

Las Fuerzas Armadas argentinas en la Antártida: obra pionera y trayectoria profesional del alférez de navío José María Sobral

Gonzalo Manuel Torchio

Introducción

En el último cuarto del siglo XIX, con el fin de las guerras civiles y la organización del Estado nacional, Argentina comenzó un proceso de extensión territorial hacia el sur mediante la incorporación a la jurisdicción nacional de espacios geográficos patagónicos, marítimos y antárticos. En este capítulo abordaremos el caso de la ocupación del continente antártico y el origen de una política estatal hacia el mismo a comienzos del siglo XX.

En el diseño y la implementación de una política antártica nacional, las Fuerzas Armadas argentinas cumplieron un papel clave. Sostenemos como hipótesis, entonces, que el análisis sociohistórico de los perfiles y las trayectorias profesionales específicas de oficiales de la Armada, el Ejército y la Fuerza Aérea de Argentina considerados “pioneros antárticos”, nos permite comprender cómo las Fuerzas Armadas contribuyeron decididamente a la definición y concreción de esa política pública.

En esta investigación nos limitaremos al momento histórico en que emergió, de forma incipiente, nuestra política antártica, cuando la Armada Argentina irrumpió en las aguas de dicho continente para rescatar a la accidentada expedición sueca de Otto Nordenskjöld en 1903 y cuando en 1904 el Gobierno nacional adquirió un observatorio meteorológico en las

islas Orcadas del Sur, primer asentamiento permanente y único por casi cuatro décadas. Esta adquisición fue el comienzo de una larga presencia argentina en aquel continente, que se consolidará décadas más tarde durante los primeros gobiernos peronistas (1946-1955).

El estudio sobre el involucramiento de la Armada Argentina en la proyección antártica del país se llevará a cabo mediante el análisis de la obra antártica y el perfil y la trayectoria profesional de un oficial de marina reconocido como precursor de la presencia nacional en el Continente Blanco: el alférez de navío José María Sobral. Como veremos, esta participación se dio durante la segunda presidencia de Julio Argentino Roca (1898-1904), figura política clave para la comprensión del proceso de extensión territorial del Estado nacional hacia el extremo sur.

La investigación se inscribe en los estudios sociohistóricos sobre profesión militar, agencias estatales y políticas públicas, en este caso orientadas a la incorporación al territorio nacional de espacios geográficos aislados y desconocidos, pero considerados como propios por la Argentina. El enfoque que guía este trabajo considera a los militares no solo como instrumento de una política pública, sino como un grupo socioprofesional constitutivo del Estado nacional, inscripto en la sociedad argentina y activo en la definición y ejecución de una política pública como la antártica.

Consideramos relevante el enfoque elegido ya que, por lo general, cuando las Fuerzas Armadas son abordadas por las ciencias sociales, suelen ser concebidas como actores monolíticos, básicamente corporativos, represivos, autónomos de la conducción política civil del Estado y en oposición abierta a la sociedad civil. Según Germán Soprano (2016), el intervencionismo político realizado por las propias Fuerzas Armadas desde 1930 y el terrorismo de Estado perpetrado por la dictadura militar entre 1976 y 1983, acabaron orientando los estudios hacia la comprensión de la dimensión ideológica, política y represiva de las mismas. Por esta razón –afirma el autor– las investigaciones que conceptualizan a las fuerzas militares “como instituciones del Estado en democracia y de los militares como ciudadanos, funcionarios públicos y profesionales responsables por el ejercicio legítimo de la violencia en el marco de la política de defensa” (Soprano, 2016, p. 15) han sido minoritarias. Sin embargo –advierte– al calor de la normalización institucional de las Fuerzas Armadas en el régimen democrático en las últimas décadas, ha surgido una

nueva agenda de investigaciones “comprometida con el estudio de la profesión militar y sus inscripciones en el Estado y la sociedad argentina del siglo XXI” (Soprano, 2016, p. 17). Estas investigaciones abordan “el reconocimiento de las características sociales, económicas, políticas y culturales compartidas por los militares con otros grupos del Estado y la sociedad nacional, así como la identificación de aquellas que los singularizan” (Soprano, 2016, p. 13).

A esta nueva agenda pretendemos aportar adoptando el enfoque mencionado, salvando, por supuesto, las distancias temporales que puedan observarse. En efecto, mientras las “nuevas” investigaciones refieren al contexto democrático de principios del siglo XXI –cuando las Fuerzas Armadas han normalizado su inscripción en el Estado y en la sociedad nacional–, la presente alude a los últimos años del siglo XIX e inicios del XX, período caracterizado por la institucionalización y profesionalización de las fuerzas (en este caso la Armada) y por su importante gravitación en la política nacional, en el marco del afianzamiento de la organización del Estado nacional. Sin embargo, afirmamos que esto no impide la realización de un análisis que conceptualice a las Fuerzas Armadas en general –y a la Armada en particular– no solo como agencia estatal, sino, además, a los militares como grupo social-profesional. El enfoque permite observar la configuración profesional de los mismos y sus relaciones con el desarrollo de las agendas públicas y las políticas estatales (aquí, la política antártica). Se considera necesario dar cuenta no solo de la especificidad de la profesión militar, sino también de sus interlocuciones con otras áreas del Estado o la sociedad, que en este caso orientan su ámbito de acción hacia las cuestiones relacionadas con la Antártida en el período mencionado.

La metodología empleada es fundamentalmente cualitativa, centrada en el análisis crítico de la literatura referida al tema, en particular aquella producida por la denominada “historia militar”. En una primera parte desarrollaremos una breve descripción de la primera presencia nacional en la Antártida y del proceso iniciado en el último cuarto del siglo XIX, cuando el Estado nacional argentino comenzó su proyección hacia el sur patagónico y marítimo, cuyo desenlace fue el desembarco en el Continente Blanco. Luego nos centraremos en ese desembarco a comienzos del siglo XX a partir del análisis de la obra pionera y la trayectoria militar del oficial de marina José María Sobral. Por último, extraeremos algunas conclusiones que buscarán dar

cuenta de la hipótesis y los objetivos planteados en esta introducción.

La transición de una Armada fluvial a una Armada oceánica

La historia antártica más difundida explica que los primeros argentinos en arribar a la Antártida fueron navegantes dedicados a la caza de focas, ballenas y lobos marinos, y lo hicieron en la segunda década del siglo XIX, recién independizadas las Provincias Unidas del Río de la Plata (Capdevilla y Comerci, 1986; Quevedo Paiva, 1987). En las postrimerías del siglo XVIII la actividad lobera y ballenera de marinos de distinto origen –principalmente ingleses, españoles, estadounidenses y rioplatenses (Pierrou, 1975)– se había intensificado de manera significativa en las costas patagónicas e insulares del Atlántico Sur, por lo que la ambición de encontrar poblaciones de mamíferos marinos los pudo haber hecho alcanzar las islas adyacentes a la península antártica. Los intereses comerciales estaban por encima de los políticos o los científico-geográficos, razón por la cual los nuevos lugares encontrados se mantuvieron en secreto para evitar la competencia (Capdevilla y Comerci, 1986; Pierrou, 1975).

La arqueóloga María Ximena Senatore (2011) considera la llegada del hombre a la Antártida:

... como parte de un proceso de expansión capitalista en busca de nuevas fuentes de materias primas –aceite y pieles– para mercados en crecimiento. Explotación que implicó necesariamente un proceso de exploración y de incorporación de nuevos espacios hasta ese momento desconocidos por el mundo occidental (pp. 168-169).

Según la autora, el descubrimiento y la explotación de tierras antárticas formaron parte de un mismo proceso. Los intereses económicos del negocio lobero-ballenero, que se enmarcan dentro de la expansión colonialista y de consolidación del capitalismo a escala global a fines del siglo XVIII, “fueron extendiendo los límites de lo conocido e incorporando nuevos paisajes y experiencias al mundo moderno” (Senatore, 2011, p. 163).

La caza de mamíferos marinos se convirtió en una actividad predatoria que en nuestro país dio lugar a las primeras disposiciones oficiales orientadas a reglamentarla y regularla. Según Adolfo Quevedo Paiva (1987), las mismas tuvieron la particularidad de ser las primeras manifestaciones de soberanía

sobre estos espacios geográficos australes. Sin embargo, las autoridades de Buenos Aires, envueltas en las guerras civiles que caracterizaron las primeras décadas del naciente país y encerradas sobre sí mismas dentro de los márgenes del Río de la Plata y su *hinterland* pampeano, no desarrollaron un interés definido por los territorios continentales, marítimos e insulares del extremo sur, situación que se revirtió en el último cuarto del siglo XIX.

A lo largo del siglo XIX se fueron dando dos hechos: por un lado, que a las empresas comerciales en los mares antárticos se les fueron sumando exploraciones de carácter científico; por el otro, que con el fin de las guerras civiles y la organización del Estado nacional, Argentina comenzó a extender su soberanía hacia el sur en la década de 1870.

Con respecto al primer fenómeno, los países en pleno desarrollo industrial y expansión colonialista por el mundo comenzaron a hacer expediciones con fines científicos y económicos en regiones remotas del globo, motivados por los progresos que la ciencia estaba dando a grandes pasos y la posibilidad que ello brindaba para la conquista de nuevas tierras, mercados y recursos destinados a aumentar el prestigio nacional y afianzar el poder político y económico de sus Estados. Esto significó un importante cambio, ya que “permitió que del silencio que cubría las actividades de los barcos focueros y balleneros, se pasara a la más completa publicidad gracias a los logros de las campañas científicas” (Facchin, 2013, p. 38).

