

Argentina en la Antártida durante la década de 1960

EUGENIO LUIS FACCHIN

Introducción

Este período, que se denominó “Etapa de la participación internacional y desarrollo del conocimiento” (Rinaldi 2016, 240), había comenzado en 1955 y se prolongó hasta, al menos, 1968. Podría también considerarse el período de los grandes logros.

La década se inicia con los ecos del año geofísico internacional (1 de julio de 1957-31 de diciembre de 1958) y la firma del Tratado Antártico (1959). Argentina desarrolla una gran actividad y produce hechos relevantes, un presidente de la Nación visita la Antártida por primera vez, se accede al Polo Sur geográfico en tres oportunidades y en una de ellas lleva adelante el primer vuelo doble transpolar, se realizan patrullas terrestres que unen Bahía Margarita con Bahía Esperanza y se habilita la pista de Marambio, primer aeropuerto apto para aviones de rueda. Se crea el Comando Conjunto Antártico y la Dirección Nacional del Antártico, instituciones que le brindaron a la Argentina una organización muy dinámica y moderna e hizo de la ciencia el objetivo relevante de toda la actividad.

Es una década de acontecimientos importantes en todas las áreas. De las cuatro expediciones al Polo Sur llevadas adelante por la República Argentina, tres fueron desarrolladas en la década de 1960, y la última en el año 2000.

Se fundaron bases, se cerraron otras. El Instituto Antártico Argentino cobró una relevancia fundamental y se cambió la mirada de ocupación y logística por la de ciencia y cooperación internacional.

Año 1960

El 1° de diciembre de 1959 se firmó el Tratado Antártico y comenzó el camino de la ratificación por parte de los países. En Argentina, un grupo minoritario de la oposición se oponía férreamente a la firma del tratado porque argumentaban que significaba entregar la soberanía argentina de los territorios en disputa.

El Instituto Antártico Argentino lideraba las actividades científicas en biología, fisiología humana, geología y oceanografía. En la campaña, a bordo de los buques se desarrollaban trabajos hidrográficos, biológicos, determinación de la convergencia antártica, aerofogramétricos (para la confección de cartografía), balizamiento, meteorología y glaciología.

El 24 de marzo, Argentina ratificó la convención Ballenera Internacional y su protocolo. Hizo una reserva sobre los derechos soberanos de las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur. Entró en vigencia el 18 de mayo.

La necesidad de reabastecer las dos bases más australes ocupadas en la época, Belgrano y Ellsworth, fue el incentivo para la búsqueda de nuevas rutas de aproximación para el Rompehielos ARA *San Martín*, único buque del todo el subcontinente de América del Sur capaz de acceder a los rigurosos hielos del Mar de Weddell. En sus latitudes más extremas se encontraban ambas estaciones antárticas.

A fines de ese año, dos aviones Beaver encontraron a 180 millas al oeste de Ellsworth aguas libres. Esto hizo presumir que se podía acceder a ellas por el oeste. La Armada planificó, con aviones C-47 del Comando de Transportes Aeronavales, una operación denominada “Plan Oeste”, que por razones meteorológicas debía llevarse adelante desde el fin de la primera quincena hasta finales de diciembre. (Rinaldi, 2016, 191)

Las condiciones glaciológicas fueron excepcionalmente rigurosas, lo que impidió el normal reabastecimiento de la base Belgrano, cuya dotación debió permanecer otro año, y de la base San Martín, que debió ser evacuada. La mayoría de los perros fueron sacrificados ya que un incendio, que los había afectado durante el año, impidió la permanencia del personal. Estos estaban sobreviviendo de forma precaria, razón por la cual se llevó a cabo un riesgoso rescate que sobrepasó los límites de seguridad. El jefe de base, Giró Tapper, tomó esto como un desafío y años más tarde llevó adelante una enorme proeza al unir, en invierno, la base Esperanza con la base San Martín, como un camino para el reabastecimiento y evacuación de esta última. (Coli 2003, 13 y subs.)

