

**ARGENTINA Y EL RESCATE A LA EXPEDICIÓN ANTÁRTICA DE
OTTO NORDENSKJÖLD (1901-1903). UNA MIRADA DESDE LA PRENSA DE LA ÉPOCA**

ARGENTINA AND THE RESCUE OF OTTO NORDENSKJÖLD'S ANTARCTIC EXPEDITION
(1901-1903). A PERSPECTIVE FROM THE PRESS AT THE TIME

Lic. Tamara Sandra Culleton*

Universidad Nacional de Mar del Plata
Buenos Aires – Argentina
tamculleton@gmail.com

FECHA DE RECEPCIÓN: 28 septiembre 2015 – **FECHA DE ACEPTACIÓN:** 21 octubre 2015

RESUMEN: El objetivo de este trabajo ha sido analizar qué impacto causó en la sociedad argentina la participación del país en el rescate a la expedición de Otto Nordenskjöld (1901- 1903). Para esto han sido revisadas las publicaciones realizadas entre 1903 y enero de 1904 en los Diarios La Nación, el Diario La Prensa y la Revista Caras y Caretas. Hemos querido recoger aquellas declaraciones que acompañaron al relato del rescate de los tripulantes del *Antarctic* a bordo de la *Corbeta Uruguay*. La cual, comandada por el capitán Irizar, apresuró sus pasos en la carrera por salvar a los expedicionarios suecos. Este hecho, que de alguna manera inaugura la presencia argentina ininterrumpida en el continente antártico, nos permite evaluar los inicios del proceso de construcción de discursos oficiales que buscan legitimar la soberanía argentina sobre un sector del territorio antártico.

PALABRAS CLAVES: Antártida – Expedición Sueca – Argentina – Soberanía Argentina

ABSTRACT: This work is mainly focused on analyzing the impact Argentina's participation in the rescue of Otto Nordenskjöld's (1901- 1903) expedition had on the Argentine society. For it, publications from the *La Nación*, *La Prensa* newspapers and *Caras y Caretas* magazine between 1903 and January 1904 were reviewed. We attempted to collect the statements that were part of the narrative about the rescue of the sailors from the *Antarctic* on board the *Uruguay*. The latter, under captain's Irizar command, rushed on the race to save the Swedish expeditioners. This fact marks, to a certain extent, the first step of Argentina's uninterrupted presence in the Antarctic continent, allowing us to assess the early stages of the official message that sought to legitimize Argentina's sovereignty over a portion of the Antarctic land mass.

KEY WORDS: Antarctica – Swedish Expedition – Argentina – Argentine Sovereignty

1. INTRODUCCIÓN

Ya ha pasado poco más de una década desde que hemos celebrado el centenario del rescate de la expedición sueca comandada por el Dr. Otto Nordenskjöld. El reconocido expedicionario partió el 21 de Diciembre de 1901 desde Buenos Aires a bordo del *Antarctic*, allí comenzaba la travesía que los llevaría hacia las tierras remotas del continente Antártico con el fin de realizar labores científicas. A pesar de contar con el experimentado Capitán Larsen entre los miembros de su tripulación, no

* **Correspondencia:** Tamara Sandra Culleton. 11 de Septiembre 3165, 3°A, CP 7600, Mar del Plata, Buenos Aires, Argentina.

podieron evitar las consecuencias del riguroso clima del continente blanco, quedando atrapados entre los hielos para posteriormente perder su nave a comienzos del año 1903.

A partir de aquí, y ante la falta de noticias de la expedición sueca, comienza una movilización desde diferentes países con el fin de localizar a los naufragos. Así es como desde Suecia, Francia y Argentina se dispusieron diferentes planes de rescate para traer cuanto antes a los tripulantes del *Antarctic*, entre los que se encontraba un argentino: el Alférez José María Sobral. Fue esta una página gloriosa en la historia de los logros de la nación argentina en latitudes australes, recuerdos que parecen oxidarse en las páginas de los diarios de la época. Viejos personajes esperan pacientes que alguien vuelva a emocionarse con los cantos y vítores que inundaron la atmósfera porteña, añoradas imágenes de una alborotada Buenos Aires que recibió con ansias a los héroes de los mares de sur. Argentina casi como adalid de la humanidad consiguió traer sanos y salvos a aquellos que arriesgaron su vida buscando ampliar los conocimientos de esa zona que, oculta tras un tenaz manto de hielo y custodiada por uno de los mares más terribles del mundo, esperaba ser develada.

En este trabajo intentaré revisar aquellos testimonios de los personajes de este capítulo de la historia antártica. Para ello he analizado la información registrada en la prensa de la época, especialmente he centrado la atención en tres publicaciones: el diario *La Nación*, el diario *La Prensa* y la revista *Caras y Caretas*. Mi interés gira en torno a explorar aquellas reflexiones que aparecen asociadas al rol ejercido por Argentina en este rescate épico, como lo ha denominado Laurio Destéfani.¹ No buscaremos generar conclusiones novedosas, sino que intentaremos plantear nuevos interrogantes con el fin de seguir reflexionando en torno a la cuestión antártica desde el escenario político, económico y social argentinos de principios del siglo XX.²

Las alusiones a la necesidad de Argentina de cumplir con un mandato asumido en el marco del Congreso Geográfico Internacional, y por lo tanto a la obligación de cooperar con las expediciones que se llevasen a cabo en las zonas polares australes, están presentes en la prensa de la época. Esto nos permite, de alguna manera, acercarnos a aquellos discursos que destacaban ciertas cualidades argentinas, que serían señaladas como causa de la victoria de esta empresa de rescate. El entusiasmo del recibimiento, era una muestra de las repercusiones que este hecho generó en la sociedad porteña de la época. Como plantea Destéfani en su obra dedicada al Alférez Sobral,³ Buenos Aires a lo largo del mes de Diciembre de 1903 vivió “hablando, discutiendo y escribiendo sobre la Antártida” por primera vez los argentinos tomaron contacto con las desconocidas tierras polares a través de aquellos hombres, los héroes del sur que habían sido rescatados gracias al despliegue de la Marina Nacional. En este momento, es en el que podemos establecer la génesis de la conciencia antártica argentina, este es el punto de partida y el supuesto seleccionado para abordar esta reflexión.

