de la actividad antártica desarrollada por la Argentina, reconocida internacionalmente y que parece haber pasado sin pena ni gloria para la memoria colectiva.

En aquel período nació casi inadvertidamente una escuela donde se forjó el *espíritu antártico*, donde una simple participación en las tareas antárticas era suficiente para abrazar un compromiso de por vida con esta fascinante actividad. Esta legión de voluntarios se sucedió durante décadas con renovada abnegación, a diferencia del interés institucional que, por distintas circunstancias, en los últimos años ha reducido su acompañamiento y poco a poco fue retaceando su apoyo.

Quienes conocen o se han ilustrado sobre los hechos históricos que nuestros compatriotas han desarrollado en este continente, reconocen el valor de estos acontecimientos —algunos casi heroicos o memorables— que en la mayoría de los casos no ha tenido la trascendencia o la deferencia de haber sido transcritos al papel como ciertamente merecen.

Considero este un pequeño y humilde aporte a esta casi oculta biblioteca. Para ello, y tratando de llegar a la mayor cantidad posible de lectores, he

buscado con esta publicación divulgar con un lenguaje claro y sencillo, despojado de términos y vocabulario técnico específico, las vivencias y experiencias de un grupo de soldados que, más allá de cumplir con la misión encomendada por sus superiores, tuvieron la suerte de concretar un sueño propio y quizás el de muchos de sus compañeros, camaradas y amigos, que con sana envidia siguieron la marcha y que a través de estas líneas podrán aproximarse y conocer los pormenores de una empresa en la que hubo riesgos, sacrificios y mucha dedicación.

Paralelamente a mi convencimiento respecto a encarar este libro, siempre he abrigado un sentimiento de deuda para con los que esperaron un relato preciso de lo ocurrido y así satisfacer la necesidad de saber y conocer detalles.

Por otra parte, desde que regresamos de esa internada —y viendo la baja repercusión del hecho y el poco interés de la sociedad por este tipo de actividad en especial, y sobre las actividades que nuestro país desarrolla en la Antártida en general—, consideré importante transmitir y compartir mi experiencia con quienes poco conocen del tema pero gustan de la lectura sobre cuestiones novedosas. Aquí encontrarán una interesante y atractiva descripción de nuestra historia.

No fueron muchos los observadores de la travesía, la mayoría conocidos o cercanos a la actividad antártica. A todos ellos, entusiastas o afines a la actividad, que de alguna manera siguieron atentamente los acontecimientos, puedo asegurarles que siempre comprendimos la responsabilidad que se nos estaba delegando y lo que se esperaba de nosotros.

Nunca dudamos de la importancia que esta misión también tenía para los actores pasivos, más allá de lo institucional, y así lo demostramos entregando todo lo que nuestra capacidad humana y profesional nos permitió, asumiendo el reto sin pensar en el fracaso, a pesar de los pronósticos que no siempre fueron favorables.

Asimismo también consideré oportuno incluir brevemente cierta

información adicional para introducir a los lectores en el conocimiento histórico y geográfico sobre el continente antártico, especialmente acerca de la importante actividad que nuestro país viene desarrollando en ese territorio desde hace más de un siglo.

Tampoco dejé de mencionar los detalles del relevo de la dotación del año 1999, ya que fueron particularmente atípicos y de alguna manera determinaron y establecieron las características generales de la invernada posterior y de la propia expedición.

Finalmente, aseguro al lector que en esta obra hallará un relato sincero y detallado de la visión personal de los hechos basados en mis experiencias y anotaciones personales, sensaciones y emociones vividas en esa gran aventura que fue la segunda expedición argentina al Polo Sur geográfico por vía terrestre en ese todavía lejano y misterioso territorio.

El autor

CAPÍTULO 1

La noticia

Flasou (ΦΛΑΣΟΥ) es un pequeño pueblo al oeste de la ciudad de Nicosia, capital de la República de Chipre en el Mar Mediterráneo, ubicado sobre la margen derecha de la ruta principal hacia el Monte Trodos y a 35 kilómetros del mismo, donde se encuentra la vía de acceso, que por tratarse de la más importante y una de las pocas asfaltadas del poblado vuelve a desembocar en la ruta unos kilómetros más arriba. Esta senda de ancho variable atraviesa zigzagueante el ondulado terreno que ofrece la cercanía a la cumbre y constituye un derrotero turístico excelente, ya que desde sus lomas puede verse casi la totalidad de la villa y aún más allá.