Durante esa operación, el rompehielos se encontraba a 120 millas de San Martín y pese al esfuerzo no pudo acercarse a las 100 millas, máxima distancia para los helicópteros. Era el 22 de febrero de 1960, el viento del sector norte comenzó a arreciar, trayendo consigo gruesos bandejones de hielo, y aumentaba la presión del campo en forma considerable. Con vientos superiores a los 50 nudos (92 km/h) los hielos comprimieron el casco, que sufrió serias deformaciones pese a su robustez. El comando decidió arrojar al mar 600 toneladas de combustible y otras cargas, además de preparar todo lo necesario para abandonar el buque en caso de ser presionados sobre el límite de su resistencia. Con las maniobras llevadas a cabo y la inteligente utilización del sistema de balanceo, el buque pudo subir 2 metros y quedó prácticamente montado sobre el hielo, el viento continuó incrementando y se llegaron a medir ráfagas de más de 80 nudos (150 km/h). Además de las deformaciones del casco, el buque perdió una pala de una de las hélices.

Finalmente, el 1° de marzo pudo efectuarse el relevo. En la base se sacrificaron 28 perros y sólo 6 regresaron a bordo, junto con los miembros de la dotación, sumidos en una enorme tristeza y desazón. Durante el regreso, con viento en contra y una visibilidad que empeoraba minuto a minuto, anevizaron con menos de cinco minutos de combustible remanente luego de una desesperada búsqueda del buque, que había quedado oculto de la vista de los pilotos por un enorme témpano. (Coli 2003, 22)

En esa campaña todos los buques, en mayor o menor medida, sufrieron averías como consecuencia de las rigurosas condiciones glaciológicas imperantes.

Una tarea que llevó adelante la Armada Argentina fue la de relevar la isla Dundee para construir una estación aeronaval antártica, en apoyo a las tareas tanto científicas como logísticas que llevaba adelante la Argentina en la Antártida. (Coli 2003, 36)

Año 1961

Las condiciones glaciológicas de ese año permitieron el relevo de las bases Belgrano y Ellsworth con total normalidad. (Coli 2003, 48-50)

Un inesperado y riguroso temporal produjo una varadura del transporte ARA *Bahía Aguirre* en la Isla Decepción, que le provocaron averías que requirió su entrada a dique de carena en Puerto Belgrano. (Coli 2003, 51)

Antártida en la década de 1960
Una perspectiva latinoamericana

El presidente argentino Arturo Frondizi visita la Antártida. A bordo del transporte ARA *Bahía Aguirre* y con una pequeña comitiva visitó la base Decepción, desde donde dirigió un mensaje al país. La operación, en principio con unidades aeronavales, se modificó por razones meteorológicas y el transporte, que había finalizado una etapa y se dirigía a Buenos Aires para recargar, debió transportar a la comitiva. Zarpó de Ushuaia el 6 de marzo y, luego de soportar un temporal fuerte en el Pasaje de Hoces, arribó a la Isla Decepción el 8 de marzo. Ese mismo día, por la tarde, el buque zarpó hacia Ushuaia. El crucero ARA *La Argentina* escoltó al transporte. Chile envió una queja formal por la presencia del presidente argentino en la Antártida. (Coli 2003, 53-55)

El 15 de marzo se inauguró la base conjunta Teniente Matienzo (Ejército y Fuerza Aérea). Esta dispuso como dotación dos aviones DHC-2 Beaver.

El 25 de abril, mediante la ley 15802 se aprobó el Tratado Antártico (TA), que entró en vigencia el 23 de junio.

Por decreto 8382 el 20 de septiembre fueron aprobadas las Recomendaciones de la Primera Reunión Consultiva del Tratado Antártico, celebrada en Canberra (Australia).

Se desactivó la base Melchior como permanente y se la empezó a utilizar como base de verano, ese año con EE.UU. Se ocupó en forma permanente la base conjunta Matienzo. La Armada transfirió la base Brown al Instituto Antártico Argentino.

Condiciones glaciológicas excepcionales permitieron que desde la Base Belgrano se pudiera explorar hacia el Sur y el Oeste, hasta Cabos Fiske.

Se reconoció el extremo sur del mar de Weddell.

El 16 de noviembre se habilitó el refugio Petrel (Coli 2003, 88)

Año 1962

En esos primeros años luego de la entrada en vigencia del TA, se pudo apreciar en las planificaciones de las campañas antárticas, referencias y párrafos dedicados a la observación de lo que luego sería el Sistema del Tratado Antártico y la realización de acciones que resultaran convenientes para los objetivos nacionales.