2. NOTICIAS QUE NO LLEGAN. EL DESPLIEGUE DEL RESCATE

El *Antarctic* había zarpado del puerto de Buenos Aires, ante cierta indiferencia como nos cuenta el Alférez Sobral⁴, el 21 de Diciembre de 1901. Comandada por el Dr. Otto Nordenskjöld, la expedición sueca tenía como principal objetivo recuperar el conocimiento que permanecía custodiado por los milenarios hielos australes y que contribuirían al progreso de la humanidad. Para cumplir con ese

cometido, llevaba a bordo a una distinguida tripulación, hombres que desde diversas ramas de la ciencia estaban preparados para escribir una página nueva en la historia antártica.

Todo estaba planificado y esta expedición sabía de los riesgos a los que se enfrentaba, ya que para algunos de los integrantes de la expedición éste no era el primer viaje por los mares del sur. Tal era la conciencia que se tenía de estos riesgos que, una vez puesta en marcha la expedición, el capitán Larsen y el Dr. Anderson dejaron todo un plan de actuación digitado en caso de no recibir noticias de los expedicionarios hasta el 30 de Abril de 1903. Aparece publicado en *La Nación* del 6 de Mayo de ese año, un artículo firmado por el Perito Moreno en el que deja constancia de este pedido: "(...) Si hasta el 30 de Abril de 1903 no se reciben noticias de que la expedición ha regresado á las Islas Malvinas, será que no se puede regresar durante el verano que ha terminado, y en este caso, será necesario preparar á la mayor brevedad una expedición de socorro"⁵. Este no fue solo un pedido de auxilio anticipado, sino que se dejó debidamente detallado un plan de salvamento que debería seguirse para lograr un rescate exitoso de los exploradores. En la reproducción de este plan, Moreno destaca la colaboración prestada a los expedicionarios desde el puerto argentino de Ushuaia, especialmente en todo lo relacionado con el aprovisionamiento de la nave. Entre los llamados de atención realizados por Moreno caben destacar, por un lado el estímulo que generaba el rescate de la nave de la que se desconocía su suerte y paradero. De acuerdo a sus declaraciones se daba a conocer que el buque, en caso de ser rescatado, pasaría a ser propiedad de la nación que logre ubicarlo y llevarlo a puerto. Esto, dice el reconocido Perito Moreno, era de gran interés ya que el *Antarctic* podría ser "utilísimo para estudios oceanográficos que tanto necesitamos y habrá producido un núcleo de marinos que serán la base de una escuela necesaria para la armada adquirida en mares que ésta no ha navegado hasta ahora"⁶.

Sin embargo, esto no quedó en una simple recomendación de un hombre reconocido por su experiencia en expediciones a la frontera sur de la patria. Recordemos que Perito Moreno es uno de los personajes de la época que más ha colaborado con el conocimiento que de estas regiones se tenían, y que había obtenido amplias repercusiones no solo en el ámbito local sino también internacional. Las respuestas del gobierno no se hicieron esperar y al día siguiente los diarios se hacían eco de las decisiones tomadas por parte de las autoridades argentinas. El 7 de mayo de 1903 el *Diario La Nación* reproducía las medidas tomadas por el gobierno argentino respecto a la expedición al polo. Comunicaban la noticia de la siguiente manera: "En una conferencia que tuvo ayer el ministro de marina con el presidente de la república, quedó resuelto preparar una expedición de auxilio para el *Antarctic*, en caso de no recibirse aviso de su recalada en Ushuaia o las Malvinas, por el transporte Santa Cruz, que navega actualmente por el sur, ó bien por la vía de Punta Arenas"⁷. El rescate debía ser fructífero y por razones climáticas y logísticas una operación inmediata no era posible. Desde el ministerio responsable se determinó "Como por ahora toda tentativa sería infructuosa á causa de estar cerrado el camino por los hielos, esa expedición saldría sólo en la primavera próxima".

Era el momento de pensar cómo llevar a cabo el plan de rescate, lo primero que debía resolverse era cómo realizar la operación de rescate, o mejor dicho en qué. Lo cierto es que Argentina, a pesar de la proximidad a las zonas polares, no contaba con una embarcación propicia para llevar a cabo semejante hazaña. Por lo tanto el primer gran debate se produjo en torno a decidir en qué buque se realizaría la operación de salvataje del *Antarctic* y su tripulación, entre la que se

encontraba un joven alférez que se transformaría en el primer gran héroe antártico argentino: el Alférez Sobral.

La temporada de caza de ballenas no permitió la adquisición de un ballenero, que fue la primera opción, por lo tanto se prefirió utilizar ese dinero⁸ para acondicionar un buque perteneciente a la flota nacional. Dentro de la flota argentina encontraron uno que tenía posibilidades de ser remodelado, especialmente haciendo lo necesario para habilitar su casco para la navegación en zona de hielo. Una vieja cañonera llamada *Uruguay*, con larga trayectoria en la marina nacional, fue la elegida para ser reacondicionada para esta misión polar. Desde la prensa de la época se destacaba la similitud que existía entre este buque y el comandado por Larsen⁹, en este artículo se destacan estas semejanzas en las capacidades y cualidades de ambas naves.¹⁰ Esto generaría varios debates relacionados con las posibilidades que tenía Argentina de llevar a cabo las remodelaciones necesarias en la corbeta. Sin lugar a dudas, esta fase de preparación del rescate era el primer gran desafío para la nación. Los astilleros de la marina argentina se preparaban para afrontarlo, el tiempo era escaso por lo tanto las obras debían llevarse a cabo sin cometer errores que retrasaran la concreción de los objetivos finales. La carrera entre las naciones que se disputaban el rescate se había iniciado, Argentina contaba con las ventajas de su posición estratégica, ahora faltaba que la capacidad de trabajo de sus hombres y su industria le permitiera al gobierno argentino abrazar con orgullo este triunfo en latitudes antárticas.

Argentina se embarcaría en el desafío de acondicionar a la vieja cañonera *Uruguay*, su casco a pesar de estar preparado para recibir fuerte impacto debía prepararse para hacer frente a los hielos antárticos. Pero también, este era el momento de demostrar la capacidad de sus hombres de mar, aquellos que se encargarían de llevar a la nave que, portando el pabellón nacional, debía rescatar a los exploradores suecos y al joven Sobral. Quién comandaría la expedición era el siguiente paso a resolver, corría el mes de mayo de 1903 y la expedición debía partir en primavera. Todos los recursos necesarios estaban a disposición, era hora de poner en evidencia la capacidad de trabajo de los astilleros argentinos para que luego se lucieran las destrezas de sus hombres de mar.