En cuanto al segundo fenómeno, distinguimos tres eventos: la decisión de ocupar la Patagonia a partir de la llamada “Conquista del Desierto” entre 1878 y 1885; el incipiente interés marítimo que aparece hacia finales de la década de 1870 con la salida de la Armada Argentina de su encierro en los ríos y su apertura al mar; y las primeras intenciones de explorar la Antártida, que tienen su punto culminante en el rescate a la expedición sueca de Otto Nordenskjöld realizado por la Armada en 1903.

Hasta la presidencia de Domingo Faustino Sarmiento (1868-1874) el país no había contado con una fuerza naval organizada e institucionalizada. Desde la independencia, las escuadras se constituían cuando los conflictos estallaban, pero se desarticulaban apenas estos terminaban.

Según un ensayo publicado en el Boletín del Centro Naval, el punto de quiebre de esta situación fue la Guerra del Paraguay (1865-1870), en la cual las precarias fuerzas navales argentinas cumplieron tareas secundarias

en comparación con las de la poderosa flota brasileña, que fue la verdadera protagonista de los combates fluviales. Dicha situación demostró –al decir de los autores– la necesidad de contar con medios navales aptos para afrontar con anticipación los conflictos internacionales, asegurar el control de los ríos internos y poder negociar en mejores condiciones ante potenciales diferendos diplomáticos (Delamer, Oyarzábal, Montenegro, Bergallo y Santillán, 2010).

De esta manera, durante la presidencia de Sarmiento se adoptaron políticas que constituyeron los primeros pasos para conformar una Marina de Guerra organizada. En 1872 se creó la Escuela Naval Militar, y entre 1874 y 1876 se incorporaron las primeras unidades de hierro y vapor que constituyeron la denominada “Escuadra de Sarmiento”. Se construyeron en estos años el primer Arsenal de Marina en Zárate y los Talleres Navales en el Tigre, sobre el río Lujan. Estos emplazamientos respondieron al pensamiento geopolítico del momento, identificado con el ideario sarmientino que sostenía la prioridad de la defensa del Río de la Plata, “centro político y organizador, fuente principal de distribución de recursos y, tradicional teatro de operaciones de la mayor parte de los conflictos pasados” (Delamer *et al.*, 2010, p. 214).

En aquel momento el pensamiento estratégico naval dominante era el de la escuela francesa de la *Jeune Ecole*. La misma postulaba una Armada limitada a defender puertos, costas y ríos, y, de acuerdo con una postura netamente defensiva, sugería recurrir al torpedo como sistema de armas más adecuado (Oyarzábal, 2005).

Estos criterios geopolíticos se fueron modificando con el creciente influjo político-militar de Julio Argentino Roca, y la extensión del interés nacional a los territorios patagónicos y sus costas. En efecto, durante la presidencia de Nicolás Avellaneda (1874-1880), y con Roca como su ministro de Guerra y Marina a partir de 1877, comenzó a desarrollarse el proceso de incorporación de la Patagonia al Estado nacional. Esta expansión no estuvo exenta de tensiones con Chile, que tenía pretensiones sobre estos espacios y a mediados de la década de 1870 realizó algunas incursiones navales en la zona. Sin embargo, las controversias con el país vecino se resolvieron parcialmente con la firma del Tratado de Límites en 1881.

La proyección hacia el sur en el período roquista comenzó a romper de a poco la concepción tradicional que desde la época de la independencia limitó las operaciones navales al ámbito del Río de la Plata. La expedición

comandada por el comodoro Luis Py a las costas sureñas en 1878, como respuesta a las incursiones chilenas, fue fundacional, y con ella se inauguró el proceso de transición de una Armada fluvial a una Armada oceánica, que terminará de consolidarse en la década de 1890.

Respecto a los medios navales, dicha transición implicó la incorporación hacia 1880 de varias torpederas y un acorazado, el *Almirante Brown*; así se constituyó una escuadra que, sin abandonar el esquema defensivo sobre el Río de la Plata, materializó una incipiente proyección de los intereses nacionales hacia el mar. En esta época también se fomentó el servicio de transporte marítimo para sostener la comunicación y el apoyo efectivo a las poblaciones patagónicas, la actividad marítima comercial con el establecimiento de líneas de navegación hacia Europa, EE. UU. y la costa patagónica, y diversas actividades como estudios hidrográficos, canalizaciones, balizamientos, iluminación de costas, vigilancia policial, etc. (Delamer *et al.*, 2010).

Las adquisiciones navales realizadas entre 1890 y 1893 terminaron de consolidar el esquema defensivo alrededor del Río de la Plata. Sin embargo, como afirma Guillermo Oyarzábal (2005):

... la Marina había logrado la mejor fuerza torpedera de Sudamérica, en el ocaso de la concepción estratégica de defensa y en el preciso momento en que el mundo trataba de consolidar las teorías formuladas por Alfred Thayer Mahan, para quien el dominio del mar representaba la única vía legítima de desarrollo y progreso (Oyarzábal, 2005, p. 222).

A mediados de la década se reavivaron las tensiones con Chile, que tenía un potencial naval más importante que el de Argentina. La situación aceleró la actualización del pensamiento estratégico a partir de las influencias de las ideas de Mahan, y durante la presidencia de José Evaristo Uriburu (1895-1898) y la segunda de Roca (1898-1904) se incorporaron buques y se realizaron construcciones que consolidaron el poder naval con proyección hacia el mar. El concepto mahaniano de “dominio del mar” alentaba la adquisición de cruceros, cruceros-acorazados y buques logísticos para aumentar la potencialidad de la fuerza naval “capaz de imponer su voluntad a cualquier otra que se le opusiera” (Delamer *et al.*, 2010, p. 219). Bajo una estrategia ofensiva, los objetivos a alcanzar fueron la obtención de mayores grados de

velocidad, poder destructivo, capacidad de maniobra y autonomía (Oyarzábal, 2005). De esta forma culminó la transición de la Marina de torpederas y unidades de río hacia una de grandes cruceros-acorazados para maniobrar en espacios marítimos.

Las construcciones antes mencionadas fueron la del Puerto Militar de Bahía Blanca (inaugurado en 1902, hoy denominado Base Naval Puerto Belgrano) y los apostaderos navales de Puerto Madryn, Puerto Deseado, Santa Cruz y Ushuaia. El crecimiento y la profesionalización que estaban alcanzando la Marina de Guerra y también el Ejército, influyeron para que en 1898 el Ministerio de Guerra y Marina se dividiese y se crease uno para cada fuerza (Oyarzábal, 2005). En 1898 se adquirió también la fragata *Sarmiento*, destinada a cumplir funciones como buque-escuela para los cadetes del último año de la Escuela Naval Militar, con la misión de forjar oficiales marinos en los mares del mundo (Destéfani, 1979).

Para Enrique González Lonzieme, en los últimos años del siglo XIX la Marina argentina comenzó a figurar entre las flotas más poderosas del mundo, y su broche de oro fue la adquisición en 1896 de un crucero –el *Buenos Aires*– y en 1898 de cuatro cruceros-acorazados –el *San Martín*, el *Belgrano*, el *Pueyrredón* y el *Garibaldi*– que “dieron a nuestra flota de combate un poder que pesó sustancialmente en las decisiones chilenas de aceptar las negociaciones diplomáticas en el diferendo de límites” (González Lonzieme, 1970, pp. 265-266).

En efecto, el 15 de febrero de 1899 se llegó a un acuerdo con los trasandinos –llamado el “Abrazo del Estrecho”– entre el presidente argentino Roca y el presidente chileno Federico Errázuriz, en Punta Arenas. La pacificación terminó de concretarse con los “Pactos de Mayo” el 28 de mayo de 1902, firmados por los cancilleres de ambos países en Santiago de Chile.

Cabe mencionar que la política territorial del Estado argentino en construcción se articuló en función de un proyecto de país moldeado por los valores sociales y culturales de elite política del último cuarto del siglo XIX, conocida como la Generación del Ochenta (Zusman, 2000). Estos buscaron incorporar al nuevo Estado en el proceso mundial de modernización capitalista, y para ello consolidaron una economía agroexportadora y conformaron un Estado liberal bajo la forma republicana de gobierno. Según Zusman (2000), “la incorporación de Argentina al mercado mundial y la formación de un

estado liberal era acompañada por la adopción de un conjunto de valores culturales que significarían su inserción en el mundo occidental” (p. 60). Estos valores eran los de “civilización” y “progreso”, que “actuaban de marco ideológico que cubría el proyecto nacional estatal” (p. 60).

La formación de instituciones científicas (organismos, universidades, museos, academias, sociedades, etc.) y la contratación de especialistas extranjeros para que sirvieran a estas, cumplieron –según la autora– un papel clave en el proyecto civilizatorio de formación territorial del Estado argentino. El Instituto Geográfico Argentino, institución privada creada en 1879 cuyas actividades contaron con amplio apoyo del Estado y cuyo primer director fue el doctor Estanislao Zeballos, fue un gran promotor de la apropiación territorial de la Patagonia e incluso de la Antártida.