El 6 de enero de 1962, dos aviones DC-3 de la Aviación Naval Argentina aterrizaron en el Polo Sur Geográfico. Fueron los primeros argentinos en acceder a esa posición. El comandante de esa expedición fue el capitán de fragata Hermes Quijada. Esta expedición aérea fue la quinta en lograr

acceder al Polo Sur y la primera de Argentina. (Quevedo Paiva, 2012,386) (Coli 2003, 81). A su regreso, el Presidente Arturo Frondizi recibió a las tripulaciones en Casa de Gobierno.

Durante el verano, un equipo de biólogos del Museo de Ciencias Naturales, totalmente integrado por mujeres, llevó adelante investigaciones.

El 7 de junio, la Fuerza Aérea Argentina inició las operaciones en el glaciar Upsala. El vicecomodoro Olezza anevizó por primera vez.

Entre el 14 de junio y el 24 de octubre, un grupo del Ejército Argentino logró, en plena noche polar, con apenas unas horas de luz y una meteorología totalmente adversa, recorrer 2600 km, cruzar los Antartandes. La expedición partió de la base Esperanza, arribó a la base San Martín y regresó nuevamente a Esperanza. El líder del grupo fue Gustavo Adolfo Giró Tapper, quien luego secundó a Leal en la expedición argentina al Polo Sur unos años después. El incentivo para dicha actividad provenía de las dificultades que presentaba la base San Martín para su reabastecimiento, que impidió su relevo en las temporadas 1952/53 y 1958/59. Con la expedición se pretendió probar la posibilidad de un repliegue de la dotación por vía terrestre. Otro de los motivos fue experimentar y adquirir experiencia en despliegues de largo aliento para la operación que se estaba planificando, que consistía alcanzar el Polo Sur por vía terrestre. (Quevedo Paiva A. 2007, 193)

Del 18 al 28 de julio se celebró en Buenos Aires la 2° Reunión Consultiva del Tratado Antártico.

El avión TC-33 de la FAA despegó de Río Gallegos el 1° de noviembre, luego de apoyar a otro avión que desarrolló un vuelo glaciológico en el estrecho de Hoces, continuó su vuelo y anevizó en la base Matienzo, como primera escala en un vuelo transpolar que tenía como destino final Australia. Por condiciones meteorológicas debió esperar hasta el 1° de diciembre para partir hacia la segunda escala, la base Ellsworth. En un intento de despegue el 10 de diciembre, un incendio destruyó la aeronave, sin consecuencias personales. Entre los tripulantes viajaba el coronel Edgar Leal.

En los últimos meses del año, la base Ellsworth se encontraba en franco deterioro, semi hundida y con signos de fractura del hielo que la rodeaba. Se estimaba que en poco tiempo la barrera donde estaba construida se separaría del resto y comenzaría a navegar por el Mar de Weddell, como ocurrió poco tiempo después (Coli 2003, 112). Esto fue llevado adelante el 28 de diciembre. Junto con la evacuación de la base, se embarcaron los miembros de la dotación del avión de la FAA TA-33, accidentado meses antes, y restos de la aeronave para su peritaje (Coli 2003, 116).

Año 1963

Con motivo de la apertura de las sesiones de la Asamblea Legislativa, el presidente argentino Arturo Illia expresó la necesidad de incorporar a la geografía argentina, en forma efectiva, a Malvinas y la Antártida Argentina.

El Ejército llevó adelante patrullas terrestres de largo aliento para acumular experiencia y ajustar la tecnología necesaria para la futura Operación 90, la llegada al Polo Sur por vía terrestre.

Desde principios de la década, en colaboración con Estados Unidos, varios buques oceanográficos de la Armada venían haciendo estudios oceanográficos en todo el Mar de Hoces. Esto es un vestigio del AGI.

Luego de reabastecidas todas las bases antárticas por los buques de la Armada, el 22 de enero el rompehielos ARA *General San Martín*, fondeado en bahía Luna (Islas Shetland del Sur), se alistó para una navegación que se consideraba única y que, luego de la llegada al Polo Sur por primera vez para la Argentina por parte de la aeronaves de la Aviación Naval, esta operación, que consistía en circunnavegar la Antártida, constituiría una efectiva demostración de la capacidad antártica argentina. Los aspectos profesionales para llevar a cabo la navegación, los estudios científicos y técnicos que se proyectaban hacer y por sobre todo, el aspecto de relaciones internacionales con las visitas a bases de diversos países diseminadas sobre la costa antártica, eran una oportunidad de mostrar el pabellón argentino en un continente del que éramos parte. (Coli 2003, 135).

