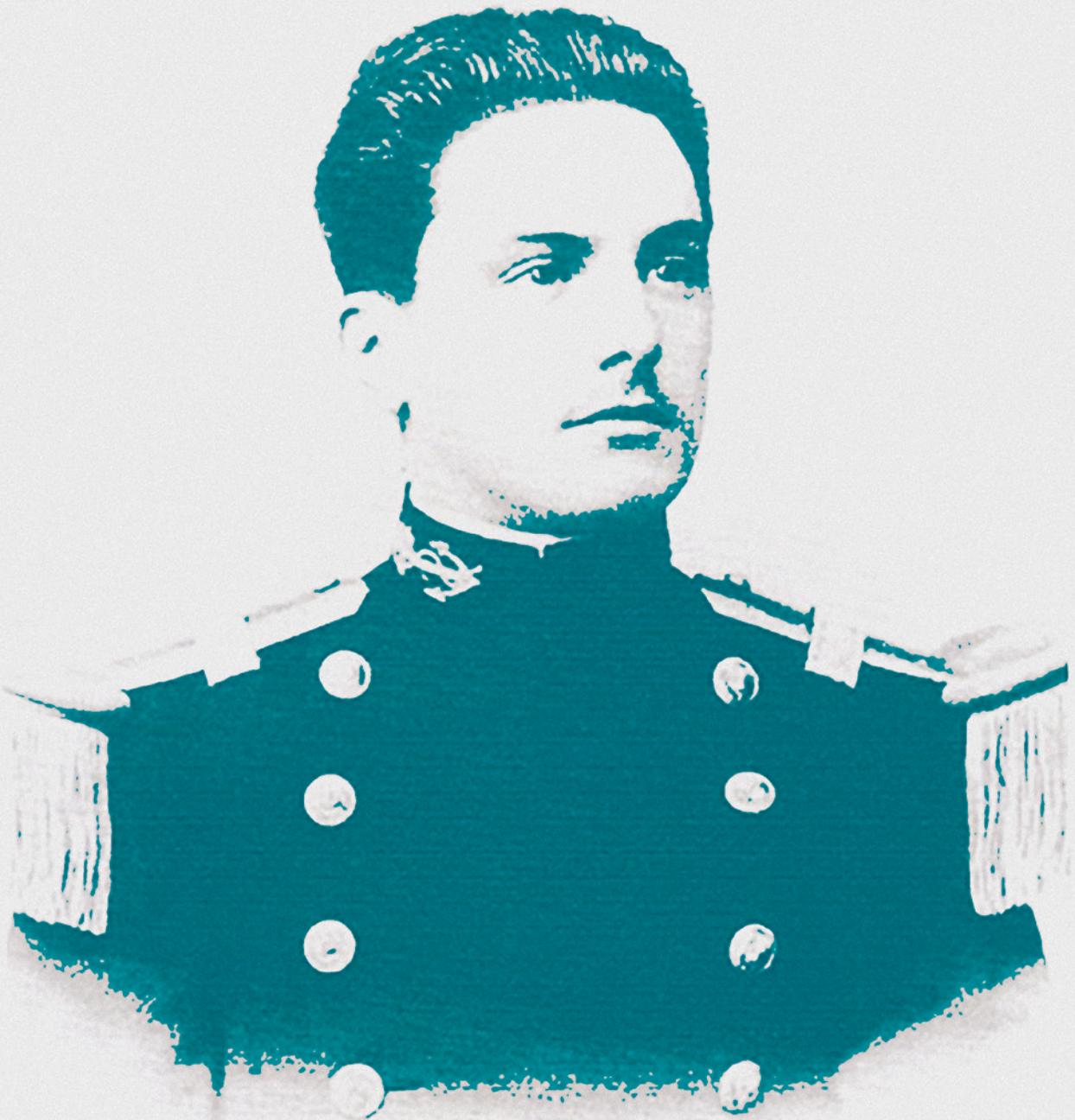


EL ALFÉREZ SOBRAL EN LA MARINA DE GUERRA

Enrique Aramburu



«... que no hay flores en el polo, ni más calor que el que brota del pecho del soldado...»

Alfárez de Navío José María Sobral
Conferencia en el Politeama, 19 de diciembre de 1903

José María Sobral es un personaje bastante conocido a nivel nacional por su actuación antártica, y se lo menciona en algunos círculos incluso como el primer geólogo argentino con título universitario. Sin embargo, se desconoce bastante su vida en la Marina.