Las expediciones de carácter científico-militar que permitieron el conocimiento, la apropiación, ocupación y colonización de los territorios considerados por la élite política liberal de la época como desiertos (es decir, habitados por pueblos sin formas “civilizadas” de organización social y cultural), utilizaron las mismas estrategias que aplicaron los países europeos en la colonización que estaban realizando en aquella época en Asia y África. Esto permitía que aquella élite liberal “sintiese que su proyecto territorial se situaba al mismo nivel que los proyectos territoriales coloniales, que su acción colonizadora respecto de los indígenas fuera equivalente a la que aquéllos estaban realizando con los habitantes de ultramar” (Zusman, 2000, p. 62). Cabe destacar en este sentido, que el contenido racista de los valores sociales y culturales de la mencionada élite política derivó en que aquel proyecto territorial se llevara a cabo mediante la aniquilación de pueblos nativos. Recordemos estas aclaraciones a la hora de analizar los discursos de Sobral sobre la Antártida.

Es así como llegamos a los primeros años del siglo XX, cuando los espacios territoriales y marítimos del sur son incorporados a la estrategia de proyección nacional que, como veremos, incluirá a las islas del Atlántico Sur y a la Antártida. En este marco sociohistórico se desarrolló la corta carrera militar de José María Sobral y el Estado argentino realizó sus primeras acciones en la Antártida de la mano de la Marina de Guerra.

Trayectoria militar de José María Sobral

Antes de entrar de lleno en el tema, es necesario hacer unos comentarios sobre las diversas generaciones de marinos que protagonizaron la transición de una Armada de los ríos a una con proyección marítima entre la década de 1870 y comienzos de 1900. Estos son fundamentales para comprender la trayectoria y la obra de Sobral.

De acuerdo con la clasificación de Oyarzábal (2005), identificamos tres generaciones de oficiales: los de *la marina tradicional*, los de *la marina de la transición* y los *marinos de la generación del ochenta*. Según la tesis del autor, este último grupo, que surgió de las primeras promociones egresadas de la Escuela Naval Militar, fue el que impulsó –a medida que iba ascendiendo en la escala jerárquica de la Armada– los grandes cambios que apuntalaron la mencionada transición. La misma no solo se produjo en las concepciones militares y estratégicas, sino también en cuanto a lo organizacional y administrativo. A medida que se proyectaba hacia el mar, la Armada iba estructurando y profesionalizando su organización institucional.

Los oficiales de la marina tradicional fueron los protagonistas de los primeros años de la organización de la Armada en la década de 1870, durante la presidencia de Sarmiento, y ocuparon los principales puestos hasta entrada la década de 1880 (Oyarzábal, 2005). Algunos fueron figuras relevantes de las guerras civiles previas a la organización nacional y de la Guerra del Paraguay. Esta primera camada se caracterizó por la diversidad de orígenes y por la falta de una formación profesional y cultural homogénea. Cada uno provenía de diferentes experiencias, por lo que se dificultaba la incorporación de los nuevos reglamentos. En aquel momento, la evolución de la Armada dependía mucho de la impronta individual con la que cada oficial conducía sus responsabilidades. Cada uno imponía su propio criterio y ello llevaba a rivalidades y tensiones más de carácter personal que profesional.

Estos marinos no tenían formación académica; por el contrario, habían forjado sus conocimientos en los campos de batalla. Tenían, además, vínculos y compromisos con las diversas facciones políticas e incluso habían participado en bandos diversos en las revueltas de 1874, encabezada por Ricardo López Jordán, o de 1880, por Carlos Tejedor. A pesar de ello, “se fue conformando un cuerpo de oficiales permanente que, aunque escaso en número, se manifestaba

con continuidad, y en su seno se generaron las primeras discusiones tendientes a lograr la organización definitiva” (Oyarzábal, 2005, p. 320).

Por su parte, el grupo de los marinos de la transición estuvo conformado en su mayoría por veteranos de la Guerra del Paraguay. Estos oficiales se caracterizaron por una mayor prescindencia de lo político y por escuchar y alentar los proyectos e ideas de los oficiales más jóvenes de las primeras promociones de la Escuela Naval Militar, quienes, al estar mejor preparados académicamente que sus antecesores, concibieron ideas y proyectos orientados a superar las deficiencias estructurales de la Marina. Estas ideas las expresaron a través del Centro Naval, creado por estos jóvenes marinos en 1882.

Oyarzábal describió a estos últimos como los marinos de la Generación Del Ochenta. Según afirma, este grupo:

Se constituyó en los primeros años de la década de 1880 y apareció como consecuencia y reacción de lo sucedido durante el decenio anterior. La fe en el progreso, y la confianza en el potencial nacional y en sus propias capacidades, definen el espíritu de estos hombres que surgían a la actividad profesional en el mismo momento en que Roca comenzaba a digitar los hilos de la política argentina. El grupo estaba constituido por oficiales navales formados académicamente en el país y en escuelas navales extranjeras (...) Se trataba del sector ilustrado que, animado por ideales coincidentes y comprometido en un proyecto de transformación social, se identificaba categóricamente con las miras, metas y objetivos reconocidos por los hombres de la llamada Generación del Ochenta (2005, pp. 322-323).

Esta generación de marinos se hizo cargo de la conducción de la Armada entrada la década de 1890, en el momento en que aumentaban las tensiones con Chile. Su impulso y energía, sumados a la situación internacional, generaron las condiciones favorables para que desde el Gobierno se terminara de estructurar una Marina de Guerra moderna en lo operativo, lo técnico, lo administrativo, lo profesional, lo educativo y en el plano estratégico y geopolítico. Estos marinos no solo se limitaron a pensar las cuestiones propias de su área, sino que se proyectaron más allá y debatieron cuestiones de interés nacional. Para los oficiales de la Marina –y también del Ejército– las cuestiones militares eran únicamente una parte de su función primordial,

que era aportar al crecimiento nacional y al interés del país (Oyarzábal, 2005). Prueba de ello en la Armada fueron las expediciones, los estudios científicos, la integración de comisiones de límites, los balizamientos en costas del sur y en los ríos internos, la instalación de puertos y observatorios meteorológicos.

Planteada esta cuestión, pasamos a analizar la trayectoria militar de nuestro oficial de marina. José María Sobral nació el 14 de abril de 1880 en Gualeguaychú, provincia de Entre Ríos. Luego de rendir exámenes, a fines de 1894 y con catorce años de edad, ingresó a la Escuela Naval Militar, que desde 1893 funcionaba en lo que fue la residencia de Juan Manuel de Rosas en Palermo, (Buenos Aires).

Como indica Oyarzábal (2005), el proceso de organización de la Escuela Naval desde su creación en 1872, si bien progresivo, también fue muy problemático, cargado de marchas y contramarchas. La falta de un establecimiento adecuado, las continuas mudanzas, la carencia de materiales y recursos necesarios, la discontinuidad de proyectos, los cambios constantes en las reglamentaciones y en los planes de estudios, los problemas para regularizar los viajes de instrucción, fueron los principales ejes de las críticas que los jóvenes oficiales realizaban desde la prensa o el Boletín del Centro Naval.

Según el reglamento orgánico y el plan aprobado en 1894, los estudios pasaron de durar cinco a cuatro años (Burzio, 1972). Algunas de las materias a cursar eran aritmética, álgebra, geometría, física, química, cálculo diferencial e integral, mecánica, artillería, torpedos, hidrografía, astronomía y navegación, oceanografía, derecho internacional marítimo, historia, geografía, francés, inglés y alemán. También se practicaban deportes como esgrima y natación (Destéfani, 1979). Según Alfio Puglisi (2016), el currículo diseñado por Francisco Beuf y Eugenio Bachmann¹⁰, ambos directores de la Escuela Naval entre 1881 y 1892, tenía un “sesgo enciclopédico” (p. 137), lo cual respondía a que:

El país necesitaba oficiales con una formación polivalente, pues, además de navegar mar afuera, debían actuar en apoyo de misiones

¹⁰ Francisco Beuf (1834-1899) y Eugenio Bachmann (1835-1896), de origen francés el primero y austríaco el segundo, fueron oficiales de la marina de sus respectivos países, a la que se dieron de baja antes de emigrar a la Argentina. Los dos fueron destacados astrónomos que cumplieron un papel relevante en importantes instituciones científicas del país (Puglisi, 2011).

científicas relacionadas con la determinación de límites y el relevamiento cartográfico, por lo que se necesitaba contar con una buena preparación en astronomía y en topografía (Puglisi, 2016, p. 137).

Las direcciones de Beuf y Bachmann fueron importantes para el progreso de la Escuela Naval, más allá de no haberse resuelto sus problemas estructurales. Entre 1893 y 1900, período en que estuvo en Palermo, la Escuela tuvo seis directores (Burzio, 1972).

Por problemas de salud, Sobral fue dado de baja en septiembre de 1895. Sin embargo, una vez recuperado, en diciembre reingresó. Producto de los vaivenes de la institución educativa, en octubre de ese mismo año se volvieron a modificar los reglamentos y el plan de estudios, y la duración del curso se estableció en tres años. Hubo una nueva modificación en 1897 y 1898, que restableció los cuatro años de duración. Según los autores consultados, estos sucesivos cambios respondieron a la incorporación de medios navales que generaron problemas de escasez de oficiales y al aumento de las tensiones con Chile (Burzio, 1972; Destéfani, 1979; Oyarzábal, 2005).