El caserío, en una desordenada urbanización, revela una amplia variedad de aspectos pero con un mismo estilo de grandes ambientes y patios con huerta en todos los casos, donde podemos encontrar desde construcciones de barro y paja (adobe) de más de cien años de antigüedad, todavía ocupadas, hasta modernas residencias de dos plantas con detalles decorativos de estilo clásico, que manifiesta la descendencia cultural de la población greco-chipriota.

Un admirable canal de riego, entre la calzada y la acera, baja desde lo alto de la isla y llega hasta los barrios más costeros, para suministrar agua al consumo local en sembradíos, plantaciones y animales, ya que la escasez del líquido elemento ha creado allí verdadera conciencia sobre su óptima utilización.

Toda porción de tierra es aprovechada. Abundan allí las plantas de olivo, que representa una importante actividad productiva, también es común ver en el fondo de cada vivienda naranjos y limoneros para consumo familiar.

En las parcelas no cultivadas algunos granjeros crían cabras, casi como único ganado de la zona, con cuya leche se elaboran productos lácteos de exportación y carne para consumo interno.

Es frecuente encontrarse con modernos vehículos esperando el paso de un rebaño, para después continuar viaje hacia sus casas. Muchos comerciantes deciden conducir diariamente hacia sus trabajos en la capital, para luego regresar a la tranquilidad de la campiña, donde habitantes urbanos y rurales comparten en total armonía el pequeño terruño. Una atmósfera de cordialidad y sinceridad puede experimentarse en el contacto con esta gente que, si bien celosa de sus tradiciones, tiende su mano desinteresada al extranjero.

A solo kilómetro y medio de ese pequeño pueblo se encuentra el Campo San Martín, base de la Fuerza de Tarea Argentina, donde yo cumplía servicio bajo el mandato de la ONU desde enero de 1997 y donde vivía, junto a mi esposa Claudia, en una casa de alquiler disfrutando lo que era casi nuestra luna de miel a solo un año de nuestra boda.

Corría el mes de mayo de 1997 y una llamada telefónica desde Buenos Aires definiría la suerte y el rumbo de nuestras vidas para los próximos años. Era mi hermano Luis, quien me comentaría en esa oportunidad que el Comandante Antártico de Ejército, Coronel Miguel Ángel Perandones, se encontraba conformando —como ideólogo del plan— un equipo de hombres para llevar a cabo la segunda expedición argentina al Polo Sur geográfico por vía terrestre.

La misma se realizaría a fines de 1999 partiendo de Base Belgrano 2, estación antártica más austral de nuestro país y lugar en que había realizado mi primera invernada en el año 1995.

Para mi asombro y agrado, Luis confirmó que mi nombre se encontraba en la probable lista de candidatos a integrar la expedición, obedeciendo esto a que días antes de partir hacia la isla de Chipre había cursado mi solicitud de deseo voluntario para integrar futuras dotaciones en territorio antártico.

Mi hermano, viejo antártico para ese momento con tres internadas en su mochila, conocía mi respuesta a la pregunta formulada, pero decidimos hablar al día siguiente ya que debía evaluar junto a mi esposa el aspecto familiar, cuestiones básicas fundamentales como riesgos, separación y desarraigo, planificación familiar, etc.

La aceptación de Claudia a mi deseo, esa tarde, fue lo más gratificante que había escuchado en mucho tiempo. Me sentí comprendido y apoyado por la que sería mi cómplice de importantes vivencias futuras para, llegado el momento, decir sí a la propuesta de formar parte de una aventura que de otra manera solo podía haber experimentado a través de un libro o un video.

Al día siguiente hablé nuevamente con mi hermano para confirmar mi aceptación y comencé a sentir cómo la experiencia más extraordinaria de mi vida se apoderaba de mi mente y mi cuerpo; una sensación que solo se extinguió tres años después cuando —ya cumplido el objetivo—, aunque feliz por el éxito, aprecié que mi extraña sensación de angustia era la ausencia de esa energía que me mantuvo activo durante este largo y complejo proceso.