Voy a intentar reflejar su paso por la Armada en su juventud, etapa por la que es conocido como el pionero antártico argentino por excelencia. Estudiaremos ciertos aspectos hasta cuando pidió la baja del servicio naval y, por excepción, haremos alusión a otras actividades en relación con dicha institución. Antes y después, proporcionaré algunos datos personales (con algunas correcciones a datos muy establecidos, pero que son incorrectos) como para completar un esquema de la vida militar de este audaz argentino.

Como dice un nieto suyo en una carta al sitio web Patagonia austral, Sobral fue un «marino, [...] hombre de mar y de armas», que «no logró su prestigio en el combate, sino en la misión heroica»¹.

Nació en Gualeguaychú el 15 de abril de 1880², año en que comenzó la primera presidencia de Julio A. Roca. Fue bautizado el 11 de julio de ese año en la iglesia San José de Gualeguaychú por el cura vicario Gabriel Seguí. Era hijo de Enrique Sobral, secretario del Juzgado de Instrucción del Dr. Gallegos, y de Luisa Yturriotz o Iturrioz, cuyo apellido vasco fue destacado por la sociedad Laurak Bat en 1903, en el banquete que se les ofreció a Irizar y Sobral en Buenos Aires. Fueron sus padrinos José Yturriotz y Carmen Sobral.

Su tío Domingo Sobral, tres años menor que el padre, fue el diseñador del puerto de Gualeguaychú y, en 1895, ya estaba establecido en Buenos Aires como ingeniero.

Sobral era un definido tipo latino, de cutis blanco, cabellos oscuros y estatura mediana. Su aspecto general era muy agradable, y dejaba traslucir energía y voluntad. Vestía con pulcritud y corrección su uniforme y tenía un firme sentido del deber y de la responsabilidad. La impresión que provocaba en sus nuevos conocidos era sumamente favorable, lo que causaba una rápida y espontánea simpatía. Se tenía la impresión —acertada, por cierto— de que uno estaba hablando con un hombre bueno, serio, íntegro, inteligente, activo y entusiasta. Amaba a los suyos y tenía un patriotismo fogoso y capaz de llevarlo al sacrificio si fuera necesario. Otras cualidades que serían confirmadas a lo largo de toda su vida fueron la innata modestia y su sencillez. Un amor propio, quizás excesivo, completaba su personalidad. Ni aún en los momentos de gran popularidad que le tocó vivir, dejó de ser él mismo, alegre, dado, sencillo, sin que la fama lo cambiara³.

José María Sobral cursó parte de sus estudios primarios en su ciudad natal y, en el año 1890, se trasladó a la Ciudad de Buenos Aires, donde concluyó los estudios secundarios en el Colegio Nacional del Norte (el Nacional Sarmiento de la actualidad).

Enrique Aramburu es Licenciado en Letras por la Universidad de Buenos Aires y obtuvo el título de Abogado en la misma Universidad. Es Especialista en Relaciones Internacionales (Inst. del Servicio Exterior de la Nación, Fondazione di Ricerche e Studii Internazionali).

Realizó una pasantía en la Secretaría de la Corte Internacional de Justicia en el año 2001, donde actuó el Repertorio de Aplicación del Reglamento de la Corte.

Fue Consultor para el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo en Montevideo.

Residió en el Sidney Sussex College de la Universidad de Cambridge para realizar un Curso de Métodos Legales Ingleses.

Fue Miembro titular de la Asociación Argentina de Derecho Internacional, donde fue Consejero Suplente y Director de la Sección de Relaciones Internacionales. Es miembro de número de la Academia del Mar, miembro del Instituto de las Islas Malvinas y Tierras Australes Argentinas y Académico Secretario de la Academia de la Antártida.

1 http://www.patagoniaaustral.com.ar/Sitio/PA_Antartida_AlferezSobral.htm. Consultado el 25/4/20.

2 Libro de bautismos de la parroquia de Gualeguaychú, pág. 237.

3 Según Dora E. Gerez, en <https://proyectoantartidaequipoescobar.blogspot.com/p/dr-jose-maria-sobral.html>. Consultado el 25/4/20.

Con su natural fuerza de voluntad insistió, volvió a superar todos los obstáculos e ingresó nuevamente (después de haber ingresado en 1894) el 5 de diciembre de 1896. Egresó el 25 de julio de 1898.

El primero de su promoción fue Teodoro Caillet Bois, insigne historiador naval. Otros compañeros suyos fueron Enrique Plate (que llegaría a almirante) y Pedro S. Casal (que sería Ministro de Marina del Presidente Justo).

La Escuela Naval Militar

Cursó sus estudios en la Escuela Naval de Palermo, la misma en que lo había hecho Storni dos años antes que él, perteneciente a la promoción 21.^a. Sobral formó parte de la vigesimocuarta y egresó en el último lugar; Segundo Storni había sido el primero en la suya.