En 1898, debido a todos estos cambios, egresaron cuatro promociones: de la 22.º a la 25.º. Sobral egresó como guardiamarinas junto con otros camaradas de su promoción (la 24.º) el 8 de agosto de aquel año (Burzio, 1972). El entrerriano, que “nunca fue de los mejores estudiantes” (Destéfani, 1979, pp. 26-28), ocupó el puesto 19.º en el orden de mérito, el último de su camada¹¹. Recordemos que el orden de mérito de egreso no solo influye en la posición relativa de los guardiamarinas en el inicio de su carrera, sino que puede proyectarse posteriormente en el desarrollo de la misma, dado que deberán hacer notables méritos para poder ascender en la jerarquía de los miembros de su propia promoción.

El primer destino de Sobral fue, a finales de agosto, el recientemente incorporado crucero-acorazado *San Martín*, uno de los cuatro buques de este tipo adquiridos en 1898, en el contexto de las crecientes tensiones con Chile. El buque se hallaba fondeado cerca de Punta Piedras en la desembocadura

¹¹ En realidad, el 8 de agosto de 1898 hubo en total 20 egresados (Burzio, 1972). El vigésimo oficial fue un becado uruguayo que, al ser extranjero, no se contabilizó en el orden de mérito.

del Río de la Plata, por lo que las tareas se hacían rutinarias. Allí Sobral se desempeñó como ayudante oficial de guardia (Destéfani, 1979).

Tres meses después, fue destinado a la también recién adquirida fragata *Sarmiento*, que ante la disminución de las tensiones con Chile, se preparaba para hacer su primer viaje de instrucción alrededor del mundo (Destéfani, 1979). El buque partió desde Buenos Aires en enero de 1899. Su comandante fue el capitán de navío Onofre Betbeder, futuro ministro de Marina, y entre la oficialidad de la nave se encontraba Julián Irizar, a cargo de la derrota del barco (Destéfani, 1979). Luego de veintidós meses de viaje, la fragata *Sarmiento* arribó el 30 de septiembre de 1900 al puerto de Buenos Aires.

Como explica Laurio Destéfani (1979), en estas travesías “el resultado es generalmente el guardiamarina convertido en un hombre, que ha gozado y sufrido, se ha emocionado y ampliado su horizonte y su criterio” (p. 30). En el viaje complementaron con la práctica lo aprendido en los cursos. De esta forma, el 9 de octubre de 1900 los guardiamarinas tripulantes de la *Sarmiento* –entre ellos Sobral– fueron ascendidos a alférez de fragata. “Eran entonces verdaderos oficiales, pues se consideraba al guardiamarina un oficial ‘a medias’” (Destéfani, 1979, p. 42).

El 11 de octubre del mismo año fue destinado a la cazatorpedera *Espora*, apostada en Río Santiago. El buque fue adquirido en 1891, cuando la Marina comenzó a proyectarse hacia el dominio del mar. Allí estuvo poco tiempo, ya que al mes fue trasladado al crucero *Patria*, adquirido en 1895 en plena consolidación del poder naval marítimo y perteneciente a la División del Río de la Plata. Su comandante era el teniente de navío Julián Irizar. En este crucero, Sobral se desempeñó como oficial de cargo y de guardia (Destéfani, 1979).

Dos meses después, en enero de 1901, fue destinado al aviso *Tehuelche*, al mando del teniente Francisco Borges, que estaba preparado para salir en comisión hidrográfica a la costa patagónica. Allí ocupó el cargo de segundo comandante. Entre el 26 de enero y el 31 de mayo el *Tehuelche* zarpó hacia los mares del sur y llegó hasta Santa Cruz, donde se realizaron trabajos hidrográficos, se establecieron estaciones meteorológicas, se repararon balizas y se hicieron diversos sondeos (Destéfani, 1979).

Una vez terminado ese viaje, Sobral volvió al buque *Patria*, el cual debía trasladarse a la Base Naval de Puerto Belgrano para permanecer allí. Dos meses después, en agosto, fue trasladado al crucero-acorazado *Belgrano*,

asentado en el mismo puerto militar. El *Belgrano* fue uno de los cuatro cruceros-acorazados adquiridos en 1898 y era de los más potentes de la Armada. Allí se desempeñó, a comienzos de octubre, como ayudante del jefe de la División Bahía Blanca (Destéfani, 1979). A mediados del mismo mes, se fracturó el pie por accidente, a raíz de lo cual fue internado en el Hospital Militar. Finalmente, el 28 de noviembre de 1901, con 21 años de edad, Sobral fue informado de que sería parte de la expedición sueca a la Antártida, comandada por Otto Nordenskjöld. A partir de esa fecha pasó a revistar en la División Hidrográfica del Ministerio de Marina. Destéfani (1979) afirma que:

La Armada había fortalecido y forjado su cuerpo para la fatiga, había disciplinado su mente con el estudio, forjado su carácter y preparado su futura actuación profesional con conocimientos de navegación, hidrografía, oceanografía, torpedos, etc. En fin, lo había preparado para muchas contingencias, aun para pasar dos años entre los hielos del Polo Sur (Destéfani, 1979, p. 45).

A su regreso a fines de 1903, y como producto de su importante labor antártica, fue nombrado socio honorario del Círculo Militar y del Centro Naval Argentino (Destéfani, 1979). El 17 de octubre de aquel año, mientras se encontraba todavía en la Antártida, Sobral fue ascendido a alférez de navío.

El 26 de febrero de 1904 fue destinado al acorazado *Almirante Brown* donde permaneció ocho meses, hasta que el 27 de octubre fue asignado al crucero *9 de Julio*, que se encontraba en el Río de la Plata (Destéfani, 1979). El *Almirante Brown* fue el primer acorazado que se adquirió en 1881, durante la primera presidencia de Roca, y en aquel momento representó “algo verdaderamente revolucionario” (González Lonzieme, 1970, p. 265). El 9 de Julio, por su parte, se incorporó en 1891.

La estadía en la Antártida despertó en Sobral el interés por el estudio de las ciencias geológicas. Su experiencia polar sumada a su preparación científica podría haberlo convertido en un hombre extremadamente valioso para la Armada y para los intereses argentinos en la Antártida. Pensando que sus estudios podrían complementar su carrera militar, solicitó permiso a las autoridades de la Marina para estudiar geología en la Universidad de Upsala, en Suecia, donde se encontraba Nordenskjöld. Ante la negativa de la Armada,

pidió su baja, que le fue otorgada el 30 de diciembre de 1904. En agosto de 1905 marchó finalmente a Suecia para realizar sus ansiados estudios. De esta manera concluyó la corta carrera militar de este pionero antártico cuya importancia para la soberanía argentina en aquellos territorios australes se relatará a continuación.

La expedición sueca y la Armada Argentina en la Antártida

Como mencionamos, la extensión del Estado nacional hacia el sur derivó en la proyección naval hacia el Atlántico Sur y la Antártida. En efecto, a partir de los tratados limítrofes con Chile en 1881, que minimizaron la posibilidad de conflictos por la Patagonia con el país vecino, surgieron diferentes proyectos de expedición antártica desde diversos sectores de la sociedad, tanto de interés económico-comercial como científico, que en su mayoría se canalizaron a través del Instituto Geográfico Argentino (Genest, 2013). Algunos contaron incluso con el apoyo de oficiales de la Armada (Capdevilla y Comerci, 1986). Sin embargo, ante la prioridad de consolidar definitivamente el dominio sobre la Patagonia y su costa marítima, no pudieron concretarse.

Al acentuarse la tensión con los trasandinos a fines del siglo XIX, el interés antártico se mantuvo contenido, pero su resolución a partir del “Abrazo del Estrecho” (1899), sumada a la capacidad de proyección naval que el país había logrado en ese tiempo, permitió que aquel interés comenzara a encontrar espacios de concreción. Dos congresos internacionales de geografía –Londres (1895) y Berlín (1899)– fueron vitales en este sentido. En ellos se reconoció la necesidad de profundizar los estudios científicos sobre la Antártida (Capdevilla y Comerci, 1986), el último lugar del globo que permanecía inexplorado casi en su totalidad y que todavía guardaba grandes misterios para la ciencia. Una de las recomendaciones del congreso de Berlín fue realizar observaciones científicas de forma coordinada y en simultáneo en diversas regiones antárticas, para lo cual se organizaron tres expediciones¹², conocidas en su conjunto como Gran Expedición Antártica Internacional, y se

¹² La expedición inglesa comandada por Robert Scott (1901-1904) que se dirigió a la “Tierra de Victoria” al sur del océano Pacífico; la expedición alemana al mando de Erich Von Drygalski (1901-1903) que partió hacia la “Tierra de Guillermo II”, al sur del Índico; y la expedición sueca de Nordenskjöld (1901-1903) (Dietrich, 2003). Posteriormente se incorporaron la expedición escocesa de Williams Bruce y la francesa de Jean Baptiste Charcot.

le solicitó a la Argentina instalar un observatorio meteorológico-magnético en el sur patagónico. Las autoridades nacionales aceptaron la solicitud en octubre de 1900 y delegaron su concreción en la Armada (Capdevila y Comerci, 1986).