Dos meses más tarde, en julio de 1997, transitaba el *hall* central del Edificio Libertador —actual sede del Ministerio de Defensa y del Estado Mayor General del Ejército, lugar donde prestaba servicios y a solo días de regresar de la comisión en la isla de Chipre— cuando casualmente me encontré con el Sargento Ayudante Ramón Celayes, técnico topógrafo que había participado en campañas de invierno en Base San Martín y Base Esperanza.

Celayes estaba destinado desde hacía ya algunos años al Comando Antártico de Ejército, lo conocía de mi paso por dicha unidad, durante los años 1994 y 1995 cuando realicé el curso preantártico para participar de la internada en Base Belgrano 2. En ese accidental encuentro se acercó a mí, nos saludamos y me expresó en voz baja:

—¡Se está planificando una nueva expedición al Polo Sur, y estamos en la

lista de probables integrantes!

—¿Yo también...? —consulté ingenuamente.

Luego intercambiamos datos e información que no hizo otra cosa que alentar mi optimismo, creo que ese fue el instante en que comenzó para mí la gran operación. Existía la posibilidad que las palabras de Celayes no estuvieran equivocadas y más allá de mis deseos personales, que no distaban de las ambiciones de cualquier conocedor de aquellas osadas exploraciones realizadas en los últimos dos siglos tanto en el Polo Norte como en el Polo Sur, quisiera vivificar aunque sea en sueños.

Otra situación favorable a mi posible elección era que del personal inscripto como postulantes de ese año para formar parte de las dotaciones destinadas a campaña de invierno 1999, había hombres con y sin experiencia en el territorio antártico, pero de los operadores de comunicaciones de esa lista de voluntarios yo era el único que tenía experiencia en Base Belgrano 2, lugar que sería el punto de partida de la expedición, con lo cual lógicamente mis posibilidades de ser designado se acrecentaban.

Ese sencillo análisis que mi lógica concebía en esos momentos era suficiente para sentirme optimista y comenzar a preparar, aunque sea muy vagamente, un bosquejo de los sistemas de comunicaciones que con el tiempo sería transformado y depurado tantas veces como fuera necesario hasta tener la total convicción de haber obtenido el sistema más propicio y conveniente para la expedición, ya que sería justamente esa mi misión primaria y para la cual sería convocado si se cumplía lo esperado.

Así es como, a partir de ese momento, empecé a repasar mi experiencia vivida en el continente antártico como responsable de las comunicaciones de la base, solo dos años atrás, la que sería fundamental a la hora de tomar decisiones.

En el mes de diciembre del mismo año, a solo cinco meses de aquella charla y habiéndose cumplido mis deseos, ya me encontraba en el Comando

Antártico de Ejército como integrante de la nueva dotación de Base Belgrano 2, realizando los trabajos previos a la internada y expedición que se desarrollarían durante el año 1999 y principios de 2000.

CAPÍTULO 2

Continente antártico

El continente antártico, o simplemente la Antártida, comprende todo el territorio al sur del paralelo 60° hasta el Polo Sur, con una extensión de aproximadamente 14.000.000 de kilómetros cuadrados, y es el más frío, seco, tempestuoso e inaccesible del planeta. En él se encuentra el 80% del agua dulce del globo en una gruesa capa de hielo que promedia los 2000 metros, llegando hasta los 4800 metros en su máximo espesor.

El continente está dividido en dos regiones bien definidas: Antártida Oriental, de mayor tamaño, es la que se posa y rodea al Polo Sur, de forma casi circular alargada, a la que se une la Antártida Occidental, más pequeña y en forma de «S», con terminación en la península antártica, que enfrenta a Sudamérica y que geológicamente es la extensión de la Cordillera de los Andes.

Estos dos sectores se encuentran unidos por una gran masa de hielo que los cubre y los funde en un solo paisaje, desbordando hacia el mar en extensas plataformas de hielo flotante llamadas Barreras de Hielo, que nacen en el continente, avanzan hacia el mar y cubren el 30% de la línea costera, con un frente de hasta 200 metros de altura, siendo las dos más importantes la Barrera de Ross (487.000 km²) y la Barrera de Filchner-Ronne (430.000 km²). Cuando por acción del viento y de las mareas estas se fracturan, generan témpanos de tamaños semejantes al de una ciudad en algunos casos, llegando a tener decenas de miles de kilómetros cuadrados.



Continente antártico - Principales regiones geográficas.