Había ingresado por primera vez el 26 de diciembre de 1894 en la Escuela Naval, antigua casona de Rosas, desocupada por el Colegio Militar de la Nación, que sería demolida luego del traslado de la Marina al barrio de Caballito. Había pasado todos los obstáculos que significaba rendir el severo examen de ingreso con catorce años, como aspirante agregado. A mediados de 1895, contrajo una bronconeumonía que lo tuvo alejado de las aulas, por lo cual fue dado de baja el 7 de diciembre de 1895.

Con su natural fuerza de voluntad insistió, volvió a superar todos los obstáculos e ingresó nuevamente el 5 de diciembre de 1896. Egresó el 25 de julio de 1898.

Los directores que tuvo fueron el Capitán de Fragata Emilio V. Barilari y el Capitán de Navío Manuel Domeq García, ambos egresados de la misma escuela que ahora dirigen; Barilari pertenecía a la primera promoción, y Domeq García, a la cuarta.

Como miembros de la plana mayor, en esos años estuvieron, entre otros, el Alférez de Navío Virgilio Moreno Vera, que dictaba, además, clases de Aparejo y Maniobra y de Táctica General. A la fecha de su egreso, la plana mayor de la Escuela Naval estaba conformada por el Director, Capitán de Navío Manuel Domeq García; el Subdirector, Capitán de Fragata Guillermo Scott Brown; el Cirujano de Segunda, Jorge T. Rojo; el Comandante de la compañía de aspirantes, el Teniente de Fragata Leopoldo Gard; el Contador de Primera, Luis J. Scarsi y el Farmacéutico, Isaías A. Brown; asimismo, estaban los Alféreces de Navío Guillermo Mulvany, Horacio Pereyra, Ricardo I. Hermelo, Joaquín Ramiro y Federico J. Casado. El capellán era Daniel Carpintero.

Algunos profesores de la época fueron: Ángel Pérez, de Aritmética, Álgebra, Álgebra Superior y Geometría; Alberto Schmersow, de Geometría Analítica, Cálculo y Mecánica; Ulrico Courtois, de Física y Química; Luis Pastor, de Astronomía y Navegación; Antonio Martini, de Construcción Naval y Máquinas a Vapor; Teodoro Rose, de Francés; Ricardo Conde Salgado, de Idioma Nacional, Geografía y Literatura; Erasmo Cancino, de Dibujo; Tomás Benso, de Esgrima; Güelfo Pinelli, de Gimnasia y Natación; Ricardo Ricaldoni, marino de nacionalidad italiana, de Torpedos, Balística y Artillería.

Contemporáneos suyos fueron, además de Storni, dos promociones antes, Joaquín Arnaut, que sería comandante de la fragata *Presidente Sarmiento*; José Maveroff, futuro oficial de la corbeta *Uruguay* que los rescataría unos años más tarde en la Antártida; Santiago Baibieni y Ángel Caminos. El primero de su promoción fue Teodoro Caillet Bois, insigne historiador naval. Otros compañeros fueron Enrique Plate (que llegaría a almirante) y Pedro S. Casal (que sería Ministro de Marina del Presidente Justo); de la promoción siguiente a la suya, Carlos Moneta, que pasaría luego varios inviernos en las islas Orcadas durante su carrera.

El 25 de julio de 1898, se le entregó el diploma de guardiamarina en una ceremonia realizada en la Escuela Naval, presidida por el General Luis María Campos, Ministro de Guerra y Marina⁴. El decreto del Poder Ejecutivo del 8 de agosto acreditó este nuevo grado militar para los integrantes de aquella promoción.

Su primer destino fue el crucero *San Martín* y, a los tres meses, recibió la grata sorpresa de su pase a la fragata *Presidente Sarmiento*, junto con todos los integrantes de su promoción, para

4 El 25 de julio, tuvo lugar en la Escuela Naval la entrega de los diplomas a los nuevos guardiamarinas, aprobados en los exámenes de última época. Fue toda una fiesta a la que asistieron numerosas personas. Presidía la ceremonia el General Luis María Campos, y el Coronel Domeq García dirigió a los ex alumnos unas breves y sentidas palabras, que fueron muy bien recibidas por la concurrencia. Los nombres de los nuevos compañeros que se habían incorporado a nuestra marina eran los siguientes: Ortilio Iguani, Federico Guerrico, Osvaldo Fernández, Aureliano Rey, Napoleón S. Moreno, Jerónimo Asencio, Francisco S. Artigas, Francisco Arnaut, Martín Castro Biedma, Jorge Campos Urquiza, Manuel Caballero, Pedro Casal, Carlos S. Braña, Federico G. Rouquaud, Hermenegildo Pumará, Horacio F. Oyuela, José M. Sobral. (*Boletín del Centro Naval*, t. 16, pág. 220).

hacer el viaje de instrucción de dicho buque, que era el primero. Regresó a Buenos Aires el 30 de septiembre de 1900 luego de dar la vuelta al mundo emulando el periplo del crucero de corso de *La Argentina* que realizó Bouchard.