La incorporación del país al desarrollo de las investigaciones científicas internacionales en territorios que se consideraban propios derivó en la articulación de un primer Plan Antártico, citado en la obra de Enrique Pierrou *90 años de labor de la Armada Argentina en la Antártida* (1975), con los siguientes puntos:

- 1- Instalación del observatorio en la Isla Año Nuevo con carácter permanente;
- 2- Viaje a la costa oeste de la península antártica para instalar otro observatorio;
- 3- Se arbitrarían medios para adquirir buques balleneros o adecuar algunos existentes;
- 4- Se trataría de formar expertos polares para lo cual se embarcarían oficiales en algunos buques de alguna de las expediciones internacionales antárticas (p. 125).

En consonancia con el plan trazado, el observatorio de la isla Año Nuevo fue inaugurado en febrero de 1902 y puesto bajo la dependencia del Ministerio de Marina, que designó director del mismo al teniente de navío Horacio Ballvé. Se planeó un viaje expedicionario a la región del estrecho de Garleche para la instalación de otra estación en la isla Booth-Wandel; ante la complicación de adquirir buques adecuados, se acondicionó la corbeta *Uruguay* –incorporada en la “Escuadra de Sarmiento” como cañonera en 1874– para realizar las operaciones en los mares del sur y se acordó incorporar al joven oficial de la Armada José María Sobral a la expedición sueca (Pierrou, 1975). De estos hechos nos ocuparemos a continuación.

La expedición que Nordenskjöld planificó realizar en la península antártica completaba en territorio antártico los estudios que realizaba el observatorio argentino desde Tierra del Fuego. En el proceso de coordinación de acciones con las autoridades nacionales, el sueco recibió una carta de Ballvé expresándole que le gustaría que un oficial de la Armada fuese parte de la expedición “como representante del gobierno argentino”; a cambio el país ofrecía carbón y víveres, y prestaría apoyo logístico desde Ushuaia, solicitud que el explorador nórdico aceptó (Destéfani, 1979; Pierrou, 1975). El oficial seleccionado fue

el alferez de fragata José María Sobral, quien por aquel entonces prestaba servicios en el acorazado *Belgrano*, aunque por un accidente se hallaba en rehabilitación en el Hospital Militar. El 28 de noviembre se le informó de su nuevo destino y el 1 de diciembre dejó el hospital (Destéfani, 1979).

El 18 de diciembre Sobral recibió el comunicado del ministro de Marina, Onofre Betbeder, donde se le informaba que había sido designado para formar parte de la expedición sueca y se le instruía que:

De acuerdo con lo convenido con el Doctor Nordenskjöld Ud. tomará parte en todas las observaciones magnéticas, meteorológicas y oceanográficas que lleva a cabo dicha expedición y formará parte de toda expedición y comisión de detalle que se destaque con cualquier fin. (...) Este Ministerio ha dado órdenes para que en Ushuaia se entregue al Antarctic el carbón que solicite y se ha dirigido al Gobernador de Tierra del Fuego pidiendo le preste los auxilios que requieran y crea convenientes; en compensación de cuyas ventajas se ha ofrecido llevar abordo a un Representante de este Gobierno... (Destéfani, 1979, pp. 66-67).

Los expedicionarios a bordo del *Antarctic* partieron el 21 de diciembre del puerto de Buenos Aires rumbo al sur. El capitán del buque fue el noruego Carl Larsen, experimentado navegante polar. El 12 de febrero de 1902 llegó a la isla Cerro Nevado donde desembarcaron seis tripulantes, entre ellos, Nordenskjöld y Sobral. Tal como estaba planificado, el buque pasaría a recogerlos en el verano siguiente. En Cerro Nevado construyeron una cabaña que les sirvió de refugio durante el invierno. Los trabajos que allí se realizaron fueron estudios de meteorología, magnetismo, gravimetría, astronomía, geología, geodesia y recolección de fósiles vegetales y animales (Sobral, 2015).

En noviembre de 1902 el *Antarctic* emprendió la vuelta en busca de los expedicionarios. Sin embargo, la dificultad que presentaba el régimen de hielos en el extremo norte de la península antártica hizo que el barco sufriera algunos inconvenientes al realizar su marcha. Ante la dificultad de llegar a Cerro Nevado pasando por el hoy llamado estrecho de Antarctic, se decidió que tres tripulantes desembarcaran en bahía Esperanza. La idea era que llegaran en trineo a la estación invernal y, si el buque no aparecía allí para determinada fecha, regresaran con Nordenskjöld nuevamente a la bahía para ser recogidos (Dietrich, 2003). Mientras tanto el *Antarctic* intentaría llegar

a Cerro Nevado penetrando el mar de Weddell y alcanzando la isla desde el este. Finalmente, en febrero de 1903 el buque quedó atrapado por hielos cuya presión destruyó el casco y ocasionó su hundimiento. Larsen y su tripulación, que se encontraban bastante lejos de tierra, llegaron a la isla Paulet tras una larga travesía por el mar congelado, y allí construyeron un refugio. Por su parte, el grupo de bahía Esperanza intentó llegar a la estación de Cerro Nevado, pero al no poder hacerlo debieron regresar a la bahía y levantar una choza para refugiarse. De esta manera, tres grupos aislados y sin conocer la suerte de los otros se vieron obligados a pasar el duro invierno polar de 1903 subsistiendo en las condiciones más inhóspitas.

Al pasar la fecha límite de regreso (30 de abril) sin tener noticias del *Antarctic*, se intuyó que algo había ocurrido. Tanto desde Suecia como desde Francia se comenzó a preparar un rescate. Por su parte, el gobierno argentino también empezó a organizar una expedición de salvamento (Destéfani, 1979). El buque elegido para navegar en las aguas del extremo sur fue la corbeta *Uruguay*, que no estaba preparada para semejante viaje, por lo que tuvo que ser refaccionada. Luego de su reacondicionamiento, el 8 de octubre de 1903, ante la presencia del presidente Julio A. Roca, la *Uruguay* zarpó de Buenos Aires. Su capitán fue el teniente de navío Julián Irizar que, como vimos, conocía a Sobral del viaje de instrucción de la fragata *Sarmiento* y del crucero *Patria*.

La expedición no solamente fue humanitaria, sino que también tuvo carácter científico. El Ministerio de Marina instruyó a Irizar para “sacar los mayores beneficios posibles de la expedición, para lo cual aprovechará V. las oportunidades favorables para hacer las colecciones zoológicas y botánicas y recoger todos los datos científicos que le sea posible” (Destéfani, 1979, p. 177).

Mientras tanto, pasado el invierno, los hombres de bahía Esperanza emprendieron su viaje a la isla Cerro Nevado y en las cercanías se encontraron con Nordenskjöld el 14 de octubre, que estaba realizando una patrulla de estudios. Pasados unos días, el 8 de noviembre llegaron a la estación invernal los hombres de la corbeta *Uruguay*, y poco después, el grupo de Larsen.

Cumplida la misión, el 2 de diciembre de 1903 el buque arribó con los expedicionarios¹⁵ –Sobral entre ellos– a Buenos Aires, donde fueron recibidos

¹⁵ Se debió lamentar la muerte de uno de los naufragos del *Antarctic*, el marinero Ole Wenneesgaard, quien falleció durante la invernada en la Isla Paulet (Dietrich, 2003).

por una multitud y aclamados como héroes.

Merecen destacarse algunas reflexiones de Sobral, volcadas en su libro *Dos años entre los hielos 1901-1903*. Allí, rememorando el desembarco de los expedicionarios en febrero de 1902 en la isla Cerro Nevado, manifestó la idea de poblamiento de la Antártida, a la que concebía como una extensión de la campaña de conquista patagónica:

Lo he creído en aquella época y continuó creyendo, que la República Argentina ha debido tomar posesión de esas tierras australes. Antecedentes históricos robustecen y dan gran fuerza a estas opiniones. En general, las posesiones que las naciones europeas tienen en los continentes asiáticos y africano, comenzaron por exploraciones de estudio y terminaron por expediciones armadas.

En las regiones antárticas, la vida es penosa (...) En la zona tórrida, donde están comprendidas muchas posesiones de pueblos europeos a que he aludido, es también muy penosa la vida porque el calor es insoportable, pero este calor excesivo se neutraliza con los recursos de la civilización, lo mismo puede hacerse con los fríos glaciares (...) Hace aún pocos años, nuestra Tierra del Fuego era habitada solamente por el salvaje; hoy tenemos allí un Territorio Nacional, un pueblo naciente y un gobierno regular con un radio de acción, donde se respeta la Soberanía Nacional.

Pues esto mismo es lo que en mi concepto se debe hacer en las tierras subpolares, cuyos mares, con más o menos dificultades puede navegarse en cualquier estación del año y que ofrecen pingües beneficios con las pesquerías que allí pueden establecerse (Sobral, 2015, pp. 118-119).

En la conclusión del libro, afirmó lo siguiente:

Si no es una expedición costada por el gobierno, yo creo que no se hará nada; no me parece que en la Argentina tengamos hombres como el sueco Dikson, que dediquen parte de su fortuna al progreso de la ciencia.

Aunque a muchos no les parezca, nuestros futuros intereses en los mares del sur están en juego; de los pasos que demos estos años, dependerán nuestros derechos en los venideros; todo lo que está al este del meridiano

70 es nuestra natural herencia y no debemos abandonarla; exploremos al sur, que todavía no sabemos todas las riquezas que nos puede dar (p. 302).

Muchas expediciones polares de la llamada “etapa heroica” de las exploraciones antárticas (entre fines del siglo XIX y comienzos del XX) tenían financiamiento privado; la de Nordenskjöld es un ejemplo. Por ello, para el caso argentino, Sobral remarcó el rol del Estado nacional como fundamental para la actividad del país en el sexto continente.

