

El Tercer Reich y la disputa antártica entre Gran Bretaña y Argentina durante la Segunda Guerra Mundial y la posguerra

The Third Reich and the Antarctic dispute between Great Britain and Argentina during the Second World War and the postwar period

ABSTRACT

Este artículo analiza de qué forma la presencia del Tercer Reich en la Antártida influyó en la disputa de soberanía sobre territorio antártico entre los gobiernos británico y argentino. Si bien las actividades económicas del régimen nacional-socialista en la región comenzaron en 1936 con la campaña de balleneros bajo esa bandera, las consecuencias geopolíticas de la Expedición Antártica Alemana 1938/39 obligan a considerarla aquí como el detonante que dio comienzo a un período de veinte años dominado por conflictos diplomáticos sobre la Antártida que finalizaría pacíficamente con la firma del Tratado Antártico en 1959. En ese lapso algunos de los países confrontados en la Segunda Guerra Mundial y en la Guerra Fría trasladaron sus rivalidades a la Antártida ocasionando actos de guerra en sus mares así como el mayor despliegue de fuerzas militares sobre el continente en tiempos de paz. Fueron dos décadas caracterizadas por una progresiva confrontación entre varios países para lograr el control y las bases para un efectivo reclamo de soberanía sobre diversos territorios antárticos, desencadenándose una peligrosa carrera que incluyó incidentes armados entre tropas británicas y argentinas. Este análisis se limita temporalmente a la primera mitad de ese período, en particular luego del agudizamiento de las tensiones en la disputa británico-argentina durante el conflicto mundial y más aún luego de las acciones de buques “corsarios” alemanes en aguas antárticas. La reacción británica en forma de un despliegue encubierto de fuerzas militares en la Península Antártica bajo el nombre de *Operación Tabarin*, es analizada en su carácter imperial que fue solapado bajo la coyuntura bélica mundial para ocultar su objetivo final

consistente en fortalecer su dominio en la región y socavar los fundamentos del reclamo de soberanía antártica de la República Argentina, afectando también a intereses chilenos. Frente a este desarrollo, se pone en relieve la respuesta argentina con el envío de su flota naval y la intensificación de la escalada militar y diplomática por las fuerzas británicas frente al esfuerzo conjunto de ambas repúblicas latinoamericanas. Esta primer etapa abarcada en el estudio finaliza con la presentación de la tregua transitoria alcanzada con la Declaración Naval Tripartita firmada en 1948 por los tres países implicados.

EL TERCER REICH EN LA ANTÁRTIDA

La presencia del Tercer Reich en la Antártida se encuentra determinada por su dependencia del aceite de ballena. Al ser derrotada en la Primera Guerra Mundial, Alemania perdió sus colonias y con ellas sus principales fuentes de grasas animales y vegetales, por lo que debió acudir a empresas noruegas y británicas para suplir su necesidad del aceite de ballena. A principios de los años treinta Alemania era el mayor comprador de ese producto, consumiendo la mitad de la producción mundial. En 1935, el tercer año de gobierno nacional-socialista, se iniciaron preparativos secretos para la guerra que incluían el logro de una política de autarquía económica, la cual otorgaba prioridad al autoabastecimiento de aceite de ballena. En ese orden se planificó la constitución de una flota ballenera propia, que sería financiada en principio por la empresa de productos de limpieza Henkel.¹ En diciembre de ese mismo año en los astilleros Blohm & Voss se transformaría al buque de transporte *Württemberg*

en el ballenero nodriza *Jan Wellem*, además de construirse seis modernos arponeros. Por otro lado el ballenero *C.A. Larsen*, comenzaría a operar para la empresa alemana Hamburger Walfang-Kontor GMBH y la empresa de aceites y grasas Walter Rau S.A., encargó en los astilleros Seebeck la construcción de una flota ballenera completa.² La industria de la margarina también se introdujo en la actividad ballenera y la empresa británico-holandesa *Unilever* encargó la construcción de dos modernos balleneros en Alemania.³ Las empresas alemanas acapararon rápidamente el rubro, ya que el gobierno obligaba a las empresas extranjeras a reinvertir sus ganancias en Alemania.

En septiembre de 1936 zarpaba de Hamburgo la primera expedición ballenera alemana a la Antártida, logrando la misma economizar un 30% del consumo de margarina y el 8% de grasas en el país. Al año siguiente su flota ballenera ya contaba con siete barcos nodriza.⁴ Para 1938 la empresa alemana Hamburger Walfang-Kontor GmbH, operadora de la flota, posicionaba a Alemania en el tercer puesto mundial con sus capturas de ballenas. En la temporada 1938/39, la última antes de la guerra, los barcos alemanes fueron responsables del 12% de las ballenas capturadas.⁵ En cuanto al rendimiento de las flotas, sólo las dos construidas en Alemania daban buenas ganancias ya que por la reducción del número de ballenas sólo los métodos más modernos eran competitivos.

Si bien Alemania dependía de las experimentadas tripulaciones noruegas y los noruegos necesitaban la tecnología alemana para el procesamiento de productos derivados de las ballenas, al acercarse la guerra los intereses balleneros se fueron acomodando a semejanza de las alianzas bélicas, colocándose los noruegos junto con los británicos y los alemanes con los japoneses.⁶ Esto aumentó la necesidad de obtener un territorio antártico propio que asegure la caza ballenera sin pago de impuestos.

Alemania también poseía motivos geoestratégicos para apropiarse de una región antártica. La pérdida de sus colonias durante la Primera Guerra Mundial la privó de puertos en los océanos Atlántico, Índico y Pacífico. Al avecinarse el nuevo conflicto mundial la

necesidad de una base en el hemisferio sur se hacía evidente, especialmente en el Atlántico. Gracias a sus aliados disponía de bases en el Índico y en el Pacífico. La Antártida y las islas subantárticas eran consideradas una posibilidad para instalar una base debido a que algunos sectores aún no se encontraban bajo la soberanía de ningún Estado. Esto permitiría evitar los canales de Suez y de Panamá que se encontraban en manos de sus potenciales enemigos.

En base a estos intereses económicos y geopolíticos es concebida la Expedición Antártica Alemana 1938/39, con el objetivo de sentar las bases para reclamar un territorio antártico. Con este fin en agosto de 1938 se reunieron en Berlín los organizadores de la expedición: Estado Mayor de la Armada, Lufthansa y los ministerios de Asuntos Exteriores, Vuelos Aéreos del Reich, Economía, Alimentación y Agricultura. Se utilizaría el barco catapulta *Schwabenland* de la Norddeutscher Lloyd, que funcionaba como punto de reaprovisionamiento y plataforma de despegue para vuelos de Lufthansa entre Sudamérica y Europa.⁷ En el barco viajarían dos hidroaviones Dornier 10 T Wal que fueron equipados con cámaras de fotogrametría y patines para anevizajes, y se les realizó un orificio en la cola para lanzar jabalinas demarcadoras, transportándose en cada vuelo 50 jabalinas metálicas y 10 con banderas del Tercer Reich.⁸