La fragata *Sarmiento*

La fragata *Presidente Sarmiento* hizo su primer viaje de instrucción de 1899 a 1900, y en ese viaje iría Sobral. El comandante era el Capitán de Fragata Onofre Betbeder, quien sería Ministro de Marina para la época en que llegó a Buenos Aires la expedición antártica sueca. El segundo comandante era el Teniente de Navío Enrique Thorne, y el jefe de estudios, el Teniente de Fragata Leopoldo Gard, que había sido jefe de la compañía de aspirantes de la Escuela Naval. El itinerario que seguiría la fragata reproducía el viaje histórico del crucero de Bouchard con la fragata *La Argentina*. Se aprovechó el viaje para establecer una escuela de contra maestres y cabos de mar a la que se enviaron cabos de mar y marineros de primera de los distintos buques. Debían saber leer y tener buena conducta; asimismo, debían rendir exámenes para obtener la patente superior.

El 12 de enero de 1899, día de la zarpada, concurrieron el Presidente y el Ministro de Marina con otros ministros del Poder Ejecutivo y gran cantidad de público.

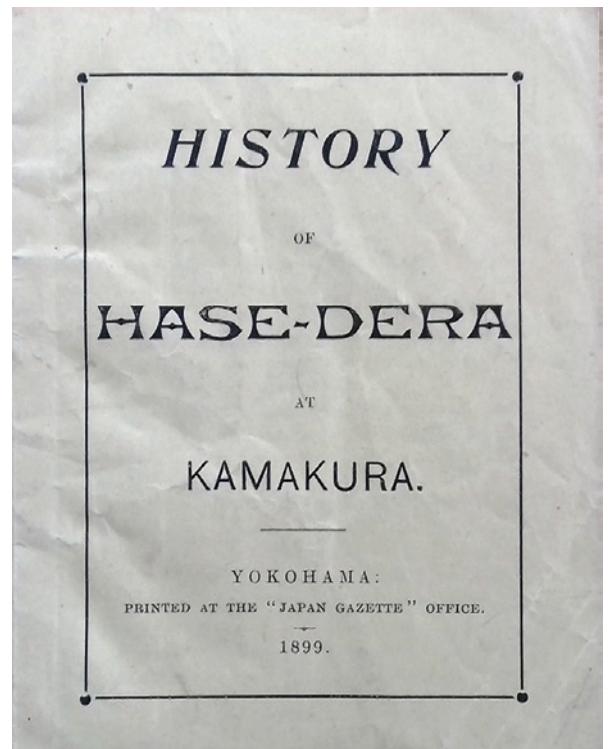
Se dirigió a Puerto Madryn y de allí a Santa Cruz, donde se cruzó con el acorazado *General Belgrano*, que izaba insignia presidencial, y el torpedero *Patria*, y se le ordenó formar división con estos dos para dirigirse al encuentro de los presidentes argentino y chileno en el Estrecho de Magallanes.

Tocó luego los puertos de Valparaíso, El Callao y Panamá, donde visitó las obras de construcción del canal. Luego, fue a Acapulco y a San Francisco, a donde llegó el 6 de junio. En esta pierna del viaje, el 29 de mayo falleció el Guardiamarina Augusto A. del Campo, de la promoción siguiente a la de Sobral, que fue sepultado en el mar a 850 millas de la costa más cercana.

Posteriormente, se dirigió a Honolulu y Yokohama, desde donde los guardiamarinas visitaron el Colegio Militar japonés, cerca de Tokio. Desde allí fueron a Kobe y, luego, a Kure, puerto militar; después se dirigieron a Yedashima y Nagasaki, donde visitaron la Escuela Naval japonesa. Tras abandonar el Mar del Japón, la fragata visitó Port Arthur y otros puertos chinos. De allí, tocó Shanghai y, posteriormente, Hong Kong; luego, se dirigió a Manila, a Singapur y, finalmente, a Colombo, en Ceilán. En esta etapa, Sobral tradujo del inglés un folleto sobre la historia del templo de Hasedera en Kamakura.