La Antártida fue el último territorio del planeta en ser explorado por el ser humano y aún hoy es el menos conocido. Durante siglos representó aquel misterioso lugar que alimentaba la curiosidad y la ambición de descubrir, conocer o conquistar. Científicos, empresas, organizaciones, gobiernos o simples aventureros fueron seducidos por el anhelo de escribir su propia historia, motivados por revelar los enigmas de este extraño continente, vencer los temores y lanzarse a lo desconocido.

Así lo hicieron, acercándose tímidamente primero por mar a partir del siglo XVI, o quizás antes, relatando cautelosos avistajes de grandes masas de hielo que parecían ser las murallas del infierno. Luego la circunnavegaron en el siglo XVIII, descubriendo algunas islas que empezaron a ser frecuentadas para, en el siglo siguiente, instalar la explotación comercial en ellas.

Pero no fue sino hasta finales del siglo XIX y principios del XX cuando este interés mundial sobre el sexto continente se uniría con la ciencia y el hombre pisaría sus costas para adentrarse en su interior y llegar hasta el mismísimo Polo Sur en 1911.

Muchos son los nombres que la historia rememora, muchas banderas y relatos fascinantes de epopeyas increíbles, pero todos hablan de la lucha del ser humano por la supervivencia en pos de un sueño legendario. Los

exploradores no fueron en la Antártida conquistadores como en otras tierras, el reino de los hielos no se conquista, es el bastión del silencio y la soledad.

Es el rincón del planeta donde su poder es superlativo, señor absoluto de lo que en su gélido manto ocurra y así nos lo hace saber ya que allí una persona solo puede vivir unos minutos sin ayuda de la tecnología. Su dominio, su imperio, su palacio están celosamente protegidos.

Es el lugar en el planeta donde el hombre no tiene posibilidad de vencer, solo puede demostrar su sacrificio y respeto para intentar ser aceptado, obedecer sus reglas para minimizar el padecimiento, admitir la superioridad del medio para obtener el beneplácito de conservar la existencia y así lograr el objetivo pretendido.

Quienes lo lograron, no fueron especiales ni héroes, solo comprendieron su insignificancia ante la supremacía salvaje de su adversario, los que por el contrario no supieron interpretarlo pagaron con el sufrimiento o con su vida.

La cercanía del continente antártico al extremo sur de nuestro país, la consecuente participación activa de nuestros hombres y el acompañamiento de los hechos ocurridos en esta tierra a lo largo del tiempo, lo han convertido en un tema de interés para nuestra nación prácticamente desde el nacimiento de la misma, que ha quedado plasmado en la abundante y rica historia antártica argentina.

Innumerables reclamos y actos de soberanía, presencia ininterrumpida desde 1904, instituciones emplazadas en el continente, eventos cívicos, exploración y descubrimientos topográficos, instalación de 18 bases y alrededor de 60 refugios, actividad científica permanente, expediciones técnicas de búsqueda y rescate nacional e internacional, etc., dan prueba de ello.

Breve historia de la República Argentina en la Antártida

El interés de la nación en el territorio antártico se remonta a principios del siglo XIX, cuando el marino Guillermo Brown alcanzara los 65° de latitud sur. Para el año 1818 ya se habían dictado varias disposiciones sobre la actividad en el sector, no solo administrativas sino también políticas, que dieron paso a una importante actividad comercial de navíos focueros y balleneros, como la que desempeñó Luis Piedrabuena durante más de treinta años a partir de 1848.

En 1903 son nuevamente los hombres de mar los que protagonizan un hecho histórico, cuando la corbeta *Uruguay* rescata a los integrantes de la expedición sueca del Doctor Otto Nordensjöld (1901-1903) y los náufragos de su buque *Antartic*. Entre ellos se encontraba el primer argentino que invernara en la Antártida, el Alferez de Navío de la Armada Argentina José María Sobral, quien integraba la expedición.

Luego se consolidaría la presencia argentina en el continente con el establecimiento del Observatorio Meteorológico y Magnético en las islas Laurie (Orcadas del Sur) en 1904, constituyendo el asentamiento habitado en forma ininterrumpida más antiguo de la Antártida.

Posteriormente surgiría la Compañía Argentina de Pesca en la isla San Pedro (Georgias del Sur) en 1905, le siguieron la fundación de los observatorios meteorológicos —hoy bases Melchior y Decepción—, destacamentos, refugios e innumerables actividades realizadas durante más de cuarenta años.