El 17 de diciembre de 1938 el *Schwabenland*, con Alfred Ritscher como líder de la expedición, partió rumbo a la Tierra de la Reina Maud, donde casualmente el Instituto Alemán de Caza de Ballena había registrado los mejores resultados.⁹ Sin embargo, la falta de cautela del gobierno alemán, que permitió una mínima cobertura periodística al hecho, provocó una reacción del rey de Noruega, Haakon, que el 14 de enero emitió una proclama en la que sometía bajo soberanía noruega a la Tierra de la Reina Maud.¹⁰ Los noruegos le aseguraban a los británicos que no realizarían “...ningún reclamo respecto de la tierra dentro de la región que haya sido sometida luego al dominio británico”, y afirmaban que el objetivo de someter a soberanía noruega las islas Bouvet y Peter I era “...proporcionar a la industria ballenera noruega de esta región puntos de apoyo y salvaguarda contra una posible usurpación por parte de

poderes extranjeros". Los británicos y los australianos reconocieron rápidamente el reclamo noruego¹¹, pero el gobierno alemán lo rechazó en dos notas del 23 de enero y el 12 de febrero de 1939. Los soviéticos también reaccionaron negativamente, notificando el 27 de enero que se oponían a la anexión de todas las tierras descubiertas por sus navegantes.¹²

El 20 de enero de 1939 el *Schwabenland* arribó a la costa del Territorio de la Reina Maud y sus aviones comenzaron las tareas de relevamiento aerofotográfico y lanzamiento de jabalinas demarcadoras, explorando diversos picos montañosos de gran altura que se alzaban al interior del continente.¹³ Uno de los logros de la expedición aconteció en la tarde del 3 de febrero cuando el hidroavión *Boreas*, con Ritscher a bordo, descubrió un área del continente libre de hielos y con pequeños lagos, lugar que fue bautizado como "Oasis Schirmacher" en honor al piloto del avión.¹⁴ El 5 de febrero finalizaban las tareas de exploración y se emprendía el retorno. Las actividades incluyeron diversos desembarcos, 86,5 horas de vuelo, tres vuelos con amerizajes y desembarcos en la costa, otros tres de exploración y ocho de mapeo en los cuales se tomaron 11.600 fotografías aéreas que permitieron confeccionar detallados mapas de los montes Wohlthat y de las montañas Alexander von Humboldt. De los 350.000 Km² fotografiados más de la mitad fueron cartografiados.¹⁵ Alrededor de treinta accidentes geográficos fueron nombrados utilizando los apellidos de los miembros de la expedición y también se utilizaron nombres de importantes geógrafos y exploradores alemanes.¹⁶ A otros accidentes geográficos se les designó con los apellidos de los directivos de Lufthansa, de la Norddeutscher Lloyd o incluso de altos funcionarios del Tercer Reich que habían apoyado la expedición, lo cual fue y continúa siendo motivo de controversia.¹⁷ La región explorada, con una superficie de 600.000 Km², fue denominada *Neu-Schwabenland*, "Nueva Suabia", en honor al barco de la expedición.

Apenas Ritscher finalizó el informe sobre los trabajos realizados, se abocó a la tarea de preparar la próxima expedición que implicaba la instalación de una base permanente y la exploración en el sector del Pacífico entre los 80°

Oeste y los 130° Oeste, tierras que aún no habían sido reclamadas por ningún Estado. La expedición debía partir el 25 de octubre, con una duración de cinco meses. Los barcos debían encontrarse en los alrededores de la Isla Decepción y bordear la barrera de hielos hacia el oeste aproximadamente en los 58° y 60° Sur desembarcando un avión de transporte Ju-52 y un pequeño Fi-156 Storch, además de instalar una base. En el viaje de regreso estaba previsto un aterrizaje en las Islas Georgias del Sur. Sin embargo, el estallido de la guerra el 1° de septiembre obligó a cancelar los planes. Quienes si visitaron esa región en aquella temporada fueron los norteamericanos. El explorador estadounidense Richard Byrd había presenciado los preparativos de la expedición alemana e informó a su gobierno de la misma. Este creó en enero de 1939 el Servicio Antártico con Byrd como primer jefe. A fines del mismo año Byrd realizaba la primera expedición a la Antártida en cien años con total apoyo del gobierno estadounidense. El presidente Roosevelt le ordenó que en secreto arroje reclamos de soberanía desde aviones y deposite otros en estuches.¹⁸ Su objetivo consistía en comenzar una ocupación permanente para "*...consolidar y extender la soberanía de los Estados Unidos sobre un área lo más extensa posible en el continente antártico...*", para lo cual realizó investigaciones en la Isla Stonington, en el Mar de Ross, en Bahía de las Ballenas y en los alrededores de la base Little America II, instalando dos bases permanentes.¹⁹

Ritscher, motivado por las rápidas y contundentes victorias alemanas en Europa, comenzó a planificar una segunda expedición para el verano de 1940/41 con la idea de instalar una base permanente en el Oasis Schirmacher y otra al pie de las montañas en la cordillera Wohlthat, ambas con invernada planeada y en Nueva Suabia.²⁰ El territorio se marcaría claramente para que sea sometido a la "*soberanía de Alemania terminantemente*".²¹ Si bien por segunda vez la extensión de la guerra frustró sus planes, los alemanes se presentarían nuevamente en Nueva Suabia durante esa temporada, pero en esta ocasión con su Marina de Guerra.²²

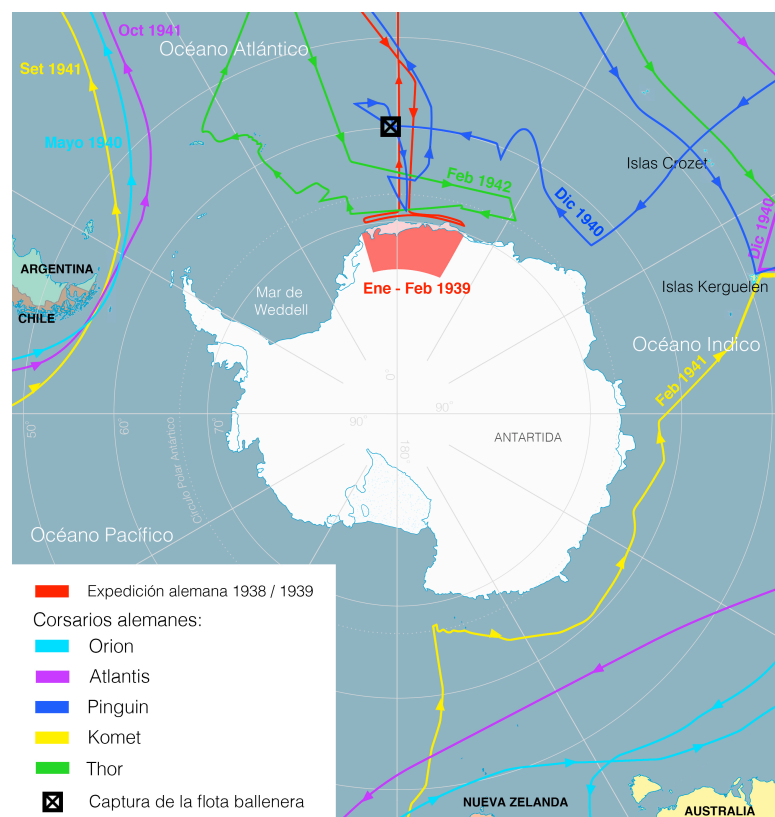
Durante la Segunda Guerra Mundial diversos barcos de guerra alemanes realizaron misiones de combate en la Antártida. Se trataba