Se suprimió la escala prevista en Bombay por la peste bubónica, y fueron directamente a Adén, donde fondearon el 31 de diciembre. Ya en enero de 1900, llegaron a Alejandría luego de franquear el Mar Rojo y el Canal de Suez. De allí, se dirigieron al puerto del Pireo y, luego, a Pola, puerto militar austriaco en aquella época, hoy Pula, en Croacia. Posteriormente, fueron a Venecia y, luego, a Nápoles para inspeccionar el casco del buque en el dique seco de La Spezia. Los siguientes puertos fueron Tolón y Barcelona. Tras dejar España con proa a Funchal, en Madeira, tocó las escalas de Cartagena y Gibraltar. En veinticuatro días más de navegación, cruzó el Atlántico y arribó a Bridgetown, en Barbados, a donde llegaron el 14 de mayo.

El itinerario que seguiría la fragata reproducía el viaje histórico del crucero de Bouchard con la fragata *La Argentina*. Se aprovechó el viaje para establecer una escuela de contra maestres y cabos de mar a la que se enviaron cabos de mar y marineros de primera de los distintos buques.



Portada de *Historia de Hasedera en Kamakura*, que Sobral tradujo del inglés y se conserva entre sus papeles en el Departamento de Estudios Históricos Navales

De allí fue a La Guayra, donde se festejó el 25 de mayo; luego se dirigió a Santiago de Cuba y a La Habana, y, por último, a Nueva York, Newport y Annapolis, donde se entregaron la bandera de bauprés, el gallardete y el pabellón donados por la tripulación.

Ya terminando el viaje, fueron a Río de Janeiro y a Santa Catalina para fondear frente a La Plata el 25 de septiembre. Los guardiamarinas debían rendir exámenes, y el 30 el buque debía llegar al puerto de Buenos Aires, donde amarró en la cabecera suroeste del dique 4, donde se encuentra amarrada hoy la corbeta *Uruguay*, entre los cruceros *9 de Julio* y *Buenos Aires*.

En total, se habían recorrido casi 49 000 millas en veinte meses y dieciocho días, que fueron relatados por el cirujano de a bordo, Dr. Prudencio Plaza, en un libro llamado *La Sarmiento alrededor del mundo*.

Otros destinos

El 9 de octubre de ese año, Sobral fue ascendido a Alférez de Fragata por decreto de ese día firmado por Roca y refrendado por Martín Rivadavia, junto con sus compañeros de la Escuela Naval, y el 11 lo destinaron a la torpedera *Espora*. Al mes, lo trasladaron al crucero *Patria*, cuyo comandante era Irizar, su salvador en 1903.

Dos meses más tarde, el 22 de enero de 1901, salió su pase en comisión al aviso *Tehuelche*, que estaba listo para partir en una comisión hidrográfica. En ese buque, se desempeñó como oficial y realizó una campaña de tres meses y catorce días. Fue de Buenos Aires al cabo San Antonio, de ahí a Puerto Belgrano, Carmen de Patagones, Santa Cruz, cabo Blanco, Golfo Nuevo y retornó a Buenos Aires el 10 de mayo.

El 31 de mayo de 1901, regresó a su buque el *Patria*, en el que navegó 523 millas hasta Puerto Belgrano. Luego salió su pase al crucero *Belgrano*, donde no duró mucho, solo tres meses y veintiún días, hasta el 28 de noviembre de 1901, cuando lo trasladaron a la División de Hidrografía del Ministerio de la Marina en uno de los días más felices de su vida, según veremos más abajo. Cuando esto ocurría, Sobral tenía poco más de 21 años de edad. En esa época, también estuvo enfermo en el Hospital Militar, desde el 21 de octubre hasta el 1.º de diciembre de 1901.

La comisión en el *Antarctic*

El día 6 de diciembre de 1901, por una sugerencia del Teniente de Fragata Horacio Ballvé hecha a Nordenskjöld cuando lo visitó para coordinar mediciones entre el observatorio argentino de Isla de los Estados y las que él tomaría en Snow Hill, Sobral fue designado, con el grado de alférez de fragata, para integrar la expedición científica polar que dirigió el Dr. Otto Nordenskjöld. En un principio, no estaba previsto que el oficial argentino fuera participe de la invernada, pero luego de una negociación en la que obtuvo carbón y víveres, Nordenskjöld accedió a permitirlo⁵.

En la memoria del Ministerio de Marina del año 1901-1902, en el capítulo correspondiente al Observatorio Magnético y Meteorológico del archipiélago de Año Nuevo, se hace mención a que:

*Para completar la parte que tomamos en esta misión científica, se solicitó y obtuvo del sabio explorador sueco Nordenskjöld una plaza a bordo del Antarctic para un oficial de la Armada, con la expresa condición de que sería incluido en toda comisión importante que se realizara por arriesgada que ella fuera*⁶.