El buque partió el 27 de enero con arrumbamiento general este¹ y el 29 pasó por Orcadas. Siempre bordeando el pack continuó su camino. El 3 de febrero intentó efectuar una visita a la base sudafricana Sanae, que no se pudo concretar por cuestiones glaciológicas. Luego de soportar un temporal fuerte, siguieron su derrota hacia el este, siempre realizando las tareas científico-técnicas previstas. El buque había alcanzado la longitud 51° E, cuando recibió la orden de regresar. Cuestiones de índole política aconsejaban su regreso², además de la necesidad de evacuar a un integrante de la dotación de Orcadas y otro de Decepción.

El 1° de noviembre, la base conjunta Matienzo pasó a depender en forma exclusiva de la Fuerza Aérea.

1 Arrumbamiento general es un término que indica que el buque se mueve hacia el este, independientemente si debe, por razones de mejor operación y seguridad, cambiar a otros rumbos.

2 La situación política argentina se deterioró en forma severa y desembocó en el alzamiento ocurrido en abril de 1963.

Los acontecimientos políticos del año 1963, que motivaron el pase a retiro de un nutrido grupo de oficiales superiores de las Fuerzas Armadas y la situación económica del país, motivó que se restringieran al máximo los gastos en logística antártica y la participación de medios para la campaña 1963-1964. (Coli 2003, 139).

La Armada comenzó a utilizar herramientas de computación para la planificación de la campaña, utilizó el método “Perth” y tarjetas provistas por la empresa IBM. (Coli 2003, 141)

Año 1964

A principios de enero, la Armada instaló a 70 millas de Belgrano dos refugios para utilizarlos como escala intermedia en caso de no poder llegar a la base Belgrano. Ese año la carga debió dejarse sobre la barrera por las inclementes condiciones glaciológicas. Parte de esa carga se precipitó al mar al desprenderse el frente del glaciar.

Por decreto N°1032/64 se instituyó el 22 de febrero como día de la Antártida Argentina. En esa oportunidad, el Canciller y los tres comandantes en jefe de las FFAA viajaron a la Antártida, donde el primero de ellos dirigió la palabra al país por tal conmemoración. (Coli 2003, 148)

El presidente Illia se refirió nuevamente a los derechos soberanos argentinos sobre la Antártida ante la Asamblea Legislativa, el 1° de mayo.

Los primeros días de julio, Olezza volvió a efectuar adiestramiento sobre la nieve en el glaciar Upsala, con el avión TC-05.

La Armada persistió en sus vuelos glaciológicos durante los meses de septiembre a noviembre, para evaluar el estado y evolución de la glaciología antártica.

El vicecomodoro Olezza, al mando del TC-05, convertido en un trimotor con el agregado de una turbina en el empenaje, efectuó dos vuelos de largo aliento desde Río Gallegos hasta la base Matienzo, donde anevizó y permaneció por algunos días. Estos vuelos se realizaron el 18 y el 24 de septiembre

A fines de ese año, durante la campaña 1964/65 se rehabilitaron las bases Cámara y Caleta Potter (luego Jubany y actualmente Carlini).

Se navegó por el centro del mar de Weddell, en condiciones glaciológicas extremadamente favorables. Durante la navegación, se obtuvieron datos hidrooceanográficos únicos (Rinaldi 2016, 242). Se efectuó una inspección a la deshabitada base Ellsworth y se comprobó que la decisión de

evacuarla había sido acertada: las grietas se habían profundizado y los sobrevuelos por los alrededores daban cuenta del estado extremadamente frágil de los hielos en el lugar, que presagiaban una fractura en poco tiempo. (Coli 2003, 144)

El 29 de noviembre se transfirió el destacamento naval Almirante Brown al Instituto Antártico Argentino y se convirtió así en Estación Científica Almirante Brown.

El comando naval antártico, consciente de las necesidades logísticas que requería la expedición terrestre al Polo Sur, decidió sobrepasar los límites de seguridad en cuanto al calado para enfrentar los duros campos de hielo del Weddell y transportar todo lo que el Ejército requiriera para la eventualidad. Fue así que el 25 de diciembre zarparon de Ushuaia con rumbo directo a Belgrano. Los vuelos glaciológicos efectuados a lo largo del año por la aviación naval auguraban condiciones glaciológicas benignas.