A partir de 1951 apareció en escena el Ejército Argentino con la fundación de la Base San Martín, que formaba parte de un plan de cinco puntos ideado por el entonces Teniente Coronel Hernán Pujato, un visionario y entusiasta del tema que daría un importante impulso a la actividad realizada por nuestro país en ese continente.

Su proyecto contemplaba textualmente los siguiente ítems:

1. Instalar bases operativas al sur del Círculo Polar Antártico, sobre los

límites este y oeste del sector, al fondo del Mar de Weddell, zona que permanecía sin ser conocida y lógicamente sin ocupantes.

2. Creación del Instituto Antártico Argentino, para dirigir en forma orgánica y amplia todo lo referente al quehacer científico.
3. Adquisición de un buque rompehielos, para llevar a cabo la penetración en los mares polares, hasta entonces no efectuada profundamente en ese continente.
4. Realizados estos proyectos, intentar llegar al Polo Sur por vía terrestre.
5. Colonizar con familias el lugar más conveniente, que parecía ser el área de Bahía Esperanza, en el cual se construiría un caserío polar.

Con estos objetivos, Pujato llevó adelante la Expedición Científica a la Antártida Continental Argentina, que conduciría a la fundación de Base San Martín en 1951 (ya mencionada), Base Esperanza en 1952 y Base Belgrano en 1955 —hoy inactiva, la más austral del mundo para ese entonces, en los confines del Mar de Weddell—, desde la que personalmente realiza patrullajes hacia el sur durante dos años, con la intención final de penetrar hacia el Polo Sur.



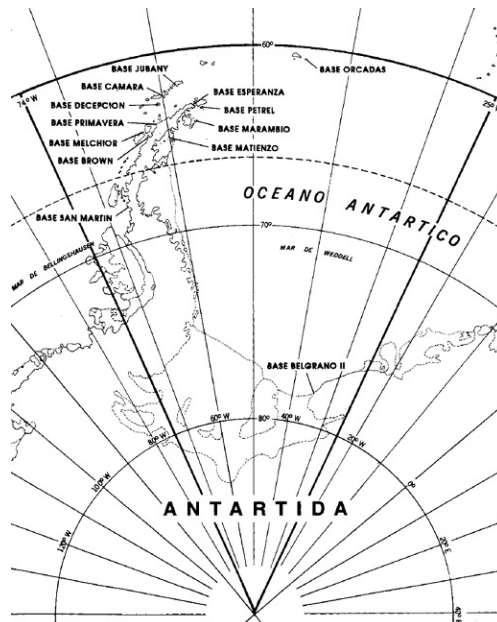
Expedición polar argentina - Base Belgrano (1956).

También se sumarían a la larga lista de logros de nuestro país en el continente antártico nuevos establecimientos llevados a cabo por las

siguientes instituciones:

- Armada: Base Brown (1951, temporal), Base Cámara (1955, temporal) y Base Petrel (1967, temporal).
- Fuerza Aérea: Base Matienzo (1961, temporal) y Base Marambio (1969, permanente).
- Ejército: Base Sobral (1965, inactiva), Base Primavera (1977, temporal) y Base Belgrano 2 (1979, permanente).
- DNA (Dirección Nacional del Antártico): Base Jubany (1982).

Todas estas instalaciones se encuentran dentro del sector geográfico que reclama nuestro país, desde los 60° hasta los 90° de latitud sur y desde los 25° hasta los 74° de longitud oeste.



Sector antártico argentino - Bases permanentes y temporales.

En todas ellas se ha materializado una significativa e importante tarea en diferentes áreas, que viene realizándose desde 1904 y que se extiende hasta nuestros días. Invalorable información científica e histórica sobre la que

existen publicaciones poco conocidas, pero que hacen un aporte al conocimiento antártico y en especial a la actividad y los legítimos reclamos que nuestro país viene interponiendo desde hace ya casi dos siglos, y que omitiremos en esta publicación por no ser materia de la misma.

En la actualidad, la actividad antártica argentina se sostiene bajo la conducción de la Dirección Nacional del Antártico (DNA), materializada en la labor que se realiza en seis bases permanentes: Carlini (ex-Jubany), Marambio, Orcadas, Esperanza, San Martín y Belgrano 2; siete bases temporales (Cámara, Decepción, Melchior, Brown, Matienzo, Petrel, Primavera) y una serie de campamentos estivales que se habilitan en base a diversos proyectos científicos que difieren cada año.