de barcos mercantes transformados en interceptores artillados conocidos como “corsarios” y que utilizaban “disfraces” simulando ser buques neutrales o incluso de bandera aliada. Ya en 1939, antes del inicio de las hostilidades, el gobierno alemán había enviado al mercante *Schleswig-Holstein* a explorar las islas subantárticas Kerguelen, San Pablo, Ámsterdam, Crozet, del Príncipe Eduardo y Gough.²³ Los británicos sospechaban de la presencia alemana en estas islas y en noviembre de 1939 enviaron al submarino *HMS Olympus* para que patrullara las Islas Crozet y del Príncipe Eduardo.²⁴ Casi un año después continuaban con estas sospechas y en octubre de 1940 enviaron al *HMS Neptune* a las Islas Kerguelen, Crozet y del Príncipe Eduardo.²⁵ Otro mercante alemán en visitar las islas subantárticas fue el vapor *Erlangen*, que luego del estallido del conflicto se refugió en la Isla Auckland donde se reaprovisionó de madera para su caldera, huyendo luego a Chile y Argentina por el Pasaje de Drake.²⁶

El primer corsario en incursionar en las aguas antárticas fue el *HSK 2 Atlantis*.²⁷ Confirmando las sospechas británicas permaneció entre diciembre de 1940 y enero de 1941 en las Islas Kerguelen para realizar reparaciones, reabastecerse y cambiar la identidad del barco.²⁸ Luego de una incursión en aguas antárticas cruzó al Pacífico y de allí al Atlántico por el Pasaje de Drake en octubre de 1941. Ya en mayo de 1940 el corsario *HSK 1 Orion* había cruzado el Pasaje de Drake en dirección contraria.

Sin duda el protagonista de la guerra en la Antártida fue el corsario *HSK 5 Pinguin*. Su capitán, Ernst Felix Krüder, tenía órdenes de internarse en aguas antárticas para capturar barcos balleneros, de allí el nombre del barco. Si bien se le había ordenado atacar junto al acorazado alemán *Admiral Scheer*, Krüder decidió no contactarlo. De esta forma, arribó el 17 de diciembre de 1940 desde el Océano Índico a las costas antárticas de Nueva Suabia. Bordeando la barrera de hielos en dirección a las Islas Sándwich del Sur rastreó las transmisiones radiales de dos flotas balleneras, una compuesta por el ballenero *Pelagos* y otra por el *Ole Wegger*, cada uno con siete embarcaciones arponeras. En la noche del 13 de enero de 1941 el *Pinguin*

capturó ambas flotas, excepto tres arponeros que lograron huir y alertaron al ballenero *Thorshammer*, escapando juntos a las Islas Georgias del Sur.²⁹ Al día siguiente el *Pinguin* capturó también al ballenero *Pelagos* con sus arponeros. Al enterarse de la situación las fuerzas británicas en las Islas Malvinas intentaron sin éxito encontrar al *Pinguin*, que se había dirigido a las Islas Kerguelen, donde se le realizó mantenimiento al barco. La acción representó la captura de 22.000 toneladas de aceite de ballena y 10.000 de combustible, además de los barcos noruegos, que fueron reutilizados por la Marina de Guerra alemana. Esta acción tuvo lugar precisamente frente a las costas de la Tierra de la Reina Maud o “Nueva Suabia” (59° Sur y 02°30’ Oeste). Ante el éxito del *Pinguin* los británicos reaccionaron con una política de tierra arrasada en la Isla Decepción y en marzo de 1941 destruyeron la estación ballenera *Hektor*, mediante dinamita y fuego de artillería del *HMS Queen of Bermuda*.³⁰



El *HSK 7 Komet* fue el quinto corsario en surcar las aguas antárticas. En enero de 1941 se encontraba en el Pacífico, Berlín le ordenó dirigirse al Océano Índico, y éste lo hizo por el Mar de Ross. Durante febrero patrulló las costas antárticas desde el Cabo Adare hasta la Barrera de Hielo Shackleton, región explorada por la expedición alemana (1901-3) de Erich von Drygalski, pero avistó sólo balleneros japoneses. A fines de febrero el corsario abandonó la búsqueda y se dirigió a las Islas Kerguelen. Allí, durante el mes de marzo, se reaprovisionó con agua potable y víveres junto al *Pinguin* y el reabastecedor *Alstertor*. Posteriormente continuó sus operaciones en el Pacífico, hasta que en septiembre cruzó al Atlántico bordeando el Cabo de Hornos. Medio año después los aliados enviaron al crucero *HMSA Australia* a las Kerguelen para minar sus puertos.

En noviembre de 1941 el alto mando alemán, motivado por el éxito del *Pinguin*, decidió enviar al corsario *HSK 4 Thor* a la Antártida. Este cruzó el Circulo Polar Antártico el 25 de febrero de 1942 y penetró en el Mar de Weddell. Al acercarse a la barrera de hielos y a Nueva Suabia se realizaron 18 vuelos de exploración con su hidroavión pero no dieron resultados positivos.³¹ En su regreso por las cercanías de las Islas Sándwich del Sur y Georgias del Sur tampoco tuvo éxito, así que a principios de marzo puso rumbo al Cabo de Buena Esperanza. Ese mismo año la Marina de Guerra Alemana decidió instalar una estación meteorológica en las Islas Kerguelen, por lo que a mediados de abril de 1942 en el Atlántico Sur el corsario *HSK 9 Michel* transfirió al barco auxiliar alemán *Charlotte Schliemann*, una dotación de marineros, un meteorólogo y dos operadores de radio, junto con provisiones, radios y armamento, pero antes de llegar a las Kerguelen las órdenes fueron canceladas.³² Por otro lado, al corsario *Michel* le ordenaron dirigirse a las costas antárticas para rastrear balleneros, pero su capitán objetó que sería infructuoso, por lo que las órdenes fueron revocadas.

CONFRONTACIÓN ANGLO-ARGENTINA DURANTE LA GUERRA

La expedición de Ritscher junto al estallido de la guerra provocaron una avanzada británica en sus reclamos territoriales antárticos que colisionaron con los reclamos de soberanía del gobierno argentino. La conciencia antártica de éste último país se había avivado considerablemente a raíz del anuncio en 1939 de la Exposición Polar Internacional y del Congreso de Exploradores Polares en Bergen.³³ Para estos eventos el gobierno argentino creó en julio de 1939 una Comisión Provisional Asesora, que en abril de 1940 se transformó por decreto en la Comisión Nacional del Antártico.