Año 1965

El 5 de enero, el rompehielos arribó a la base Belgrano, donde se inició la descarga. Una vez finalizada, el buque le informó al jefe de base que permanecerían en la zona hasta que hubiese verificado el correcto funcionamiento de los equipos y la totalidad de la carga, para poder brindarle cualquier tipo de apoyo necesario para cubrir todos los requerimientos que surgieran, tales como reparaciones de equipos con el personal técnico de a bordo o completamiento de algún ítem logístico con las existencias del buque. Esto en apoyo al objetivo de llegar al Polo Sur por vía terrestre.

Mientras eso sucedía, el buque aprovechó que se encontraba en condiciones náuticas para enfrentar condiciones glaciológicas más rigurosas y que los vuelos efectuados durante la descarga hacia el oeste indicaban que era posible navegar en esa dirección. El buque, con el apoyo de aeronaves propias y un avión del Ejército piloteado por miembros del Instituto Antártico Argentino, llegó hasta el cabo Fiske, al Sur de la Península Antártica. Regresó luego a Belgrano donde, con el agradecimiento del jefe de base, Giró Taper y de Leal, emprendió el regreso para continuar con las actividades de la campaña antártica. (Coli 2003, 177 y subs.)

El 9 de febrero, el rompehielos intentó una penetración en bahía Margarita para inspeccionar la base San Martín, cerrada y muy deteriorada, hecho que sólo pudo hacerse por helicóptero a larga distancia, dado que el campo de hielo impidió la aproximación. En la misma circunstancia se ins-

peccionó y circunnavegó la Isla Pedro I, para instalar una base meteorológica en el lugar que permitiera anticipar fenómenos meteorológicos con mayor antelación con la que se contaba hasta ese momento. Pese a los esfuerzos, fue imposible abordarla y los efectos meteorológicos locales, producto de la orografía, hicieron desaconsejable dicho proyecto. (Coli 2003, 180 y 181)

El 16 de febrero, autoridades nacionales y provinciales (ministro de Defensa, gobernadores de Santa Cruz y Tierra del Fuego, miembros del Ministerio de Relaciones Exteriores, autoridades militares y periodistas) visitaron Melchior, Brown, Esperanza, Cámara y el 22 de febrero (día de la Antártida Argentina) se llevó a cabo una ceremonia en Decepción. (Coli 2003, 182)

El 2 de abril se inauguró la base avanzada científica del Ejército "Alferez de Navío Sobral", una pieza fundamental para la futura expedición terrestre al Polo Sur.

El presidente Illia insistió en su prédica por los derechos argentinos sobre la Antártida en la inauguración de la Asamblea Legislativa.

Olezza hizo un vuelo con el TC-05 hacia la Antártida y dejó caer carga sobre Matienzo, como preparación a su vuelo transpolar.

El 30 de septiembre, un avión del Ejército que intentaba anevizar, debido a la mala visibilidad, rompió su tren de aterrizaje y logró comunicar el incidente sin poder precisar su posición. Olezza, que se encontraba en Matienzo preparando su expedición aérea, toma conocimiento de la situación el 2 de octubre y pese a no estar en condiciones, por tener su propio tren de aterrizaje averiado, fue en su búsqueda (estaban a más de 400 km). Luego de varios intentos, fueron localizados y se les arrojó material y víveres para supervivencia. El avión debió esperar en Belgrano los repuestos del tren de aterrizaje y la punta de ala averiada durante el presuroso despegue.

Se realizó el primer vuelo transpolar y el segundo arribo al Polo Sur por parte de Argentina. En esta oportunidad, el logro fue de la Fuerza Aérea Argentina y el comandante fue el Vicecomodoro Olezza. El arribo al Polo Sur se produjo el 3 de noviembre, allí quedaron los dos aviones Beaver que acompañaron al TA-05, que prosiguió su recorrido atravesando el continente. El regreso se produjo el 24 de noviembre.

El 22 de agosto se iniciaron los vuelos glaciológicos, que tan buen resultado habían dado el año anterior y que fueron de mucha utilidad para la planificación de las operaciones de la siguiente campaña antártica.

Con el arribo a Decepción del rompehielos ARA *San Martín*, el 31 de octubre, se dio inicio la campaña antártica.

Simultáneamente, los 6 vehículos Sno Cat, que formaron la Operación 90 al mando del coronel Edgar Leal, partieron el 26 de octubre hacia el Polo Sur. Luego de superar varios inconvenientes propios de ese tipo de operaciones. La expedición arribó el 10 de diciembre. Su regreso a la base Belgrano se produjo el 31 de diciembre, luego de recorrer 2892 km.