Las actividades científicas en las mismas son coordinadas y dirigidas por el Instituto Antártico Argentino y la actividad logística tiene una responsabilidad distribuida entre la propia Dirección Nacional del Antártico y las tres Fuerzas Armadas a través del Comando Conjunto Antártico.

Base Belgrano 2, asentamiento que tiene relación directa con el tema de este libro, se encuentra ubicada sobre el Nunatak¹ Bertrab (Costa Confín, Tierra de Coats) a los 77°52'28"»S - 34°37'25"»O, al sur del Mar de Weddell y a 75 metros sobre el nivel del mar.

Solo es accesible una vez al año (durante el verano austral) debido a su situación geográfica. La base se encuentra sometida a fuertes vientos con velocidades de hasta 200 km/h. y allí se han registrado una temperatura máxima de -2 °C y una mínima de -54 °C.

Por su posición en latitud, transcurre por lo que llamamos «noche polar» durante cuatro meses del año, es la más austral de nuestro país a una distancia de 1348 kilómetros en línea recta del Polo Sur geográfico y fue el punto de partida como base de apoyo para la Expedición Científico-Técnica al Polo Sur Año 2000.

Esta base fue inaugurada el 5 de febrero de 1979 como resultado del traslado de la hoy inactiva Base Belgrano, que se encontraba 60 kilómetros

al oeste, sobre la Barrera de Hielo Filchner, y que por la rotura de la porción donde se asentaba la misma, saliera a navegar como parte indivisible de un gigantesco témpano que se perdió en el océano. La misma fue clausurada en enero de 1980, luego del traspaso del laboratorio y de todos sus efectos a la nueva instalación. Invernan allí entre 15 y 20 hombres en situaciones normales (y entre 7 y 10 hombres en circunstancias de relevo de emergencia), en condiciones de aislamiento total durante un año.



Base Belgrano 2 - Vista general desde el sur.

¹ Pico montañoso solitario rodeado por un campo de hielo, afloramiento rocoso de un glaciar.

CAPÍTULO 3

Expediciones emblemáticas

La historia de la exploración antártica y de las expediciones destinadas a alcanzar el Polo Sur geográfico en particular es muy extensa y de variadas características, empezando por la legendaria carrera llevada a cabo por el noruego Roald Amundsen y el británico Robert Falcon Scott, en la que el primero alcanzara el objetivo el 14 de diciembre de 1911, convirtiéndose en el primer hombre en pisar el extremo sur del planeta.

La expedición de Scott no correría con la misma suerte, llegando al mismo punto un mes después y en muy malas condiciones físicas. Esto lo llevaría a la muerte junto a sus cuatro compañeros, casi dos meses después de emprender el retorno y luego de padecer los tormentos de una climatología adversa los cuerpos de Scott y dos de sus colegas fueron encontrados en su tienda el verano siguiente junto a su diario de viaje.

Este hito histórico se llevó a cabo desde diferentes puntos elegidos por cada grupo en las cercanías de la Barrera de Ross y dejó para la posteridad una enseñanza muy importante sobre la forma de encarar este tipo de empresas; la manera de explotar los medios humanos, animales y tecnológicos encarados por los dos grupos y la planificación general de las operaciones reflejaron sin duda los diferentes resultados obtenidos.

Esta experiencia demostró, para la época, que los perros eran los animales más aptos para este tipo de terreno, razón por la cual se los siguió utilizando como tiro de trineos para los siguientes proyectos expedicionarios de diferentes orígenes que formaron parte de las últimas décadas de la llamada «etapa heroica de las exploraciones polares» (1895-1922).

Más tarde fueron incorporándose paulatinamente vehículos de diferentes capacidades en una clara competencia por demostrar sus prestaciones y

robustez, reemplazando poco a poco el uso de animales de tiro.

Estas nuevas tecnologías también marcaron una época en lo que respecta a la logística asociada a estos emprendimientos y en la que se potenció el empleo de tractores especiales, motos de nieve y aeronaves que si bien obtuvieron éxito, este fue relativo ya que vino a incorporar una enseñanza nueva a estas operaciones.