3. LA PARTIDA

En el momento de la partida los diarios muestran detalles del trabajo realizado en la adaptación de la corbeta *Uruguay* para esta misión antártica. El 7 de octubre de 1903, en la víspera de la zarpada, el Diario La Nación resume las transformaciones que sufrió la nave antes de lanzarse a las gélidas aguas polares. “Además del casco de hierro, se ha puesto un forro de madera, y el espacio de aquellos se ha llenado de corcho picado, para aislar el calor. A fin de que el roce de las masas de hielo no perjudique el casco, se ha colocado exteriormente, desde las líneas de flotación hasta 6 pies más abajo, una chapa de acero de 6 milímetros”¹¹.

Todo parecía indicar que las obras llevadas a cabo por los talleres de la Marina habían colmado las expectativas. Ya a comienzos de Septiembre de 1903 el diario *La Prensa* anunciaba la llegada del hombre sobre el que recaería la responsabilidad de comandar el operativo de rescate. El elegido fue el Teniente de Navío Sr. Julián Irizar, ex agregado naval en Londres, esto es digno de

destacar ya que le permitió obtener el asesoramiento de los principales miembros de la Sociedad Real de Geografía de dicha ciudad. Destacados y experimentados hombres prestarían su ayuda al comandante argentino, especialmente a la hora de decidir la adquisición de los víveres especiales que necesitaría la expedición.¹² Además Irizar se puso en contacto con las principales asociaciones geográficas del momento, el objetivo era recabar toda la información disponible referida a anteriores viajes polares. Su meta era clara: evitar los ensayos poniendo en práctica todos aquellos conocimientos referidos a la logística polar logrados por expertos. Se encargó también de comprar aquellos artículos que no podían conseguirse en el país, especialmente la indumentaria.¹³ Abrigos, calzados, algunos víveres, trineos, cocinas de aluminio y algunos otros elementos fueron comprados en Suecia, ya que según opinión de Irizar se conseguían artículos de “condiciones inmejorables”¹⁴. Esto sumado a los víveres adquiridos en Buenos Aires, permitía una invernada de 2 años.

Ante las críticas hacia la capacidad de la reacondicionada Corbeta, Irizar defendió con contundencia los trabajos que se venían realizando en ella, transmitiendo plena confianza en las posibilidades de volver a puerto junto al *Antarctic* y su tripulación. Así lo expresó ante los reporteros del diario *La Nación*: “(...) puedo asegurarle que la *Uruguay* es tan buena ó mejor, que cualquier buque extranjero de los que se han destinado á navegaciones análogas á la que en breve se emprenderá. La vieja cañonera irá pertrechada de todos los elementos necesarios en previsión de cualquier emergencia. Sus alojamientos son confortables, forrados interiormente en corcho y provistos de caloríferos y además de cañerías de conducción de vapor para cuando el buque tenga sus calderas encendidas: su velamen es adecuado á las nuevas funciones á que se le destina y en cuanto á su solidez, puedo manifestarle que nada deja que desear, después del refuerzo considerable que ha recibido el casco y sus compartimentos interiores”¹⁵.

Finalmente, con los primeros vientos de primavera se concluyeron los trabajos de alistamiento de la nave, Irizar y su tripulación se encontraron prestos para la zarpada. Los días previos la corbeta comenzó a recibir la visita de los primeros curiosos que se acercaban para conocerla y para ver a aquellos hombres, los expedicionarios argentinos, que desafiando los dictámenes de los hielos australes lograrían “hacer flamear el pabellón nacional en misión humanitaria y científica”¹⁶.

El Presidente Roca junto a importantes jefes de tierra y mar, se presentaron el día de la partida. El primer mandatario pronunció unas breves palabras en las que dejó de manifiesto las motivaciones que llevaron a apoyar este despliegue de rescate: “El gobierno argentino no podía ser indiferente a la suerte del intrépido explorador Nordenskjöld y del *Antarctic*, en la que ha ido además un oficial compañero vuestro. Está en ella interesada la ciencia y es un deber de la humanidad”¹⁷. Los tripulantes de la *Uruguay* también recibieron palabras de ánimo y un breve discurso que reflejaba la importancia que para Argentina tenía el triunfo de esta gesta: el reconocimiento del mundo: “No vais a una empresa extrahumana, aunque sí a pruebas de fatigas rudas de contratiempos y de serios peligros en las inmensas soledades heladas de los mares del polo. Pero sois jóvenes llenos de vigor físico y moral y animados del más noble espíritu y por realizar una obra que merecerá los aplausos del mundo científico”¹⁸.

Las manifestaciones del pueblo argentino fueron elocuentes y grandiosas, las primeras señales de movimiento de la embarcación provocaron saludos efusivos por parte de aquellos que se habían acercado a los talleres de la marina para ver salir de dique a la corbeta *Uruguay*. Este era el

comienzo del desenlace de una gran odisea polar, la primera de la que Argentina formaba doblemente parte: representada dentro de la expedición sueca por la figura de Sobral y como nación que se lanzaba al rescate desplegando todas sus capacidades.

La corbeta *Uruguay* partió entre una fervorosa aclamación popular y acompañada por las autoridades nacionales más importantes. La misión comenzaba, el seguimiento del avance de la ex cañonera fue registrada a lo largo de la costa argentina y los medios así lo manifestaron publicando los detalles de la derrota seguida. Mientras tanto, Suecia y Francia preparaban sus misiones de rescate. El reconocido Charcot¹⁹ a bordo de *Le Français* pondría toda su experiencia a disposición para encontrar a los expedicionarios suecos perdidos en el continente blanco. La carrera hacia el rescate en la Antártida se había lanzado, la cuenta regresiva palpitando el triunfo se acentuaba.