Año 1966

En esos años ya se evidenciaba una cooperación internacional de una magnitud sólo observada en los grandes acontecimientos científicos internacionales tales como el AGI (año geofísico internacional). A bordo de los buques y en las bases, la presencia de científicos y oficiales de Fuerzas Armadas de otros países era muy habitual.

El transporte ARA *Lapataia* efectuó un viaje de turismo. Zarpó el 10 de enero de Buenos Aires y recorrió Isla Smith, Melchior, Groussac, las bahías Luna y Laserre, Esperanza. Regresó a Buenos Aires el 4 de febrero (Coli 2003, 208). Fueron los primeros turistas organizados en visitar el continente antártico en tal carácter.

Al sur de la base Belgrano se efectuó un ejercicio de búsqueda y rescate con lanzamiento en paracaídas de dos miembros de la base, un trineo, tres perros y elementos de supervivencia. La ejercitación se llevó a cabo el 12 de enero, desde 350 m de altura y a 30 km al sur de la base.

Se realizaron dos patrullas a las barreras de Filchner y Ronne, una entre el 28 de febrero y el 9 de abril y la siguiente entre el 16 de octubre y el 28 de noviembre. Esta expedición completó 4640 km de recorrido, la más extensa de la República Argentina hasta hoy.

Año 1967

En los últimos años, los diferentes comandos navales antárticos dieron cuenta en sus informes en la necesidad de pensar en un reemplazo del rompehielos, que como consecuencia de las duras tareas a las que era sometido, presentaba fallas importantes que lo limitaban. Durante 1966, los generadores y motores eléctricos propulsores fueron enviados a Alemania para que la firma AEG llevara adelante importantes reparaciones que per-

mitieran volvieran a brindar las prestaciones originales de fábrica. Si bien las reparaciones fueron muy satisfactorias y la parte eléctrica se encontró totalmente renovada, la integralidad del buque comenzaba a mostrar signos de deterioro.

El 22 de febrero se habilitó la estación aeronaval Petrel en la isla Dundee, con tres pistas sobre tierra firme de 1770 m, 1400 m y 1100 m.

La Fuerza Aérea comenzó la búsqueda de un espacio para la construcción de una pista para aviones de mediano porte. Dispuso para ello de 7 aeronaves entre el 3 y el 12 de septiembre.

Uno de los aviones Beaver de la base Matienzo, dotado con una cámara vertical Wild, aerofotografió la isla Seymour, posteriormente denominada Marambio, que por sus características la hacía apta para ser utilizada por aeronaves de porte.

A bordo del transporte de la Armada el ARA *Lapataia* viajaron a la Antártida dos contingentes de 140 turistas. Se brindó asistencia sanitaria a un súbdito inglés que invernaba en la base británica Decepción.

El 8 de noviembre, un avión Boeing 707 de Aerolíneas Argentinas sobrevoló, con autoridades nacionales, las bases Decepción, Brown, Matienzo, Esperanza y luego de cruzar el círculo polar antártico retornó a Ezeiza luego de 9 hs. 18 m. Esto junto a las permanentes expresiones en todos los foros internacionales y las salvaguardas sobre la soberanía argentina de los archipiélagos de Malvinas, Georgias del Sur, Sándwich del Sur y la Antártida, en cada firma de tratados internacionales, conformaron la política de reivindicación de soberanía argentina sobre los territorios reclamados.

Dos aviones Beaver se accidentaron, uno fue reparado en la Antártida y otro debió ser transportado por el ARA *Bahía Aguirre*.

Las incursiones aéreas se sucedieron sin cesar en tareas de apoyo científico-técnicas (meteorología, glaciología, relevamientos aerofotogramétricos, pruebas de equipos, etc.) y otras para instrucción y adiestramiento de pilotos y dotaciones.

Para completar las capacidades de la Armada en materia de transporte logístico, se debió arrendar el buque danés *Martin Karlsen*.

El 5 de diciembre, se debió evacuar y cerrar la base antártica Decepción, debido a la ocurrencia de sucesos volcánicos. (Coli 2003, 273) Luego fue ocupada en forma temporaria para estudios de vulcanología y magnetismo.