«Para completar la parte que tomamos en esta misión científica, se solicitó y obtuvo del sabio explorador sueco Nordenskjöld una plaza a bordo del *Antarctic* para un oficial de la Armada, con la expresa condición de que sería incluido en toda comisión importante que se realizara por arriesgada que ella fuera» (Memoria del Ministerio de Marina).

5 Correspondencia del Consulado General de Suecia y Noruega en Buenos Aires con el Ministerio de Relaciones Exteriores de Suecia, 23 de diciembre de 1901, Archivo Nacional, Estocolmo, citado por Rabassa, Jorge y Borla, María L., *Antarctic Peninsula & Tierra del Fuego: 100 years of Swedish-Argentine Scientific cooperation at the end of the world*, Leiden, Taylor & Francis, 2007, pág. 180.

Ambas versiones no son incompatibles y son ampliadas por Destefani, que explora las motivaciones personales de Sobral para acceder a una comisión tan importante para él y que lo sería para la Argentina.

Relata Destefani⁷ que Horacio Ballvé, a la sazón jefe del Observatorio Magnético y Meteorológico, solicitó a Nordenskjöld lugar para un oficial de Marina en la expedición «en calidad de representante del gobierno argentino», lo que el sueco consintió, pero sin que participara en la invernada prevista. Confeccionada una lista de tres candidatos, Sobral se esforzó para conseguir, a través del Teniente de Fragata Enrique Moreno, a quien conocía del viaje en la *Sarmiento* y que era ayudante secretario del Ministro de Marina (el Capitán de Navío Onofre Betbeder, que había sido el comandante) que se lo incorporara en una lista ampliada de cinco postulantes. Finalmente, el 23 de noviembre de 1901, se le ordenó concurrir a un reconocimiento médico, pues había sufrido un accidente, y el 28 se le dio el pase a la Oficina de Hidrografía, que el 1.º de diciembre hizo efectivo con su presentación.

Nordenskjöld no estaba todavía convencido de las condiciones que para la invernada podría tener un argentino, pero no quiso negarse al Ministro de Marina y aceptó entrevistar al representante del gobierno para ver si le veía condiciones para acompañar la expedición en su fase científica en tierra. Relata así el encuentro el propio Nordenskjöld:

*El 17 de diciembre, por la mañana, vi por primera vez al entonces Subteniente don José M. Sobral. Me pareció tan sencillo, tan simpático, tan entusiasta y tan valiente que, dejando de lado todas mis vacilaciones, me decidí a admitirlo definitivamente, y el mismo día quedó arreglada la cuestión*⁸.

De esta manera, el día siguiente el Ministro de Marina le envió una comunicación notificándole de su designación como representante de este Gobierno que finaliza:

El que suscribe piensa que la índole de esta importante comisión que confía a Ud. sabrá ser debidamente apreciada y que tratará por todos los medios de corresponder a la distinción de que ha sido objeto.

Dios gu[ard]e a Ud.

Onofre Betbeder⁹

Una vez que la expedición zarpó de Buenos Aires, se dirigieron a las Islas Malvinas, puerta de entrada natural a la Antártida para los buques provenientes del hemisferio norte, y de allí nuevamente a la Isla de los Estados e Islas de Año Nuevo, donde visitaron el observatorio magnético que estaba a cargo del Teniente de Fragata Horacio Ballvé. Sobral ofició de intérprete en inglés en esta visita entre los suecos y sus colegas de la Marina a cargo del observatorio, entre los cuales estaba su compañero de promoción de la Escuela Naval Enrique Plate, y orgullosamente explicó los objetivos de la expedición a los marinos argentinos y las funciones del observatorio a los suecos.

No haré una reseña de las aventuras de Sobral entre los hielos australes, pues son muy conocidas. Diré simplemente que Ballvé lo recordó con afecto en una conferencia que dio sobre la contribución de la Argentina a las expediciones antárticas en el Centro Naval el 13 de junio de 1903¹⁰. Cinco meses antes de que fueran rescatados los expedicionarios, recordó muy oportunamente a Sobral, suponiendo que estaban detenidos por los hielos. Terminó sus palabras con la frase: «... el noble Sobral, a quien todos esperamos con los brazos abiertos», y fue muy aplaudido por el público presente¹¹.

«El 17 de diciembre, por la mañana, vi por primera vez al entonces Subteniente don José M. Sobral. Me pareció tan sencillo, tan simpático, tan entusiasta y tan valiente que, dejando de lado todas mis vacilaciones, me decidí a admitirlo definitivamente, y el mismo día quedó arreglada la cuestión» (Dr. Otto Nordenskjöld).