4. EL REGRESO TRIUNFAL

Las noticias del triunfo de la operación de rescate de los expedicionarios del *Antarctic* llevada a cabo por Argentina saltaron a las páginas del diario *La Prensa* el 23 de Noviembre de 1903. Los marinos argentinos lo habían logrado, los esfuerzos realizados para acondicionar una vieja corbeta para que pudiera navegar entre los eternos hielos antárticos dieron sus resultados. La *Uruguay* era la gran protagonista, ella y sus marinos, los marinos argentinos que se unirían a los afamados expedicionarios suecos y al Alférez Sobral, que se transformaba a partir de ese momento en un nuevo héroe de la patria. Y aquí es cuando Argentina, que encaraba unos meses atrás esta misión en nombre de la humanidad y la ciencia, tomaba este triunfo también como un triunfo patriótico. Eran los marinos de la *Uruguay* los encargados de darle una enorme satisfacción al país. Los naufragos del *Antarctic* habían sido salvados por un buque argentino y, para cuando llegaban las últimas noticias a Buenos Aires, los expedicionarios comandados por Nordenskjöld descansaban custodiados por el pabellón nacional, “hoy se albergan en un buque argentino bajo la bandera de la Nación, y descansan de las rudas fatigas sufridas, consolados eficazmente por nuestros hermanos que fueron por un principio de alta humanidad, á buscarlos en la lejanía de las tierras polares”²⁰.

Con el correr de las horas se ampliaban los detalles del rescate, que se verían reflejados en las páginas de los diarios porteños las semanas siguientes hasta el arribo de todos los expedicionarios a Buenos Aires. Se supo, junto con los primeros datos que se publicaron, que la totalidad de la expedición sueca había sido rescatada con excepción de un integrante que había fallecido durante la misión. Los escasos datos y detalles que se conocían, debido a la imposibilidad en primera instancia de acceder al reporte del comandante Irizar, eran suficientes para proclamar y “anunciar al país el triunfo de la expedición argentina”²¹. Todas las provincias se hicieron eco de la gran noticia para la nación, el corresponsal de *La Prensa* anunciaba “a estas horas todas las provincias del interior conocen por medio de nuestros corresponsales la grata nueva, dos veces grata para las tradiciones de nuestra escuadra y para las iniciativas de este carácter extraordinario amparadas por nuestra bandera”²². Argentina había triunfado sobre el resto de las expediciones de rescate, que a partir de ese momento ya no tenían razón de ser. La noticia no solo recorrió el territorio argentino, también rápidamente cruzó el Atlántico en dirección a las principales capitales Europeas. Los más importantes centros científicos europeos y, especialmente a los hogares suecos

que con las últimas esperanzas anhelaban el regreso de los miembros de la expedición de Nordenskjöld.

El fervor con el que el pueblo argentino despidió a los tripulantes de la *Uruguay* cobró una enorme fuerza. Todos querían ver y aclamar a los héroes argentinos del polo, la movilización y la convocatoria que efectuaron los medios gráficos analizados en este trabajo nos permiten palpar día a día la planificación de los festejos que sorprenderían a los expedicionarios suecos y argentinos. Desde el 23 de noviembre de 1903, entre los planes de festejo, los nombres de Irizar, Nordenskjöld, Sobral y Charcot²³ comienzan a inundar las páginas de la prensa, ocupando mayor extensión en las mismas. Durante algunas semanas el regreso de la *Uruguay* fue el tema de conversación en todos los círculos de la sociedad porteña, desde la prensa se puede seguir la evolución de los preparativos y las repercusiones que desde el exterior también no tardaron en llegar. Los medios gráficos analizados dejan muy en claro los motivos por los que se debe festejar: el honor de la armada nacional y de nuestros marinos.²⁴

Este equipo de rescate, que tantas dudas había despertado en algunos círculos en un principio, resultaba ahora ser un grupo de expertos, y Argentina una nación con antecedentes relacionados con aportes a la navegación en los mares del sur. “Nunca una expedición semejante ha sido coronada con un éxito más rápido: un mes ha sido suficiente entre ida y vuelta para darla por terminada, y llenado el propósito de alta humanidad que nos habíamos marcado. Pero este éxito de nuestra armada, no es el primero, como no es el primer servicio que rendimos a la humanidad, con la acción de nuestros marinos (...) El primer faro en el cabo de San Juan del Salvamento de la Isla de los Estados, fue la primera luz que iluminó el brumoso derrotero del temido Cabo de Hornos. Más allá de las Islas Malvinas, las naves que pasaban al Pacífico, no tenían puntos precisos. Entraban en una región oscura e ignota, y fue en el año 1884, si mal no recordamos, cuando los primeros marinos de escuela, con dos o tres barcos de la entonces incipiente escuadra levantaron el faro, grandioso servicio hecho á la humanidad y á la ciencia de la navegación”²⁵. Resulta interesante destacar estos comentarios que sugieren un intento de acentuar las capacidades marítimas de la nación.

Desde los primeros informes enviados por Irizar desde Santa Cruz, en su camino de regreso al puerto porteño, también se destaca que la labor de rescate fue una importante gesta nacional. Comenta el comandante telegráficamente al Ministro de Marina su labor de rescate “Conforme á las instrucciones ofrecí toda clase de auxilios que el doctor Nordenskjöld aceptó muy agradecido al Gobierno argentino, que había dispuesto la tan humanitaria empresa de mandárselos”²⁶ Entre esas primeras declaraciones, también llegaron las del argentino protagonista dentro de la expedición sueca. Desde sus palabras, meditadas quizás en la soledad del invierno austral, el joven alférez intuía que este era el primer paso de la nación argentina en las regiones polares. Comentando la utilidad de los perros y los trineos como medios de transporte en esa zona, y la posibilidad de reproducción en la Isla Observatorio donde habían sido desembarcado los canes traídos del norte por el Dr. Nordenskjöld, Sobral vislumbraba “Podrán servir para futuras expediciones genuinamente argentinas”²⁷. Sigue Sobral comentando la importancia de los descubrimientos científicos realizados por la expedición, verdadero botín para él lleno de posibilidades para conseguir dar un gran paso en el desarrollo del conocimiento científico de la humanidad y por supuesto de su patria.