Para Sobral, la importancia de la Antártida se explicaba por todos los beneficios que su conocimiento podría traer al desarrollo de la ciencia y por las riquezas naturales que se podrían encontrar allí. En una conferencia que dio el 19 de diciembre de 1903 en el Teatro Politeama, a pocos días de su regreso, dijo lo siguiente:

Se oye decir con frecuencia ¿qué interés puede tener una expedición polar? ¿Qué beneficio puede ella reportar a la humanidad? Para unos una expedición polar, puede significar dinero; para otros, solamente adelanto en la ciencia. Para el profano de estas cosas (...) no significa nada (...) No digo para un hombre de ciencia; para todo aquel que tenga una idea de la importancia de esas cuestiones (...), el simple hecho de explorar lo desconocido, justifica los gastos de un viaje y aún el sacrificio de las vidas; pero cuando se considera que esas observaciones, esos estudios, pueden dar oro, cuando se sepa que algunas de ellas pueden facilitar muchísimo las expediciones de exclusivo carácter comercial, entonces, esos mismos que antes se encogían de hombros, tendrán que concordar con el beneficios de ellas (Destéfani, 1979, p. 74).

Por último, Sobral aludió a la conquista de la Antártida como una extensión de la incorporación de la Patagonia al Estado nacional:

Hace pocos años nuestra Patagonia era una leyenda, nuestros mares del sur inspiraban espanto, y los regulares y placenteros viajes que hoy se hacen hasta el Estrecho, eran en esa época atrevidas aventuras, que hacían dudar del criterio de quienes las realizaban. Un poco de resolución inspiró nuestra conquista del territorio en donde imperaba la ignorancia, y un plan bien combinado destruyó las fronteras de la barbarie y del montonero,

y desde ese feliz momento desapareció del suelo argentino el salvaje, a quien le fueron arrancados sus dominios, en nombre de la civilización.

Exactamente igual, sucede con el casquete polar antártico, adonde, en vez de mandar ejércitos de soldados, debemos llevar legiones de estudiosos, y así, en consonancia con el carácter nacional, en una sola vez, de un solo golpe, debemos romper esas nieves perpetuas, que no se amalgamarán jamás, porque se lo impedirán los ardientes rayos de la vida civilizada que alimentan el sagrado fuego del progreso (Destéfani, 1979, p. 76).

Es interesante observar cómo en las palabras de Sobral se refleja claramente, por un lado, la articulación entre el discurso de “civilización” y “progreso”, y, por el otro, el proyecto territorial de la elite liberal que lideró el proceso de formación del Estado nación argentino entre fines del siglo XIX y comienzos del XX.

Consecuencias de la expedición sueca y del rescate de la corbeta *Uruguay*

El regreso de la corbeta *Uruguay* generó un clima de euforia y entusiasmo en buena parte de la sociedad argentina. El tema estaba en boca de una enorme cantidad de personas; los diarios se hacían eco de la noticia; el país recibía felicitaciones de todas partes del mundo por el rescate; múltiples desfiles, recepciones, condecoraciones y discursos se realizaron en los días posteriores al regreso. Como afirma Destéfani (1979):

Por primera vez se sintió colectivamente la presencia de la Antártida y se pensó en ella como tierra argentina, en su proximidad, en su influencia, en que estaba allí, detrás del Drake, como un desafío a nuestra iniciativa y vigor (...) Se empezaba a formar la conciencia antártica argentina (Destéfani, 1979, pp. 201-202).

Esta explosión de euforia antártica rindió sus primeros frutos. El puerto de Buenos Aires se había convertido en una especie de puerta de entrada a la Antártida y por allí pasaron en 1904 la expedición francesa al mando de Jean

Baptiste Charcot¹⁴ y la expedición escocesa de William Bruce¹⁵. Este último instaló, en su paso por las islas Orcadas, un observatorio meteorológico en la isla Laurie, y al notar el interés que se había generado en el país por la Antártida, se lo ofreció al Gobierno del presidente Julio A. Roca. De esta forma, el país adquirió el observatorio, que pasó a manos nacionales el 22 de febrero de 1904, y así se constituyó en el primer asentamiento permanente en el Continente Blanco y el único durante casi cuarenta años. En el preámbulo y el considerando del decreto del 2 de enero con el que se oficializó el traspaso se hace mención a las intenciones del país de instalar observatorios meteorológicos “en los mares del sur de la República” y se afirma la “conveniencia científica y práctica [de] extender a dichas regiones las observaciones que se hacen en la isla Año Nuevo y el Sur de la República” (Destéfani, 1979, p. 224). El nuevo observatorio fue puesto bajo la dependencia del Ministerio de Agricultura.

Por su parte, con el objetivo de hacer el primer relevo del personal de la estación de Orcadas, y al no haber noticias de la expedición de Charcot, a fines de 1904 la corbeta *Uruguay* emprendió una nueva misión de rescate. Por segunda vez la Armada nacional surcaría los mares antárticos, en esta ocasión por las aguas cercanas a las islas Shetland del Sur¹⁶.

Otra consecuencia fue la instalación de la Compañía Argentina de Pesca S. A. en diciembre de 1904 en el puerto de Grytviken, en la isla San Pedro de las Georgias del Sur, empresa dedicada a la pesca, industrialización y comercialización de focas y ballenas. Allí también se estableció un año después otro observatorio meteorológico. El fundador y gerente de la compañía fue el noruego Carl Larsen, quien había sido capitán del *Antarctic*. La empresa

¹⁴ La de Charcot fue la expedición francesa antes mencionada, que se había dispuesto rescatar a Nordenskjöld y sus hombres.

¹⁵ Otras expediciones antárticas que pasaron por Buenos Aires o Ushuaia en busca de apoyo logístico fueron las comandadas por Adrien de Garleche en 1897, Jean Baptiste Charcot, que vuelve a pasar en 1908, Wilhelm Filchner en 1911, Roald Amundsen en 1911, Ernest Shackleton en 1914 y Richard Byrd en 1939 (Quevedo Paiva, 2001).

¹⁶ Finalmente, los expedicionarios franceses se encontraban en buenas condiciones, pero debido al buen tiempo habían extendido el período de exploración (Fontana, 2014).

de pesca y la estación meteorológica constituyeron la primera ocupación de aquellas islas¹⁷.

En 1905 se adquirió un buque más adecuado para las tareas antárticas, al que se denominó *Austral*¹⁸. El mismo fue incorporado con el propósito de realizar los relevos de Orcadas e instalar una nueva estación meteorológico-magnética en la isla Booth-Wandel, al oeste de la península antártica. La iniciativa no se concretó por el naufragio del buque en 1906 cuando se disponía a cumplir su misión.

Como última consecuencia mencionamos la primera disposición oficial para nombrar autoridades políticas en tierras polares. En efecto, el 7 de diciembre de 1906, mediante un decreto del Poder Ejecutivo firmado por el presidente José Figueroa Alcorta, se designaron autoridades locales (“Comisarías”) dependientes de la Gobernación de Tierra del Fuego, tanto para el Observatorio de Orcadas como para el que se pretendía instalar en la isla Booth-Wandel (Capdevilla y Comerci, 1986).

¿Qué sucedió con Sobral luego de la expedición? El oficial de Marina estaba convencido de la necesidad de incrementar las expediciones de carácter científico con bandera nacional al sur. Según Destéfani, la estadía en la Antártida había despertado en él una vocación por el estudio de la geología y la mineralogía. “Pensó que como oficial de la Marina podría acumular conocimientos y luego ponerlos en práctica, afirmando la soberanía argentina en el sexto continente” (Destéfani, 1979, p. 230).

Pero al denegarle la Armada la posibilidad de desarrollar estudios universitarios en Upsala, Sobral se vio obligado a pedir la baja. Una vez concedida, marchó a Suecia en agosto de 1905 a realizar sus estudios en geología y mineralogía. En ese país estuvo en total nueve años. Allí se casó y tuvo sus primeros hijos. Fue condecorado por el rey de Suecia Oscar II con la Orden de Caballero de la Espada. En 1913 obtuvo su título, que lo convirtió en el primer argentino graduado en geología. Realizó campañas de estudios

¹⁷ La soberanía exclusiva en las islas duró poco, ya que en 1906 los británicos impusieron su poderío y obligaron a la Compañía a pagar impuestos por la caza de ballenas al gobierno de Malvinas. A pesar de ello, la existencia de esta empresa, al igual que la del Observatorio de Orcadas, implicaban la presencia naval en los mares del sur por parte de la Armada Argentina para realizar relevos y abastecimientos, y de los buques de bandera nacional de la Compañía (Destéfani, 1979).

¹⁸ *El Austral* fue, antes de ser adquirido, el buque de la expedición de Charcot.

geológicos y geográficos en Suecia, Finlandia, Rusia, Suiza, España, Francia e Inglaterra (Marensi, 2007). En 1914, ante la inminencia del estallido de la Primera Guerra Mundial, Sobral regresó a la Argentina. Una vez en el país se desempeñó hasta 1930 en la Dirección General de Minas, Geología e Hidrología, dependiente del Ministerio de Agricultura, donde alcanzó el puesto de director en 1922. Allí fue uno de los mentores de la primera ley de minería del país y realizó diversos estudios en Chile, Uruguay, el sur de Brasil y algunas zonas de la Argentina (Patagonia, La Pampa, Mendoza, La Rioja y Misiones). Entre 1918 y 1919 fue profesor de Mineralogía y Geología de la Universidad de Córdoba (Marensi, 2007).