La relación entre el gobierno británico y el argentino en torno a la Antártida comienza a tensarse por cuestiones “cartográficas”, cuando el 15 de julio de 1940 la embajada británica en Buenos Aires envió al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto dos ejemplares de un mapa y de su respectivo manual sobre el Antártico publicado por el *Commonwealth* de Australia con la Península Antártica bajo su soberanía. Los argentinos, que contaban con presencia ininterrumpida en el continente desde 1904, respondieron con una protesta y con la publicación, quince días después, de un mapa confeccionado por el Instituto Geográfico Militar en el que el territorio antártico entre los meridianos 25° y 74° Oeste y el paralelo 60° Sur³⁴ figuraba bajo soberanía argentina y establecieron la estafeta postal en la estación de la Isla Laurie. La proclama argentina provocó la protesta del gobierno chileno, el cual estableció los límites de su territorio antártico entre los meridianos 53° y 90° Oeste. Sin embargo, en 1941 se llegó a un acuerdo reconociéndose derechos mutuos sobre la Antártida Sudamericana.

Las disputas motivaron a los argentinos a reforzar sus reclamos de soberanía realizando expediciones al sector en cuestión. De esta forma el 16 de enero de 1942 el buque de la Marina de Guerra Argentina *ARA Primero de Mayo* zarpó de Buenos Aires iniciando la Campaña Antártica Argentina 1942 al mando del Capitán de Fragata Alberto J. Oddera. En una escala en el puerto de Ushuaia transbordó los relevos y carga del observatorio de la Isla Laurie al ballenero *Días*. El 6 de febrero arribó a la Isla Decepción, en

donde se izó la bandera argentina en la estación ballenera, en parte destruida por los británicos. Allí, el Teniente de Navío Eduardo Lanusse con un hidroavión *Boeing Stearman* 76 D1, matrícula 1-E-41 efectuó el primer vuelo argentino en la Antártida.³⁵ Una vez en el Archipiélago Melchior, la expedición instaló un faro en la Isla Primero de Mayo (Isla Lambda) y una baliza en Punta Gallows, Isla Observatorio (Isla Gamma), depositando una placa de bronce que atestiguaba su paso. También se colocó un acta dentro de un tubo de bronce junto al mástil y la bandera en la Isla Melchior para testimoniar la presencia argentina, sus derechos sobre las islas y la soberanía sobre el Sector Antártico Argentino. Declaraciones de soberanía similares dentro de tubos de bronce, fueron depositadas por la expedición en Puerto Lockroy (Isla Wiencke), en la Isla Decepción y en la Isla Winter de las Islas Argentinas, donde se estableció un refugio con víveres. También se construyeron monolitos de piedra, se depositaron copias del Himno Nacional y monedas, y se fotografiaron desde el aire las zonas exploradas. El 22 de marzo los expedicionarios arribaban en Buenos Aires, finalizando su misión.



Stearman de la Armada Argentina en la Isla Decepción, febrero 1942. Fotografía de Antonio G. Silva, radiooperador y fotógrafo de los vuelos.

Los británicos respondieron en enero de 1943 enviando al crucero *HMS Carnarvon Castle*, el cual recogió los tubos de bronce depositados por los argentinos y colocaron en su lugar un tablero de madera con el pabellón británico

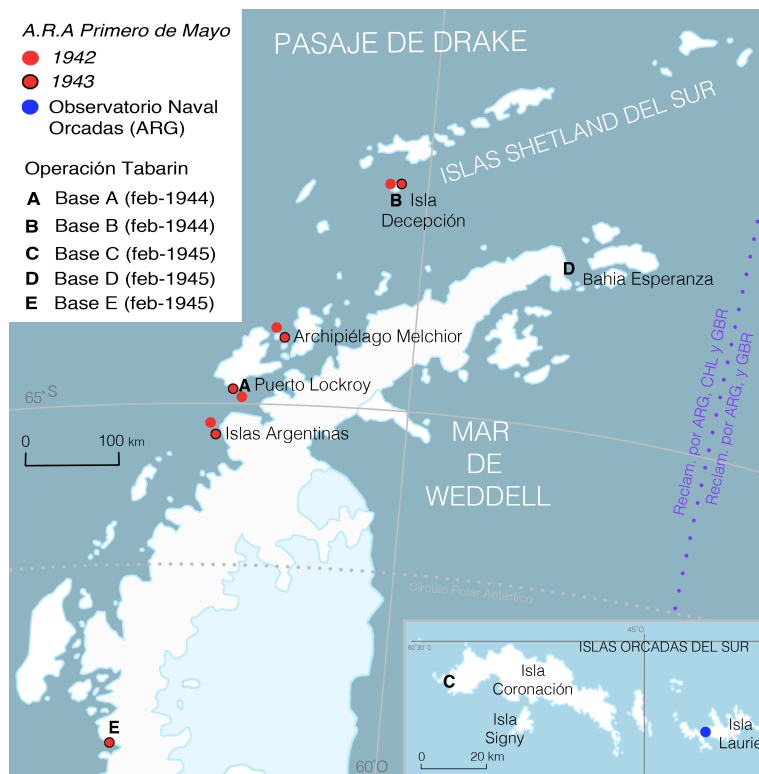
pintado y otros tres con la leyenda: “Tierra de la Corona Británica”.³⁶ Los objetos argentinos fueron devueltos el 11 de febrero por la embajada británica en Buenos Aires con una nota en la que expresaban su “sorpresa” por el hallazgo de tales objetos. Cuatro días después el gobierno argentino respondió informando oficialmente al gobierno británico las acciones llevadas a cabo por el capitán Oddera y haciéndole notar que respecto a la “sorpresa de Su Majestad”, las mismas habían tenido amplia difusión mediática.

En febrero de 1943 el gobierno argentino envió nuevamente al *Primero de Mayo* a la Península Antártica, ahora acompañado de los transportes *Pampa* y *Patagonia*. En esta misión serían vigilados por el *HMS Carnarvon Castle*, que los mantuvo a tiro de cañón. Una vez en la Isla Decepción los marinos argentinos removieron los emblemas británicos, repintaron la bandera argentina y realizaron diversos actos de soberanía, tanto en esta isla como en Puerto Lockroy y en la Isla Stonington, donde se rescató el instrumental abandonado por Byrd, posteriormente devuelto a los EE.UU. y se depositaron cilindros con banderas y actas de soberanía. También se efectuó un vuelo con el hidroavión *Walrus* en el que tomaron fotografías de Puerto Lockroy.