Las primeras palabras de agradecimiento de Nordenskjöld tampoco tardaron en llegar, a través de un mensaje telegráfico se dirigió al Presidente de la República comunicando formalmente el retorno de la tripulación del *Antarctic* a bordo de la *Uruguay*. En un telegrama, el jefe de la expedición sueca, también se comunicó con el Ministro de Marina informando también su regreso, en este mensaje además el líder expedicionario “envía profundo agradecimiento por toda la buena voluntad del Gobierno argentino, que continuamente experimentamos, tan felizmente coronada por la grandiosa expresión que últimamente ha tenido en la hospitalidad ofrecida en este buque”²⁸. Los tripulantes de ambas embarcaciones navegaban hacia su último destino, el fin de una aventura que había comenzado dos años atrás llegaba a su fin. Mientras tanto Buenos Aires apresuraba los festejos, diferentes organizaciones sociales ultimaban los detalles de los agasajos que se les brindarían a los hombres que habían permanecido en sureñas latitudes soportando condiciones extremas de vida. La ciudad se vestía de fiesta para concurrir al encuentro con sus nuevos héroes, los grandes hombres del *Antarctic*, y los hombres de nuestra marina que habían escrito un nuevo capítulo en la historia de las proezas nacionales.

Finalmente el 2 de diciembre de 1903 la corbeta *Uruguay* llegó a puerto. Las publicaciones de Buenos Aires colmaron sus páginas con imágenes, anécdotas y declaraciones de los protagonistas. Miles de banderas suecas y argentinas flamearon a la par para rendir un fervoroso homenaje a estos hombres de mar y de ciencia, que habían arriesgado su vida para llevar a cabo sus objetivos, que fueron cruciales para acercar ese inhóspito continente a los hombres del mundo. “La República Argentina y la ciencia unida, y aúnese conjunto rodeado con la aureola del deber humano, del cariño hacia los que han sufrido y por los que han sabido consolar”²⁹ así lo comentaban los reportes de la jornada plasmados en *La Prensa*. Las figuras más aclamadas fueron las de Nordenskjöld y el joven alférez argentino Sobral. Símbolo ambos, por un lado de los avances del hombre en el campo de la ciencia, ese hombre que por entonces ponía a prueba su capacidad de conocer más allá de los confines del mundo dominado. Antártida se encontraba en el centro de debates, los descubrimientos realizados por la expedición sueca iluminarían el conocimiento de la humanidad, el último rincón del mundo por explorar comenzaba a tener una configuración propia. A su vez, la República Argentina había marcado un precedente con este rescate. Se abría una puerta hacia un largo camino que esta joven y austral nación debía recorrer para defender y proclamar su legítimo título en el extremo sur del mundo hasta entonces conocido.

Respecto a las repercusiones causadas por las figuras de Nordenskjöld y Sobral el diario *La Prensa* manifiesta: “Donde ellos se presentaron, allí estallaron cómo en ninguna otra parte las aclamaciones, como si en aquel hombre, cruzado de la ciencia, ya glorioso vencedor en muchas campañas de abnegación, con el valor sereno y sin mancha de interés, quisieran todos honrar la tendencia más noble del espíritu humano por arriba de razas y banderas, uniéndolo al joven marino de nuestra escuadra, símbolo legítimo del porvenir de esa institución argentina, con el esfuerzo y con el cariño de la Nación, para que lleve hacia todos los horizontes la voz fraternal de este pueblo que trabaja, tranquilo y convencido, su bloque de mármol, en el que pretende con las fuerzas más sanas, grabar una página que dure por siempre en la humanidad”³⁰.

La multitud no pudo esperar al amarre para acercarse a los héroes, numerosas embarcaciones se acercaron a la rada para saludar a los valientes marinos. Los vaporcitos del Ministerio de obras Públicas, remolcadores, numerosos vapores trasladando a militares, agentes

marítimos y sus familiares, empleados públicos y hasta una comisión de vecinos de la ciudad de La Plata salieron a su encuentro. A ellos se sumaron otros que transportaban a diferentes círculos sociales y colectividades de la Buenos Aires de principio de siglo, juntos escoltaron a la vieja cañonera *Uruguay* que volvía a puerto como una heroína de los mares australes. Los vestidos primaverales de las señoras y señoritas que ondeaban en las cubiertas, le daban el toque de color al festejo, imágenes que perduran a pesar del blanco y negro de las fotografías de la época, que resisten el paso del tiempo en los diarios de la época.

Una vez amarrada la embarcación comenzaron los discursos de bienvenida por parte de la comitiva de autoridades que se acercaron a saludar a los recién llegados. En nombre del presidente de la República se leyó un breve discurso en el que se daba la bienvenida a los expedicionarios argentinos y a los exploradores suecos. Por su parte, el General de Gendarmería, felicitaba a los marinos argentinos por el éxito alcanzado en la primera expedición en que la marina nacional se arriesga en las regiones circumpolares. Destacan los reportes que el mencionado general “asoció la conquista de la armada á las glorias del ejército y tuvo junto con los elogios para los marinos argentinos, una palabra de saludo para los héroes científicos de la cruzada”³¹. Y los saludos, discursos siguieron por parte de cada una de las autoridades presentes en la recién arribada embarcación. El Dr. Montes de Oca, presidente de la comisión popular de festejos, pronunció un discurso en el que destacaba las razones por las que Argentina había participado de esta misión de rescate. “La República Argentina se ha sentido conmovida con especial intensidad porque, además de participar del respeto que inspiran los hombres del temple viril de Nordenskjöld y sus compañeros, no puede olvidar que hay entre estos un hijo de su suelo, representante de nuestra joven armada; porque á los sentimientos altruistas que hacen latir á todo corazón bien puesto se agregan los sentimientos, casi diría domésticos, de la familia nacional, que con explicable alborozo, ve salir triunfante de la prueba a uno de los suyos (...) Los millares de personas reunidos en este acto para saludar á los exploradores, experimentan, además la satisfacción íntima de que los naufragos del Antártico y el legajo de sus observaciones hayan arribado á nuestras playas cobijados por el pabellón de la República. La marina nacional ha prestado un señalado servicio á la humanidad y á la ciencia, y venimos á expresarle nuestra simpatía y nuestra gratitud”³². A las muestras de respeto y cariño para con los miembros de ambas tripulaciones, suma algunas palabras de distinción de la capacidad de los hombres que sirven a la República en sus mares. “Los buques de la escuadra no han sido emisarios de desolación y de ruina. La *Sarmiento* ha llevado a los puertos de la tierra mensajes de la civilización argentina; la *Uruguay* ahora, ha demostrado que en las márgenes del Plata hay hombres capaces de ser guiados por propósitos generosos y capaces, asimismo, de realizar empresas eficientes”³³.