6 *Boletín del Centro Naval*, t. 20, pág. 123.

7 Destefani, Laurio H., *El alférez Sobral y la soberanía argentina en la Antártida*, Bs. As., EUDEBA, 1977, pág. 62 y ss.

8 Citado por Destefani *op. cit.*, pág. 66.

9 Ídem, pág. 67.

10 Reproducida en el *Boletín del Centro Naval*, t. 21, págs. 31-56.

11 *Boletín del Centro Naval*, t. 21, pág. 99.

De su peripecia, dijo Destefani: «era un joven marino militar, entre científicos y pescadores».

De la misma manera, en octubre de 1902 desde el *Antarctic*, en un trabajo publicado en los *Anales de la Sociedad Científica Argentina*¹², Gunnar Andersson lo nombró al final de su informe y dijo que la expedición esperaba «a fines de marzo del año próximo entrante poder reconducir en el mejor estado al Teniente José Sobral, quien ahora pasa el invierno con el doctor Nordenskjöld en el lejano sud».

Paralelamente, se mantenía su membrecía como socio del Centro Naval y así figura en el número 258 de su *Boletín* de septiembre de 1903, con el grado de Alférez de Fragata¹³. El 17 de octubre de ese año, ascendió a Alférez de Navío *in absentia* junto con sus compañeros de promoción, con lo que se dio la circunstancia de que partió a la comisión con un grado y retornó con otro.

De su peripecia, dijo Destefani: «...era un joven marino militar, entre científicos y pescadores»¹⁴.

La llegada

Cuando la *Uruguay* llegó de vuelta a Buenos Aires con los expedicionarios suecos (y Sobral), la recepción revistió carácter de apoteosis. La entrada a puerto se fijó para el 2 de diciembre (había estado fondeada en Banco Chico desde el 30 de noviembre, y el 1.º de diciembre fondeó en la rada) y lo hizo empavesada¹⁵, acompañada de multitud de vapores con unas diez mil personas embarcadas que la acompañaron desde su fondeadero hasta que tomó muelle en la Dársena Norte, donde unos cien mil porteños la esperaban. El presidente de la comisión de recepción y festejos, Dr. Manuel Montes de Oca, expresó: «La República Argentina [...] no puede olvidar que hay entre estos un hijo de su suelo, representante de nuestra joven armada»¹⁶.

El 4 de diciembre, viernes, dos días después de arribados, se ofició un solemne Tedeum en la catedral de Buenos Aires con la asistencia del Ministro de Marina, Capitán de Navío Onofre Betbeder, toda la tripulación de la *Uruguay* y, obviamente, el Dr. Nordenskjöld y los demás miembros de la expedición. Intervinieron en la ceremonia el arzobispo, el internuncio, los Monseñores Terrero y Lugones, y los canónigos de la catedral. Ofició Monseñor Echagüe.

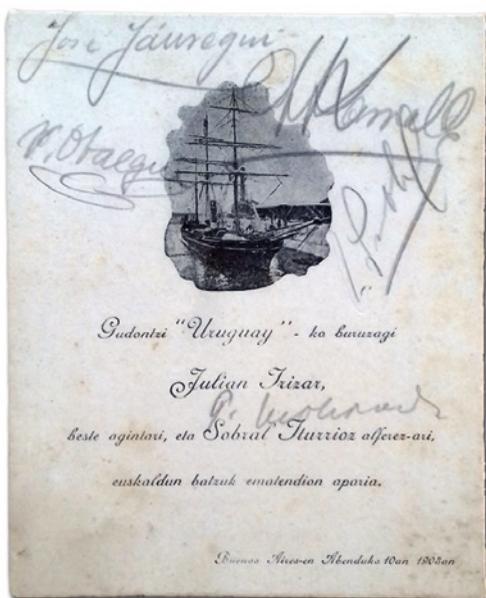
12 Johann Gunnar Andersson, «Trabajos efectuados en las Islas Malvinas y en la Tierra del Fuego por la expedición polar sueca al Polo Sur», en *Anales de la Sociedad Científica Argentina*, t. 55-6, págs. 19-22.

13 *Boletín del Centro Naval*, t. 21, pág. 345.

14 Destefani, *op. cit.*, pág. 152.

15 Recordemos que venía a medias desartbolada por efectos de un temporal en el sur.

16 Destefani, *op. cit.*, pág. 205.



Portada de la invitación a la comida ofrecida a Irizar y a Sobral por el Centro Vasco Laurak Bat, firmada por algunos de los asistentes. El texto dice: «Comida ofrecida por la unión vasca al comandante del buque de guerra *Uruguay*, Julián Irizar, otras autoridades y al Alférez Sobral Iturrioz»



Señoritas de Campos, Alférez Sobral y Teniente Ballvé al terminar el Tedeum.