En 1930 dejó la Dirección General de Minas, Geología e Hidrología, cesanteado “por haber sido funcionario del gobierno radical” (Aceñolaza, 2007, p. 57). A partir de entonces y hasta 1932 se desempeñó como cónsul argentino en Noruega. Al regresar, se incorporó a YPF, donde permaneció hasta su jubilación en 1935. Mientras estuvo en esta empresa realizó un estudio geológico de gran importancia y actualidad en el entonces Territorio Nacional de La Pampa.

Sobral nunca se desentendió de las cuestiones antárticas y tanto a lo largo de toda su carrera profesional como luego de su jubilación publicó artículos y notas referidos al Continente Blanco. Por ejemplo, en una entrevista que le realizaron para el diario *Crítica* el 24 de julio de 1939, defendió los derechos argentinos en la Antártida basándose en la conexión geológica y geográfica entre los Andes sudamericanos y antárticos:

La parte sur de nuestro continente, es decir, lo que se ha dado en llamar tierras de Graham, no sólo tiene analogías geográficas y morfológicas con las de la zona austral de nuestra Patagonia, sino también analogías geológicas. (...) Las bases geológicas que en la época de la expedición Nordensjold se tenían eran relativísimas. Sin embargo, los estudios sucesivos han ido confirmando las conclusiones geológicas de numerosos exploradores, todos los cuales sostiene que las tierras polares antárticas son geológicamente una prolongación del continente sudamericano (Sobral, 1939a, s/p.).

En la edición del 2 de agosto de 1939 del mismo diario, Sobral agrega que los derechos naturales de jurisdicción del país “se afirman con los derechos

que da la ocupación permanente de esas tierras por su observatorio de Las Orcadas. (...) Y este es el argumento más poderoso en la defensa de los intereses nacionales en el Sud” (Sobral, 1939b, s/p).

Recordemos que en 1939 se revitalizaron los intereses argentinos en la Antártida al crearse, durante la presidencia de Roberto Ortiz, la Comisión Consultiva Argentina para los Asuntos de las Regiones Antárticas (Quevedo Paiva, 1987). Luego del hundimiento del Austral en 1906, el programa antártico nacional quedó estancado en Orcadas y no se reactivó hasta los prolegómenos de la Segunda Guerra Mundial, cuando los intereses nacionalistas se proyectaron con renovada fuerza sobre el Continente Blanco y lo convirtieron en escenario de disputas geopolíticas que obligaron al país a tomar medidas al respecto.

Desde comienzos del siglo XX, tres son los países interesados en el mismo sector antártico: Argentina, Chile y Gran Bretaña. Ante la formalización del reclamo chileno a fines de 1940, los cancilleres se reunieron en marzo de 1941 y, aunque no llegaron a un acuerdo de límites, convinieron en que ambos países – Argentina y Chile – son los únicos con derechos a la porción antártica reclamada.

En ese marco, es interesante una reflexión que hizo Sobral sobre esta cuestión en un artículo de su autoría publicado el 31 de marzo de 1941 en el diario *Crítica*. Allí explicó que la cuestión del trazado de límites, además de ser un asunto político-jurídico, también es geográfico. En ese sentido, explicó que Argentina perdió territorio patagónico frente a Chile en los tratados de 1881 por no tener en cuenta esto.

Si los hombres que redactaron el tratado de 1881 se hubieran asesorado por un geólogo o geógrafo, la Argentina nunca lo hubiera suscrito pues ya se sabía, antes de esa época, que en muchos casos la línea divisoria de las aguas no coincidía con el encadenamiento principal de la cordillera. Por ello cuidado con los tratados de límites en estos momentos en que se dice que la Argentina reconoce derechos a Chile en la Antártida y según parece se trata de dividir, parte de ésta, entre ambas naciones (Sobral, 1941a, s/p).

Sobral terminó el artículo manifestándose en contra de “la solución simplista y mala de los ‘sectores’” para trazar fronteras con Chile (Sobral, 31 de marzo de 1941), que históricamente usó el país para delimitar su reclamo antártico. En cambio, afirmó que “la solución científica sería adoptar la vieja

tesis argentina, sustentada por el Dr. Francisco P. Moreno, para los Andes argentino-chilenos, esto es, la línea de las altas cumbres” (Sobral, 31 de marzo de 1941). Según el entrerriano, este criterio no se siguió para la Patagonia y fue así como se perdió territorio en aquella región.

En el mismo sentido, en otra nota de su autoría aparecida en el mismo diario el 4 de mayo de 1941, Sobral sostuvo que las cuestiones sobre la continuidad geográfica y geológica entre Sudamérica y la Antártida –todavía no resueltas del todo por aquellos años– eran de innegable interés para el país:

El estudio de las llamadas Antillas Australes es una misión que se nos ofrece, que está a nuestras puertas. (...) Empero, para llevarlo a cabo es necesario un buen barco-laboratorio equipado para poder luchar contra el hielo e investigar concienzudamente el mar y las islas del arco, desde todos los puntos de vista que exige la ciencia. (...) El conocimiento de la zona circumpolar y polar tiene el mayor interés para nuestro país, que está tan cerca de ellos y en parte recibe su influencia. (...) No podemos limitarnos a afirmar nuestros derechos en el papel. Es necesario que los hechos demuestren no sólo interés burocrático, sino también nuestra acción y dedicación al estudio de esas tierras y mares tan cercanos, cuyas posibilidades no son todavía bien conocidas (Sobral, 1941b, s/p).

Como vemos, Sobral se sirvió de sus conocimientos profesionales para aportar a los debates sobre la cuestión antártica. Finalmente, el entrerriano murió el 14 de abril de 1961, el mismo día de su cumpleaños número ochenta y uno.

Conclusiones

En la introducción de este capítulo dijimos que el objetivo era desarrollar un estudio sociohistórico en el cual se relacionaran Estado, políticas públicas, agencias estatales y profesión militar. Nuestra hipótesis fue entonces que el estudio de las trayectorias profesionales militares específicas de oficiales de la Armada, el Ejército y la Fuerza Aérea de Argentina permitiría comprender el modo en que las Fuerzas Armadas contribuyeron a la definición y concreción de la política antártica. Con este fin, hemos realizado un análisis de la trayectoria y del perfil profesional del oficial de marina José María Sobral a través del cual es posible determinar el modo específico en que la Armada

Argentina se proyectó hacia la Antártida y se involucró en la definición de una política pública para esta región.

Al examinar su trayectoria militar, observamos cómo la carrera de Sobral se desarrolló en el período de organización y profesionalización de esta Fuerza y de consolidación del poder marítimo nacional que la llevaría a proyectarse sobre la Antártida. Su paso por las diversas unidades adquiridas luego de 1880 en los momentos en que la Marina de Guerra se proyectaba hacia el mar, y su formación científica recibida en la Escuela Naval Militar –que preparaba oficiales no solo para la guerra sino subsidiariamente para servir como apoyo en misiones científicas destinadas a la determinación de límites y el relevamiento cartográfico en los nuevos espacios marítimos y patagónicos ocupados–, fueron casi un antecedente de la figura en la que se convertiría: un pionero de las actividades nacionales en la Antártida. Estos aspectos son los que transformaron a Sobral en un exponente de lo que Guillermo Oyarzábal (2005) caracterizó como “marinos de la Generación del Ochenta”, que previamente definimos como la generación que impulsó los cambios que transformaron a la Armada en una institución moderna, organizada y profesionalizada, que no solo discutía cuestiones de su propio ámbito sino también de interés nacional. De esta manera, el caso de Sobral es contundente en lo que respecta a la producción de una convergencia virtuosa entre el perfil y la trayectoria profesional personal, la historia institucional de la Fuerza y la política nacional antártica.

Destacamos que aquella lectura mencionada en la introducción sobre la autonomía corporativa en el interior del Estado y con relación a la política nacional que históricamente se le adjudicó a las Fuerzas Armadas argentinas –cuyo abordaje ameritaría un estudio en profundidad que excede al presente– pareciera quedar, si no negada, por lo menos sí relativizada en este caso particular de la Armada y la proyección nacional a la Antártida. En efecto, la Marina de Guerra necesitó generar apoyos gubernamentales concretos para poder llevar a cabo sus proyectos antárticos. Recordemos que las iniciativas de expediciones surgidas dentro de la fuerza a fines del siglo XIX no prosperaron, y que recién tuvieron su desarrollo durante el segundo gobierno de Julio A. Roca (1898-1904). Hemos destacado la importancia que tuvo el ascenso de Roca como figura protagónica de la política nacional en la modificación de los criterios geopolíticos que orientaron las acciones gubernamentales hasta

ese momento. A partir de allí, la ocupación de los territorios patagónicos, marítimos y antárticos cobró relevancia en la agenda pública. En este sentido, hasta que no se alcanzó una convergencia de intereses y puntos de vista entre la institución castrense y las autoridades políticas nacionales, los proyectos y planes surgidos en la primera para avanzar sobre la Antártida no rindieron sus frutos.