Las palabras de Montes de Oca, de alguna manera resumen todos aquellos aspectos que atraviesan este hecho, por un lado el gran paso dado por la humanidad pero por otro, y no menos importante las consecuencias que este hecho tenía en el ámbito nacional. Proseguía con las explicaciones que justificaban las razones de tan entusiasta bienvenida “La explosión de entusiasmo que ha electrizado á la República tiene una filosofía más profunda que la que aparece de la satisfacción general, hija, sin embargo, de un legítimo orgullo. Hay en estas expansiones populares raras intuiciones y curiosas clarividencias. Los que baten palmas en honor de la marina, saben que ella, apenas nacida, ha ensanchado los horizontes comerciales de la Nación; saben que ha abierto mercados para nuestros productos; que han contribuido á desparramar por las costas patagónicas

núcleos de vida y de trabajo: que ha cimentado la tranquilidad nacional; que como el hecho actual lo comprueba, rinde culto abnegado á la filantropía y á la ciencia; y presente que, en el futuro, está llamada á proseguir sin hesitaciones y sin trabas por la vía del progreso, como prenda de paz, como fuente de riqueza y como baluarte de nuestra integridad soberana. Señores expedicionarios del *Antartic*: Sois los bienvenidos de la humanidad. Señores expedicionarios de la *Uruguay*: Habeis cumplido con vuestro deber en la misión de honor que os confió la patria en los mares del sur”³⁴.

La revista *Caras y Caretas* por su parte afirmaba en las páginas dedicadas al triunfal regreso de la Uruguay “La República ha obtenido un gran triunfo moral con esta expedición (...) han realizado una hazaña inmarcesible, pero han cumplido una honrosa misión con exactitud y pericia que les hace acreedores al hurra inmenso que ha resonado en todos los ámbitos del país”³⁵ La portada, dedicada al rescate iba acompañada con su característica caricatura y una pequeña inscripción por demás elocuente : “Buenos Aires con júbilo sincero recibió á la *Uruguay* y parecía que en su entusiasta aplauso traducía el ¡viva colosa! del globo entero”³⁶.

Una vez finalizados los discursos, los tripulantes estaban listos y ansiosos por desembarcar. Misión ésta casi tan difícil como la navegación entre hielos, la muchedumbre se agolpaba para ver de cerca a estos grandes hombres de la ciencia y la patria. Una caravana acompañó a los hombres de Nordenskjöld e Irizar hasta el Centro Naval, lugar donde fueron recibidos por autoridades y donde se produjo el tan esperado reencuentro con su familia. La emoción se abrió paso entre la alegría y se vivieron escenas de reencuentro entre lágrimas, seguramente este reencuentro se vivió con más intensidad que otros y ha quedado en la retina de aquellos que lo vivieron o presenciaron.

Las páginas que siguen³⁷ están colmadas de detalles del rescate, anécdotas de la navegación, algunos adelantos de los descubrimientos realizados y por supuesto, la seguidilla de festejos que llenaron la agenda de la vida social porteña. Incluso los periódicos dejan registros de los anuncios de banquetes y reuniones en el resto del territorio nacional e incluso en otros países en los se rindió homenaje a los expedicionarios suecos y a los valientes marinos argentinos que lograron su rescate. En todos estos anuncios encontramos la mezcla entre los vítores en nombre de la ciencia y aquellos pronunciados en nombre de la nueva hazaña cometida por los hombres de mar de la Argentina. Hasta su despedida del territorio nacional, el Dr. Otto Nordenskjöld se presentó en varias oportunidades en ciclos de charlas y conferencias en las que contó su experiencia de vida entre los hielos y puso en contacto al público presente con las primeras imágenes del continente antártico. Sobral a su vez, como nuevo personaje dentro de los círculos sociales porteños, fue requerido en varios ciclos y se transformó en un nuevo experto en cuanto a cuestiones polares se refería. El comandante Irizar siguió su camino dentro de la Armada, siendo su nombre insignia dentro de la flota naval, aquel hombre que comandó una vieja corbeta remodelada en busca de los intrépidos hombres del *Antarctic*. La heroína, la vieja corbeta devenida en la primera nave polar de la flota argentina, continuó acumulando millas en su vida sirviendo a la patria en los mares del polo, aguas que desde ese momento pasarían, con algunos altibajos, a ser centro de atención en las cuestiones nacionales.

5. NUEVAS PREGUNTAS Y FUTUROS DESAFÍOS

¿Qué recuerdos perduran en el imaginario colectivo argentino de esta gran proeza nacional que escuetamente hemos abordado en este trabajo? ¿Dónde ha quedado esta página de la historia antártica argentina? ¿Dónde perduran inmortales los nombres de nuestros primeros héroes antárticos? Al realizar este trabajo me quedo con una primera gran conclusión: aún existe un enorme trabajo por realizar. Es de suma importancia comenzar a re-leer y re-interpretar estos episodios de la historia antártica a la luz de los aportes de la historiografía actual.

Desde mi labor como docente en el nivel secundario me cuestiono acerca de una gran deuda que aún tenemos con los hombres que han contribuido a extender y consolidar las fronteras al sur de nuestro país. Ese inmenso mar que baña nuestro límite con el Atlántico, que muchas veces en silencio observa lo que ocurre en el continente, como si se tratara de un escenario. En un silencio, como el que inspira el azul profundo de su manto, esperando alguna vez subir a escena y volverse protagonista. En esta imagen metafórica, resumo lo que considero una constante en la historia argentina, una historia escrita desde tierra, olvidando ese otro gran escenario y con esto la posibilidad de realizar nuevos enfoques para escribir nuestra historia. Y en esta visión incompleta de nuestro pasado, ese continente blanco que se encuentra al otro lado, que gracias a Nordenskjöld, Sobral e Irizar estuvo tan cerca de la sociedad argentina hoy se ha vuelto nuevamente desconocido y distante. Sin embargo, la página sigue escrita, es tan solo cuestión de volver a leerla, de volver a emocionarnos con el relato de las hazañas argentinas en el polo sur. ¿Cuántas escenas polares tenemos pendientes de ser recordadas? ¿Cuántos hombres cuyas historias aguardan a ser escritas y contadas? Esto considero que son los grandes desafíos que tenemos desde el campo de la historia y de su enseñanza. La Antártida y su vinculación con los procesos y con las historias locales, debe ser revisada y sobretodo enseñada. Es un campo que ofrece una enorme posibilidad de observar desde otro ángulo complejos entramados de relaciones políticas y económicas. Un espacio donde también se reflejan los procesos nacionales. Espacio que se reclama como propio pero que es vivido con extrañeza, como si se tratara de un absoluto desconocido. Quizás porque esa imagen es consecuencia de estar escribiendo ésta historia en un capítulo separado de la historia nacional, como si no existiera ningún vínculo entre ellas.