Año 1968

Se llevó adelante una campaña oceanográfica muy ambiciosa en el Mar de Weddell con buques argentinos y de Estados Unidos, entre ellos los rompehielos ARA *San Martín* y US Navy *Glaciar*. (Coli 2003, 289 y subs)

El estado glaciológico impidió llegar a cercanías de Matienzo y la carga, depositada en Esperanza, fue trasladada por el mar congelado en trineos y vehículos, en recorridos que alcanzaron los 2180 km.

El 22 de febrero, en la Base Científica Almirante Brown, se llevó a cabo, con la presencia del ministro de Defensa, el comandante en jefe de la Armada y otras autoridades y representantes de las FFAA, la ceremonia de conmemoración del día de la Antártida Argentina. (Coli 2003,275)

Fue cerrada la base Sobral, que fuera años atrás el trampolín para la expedición terrestre al Polo Sur.

Se llevó a cabo una importante operación conjunta para salvar la vida de un británico de la base Faraday. Aviones navales, que partieron del continente americano, sobrevolaron la base para arrojar insumos médicos que paliaran la situación, además de otros materiales para la base. Un avión Beaver transportó desde Matienzo a un médico que le brindó la atención necesaria para el traslado. Durante el despegue sufrió un avería y se debió destacar al rompehielos desde Buenos Aires, que sorteando grandes campos de hielo, logró evacuar al enfermo con sus helicópteros y llevarlo a Ushuaia, desde donde se lo transportó a Buenos Aires. (Coli 2003, 297 y Subs)

El 25 de noviembre se posa por primera vez, en la meseta de la isla Marambio, un helicóptero Bel UH-1H de la Fuerza Aérea. Transportó al Vicecomodoro Olezza y a un glaciólogo de IAA para estudiar la factibilidad de la zona para operaciones aéreas.

Para fines de ese año comenzó a usarse la tecnología satelital para observación de hielos y ello permitió una planificación temprana para la asignación de medios. (Coli 2003, 308).

Año 1969

Entre el 28 de diciembre de 1968 y 28 de febrero de 1969 la turbonave *Libertad*, de ELMA (Empresa de Líneas Marítimas Argentinas), realizó 4 cruceros turísticos. (Quevedo Paiva 2012, 412).

Una patrulla recuperó el avión Cessna siniestrado en 1965, que fue trasladado a Buenos Aires.

En el transporte ARA *Bahía Aguirre* se embarcaron el ministro de Defensa y otras autoridades nacionales para festejar el día de la Antártida, el 22 de febrero.

El 9 de abril se creó el Centro Austral de Investigaciones Científicas (CADIC), dependiente del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Tecnológicas (CONICET) cuyo objetivo es el de llevar adelante investigaciones en Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Los aviones Hércules comenzaron a desarrollar vuelos de apoyo logístico sobre las bases argentinas.

El 14 de abril se produjo una operación conjunta en la cual dos aviones Twin Otter, uno de la FAA y otro de la ARA, apoyados por varios aviones de ambas fuerzas, cruzaron el Mar de Hoces y aterrizaron en Petrel.

A fines de agosto, un Beaver procedente de Matienzo y otro de Petrel aterrizaron sobre la meseta de Marambio para iniciar los trabajos de construcción de la pista sobre el permafrost.

Las reuniones internacionales con competencia antártica se siguieron sucediendo en Argentina. En la primera quincena de septiembre, se realizó en Buenos Aires la segunda reunión de telecomunicaciones antárticas.

El 25 de septiembre se realizó el primer aterrizaje con ruedas en la pista de Marambio, que ya contaba con 300 m de longitud. A bordo de ese vuelo viajaba Olezza. Dos días después, y ya con una pista de 400 m de longitud, Olezza aterrizó con un C-47, el T-05. Para mediados de octubre, la pista contaba con 700 m de longitud y 25 de ancho, y Olezza considera que es momento de su inauguración oficial, que se produjo el 29 de octubre con la presencia del Ministro de Defensa, que viajó a bordo de un Fokker F-27 turbohélice. Meses después, el mismo avión se accidentó en la pista de Marambio, sin consecuencias personales, pero con la destrucción total de la aeronave.

Durante los primeros días de diciembre, el rompehielos ARA *San Martín* se accidentó en el Paso Picton al tocar con su casco rocas sumergidas. Eso lo mantuvo alejado de la actividad antártica hasta mediados de febrero de 1970.