Recordemos que el medioambiente antártico es extremadamente hostil no solo a la presencia humana, sino también a cualquier tipo de tecnología, con lo cual los inconvenientes técnico-mecánicos asociados a estas patrullas fueron frecuentes, sumándose a ello la gran cantidad de volumen de carga que representaba el combustible que requerían los aparatos para cubrir grandes distancias, demostrando que para lograr alcanzar los objetivos primarios en la mayoría de los casos debía necesariamente sobredimensionarse la logística, previéndose de antemano un importante porcentaje de pérdidas materiales por desperfectos mecánicos o accidentes producidos por la significativa presencia de grietas y sastrugis en el terreno.

En este escenario igualmente se encararon grandes y costosos proyectos que abarcaron desde la década del cincuenta hasta la del ochenta aproximadamente, cuando poco a poco comenzó a retacearse el uso de los medios mecánicos, para retomar en algunos casos la utilización de perros y también del hombre como tiro de su carga.

El uso de animales se extendió hasta 1991, cuando una disposición del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente ordenó la completa evacuación de los perros del territorio antártico por no formar parte de la fauna autóctona del lugar.

En 1979 el británico Ranulph Fiennes inició la primera navegación circumpolar de la tierra en forma vertical, atravesando los dos polos a partir de Greenwich, en una marcha que demandó 14 meses. Durante su trayecto, la *Transglobe Expedition* atravesó el territorio antártico entre enero de 1980 y abril de 1981, montándose sobre el meridiano 0° hasta el Polo Sur, y de allí

hacia la Base Scott.

La marcha de 4300 kilómetros se realizó en motos de nieve y trineos de madera con un apoyo aéreo muy grande para distribuir la logística necesaria para los 67 días de itinerario sobre el continente antártico.

En 1989 el francés Jean-Louis Etienne encabezó la Expedición Transantártica entre julio de ese año y marzo de 1990, realizando el mayor cruce del continente con trineos tirados por perros, la última de su tipo. Los cinco integrantes restantes pertenecían a Estados Unidos, Unión Soviética, China, Gran Bretaña y Japón; partiendo desde el oeste de la península antártica realizaron 6300 kilómetros de travesía pasando por el Polo Sur y la base rusa Vostok, para luego finalizar en la estación Mirny, en la costa este del continente, luego de siete meses de marcha.

Esta expedición seguramente fue la más impresionante de las últimas décadas en cuanto a recursos, dificultad y distancia recorrida, no superada hasta el momento. Demandó un gran despliegue y coordinación logística por vía aérea para la distribución de los suministros a lo largo de todo el trayecto, que por otro lado requirió una enorme inversión cercana a la escalofriante suma de once millones de dólares.

Casi al mismo tiempo, entre noviembre de 1989 y febrero de 1990, el alemán Arved Fuchs junto al italiano Reinhold Messner marcharon 2800 kilómetros a pie tirando ellos mismos de sus trineos durante 92 días, completando una travesía desde el sur de la península antártica (82°S - 72°O) hasta el Polo Sur, y desde allí hasta el estrecho de McMurdo en el Mar de Ross. La misma también demandó un apoyo logístico aéreo importante para lograr el éxito esperado.

Todos estos emprendimientos, por mencionar solo algunos de los más sorprendentes, tuvieron un denominador común desde la existencia de esta tecnología, que fue el uso de aeronaves no solo como elemento de exploración, determinación y búsqueda de rutas, sino como transporte de carga a fin de establecer depósitos de abastecimiento para las expediciones y

también como medio de evacuación temprana ante eventuales accidentes.

Luego, la incorporación de nuevos materiales mejoró la calidad y las prestaciones de la indumentaria personal —carpas, bolsas-cama, mochilas, etc.—, con tamaños y pesos cada vez más adaptados para estas misiones. También la industria de los alimentos aportó un avance en la conformación de las dietas especiales con poco volumen y de fácil disponibilidad, sin dejar de mencionar los sistemas electrónicos que incorporaron a las expediciones en forma muy práctica las comunicaciones portátiles y la navegación satelital sin necesidad de especialistas, alentando a empresas y particulares a proyectar todo tipo de emprendimientos con los más variados elementos de apoyo al desplazamiento (karting a vela, cometas de tracción, globos aerostáticos, etc.).

Algunos de estos proyectos fueron presentados o difundidos como espectaculares arribos a los 90° Sur, en condiciones o con características aparentemente especiales, sin mencionar que muchos de ellos eran planificados para ser ejecutados desde zonas cercanas al destino final, para una puesta en escena fundamentalmente de la «llegada» al objetivo.