Los procesos que se han desarrollado en los espacios marítimos parece que en Argentina están condenados al olvido por la historia nacional. Esas bases sobre las que hemos construido nuestra identidad están alejadas de la realidad marítima, y por ende estamos perdiendo la posibilidad de recrear nuestro pasado, como un pasado que también tiene al mar como protagonista. Esta tendencia no solo se ve reflejada en la historia, sino también en las decisiones tomadas en materia económica respecto a la explotación de nuestros recursos marítimos.

El velo detrás del que se escondía la Antártida, fue corrido gracias a la valentía de hombres que sin saberlo iniciaron el capítulo de la historia antártica argentina. Hecho que, como hemos visto a lo largo de este artículo, se entremezcla con el romanticismo que provocaban los avances de la ciencia a principios del siglo XX, y con esto el avance de la humanidad. Esta vez Argentina, además de escribir su propio capítulo, escribió el desenlace de aquella historia que comenzaría de la mano de Nordenskjöld, ese hombre de ciencia que pretendía ampliar los conocimientos que descansaban en aquellas tierras escondidas bajo un impenetrable manto de hielo. Esos dos años en el hielo que

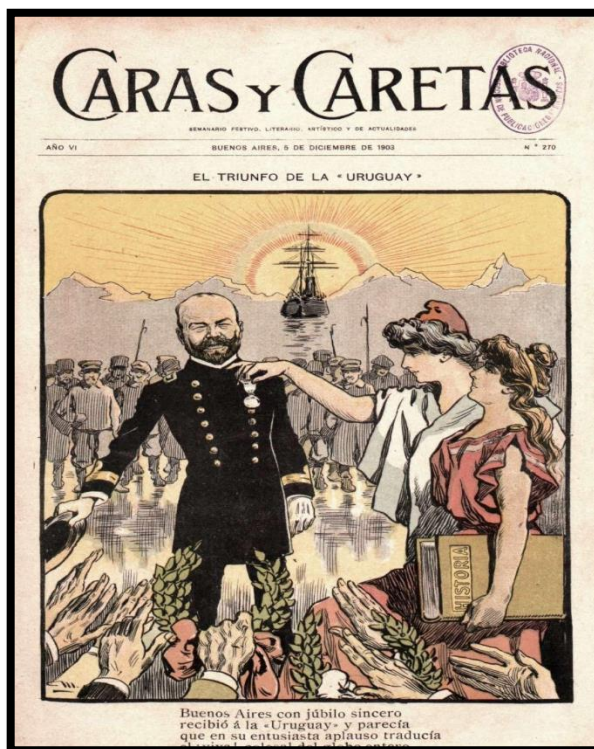
Sobral y Nordenskjöld supieron transmitir en obras que fueron leídas por todos aquellos que en ese momento quisieron transformarse, como ellos, en intrépidos exploradores.

CUADRO 1
CUADRO COMPARATIVO DE LAS PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL ANTARCTIC Y LA CORBETA URUGUAY

CARACTERÍSTICAS	ANTARCTIC	URUGUAY
CASCO	Madera	Hierro con forro completo de teak y enchapado en cobre debajo del agua.
Nº DE CUBIERTAS	1	2
TONELAJE	346 tons.	290 tons.
ESLORA	136 pies	143 pies
MANGA	29 id.	26 id.
PUNTAL	15,5 id.	17,5 id.
AÑO DE CONSTRUCCIÓN	1874	1874
Nº DE PALOS	3	3
PODER DE MÁQUINA	175 caballos	475 caballos
VELOCIDAD	6 nudos	8 nudos
CARBÓN	150 tons.	100 tons.
RADIO DE ACCIÓN	5000 millas	3500 millas

Fuente: *La Nación* Año XXXV, N° 10.589 (7 mayo 1903), p. 5

IMAGEN 1
PORTADA REVISTA CARAS Y CARETAS (5 DICIEMBRE 1903) N° 269



Fuente: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0004165830&search=&lang=es>

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

a) Libros

Boothe, Joan N. *The Storied Ice. Exploration, discovery, and adventure in Antarctica's Peninsula Region* (Berkeley: Regent Press, 2011).

Capdevila, Ricardo y Santiago Comerci. *Los tiempos de la Antártida. Historia antártica argentina* (Ushuaia: Ed. Cultural Tierra del Fuego, 2013).

Casellas, Alberto. *Antártida un malabarismo político* (Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1981).

Destéfani, Laurio. *El alférez Sobral y la soberanía argentina en la Antártida* (Buenos Aires: Ed. Universitaria de Buenos Aires, 1979).

Destéfani, Laurio. *100 años de un rescate épico en la Antártida. Nordenskjöld-Sobral-Irizar* (Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2003).

Guevara, Carlos y Rafael de Arcos. *La problemática marítima argentina*. Tomos 1 y 2 (Buenos Aires: Ed. Codex, 1979).

Kirwan, L. P. *Historia de las exploraciones polares* (Barcelona: Ed. Caralt, 2001).

Quaranta, Arturo. *El sexto continente. Apuntes para el estudio de la Antártida Argentina* (Buenos Aires: Sin editorial, 1949).

Sánchez, Rodolfo. *Antártida. Introducción a un continente remoto* (Buenos Aires: Ed. Albatros, 2007).

Sobral, José. *Dos años entre los hielos. 1901-1903* (Buenos Aires: Imprenta Tragani y Cía., 1904).

b) Artículos de prensa

Moreno, P. "La expedición sueca al polo sur en peligro necesidad de socorrerla" *La Nación de Buenos Aires* (6 mayo 1903), p. 5.