El 29 de diciembre se creó el Comando Conjunto Antártico (CO-COANTAR), (Decreto 8460/69) (Coli 2003, 372), que tenía como objetivo coordinar y comandar las tareas de las FFAA en la Antártida.

El 31 de diciembre de 1969 se creó la Dirección Nacional del Antártico (DNA) (ley 18513, *ley antártica*) (Coli 2003, 335). La responsabilidad que se le asignó fue planificar, programar, dirigir, coordinar, administrar y controlar la actividad antártica argentina de acuerdo con los objetivos, políticas

y estrategias nacionales y con los recursos y medios que se le asignasen. La responsabilidad de las cuestiones científicas permaneció a cargo del IAA. (Rinaldi 2016, 243). Se designó para este cargo al general de brigada Jorge Edgard Leal, quien asumió el 5 de febrero de 1970 (el cargo es denominado Director Nacional del Antártico).

Año 1970

La aviación del Ejército comenzó a formar parte de las campañas antárticas, que empezaron a tener un carácter más conjunto, con helicópteros UH-1H, en reemplazo de los de la FAA. (Quevedo Paiva A. 2012, 415).

En enero y febrero, la Dirección Nacional de Turismo, con el buque ELMA *Tunuyán* realizó dos cruceros con turistas.

El 11 de abril, se produjo el primer aterrizaje de un Hércules C-130 en la pista de Marambio, que ya contaba con 1200 m de largo. El 22 se produjo un nuevo aterrizaje de un Hércules, que transportaba una motoniveladora que vino a aliviar la construcción y mantenimiento de la pista, que hasta el momento se había construido con herramientas de mano.

El 16 de mayo se inauguró el LABEL (laboratorio Belgrano del IAA) (Coli 2003, 366), en la base homónima, con instalaciones y equipamiento transportados en la campaña antártica, lo que permitió una enorme cantidad de investigaciones atmosféricas e incluso una casilla para el lanzamiento de globos de radiosondeo.

Para la campaña antártica de verano 1970-1971, el Comando Conjunto Antártico comenzó a trabajar en una gran integración de participantes, que además de las FFAA incluía al Instituto Antártico Argentino, la propia Dirección Nacional del Antártico y a todos aquellos organismos que tuvieran un requerimiento o responsabilidad sobre la actividad antártica. (Coli 2003, 367)

El 14 de agosto se inauguró en Marambio una estación meteorológica, que en la actualidad centraliza toda la información antártica.

Conclusiones

1. Una gran cantidad de investigaciones internacionales, iniciadas en el AGI, se continuaron en esta década.

2. Hubo grandes proezas, que pusieron a prueba la capacidad expedicionaria argentina como:
 - 3 llegadas al Polo Sur.
 - Vuelo transpolar.
 - Cruce invernal Esperanza - San Martín - Esperanza.
 - Patrulla terrestre de más de 4600 km, aún no superada.
 - Varios rescates, en todo tiempo, de miembros de bases propias y extranjeras.
3. Activa participación en los foros internacionales, en los cuales se hizo salvaguarda de los derechos soberanos sobre Malvinas, Georgias del Sur, Sándwich del Sur y Antártida.
4. Activa participación y presencia de autoridades nacionales en la Antártida, así como reafirmación de los derechos soberanos por parte del presidente de la Nación, en el inicio de las sesiones legislativas y la institución del día de la Antártida Argentina al cumplirse 60 años de la base Orcadas
5. Inicio de las actividades de turismo antártico por vía marítima y sobrevuelo de un avión comercial de Aerolíneas Argentinas.
6. Intenso involucramiento de IAA con la gestión integral de una de las bases y la creación del CADIC en Ushuaia.
7. Grupos de investigación totalmente integrados por mujeres.
8. Creación de un aeropuerto apto para aviones con ruedas.

Bibliografía

- Coli C. A. (2003). *La Armada Argentina en la Antártida: campañas navales antárticas, 1960-1980 ; buques y aeronaves, bases, destacamentos y refugios*. Buenos Aires: Fuerza Naval Antártica - Armada Argentina.
- Quevedo Paiva, A. E. (2012). "Historia de la Antártida". Buenos Aires: Ediciones Argentinidad.
- Quevedo Paiva, A. E. (2007). "Páginas Antárticas". Buenos Aires: Asociación Polar "Pingüinera Antártica Argentina".
- Rinaldi C. (2016). *Mitos y verdades en el Desierto Blanco*. Segunda edición. Buenos Aires: Ediciones Aql.