Ahora bien, nos preguntamos cuánto hubo de iniciativa individual de Sobral y cuánto de decisiones institucionales de la conducción de la Armada en la incursión de la fuerza naval en la Antártida. En efecto, el componente institucional puede apreciarse al remarcar que algunos de los proyectos de expedición antártica del último cuarto del siglo XIX tuvieron el apoyo de la Armada, aunque no pudieron concretarse precisamente por no obtener el apoyo de las autoridades políticas del momento. Recordemos también que los organizadores del Congreso de Geografía de Berlín de 1899 solicitaron a la Argentina instalar un observatorio meteorológico y magnético en la isla Año Nuevo para contribuir a la denominada Gran Expedición Antártica, y que la construcción y administración del mismo fue delegada por el gobierno de Roca a la Armada. Comprobamos entonces que la Antártida ya se encontraba presente de forma embrionaria entre los intereses de la oficialidad superior de la Marina de Guerra, lo que podría considerarse un desenlace natural propio de la apertura de la institución naval a los mares del sur argentino.

Estos pasos iniciales fueron independientes de la figura de Sobral, e incluso su propia participación en la expedición sueca fue parte del plan antártico de 1900 elaborado por la Armada. No fue independiente del oficial entrerriano la intervención definitiva de la Armada en el sexto continente, ya que su presencia significó la primera acción institucional del país en tierras polares, cuyo éxito dependió de sus cualidades personales y profesionales.

No obstante, y sin menospreciar la obra de Sobral y de otros oficiales de la Armada responsables de esa primera presencia nacional en tierras australes, hay que decir que el carácter accidentado del hecho le dio una cuota de aventura y heroísmo a la expedición de Sobral y al rescate de la corbeta *Uruguay* que catapultó la cuestión antártica unos cuantos escalones arriba en los grandes asuntos nacionales. El hecho tuvo trascendencia mundial, que en el contexto nacional de optimismo que reinaba en la Argentina “granero del mundo” de fines de siglo XIX –encaminada a constituirse en una sociedad

moderna y buscando abrirse paso en el concierto de los países avanzados– enalteció a la elite dirigente nacional, que había anotado a la Antártida en su agenda pocos años atrás. Ese fervor fue el que aprovechó el expedicionario escocés William Bruce para vender al Gobierno el observatorio de Orcadas.

Es por ello que si bien su carácter de pionero es indiscutible, el aporte de Sobral a la cuestión antártica –además del cumplimiento satisfactorio de las tareas profesionales que la Armada le encomendó– fue el constituirse como “predicador” de la necesidad de una política antártica orientada por el Estado, algo significativo para una época en la cual las exploraciones antárticas eran financiadas por actores privados.

En efecto, a su vuelta de la expedición polar y antes de su retiro de la Armada, Sobral se abocó a realizar algunas reflexiones y recomendaciones, en escritos y conferencias, acerca de cómo debería proceder el país a partir de aquel momento, aconsejando, entre otras cosas, realizar expediciones científicas y planificar la ocupación y poblamiento del territorio antártico, cuyo ambiente inhóspito confiaba vencer “con los recursos de la civilización”.

Esto es de gran importancia ya que el interés por intervenir en la Antártida surgió, en parte, en la propia sociedad, algunos de cuyos sectores fueron tomando conciencia de la magnitud del espacio territorial nacional, de sus riquezas y potencialidades, y de la necesidad de integrarlo al país. De esta manera, pudimos observar en la investigación la coexistencia y la interacción entre intereses de militares, intelectuales, políticos, científicos y empresarios, considerados como grupos sociales desde los cuales emergieron proyectos orientados a ocupar, defender, investigar, poblar o explotar el continente antártico y cuyas pretensiones rindieron sus frutos cuando confluyeron con los intereses institucionales del Gobierno. La prédica de Sobral en este sentido, cargada de conceptos como los de civilización y progreso –propios de la época modernizadora que se vivía– se realizaba en ámbitos de socialización compartidos por los hombres de ciencia, de letras, de armas y de negocios donde se discutían las grandes cuestiones nacionales y se tomaba posición como opinión pública, con la que pretendían influir en la vida política nacional. El Instituto Geográfico Nacional, por ejemplo, estaba integrado por científicos, militares, historiadores, abogados y exploradores, que estaban muy compenetrados con el proyecto político de la elite liberal gobernante y

fueron influyentes en el proceso de extensión territorial del Estado argentino, incluso en la Antártida.

En esta línea, cabe aclarar que si bien los militares constituyen una agencia estatal –y fue en este sentido que describimos su contribución como instrumento del Estado para la emergencia de la política antártica nacional–, también los percibimos como un grupo social-profesional inscripto en la sociedad, y es en el marco de esta inscripción que pensamos las diversas iniciativas referidas a la ocupación antártica que tuvieron ciertos militares, dentro de los cuales estaba José María Sobral.

Queda para un estudio futuro verificar el valor interpretativo de la hipótesis presentada para los casos de las incursiones en la Antártida del Ejército y la Fuerza Aérea Argentina, las cuales se dieron hacia 1951 durante el gobierno justicialista (1946-1955), en el contexto de una consolidación de la política antártica nacional mediante el inicio de las campañas antárticas de verano y la instalación de múltiples bases con el objetivo de reforzar la presencia nacional en el sexto continente.

Referencias

Aceñolaza, F. (2007). José María Sobral: De Pionero en la Antártida a la Geología del Oeste Argentino. *Historia de la Geología Argentina. Miscelánea*, 16, 57-58.

Burzio, H. (1972). *Historia de la Escuela Naval Militar* (tomo I). Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales.

Capdevilla, R. y Comerci, S. (1986). *Historia Antártica Argentina*. Buenos Aires: Dirección Nacional del Antártico.

Delamer, G.; Oyarzábal, G; Montenegro, G. J.; Bergallo, J. y Santillán, H. (2010). Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia. *Boletín del Centro Naval*, 828, 209-200.

Destéfani, L. (1979). *El alférez Sobral y la soberanía argentina en la Antártida*. Buenos Aires: Eudeba.

Dietrich, H. (2003). La corbeta *Uruguay* y el rescate de la expedición Nordenskjöld: centenario 1903-2003. *Boletín del Centro Naval*, 806, 65-76.

Facchin, E. (2013). *Antártida, más allá de la soberanía*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.

Fontana, P. (2014). *La pugna antártica. El conflicto por el sexto continente*

1939-1959. Buenos Aires: Guazuvirá Ediciones.

Genest, E. (2013). El Instituto Geográfico Argentino como pionero de la actividad científica en la Antártida. En C. León Wöppke y M. Jara Fernández (Eds.), *Esbozando la Historia Antártica Latinoamericana. Encuentro de Historiadores Antárticos Latinoamericanos 1999-2011* (pp. 37-42). Santiago de Chile: LW Editorial.

González Lonzieme, E. (1970). La Armada Argentina de 1850 a 1950. En R. Caillet Bois *et al.*, *Temas de Historia Marítima Argentina* (pp. 255-269). Buenos Aires: Fundación Argentina de Estudios Marinos.

Marenssi, S. (2007). Doctor José María Sobral (1800-1961): De los hielos antárticos al olvido argentino. *Revista de la Asociación Geológica Argentina*, 62(4), 495-497.

Oyarzábal, G. (2005). *Los marinos de la Generación del Ochenta*. Buenos Aires: Emecé.

Pierrou, E. (1975). *90 años de labor de la Armada Argentina en la Antártida*. Buenos Aires: Servicio Hidrográfico Nacional.

Puglisi, A. (2011). La enseñanza de física en la Escuela Naval Militar. *Revista de Publicaciones Navales*, 707, 29-43.

Puglisi, A. (2016). El legado Storni. *Boletín del Centro Naval*, 843, 136-144.

Quevedo Paiva, A. (1987). *Antártida. Pasado, Presente... ¿Futuro?* Buenos Aires: Círculo Militar.

Quevedo Paiva, A. (2001). *Medio Siglo del Ejército Argentino en nuestra Antártida 1951-2001*. Buenos Aires: Dunken.

Senatore, M. X. (2011). Antártida como narrativa. *Vestigios. Revista Latino-Americana de Arqueología Histórica*, 5(2), 159-184.

Sobral, J.M. (1939a). Hubo pingüinos tan altos como el hombre en la tierra de Graham. *Crítica*, 24 de julio de 1939. Extraído del Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina (Colección Sobral, Caja 2).

Sobral, J. M. (1939b). Una expedición argentina debe reafirmar nuestra soberanía en el Polo Sur. *Crítica*, 2 de agosto de 1939. Extraído del Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina (Colección Sobral, Caja 2).

Sobral, J. M. (1941a). La Línea de las Altas Cumbres Sería la Solución del Problema Antártico. *Crítica*, 31 de marzo de 1941. Extraído del Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina

(Colección Sobral, Caja 2).

Sobral, J. M. (1941b). Hubo pingüinos tan altos como el hombre en la tierra de Graham. *Crítica*, 4 de mayo de 1941. Extraído del Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina (Colección Sobral, Caja 2).

Sobral, J. M. (2015). *Dos años entre los hielos 1901-1903*. Buenos Aires: Eudeba.

Soprano, G. (2016). *¿Qué hacer con las Fuerzas Armadas? Educación y profesión de los militares argentinos en el siglo XXI*. Buenos Aires: Prometeo.

Zusman, P. (2000). Desierto, Civilización, Progreso. La Geografía del Gran Chaco y el proyecto político territorial de la formación del Estado Argentino. *Ería. Revista Cuatrimestral de Geografía*, 51, 60-67.