Alarmado por las actividades argentinas en la Antártida, el gobierno británico respondió con la Operación Tabarín, una acción militar de carácter secreto que tuvo lugar entre 1943 y 1945 y que consistió en el patrullaje de los alrededores de la Península Antártica y de las islas adyacentes, además de la instalación de cuatro bases de carácter permanente en la región. La operación fue llevada a cabo por el almirantazgo británico bajo orden del *Colonial Office* con el argumento de evitar la utilización de puertos antárticos por parte de los buques alemanes.³⁷ Sin embargo, buscaba cumplir el requisito legal de “ocupación efectiva” el cual sería útil si la disputa con los argentinos se sometía a arbitraje.³⁸ El 27 de enero de 1943 el Secretario de Estado de Asuntos Extranjeros llamaba la atención del Gabinete de Guerra sobre las expediciones argentinas y sus efectos sobre las “Dependencies of the Falkland Islands Colony”, frente a lo cual proponía despachar dotaciones que invernen en

los puntos, según él, “cariados” por los argentinos y de esta forma fortalecer su reclamo.³⁹ A mediados de 1943 comenzaron los preparativos y el 3 de febrero de 1944 el *HMS William Scoresby* y el *SS Fitzroy*, arribaban a la Isla Decepción, donde encontraron una bandera argentina pintada en la estación ballenera. Allí instalaron la base “B” “William Scoresby”. En Puerto Lockroy, Isla Wiencke, hallaron una bandera argentina de metal depositada por la expedición del *Primero de Mayo* y procedieron a instalar la base principal de la operación denominada base “A” o “Fitz Roy”.⁴⁰ Los objetos argentinos fueron removidos y ambas embarcaciones regresaron a las Islas Malvinas. Las bases comenzaron sus operaciones transmitiendo informes meteorológicos pero ningún corsario alemán fue divisado. A mediados de marzo de 1944 el *William Scoresby* regresó a Puerto Lockroy transportando suministros y se detuvo en la Base B para entregar el primer correo. En respuesta a la oficina postal argentina instalada en la Isla Laurie el año anterior el *Post Office* había emitido estampillas de la Península Antártica bajo soberanía británica, acción que generó una protesta del gobierno argentino. Sin embargo, no fue hasta fines de abril de 1944 que la Operación Tabarin se hizo pública, para evitar que argentinos y chilenos pudiesen enviar barcos durante esa temporada.

En febrero de 1945 la tripulación del crucero *SS Eagle* instaló la Base C (sin dotación) en Punta Moreton de la Isla Coronación en las Orcadas del Sur, en donde visitaron la estación meteorológica argentina de la Isla Laurie. El mismo mes construyeron la Base D en Bahía Esperanza y la Base E en la Isla Stonington.⁴¹ Si bien el 8 de mayo de 1945 finalizaba la guerra en Europa, la Operación Tabarin continuaría bajo el nombre de *Falklands Islands Dependencies Survey* (FIDS) y se mantendría en secreto la localización de las bases. A pesar de que el *Foreign Office* sostenía una postura suave en cuanto a la disputa antártica, el *Colonial Office* logró imponer su línea dura, argumentando las ganancias obtenidas de la pesca ballenera, su importancia estratégica y sus recursos mineros.



PUGNA EN LA POSGUERRA

El fin de la guerra, lejos de significar un relajamiento de las tensiones entre los países enfrentados, implicó aun más incidentes y de una intensidad mayor, en especial por el aumento de bases y de la presencia militar. Es en este momento cuando tiene lugar el mayor despliegue militar de toda la historia antártica, cuando la Armada estadounidense lleva a cabo la Operación Highjump en la temporada 1946/47. Esta expedición, parte de la Guerra Fría, estaba organizada por Byrd y se componía de 4.700 hombres y 13 barcos, entre los que se encontraban tres portaviones y un submarino.

En cuanto a la disputa anglo-argentina, en 1946 nuevamente se produjeron roces a raíz de la emisión por Gran Bretaña de una serie de sellos postales con la Península Antártica bajo el título “*Falkland Islands Dependencies*”, lo que provocó la protesta de la cancillería argentina. También continuó la expansión de bases en puntos clave para los argentinos, como la apertura en enero de 1946 de la nueva Base C (en reemplazo de la anterior C) ubicada en el Cabo Geddes de la Isla Laurie, cerca del Observatorio Naval Argentino. En ese contexto el presidente Juan Domingo Perón decidió aumentar la

presencia argentina en el continente austral. El 4 de enero de 1947 el buque *Patagonia* zarpó de Buenos Aires rumbo a la Antártida, acompañado por el transporte *Chaco*, el tanquero *Ministro Ezcurra* y el ballenero *Don Samuel*, uniéndoseles luego a la altura de Ushuaia el ballenero *Don Ernesto*. Durante esta expedición se construyó un refugio en la Isla Curie, el *Patagonia* ancló en la Isla Decepción frente a los buques británicos *Fitzroy* y *Trepassey*, y un grupo de oficiales visitó la estación británica. El *Don Samuel* patrulló las bases británicas de Port Lockroy y de la Isla Stonington. Luego los tres barcos de la expedición anclaron en la Isla Decepción y desembarcaron parte de su tripulación mientras que el hidroavión sobrevolaba la estación británica y fotografiaban el lugar. También la base británica en Caleta Martel fue inspeccionada, mientras que la fuerza expedicionaria argentina fue reforzada con los buques *Murature* y *King*, que inspeccionaron las bases británicas de Puerto Lockroy y de las Islas Argentinas, donde el 7 de enero la tripulación del *Trepassey* había instalado la Base F en la Isla Winter. Los vuelos con el hidroavión continuaron y se instalaron diversas balizas y faros.⁴² El 31 de marzo inauguraron el Destacamento Naval Melchior en la Isla Observatorio que en mayo recibió la correspondencia con el barco argentino *Fournier*.⁴³ La expedición presentó conflictos con los británicos por sitios para asentamiento, lo que provocó el intercambio de notas *in situ* y posteriormente entre las cancillerías.⁴⁴ En marzo de ese año los británicos construyeron la Base H, en la Isla Signy de las Orcadas del Sur.

Por su parte el gobierno chileno de Gabriel González Videla reanudó con fuerza la carrera antártica, para lo cual se adquirieron los barcos *Iquique* y *Angamos*. El 15 de enero de 1947 el *Iquique* partió rumbo a la Isla Greenwich en las Shetland del Sur, donde la tripulación erigió la Base Naval Capitán Arturo Prat. Posteriormente continuaron viaje a Bahía Margarita, donde tuvieron un encuentro con los británicos asentados en la Isla Stonington, en el que rechazaron el ofrecimiento de utilizar su servicio postal. En marzo de 1947 se reunieron los ministros de relaciones exteriores de Chile y Argentina para discutir sus reclamos antárticos y

en una segunda reunión en julio acordaron que los dos países hermanos eran los únicos con derechos en la región. Con esta posición llegaron en agosto a la Conferencia de Río de Janeiro.⁴⁵

Mientras tanto el Reino Unido continuó confrontando a ambos países. En diciembre de 1947 su embajador en Buenos Aires, Robert Leeper, envió otra nota sugiriendo al gobierno argentino solicitar al gobierno de “Su Majestad” el arrendamiento de la base en Isla Observatorio y, si no reconocía los “derechos británicos”, lo invitaba a encarar la jurisdicción de la Corte Internacional de Justicia de La Haya. Una nota similar fue enviada al gobierno chileno respecto de sus bases.