Ejemplo de estas pueden encontrarse fácilmente por Internet pudiendo inclusive cualquier persona que esté en condiciones de solventar la aventura inscribirse *online* y formar parte de ellas. Hubo, por otro lado, importantes expediciones que plantearon retos diferentes y dejaron un sello en la historia de la exploración, como trayectos de ida y vuelta desde algún punto de la costa hasta el Polo Sur, cruces del continente de océano a océano pasando por el Polo Sur, objetivos combinados que incluían el Polo Sur, etc.

Una de las más recientes y seguramente también de las más notables de su tipo y que representó «la más larga travesía antártica sin apoyo externo» fue realizada por el equipo británico *PolarIce* entre noviembre de 2010 y febrero de 2011, integrado por cuatro exploradores que unieron Cape Town con el oeste de la península antártica en un recorrido de más de 4500 kilómetros, pasando primero por el Polo Sur de inaccesibilidad y luego por el Polo Sur

geográfico, tirando ellos mismos de los trineos y utilizando alternativamente esquís o cometas.

A mi criterio, esta última fue la máxima expresión de la explotación de los recursos humanos, tecnológicos y naturales prescindiendo de sistemas mecánicos, prevaleciendo el empleo de la capacidad del hombre bien entrenado y haciendo un uso inteligente de los fenómenos naturales, como el para nada despreciable viento presente en este continente.

Si bien es cierto que el mérito de estas empresas pasa fundamentalmente por la preparación psicofísica de los expedicionarios, no es menos meritorio llevar tecnología mecánica junto con el hombre, que significa no solo un elemento de apoyo sino también una actividad extra, sobre un terreno extremadamente hostil, además de lograr que esta tecnología también llegue al objetivo.

A dicha tecnología se la debe usar, explotar y mantener en las condiciones operativas adecuadas para que sume y no reste capacidades a la expedición, prueba de ello es que la mayoría de los proyectos en los últimos años han descartado el uso de motorización, no para marcar un reto sino para reducir dificultades. Cabe aclarar que las pocas misiones mencionadas en esta publicación son solo las expediciones que superaron los 3000 kilómetros de marcha.

Realizando un sondeo en la historia de la exploración antártica y focalizando nuestra atención específicamente en las expediciones terrestres al Polo Sur geográfico que partieron desde la costa de la Barrera de Filchner o sus proximidades, solo existieron unos pocos proyectos —de los cuales la mayoría no llegó a concretarse— debido a la gran dificultad que presenta la topografía de la zona desde la costa hasta aproximadamente 400 kilómetros hacia el interior del continente. De todos ellos dos fracasaron y solo tres tuvieron éxito, los últimos dos pertenecen a nuestro país. El último de ellos fue llevado a cabo en el año 2000 y es justamente el que se detalla en este libro.

1° expedición (fallida) - 1914/1917

«Expedición Imperial Trans-antártica»

Reino Unido - Sir Ernest Henry Shackleton



Después de la conquista del Polo Sur geográfico por parte del noruego Roald Amundsen en 1911, quien se anticipó por pocos días al británico Robert Falcon Scott, quedaba una meta por lograr: cruzar el continente antártico de océano a océano desde el Mar de Weddell hasta el Mar de Ross.

La distancia a recorrer sería de 2900 kilómetros, en trineos tirados por perros. Mientras la expedición principal avanzaba hacia el Polo Sur, otra partiría hacia el mismo punto desde el Mar de Ross, en el Estrecho de McMurdo, a esperar su llegada en la cima del Glaciar Beardmore.

Para la misión se utilizarían dos barcos, el *Endurance* para el arribo y el *Aurora* para el regreso, pero el primero de ellos quedó atrapado entre los hielos el 18 de enero de 1915, a solo 40 kilómetros de la Bahía Vahsel, lugar de asiento de la actual Base Belgrano 2.

Luego de seis meses de navegación el barco fue arrastrado por los hielos del Mar de Weddell hacia el norte mientras colapsaba lentamente, hasta su hundimiento definitivo casi 1000 kilómetros más al norte y luego de diez meses de deriva. Pero aún faltarían nueve meses más para que se concretara el rescate completo de la tripulación por parte de su jefe, Ernest Shackleton.