"Expedición al polo medidas del gobierno" *La Nación de Buenos Aires* (7 mayo 1903), p. 5.

"Instrucciones del ministerio de Marina" *La Nación de Buenos Aires* (8 octubre 1903), p. 6.

"Reporte de la partida" *La Nación de Buenos Aires* (9 octubre 1903), p. 4.

"La Expedición Antártica de Nordenskjöld. Los naufragos en las regiones polares salvados por la Uruguay" *La Prensa de Buenos Aires* (23 noviembre 1903), p. 5.

"El viaje de la Uruguay manifestaciones de simpatía los preparativos para la recepción" *La Prensa de Buenos Aires* (25 noviembre 1903), p. 4.

"Crónica de un gran día llegada de la Uruguay. Entusiasmo popular, vítores y aplausos" *La Prensa de Buenos Aires* (3 diciembre 1903), pp. 4 y 5.

Regreso triunfal de la Uruguay" *Revista Caras y Caretas* N° 269 (5 diciembre 1903), pp. 39-42.

¹ Laurio Destéfani. *100 años de un rescate épico en la Antártida. Nordenskjöld-Sobral-Irizar* (Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2003).

² Este trabajo es fruto de las investigaciones realizadas en el marco de una investigación mayor relacionada con los orígenes de la Compañía Argentina de Pesca.

³ Laurio Destéfani. *El alférez Sobral y la soberanía argentina en la Antártida* (Buenos Aires: Ed. Universitaria de Buenos Aires, 1979). Ver especialmente capítulo IX, pp. 201-222.

⁴ Ver José Sobral. *Dos años entre los hielos. 1901-1903* (Buenos Aires: Imprenta Tragani y Cia., 1904).

⁵ P. Moreno. "La expedición sueca al polo sur en peligro necesidad de socorrerla" *La Nación de Buenos Aires* (6 mayo 1903), p. 5.

⁶ Moreno. "La expedición sueca al...", p. 5.

⁷ "Expedición al polo medidas del gobierno" *La Nación de Buenos Aires* (7 mayo 1903), p. 5.

⁸ De acuerdo a lo publicado en el diario *La Prensa* del 8 de octubre de 1903 (p. 3), el costo del único ballenero disponible en Terranova ascendía a 10.000 Libras, sin contar las reparaciones que debían efectuarse.

⁹ "Expedición al polo...", p. 5.

¹⁰ La comparación de las características de las embarcaciones se resumen en el Cuadro 1 que reproduce los datos publicados en *La Nación* del 7 de mayo de 1903.

¹¹ "Expedición al polo...", p.5.

¹² "Instrucciones del ministerio de Marina" *La Nación de Buenos Aires* (8 octubre 1903), p. 6. Entre los detalles de los víveres se destaca la disminución de los volúmenes de alcohol a bordo con el fin de destinar espacio para artículos más necesarios.

¹³ Esto causó cierta inquietud al joven Sobral cuando relata su paso por negocios de la capital en busca de ropa propicia para temperaturas bajo cero en un verano especialmente agobiante. Ver Sobral (1904), p. 47.

¹⁴ "Instrucciones...", p. 6.

¹⁵ "Instrucciones...", p. 6.

¹⁶ "Instrucciones...", p. 6.

¹⁷ "Reporte de la partida" *La Nación de Buenos Aires* (9 octubre 1903), p. 4.

¹⁸ "Reporte de la...", p. 4.

¹⁹ La prensa local sigue con atención los avances de estas expediciones europeas, especialmente la liderada por Charcot, quien merece más de una línea en los diarios *La Nación* y *La Prensa*. Cabe destacar que, el mencionado francés, es otro expedicionario polar que estableció estrechas relaciones con el gobierno argentino, incluso las mismas se consolidarán luego del rescate.

²⁰ "La Expedición Antártica de Nordenskjöld. Los naufragos en las regiones polares salvados por la *Uruguay*" *La Prensa de Buenos Aires* (23 noviembre 1903), p. 5.

²¹ "La Expedición Antártica de Nordenskjöld...", p. 5.

²² "La Expedición Antártica de Nordenskjöld...", p. 5.

²³ Charcot comienza a aparecer mencionado en varias oportunidades, parte de las menciones están relacionadas con las repercusiones de sus conferencias, en las que se hace hincapié en las posibilidades de explotación de los recursos de los mares del sur, especialmente lo relacionado con la pesca de la ballena, tema que consideraba provechoso para la industria nacional.

²⁴ "El viaje de la *Uruguay* manifestaciones de simpatía los preparativos para la recepción" *La Prensa de Buenos Aires* (25 noviembre 1903), p. 4.

²⁵ "El viaje de la *Uruguay* manifestaciones...", p. 4.

²⁶ "El viaje de la *Uruguay* manifestaciones...", p. 4.

²⁷ "El viaje de la *Uruguay* manifestaciones...", p. 4.

²⁸ "El viaje de la *Uruguay* manifestaciones...", p. 4.

²⁹ "Crónica de un gran día llegada de la *Uruguay*. Entusiasmo popular, vítores y aplausos" *La Prensa de Buenos Aires* (3 diciembre 1903), pp. 4 y 5.

³⁰ "Crónica de un gran día llegada de la *Uruguay*...", pp. 4 y 5.

³¹ "Crónica de un gran día llegada de la *Uruguay*...", pp. 4 y 5.

³² "Crónica de un gran día llegada de la *Uruguay*...", pp. 4 y 5.

³³ "Crónica de un gran día llegada de la *Uruguay*...", pp. 4 y 5.

³⁴ "Crónica de un gran día llegada de la *Uruguay*...", pp. 4 y 5.

³⁵ "Regreso triunfal de la *Uruguay*" *Revista Caras y Caretas* N° 269 (5 diciembre 1903), pp. 39-42.

³⁶ Ver Imagen 1.

³⁷ Desde la fecha de llegada de la corbeta *Uruguay* al puerto de Buenos Aires, los diarios y la *Revista Caras y Caretas* dedicarán varias páginas en sus números.

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*.

Los artículo publicado en *Revista Estudios Hemisféricos y Polares* se encuentran bajo licencia Creative Commons CC BY-NC 4.0