Perón optó por responder con una política más activa en la temporada 1947/48. Ya el 26 de octubre el barreminas *Bouchard* anclaba en la Isla Decepción. Para el 12 de noviembre llegaba a la isla el *Granville*, que también permaneció ocho días, siendo luego relevado por el *King*, que instaló una estación meteorológica frente a la estación británica. Esta, el 12 de diciembre, presenciaba el arribo de los barcos argentinos *Granville*, *King*, *Pampa*, *Charrúa*, *Ministro Ezcurra*, *Muratore* y *Esiv Brunt*, era sobrevolada por el hidroavión *Walrus* del *Pampa* y recibía una lancha de desembarco. Al día siguiente un avión C-54 que había despegado de Piedra Buena en la Provincia de Santa Cruz, sobrevolaba las bases en las islas Decepción y Melchior lanzándoles correspondencia. En los primeros días de 1948 construían el Refugio Ensenada Martel en la Isla 25 de Mayo, a metros de la Base G británica que había sido reabierto recientemente.⁴⁶ También se otorgó carácter permanente a la estación de la Isla Decepción. Los británicos estaban irritados por esta acción y en reuniones de gobierno se discutió la posibilidad de expulsar a las dotaciones argentinas utilizando las fuerzas armadas.⁴⁷ La tensión era tal que el Departamento de Estado estadounidense temió que estallara un conflicto armado entre los tres países implicados. Finalmente, luego de sobrevolar nuevamente la isla, la fuerza expedicionaria argentina emprendió el regreso. Sólo permanecieron en el lugar el barreminas *Seaver* y el remolcador *Charrúa* que recibieron a la corbeta británica *Snipe* con un mensaje en el que se le comunicaba que estaba en territorio

argentino y otro en el que se le preguntaba si tenía autorización para navegar en aguas territoriales. A los pocos días arribó el crucero británico *Nigeria* y los australianos ofrecieron a los británicos enviar un buque de guerra como refuerzo. Cuando el 4 de febrero la *Snipe* arribó a Puerto Foster, los británicos protestaron por la “conducta provocativa” de los argentinos y al día siguiente los contrincantes se batieron en un duelo que resultaría en el primer partido de fútbol internacional en la Antártida.⁴⁸

Ese mismo verano Perón ordenó a la Flota de Mar que tomara rumbo a la Antártida. Se movilizaron los cruceros *Almirante Brown* y *25 de Mayo*, los destructores *Misiones*, *Entre Ríos*, *Santa Cruz*, *San Luis*, *Mendoza* y *Cervantes* y los buques de transporte *Patagonia* y *Ushuaia*. Esta expedición de grandes dimensiones estuvo a cargo del vicealmirante Juan M. Carranza. El 22 de febrero de 1948 arribaban a Isla Decepción y hacían despegar a sus aviones para fotografiar una vez más la isla. Allí se produjo un encuentro con la flota chilena, en la que viajaba el presidente chileno, González Videla, quien visitó las instalaciones chilenas a bordo del *Pinto*, y en la base chilena de la Isla Greenwich dio un discurso de claro tono panamericanista contra el imperialismo británico. Se intercambiaron saludos amistosos y se celebró una ceremonia similar en la Isla Observatorio. El día 25 emprendieron el regreso, pero las actividades argentinas continuaron con el *Parker* en la Isla Decepción, también fue visitada la estación británica en Puerto Lockroy, se erigió una baliza en la Isla Melchior y se depositaron sendas placas de bronce. Estos y otros barcos argentinos continuaron los patrullajes hasta el 11 de abril. Por su lado los buques británicos se concentraron en hostigar al personal chileno presente en la Antártida. Es así como el 7 de marzo el *Snipe* acompañado del buque de guerra *Nigeria* arribó a la Base Prat y lanzó una lancha de desembarco con alrededor de cincuenta soldados que entregaron una nota de protesta al teniente chileno que luego de escuchar las amenazas radiales británicas, los esperaba dispuesto a recibirlos “usando la ametralladora y seis fusiles”.⁴⁹

Mientras tanto el 28 de enero de 1948 en Buenos Aires el canciller argentino Atilio

Bramuglia había enviado a la embajada británica una extensa nota en la que consideraba ilegítima la soberanía británica sobre las Islas Malvinas y el sector antártico argentino. También desvalidaba la nota entregada en la Isla Observatorio y proponía una conferencia internacional para determinar el status jurídico-político de la región. Dos días después la cancillería chilena envió una nota similar al embajador británico en Santiago. El 4 de marzo de 1948, el ministro chileno de relaciones exteriores, Germán Vergara Donoso, y el director de la Comisión Antártica Argentina, el Dr. Pascual de la Rosa, se reunían en Santiago y realizaban una declaración de derechos de Chile y Argentina en la Antártida Sudamericana, la cual establecía la defensa conjunta de los derechos sobre la misma.

En la temporada 1948/49 la peligrosa tensión entre británicos, chilenos y argentinos aminoró, no sólo por las extremas condiciones climáticas en la Península Antártica, las cuales tornaron casi imposible realizar expediciones, sino también porque en enero de 1949 los tres gobiernos firmaron un acuerdo naval tripartito en el que se comprometían a no enviar más buques de guerra (mayores que una fragata) ni hacer demostraciones navales al sur del Paralelo 60. Esta “tregua antártica” tenía una vigencia de un año por lo que fue renovada anualmente y así ocurrió hasta la firma del Tratado Antártico. De esta forma los tres países enfrentados hallaron momentáneamente cierto *modus vivendi*. Sin embargo, la paz no fue estable y rápidamente comenzó un nuevo periodo de enfrentamientos que tuvo su punto álgido entre 1952 y 1953. El primero de febrero de 1952 el teniente de fragata argentino Luís Casanova al mando del Destacamento Naval en Bahía Esperanza evitó mediante fuego de ametralladora el desembarco de una fuerza británica a bordo del *John Biscoe*, que, desoyendo sus advertencias intentaba reconstruir la base británica destruida por un incendio en 1948.⁵⁰ Un año después, el 15 de febrero de 1953, Churchill respondía con la corbeta *HMS Snipe* y el *HMS Bigbury Bay* que desembarcaban 32 soldados de infantería de marina armados con ametralladoras, rifles y gas lacrimógeno en la Isla Decepción. El grupo destruyó las instalaciones chilenas y el refugio argentino “Teniente Cándido de Lasala”,

deteniendo y expulsando a sus ocupantes, dos suboficiales de Marina.⁵¹ Estos incidentes no lograron gran repercusión debido a que las cancillerías correspondientes convinieron en silenciarlos, dando lugar a lo que Ernesto Fitte ha llamado la “guerra silenciosa de la Antártida”.⁵² Sólo con el Tratado Antártico se normalizaron las actividades científicas y las exploraciones evitando incidentes y alejando el fantasma de un conflicto armado en la Antártida.

CONCLUSIONES

La Expedición Antártica Alemana 1938/39 desencadenó una reacción en cadena de reclamos de soberanía sobre el sexto continente y la consiguiente competencia entre los interesados para sentar las bases que fundamentaran sus reclamos. Noruega, Estados Unidos, la Unión Soviética y Gran Bretaña fueron los primeros en reaccionar. La reacción de esta última afectaba directamente la soberanía antártica de Argentina, que respondió enviando una expedición. Ante esta acción la actitud británica fue remover y destruir las pruebas materiales de la presencia argentina. Frente a su restitución, el gobierno británico optó por instalar bases permanentes en los mismos lugares mediante la Operación Tabarin, buscando también fortalecer su reclamo. Las actividades de los corsarios alemanes en la antártida sirvieron de justificación para el despliegue de tal operación. Sin embargo, una multiplicidad de elementos refuerza la interpretación de la Operación Tabarin no como un acto defensivo de guerra, sino como una acción expansionista que aprovechó la coyuntura bélica. El principal de estos elementos es la coincidencia de la ubicación de las bases instaladas con los lugares visitados por las dos expediciones del *Primero de Mayo*. Por otro lado, la lejanía de las acciones de los corsarios alemanes, miles de kilómetros hacia el Este, hacía más conveniente instalar bases y patrullajes en las Islas Bouvet, y en las Sándwich del Sur o incluso en las Orcadas, pero Tabarin fue ejecutada al Oeste de la Península Antártica, en lugares accesibles en verano, por lo que no se justificaba el carácter permanente de estas pequeñas dotaciones si su objetivo real era combatir a los corsarios alemanes. Debe tenerse en cuenta que cuando las primeras bases fueron

instaladas a principios de 1944, la actividad naval alemana se encontraba en franca retirada, especialmente por los desastres sufridos por sus submarinos en 1943, la pérdida u ocultamiento en puerto seguro de sus grandes buques de guerra y la pérdida de sus corsarios, que desde 1941 no se adentraban en el aguas antárticas. La instalación de más bases a principios de 1945, con Alemania al borde de la derrota, carece aún más de una fundamentación defensiva. Por último, la continuidad y ampliación de Tabarin una vez finalizada la guerra exponen en forma clara sus objetivos en contra de la soberanía argentina en la Antártida y también de la chilena, principalmente en la posguerra.

REFERENCIAS

- ¹ El 30 de octubre de 1934 se creó la empresa ballenera *Deutsche Walfang AG*.
- ² El buque factoría *Walter Rau* y ocho arponeros. El los años siguientes construyeron otros 17 arponeros.
- ³ El *Terje Viken*, bajo bandera británica, y el *Unitas*, bajo bandera alemana.
- ⁴ Cuatro de los barcos nodriza habían sido comprados a los noruegos: *Südmeer*, *Wikingen*, *C.A. Larsen* y *Skytteren*. El resto habían sido contruidos por los alemanes: *Jan Wellem*, el *Unitas* y el *Walter Rau*.
- ⁵ Winterhoff 1974: 83.
- ⁶ Durante la ocupación de Noruega los alemanes confiscaron el material de los balleneros y encargaron a los astilleros noruegos la construcción de nuevos balleneros pero al extenderse la guerra se optó por transformarlos en unidades de guerra.
- ⁷ El *Schwabenland* había sido construido en 1925 por la Deutschen Werke AG en Kiel con el nombre de *Schwarzenfels*. Zuerl 1936: 3,4.
- ⁸ Las jabalinas eran de aluminio con un largo de 1,50 metros, con una punta afilada de acero de 30 cm. Habían sido fabricadas por la empresa Dornier-Metallbauten. En la parte trasera poseían cuatro estabilizadores, uno estampado con una esvástica. Eran lanzadas cada quince minutos de vuelo, equivalentes a 20 a 30 kilómetros y en el punto de retorno se utilizaba una con la bandera del III Reich, verificándose la ubicación radialmente con el barco. Ritscher 1942: 6, 22. Algunas fuentes afirman que por problemas de sobrepeso fueron lanzadas sólo en el primer vuelo. Lüdecke 2003: 82,97.
- ⁹⁹ Stunz 2008: 47.
- ¹⁰ La costa del continente antártico que se extiende desde los límites de las “dependencias de las islas Falkland al oeste (límite de la Tierra de Coats) hasta los límites de la dependencia antártica australiana al

este (45° Long. E.) con la tierra que se extiende dentro de la costa y el mar circundante”. “The Norwegian Claim in the Atlantic Sector of the Antarctic”, en *The Polar Record*, Vol. 3, N°18, (Julio 1939), 169-78.

¹¹ Brekke 1993: 11.

¹² Berguño Barnes 2000: 5.

¹³ El recorrido de los vuelos y las posiciones de cada fotografía pueden observarse en los anexos 4, 5, 6, 7 de Brunk: 1986.

¹⁴ Mayr & Schirmacher 1939: 19. Una de las fotografías estereoscópicas del „oasis“ tomada por la expedición se observa en la lámina 49 del anexo fotográfico de Ritscher: 1942.

¹⁵ Se rodaron 1.800 metros de filmico en 16mm b/n y 485 metros en color con una cámara Siemens D 16 con negativo AGFA. Ritscher 1942: 117. Las filmaciones se encuentran en el *Bundesarchiv*.

¹⁶ Institut für Angewandte Geodäsie: 1988.

¹⁷ Lüdecke 2009: 45-52.

¹⁸ Headland 1990: 302.

¹⁹ La expedición constó de 125 hombres, un gigantesco pero inservible vehículo y cuatro aviones: Un T8P-1, un D-17A y dos Curtiss Wright Condor, uno de los cuales se incendió y el otro fue abandonado. Palaz 1999: 28. Las bases fueron evacuadas en marzo de 1941.

²⁰ Los geógrafos confeccionaron cartas en escala 1:50.000 del lugar para la segunda base. Ver Carta 1 del anexo cartográfico de Ritscher: 1942.

²¹ Lüdecke, „In geheimer Mission zur Antarktis“, 96. También se exploraría la Tierra del Kaiser Wilhelm II.

²² En enero de 1942 el departamento destinado a las operaciones antárticas pasó a ocuparse del diseño de vestimenta invernal para las tropas alemanas que luchaban contra el Ejército Rojo. El *Schwabenland*, fue hundido por los británicos con una carga de armas químicas el 31 de diciembre de 1946. Jung, Wenzel & Abendroth 1977: 85.

²³ Las Islas Kerguelen, Crozet, San Pablo y Ámsterdam son posesiones de Francia y las Islas del Príncipe Eduardo pertenecen a Sudáfrica.

²⁴ Kosack 1967: 214.

²⁵ Headland 1990: 303.

²⁶ Desde allí huyó a Ancud en Chile y luego, en junio de 1941, arribó a Mar del Plata. Bade 2009: 162-3.

²⁷ HSK (*Handelsstörkreuzer*) significa “crucero interferidor de comercio”.

²⁸ Brennecke 1991: 185-92, 402.

²⁹ Brennecke 1953: 230-41.

³⁰ Kosack, 1967: 214. La Hektor Whaling Company funcionó en la isla entre 1912 y 1931.

³¹ Brennecke 1991: 447-8.

³² En el Atlántico Sur el corsario *HSK 23 Stier* investigó la Isla Gough como base temporaria y campo de prisioneros. Headland 1990: 305-6.

³³ Pierrot 1975: 33.

³⁴ Genest 2001: 24.

³⁵ Pierrou 1979: 24.

³⁶ Paiva 1987: 118.

³⁷ La operación implicó un gran despliegue ministerial con participación del *Colonial Office*, el Comité de Exploración, el almirantazgo británico, el *Foreign Office*, el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Transporte de Guerra y agentes de la corona.

³⁸ Howkins, 2008: 80.

³⁹ Cabinet Paper W.P. (43) 41, citado en Howkins, 2008: 91.

⁴⁰ Robertson 1993: 5.

⁴¹ Wordie, 1946: 381.

⁴² El Faro Patagonia en la Isla Doumer, las Balizas King en el Cabo Anna, y la Fournier, en la Isla Anvers.

⁴³ Destefani, 1991: 355.

⁴⁴ El 3 de enero el gobierno británico envía una nota a la cancillería argentina, ofreciendo “ayuda” a los “visitantes argentinos” en “territorio británico”. En febrero el canciller Dr. Juan Atilio Bramuglia, respondía con una extensa nota en la que reafirmaba los derechos argentinos sobre los territorios en cuestión. Nueve días después de inaugurarse la estación de la Isla Observatorio, un magistrado británico, actuando en nombre del “gobernador” de las Islas Malvinas, entregaba al oficial argentino a cargo del puesto una protesta por “violación” de “su territorio”.

⁴⁵ Allí se negoció la firma del Tratado Interamericano de Defensa, en él que lograron incluir a las Islas del Atlántico Sur, si bien Estados Unidos no reconoció su inclusión, así como la de la Antártida.

⁴⁶ Al ausentarse temporalmente el *Seaver* y el *Charriá*, fuerzas británicas ingresaron a la estación lo que provocó que los argentinos designaran una custodia permanente a la misma.

⁴⁷ Se prefirió no perjudicar las relaciones, debido a su dependencia de alimentos argentinos y a las negociaciones por la compra de los ferrocarriles británicos en el país. Howkins 2008: 155-6.

⁴⁸ Cuando la tripulación argentina del *Seaver* desafió a la del *Snipe*. *The Polar Record* 1953: 661.

⁴⁹ Araya 1994: 41.

⁵⁰ Fitte 1974: 464.

⁵¹ Fitte 1973: 45.

⁵² Fitte 1968: 243.

BIBLIOGRAFÍA:

“Argentine Antarctic Expeditions 1942, 1943, 1947 and 1947/48”, en *The Polar Record* Vol. 6 N°45 (Enero 1953), pp. 651-63.

“The Norwegian Claim in the Atlantic Sector of the Antarctic”, en *The Polar Record*, Vol. 3, N°18, (Julio 1939), pp. 169-78.

Araya, Francisco. “El día que Aparecieron los ingleses”, en *Boletín Antártico Chileno*, (Noviembre 1994), pp. 40-4.

Bade, James. “Erlangen: Flucht aus Neuseeland“, en Markus Denzel (ed.) (2009), *Jahrbuch von europäische Seegeschichte*. Wiesbaden: Otto Harrassowitz, vol. 9, N°1, pp. 159-82.

Berguño Barnes, Jorge. “Historia Intelectual del Tratado Antártico”, en *Boletín Antártico Chileno*, Vol. 19, N° 1 (2000).

Brekke, Annemor (1993) *Norway in the Antarctic*. Oslo: Norwegian Polar Institute.

Brennecke, Jochen (1991) *Die deutschen Hilfskreuzer im Zweiten Weltkrieg*. Herford: Koehlers.

Brennecke, Jochen (1953) *Gespenterkreuzer HK 33, Hilfskreuzer “Pinguin” auf Kaperfahrt*. München: Verlagsgesellschaft Biberach an der Riss.

Brunk, Karsten (1986) *Kartografische Arbeiten und deutsche Namengebung in Neuschwabenland*. Frankfurt am Main: Institut für Angewandte Geodäsie.

Destefani, Laurio. “La Antártida Argentina (1900-1950),” en Armada Argentina (1991) *Historia Marítima Argentina*. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales.

Fitte, Ernesto Juan (1974) *Crónicas del Atlántico Sur*. Buenos Aires: Emece.

Fitte, Ernesto Juan (1973) *Escalada a la Antártida*. Buenos Aires: Mundial.

Fitte, Ernesto Juan (1968) *La disputa con Gran Bretaña por las Islas del Atlántico Sur*. Buenos Aires: Emece.

Genest, Eugenio (2001) *Antártida sudamericana. Aportes para su comprensión*. Buenos Aires: Dirección Nacional del Antártico - Instituto Antártico Argentino.

Headland, Robert Keith (1990) *Chronological list of Antarctic expeditions and historical events*. Cambridge: Cambridge University Press.

Howkins, Adrian John (2008) *Frozen Empires: A History of the Antarctic Sovereignty Dispute Between Britain, Argentina, and Chile, 1939-1959*. Austin: University of Texas,

Institut für Angewandte Geodäsie (1988) *Digitale Namendatenbank Antarktis*. Frankfurt am Main: Institut für Angewandte Geodäsie.

Jung, Dieter, Berndt Wenzel y Arno Abendroth (1977) *Die Schiffe und Boote der deutschen Seeflieger 1912-1976*. Stuttgart: Motorbuch Verlag.

Kosack, Hans-Peter (1967) *Die Polarforschung. Ein Datenbuch über die Natur-, Kultur-, Wirtschaftsverhältnisse und die Erforschungsgeschichte der Polarregionen*. Braunschweig: Friedr. Vieweg & Sohn.

Lüdecke, Cornelia. “Expanding to Antarctica – Discussions about German naming and a new map of Antarctica in the early 1950s”, en *Boletín Antártico Chileno. 2° SCAR Workshop on The History of Antarctic Research*. Punta Arenas: La Prensa Austral, (2009), pp. 45-52.

Lüdecke, Cornelia. „In geheimer Mission zur Antarktis - Die dritte Deutsche Antarktisexpedition 1938/39 und der Plan einer territorialen Festsetzung zur Sicherung des Walfangs“. En *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 26 (2003), pp. 75-100.

Paiva, Adolfo Quevedo (1987) *Antártida. Pasado, presente ¿Futuro?* Buenos Aires: Circulo Militar.

Palaz, Rubén Oscar (1999) *Alas sobre el sexto continente*. Dunken: Buenos Aires.

Pierrot, Enrique Jorge (1975) *90 años de labor de la Armada Argentina en la Antártida*. Buenos Aires: Servicio de Hidrografía Naval.

Pierrou, Enrique Jorge. “El primer argentino que voló en la Antártida”, en *Antártida*, N°9, julio 1979, pp. 24-25.

Ritscher, Alfred (1942) *Deutsche Antarktische Expedition 1938/39*. Leipzig: Koehler & Amelang.

Stunz, Holger Reiner (2008) *Walfisch, Wissenschaft, Wettbewerb – Die deutschen Ansprüche auf Teile der Antarktis. Die „Neuschwabenland“ Expedition von 1938/39 im Kontext*. Nordstedt: Grin.

Winterhoff, Edmund (1974) *Walfang in der Antarktis*. Hamburgo: Gerhard Stalling.

Wordie, James Mann. “The Falkland Islands Dependencies Survey 1943-1946”, en *The Polar Record*, vol.4, N° 32 (1946), pp. 373-84.

Zuerl, Walter. “Schwimmende Flughäfen. ‘Westfalen’, ‘Schwabenland’, ‘Ostmark’. Die drei Flugstützschiffe des deutschen Atlantikluftverkehrs“, en *Deutsche Flughäfen* 4/5 (Abril/mayo 1936, Berlin), pp. 1-5.