Ese domingo 6 de diciembre, hubo premios en el hipódromo de Palermo en honor del *Antarctic*, de la corbeta *Uruguay* y de Irizar, Nordenskjöld y Sobral.

El 10 de diciembre, se les ofreció a Irizar y a Sobral una comida en el Centro Vasco Laurak Bat.

El día 13 de diciembre, fue nombrado socio honorario del Centro Naval de Perú, reconocido como «Teniente de Fragata». Esto, quizá, explique su artículo en la revista peruana *Prisma* aparecido al año siguiente.

Una faceta poco mencionada del Sobral de esta época¹⁷ es la confección de un croquis que realizó de las zonas de la Antártida por las que anduvo durante su estadía en esos parajes.

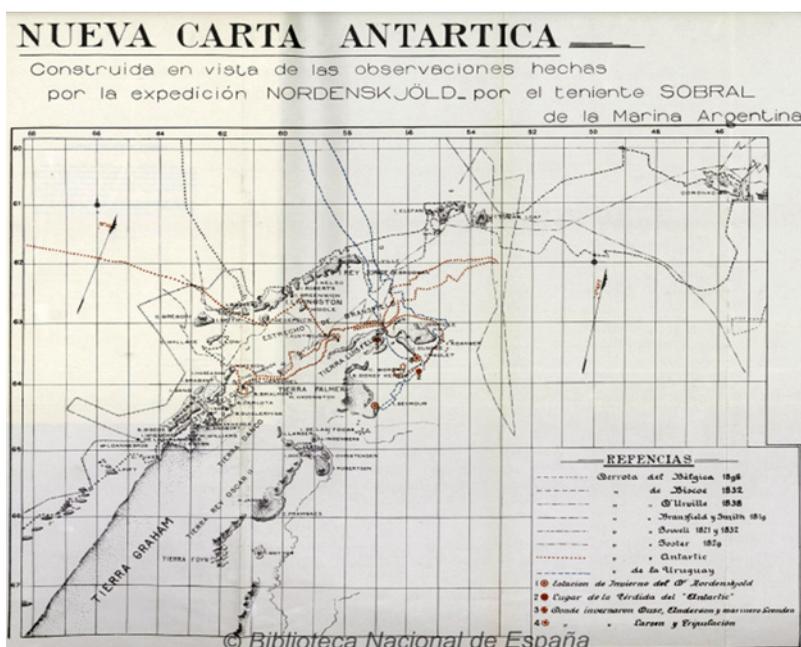
Las cartas de la Antártida. Primeras cartas argentinas del continente

En un libro de ciento cuarenta y seis páginas del año 1903 titulado *La Argentina en los mares antárticos*, editado en Buenos Aires, en la imprenta de Ortega y Radaelli, aparecen dos cartas de una porción de la península Antártica. Una lleva el título «Nueva carta antártica, construida en vista de las observaciones hechas por la expedición Nordenskjöld por el Teniente Sobral de la Marina argentina», y la otra, «Carta de los mares circumpolares, construida por el ingeniero argentino E. Delachaux».

La de Sobral es la primera carta argentina de la Antártida que se conoce. Está antes que el cuerpo del libro y se trata de una representación en una escala aproximada de 1:5.300.000, en proyección Mercator, que se utiliza para la navegación (aunque la carta no parece apta para navegar y, por lo tanto, no es una carta náutica, pues no contiene sondajes, enfilaciones, fondeaderos ni cuarterones, por ejemplo). Abunda en información sobre las derrotas realizadas por la expedición de rescate de la *Uruguay* y otras: la belga de Gerlache, la de Biscoe, la francesa de D'Urville, las de Bransfield y Smith, Powell (George Powell, foquero inglés. En 1821 en el *Dove* buscaba focas simultáneamente con Nathaniel Palmer y por los mismos parajes), además de la sueca del *Antarctic* de la que él participó. Señala el sitio en el que se hundió el *Antarctic*, la estación invernal de Cerro Nevado, la bahía Esperanza (lugar de internada del Dr. Andersson con el

La de Sobral es la primera carta argentina de la Antártida que se conoce. [...] se trata de una representación en una escala aproximada de 1:5.300.000, en proyección Mercator.

Primera carta argentina de la Antártida



17 Facchin lo establece claramente. Facchin, Eugenio L. «Centenario de la carta 31», en *Boletín del Centro Naval*, t. 135, N.º 845, págs. 60-69.

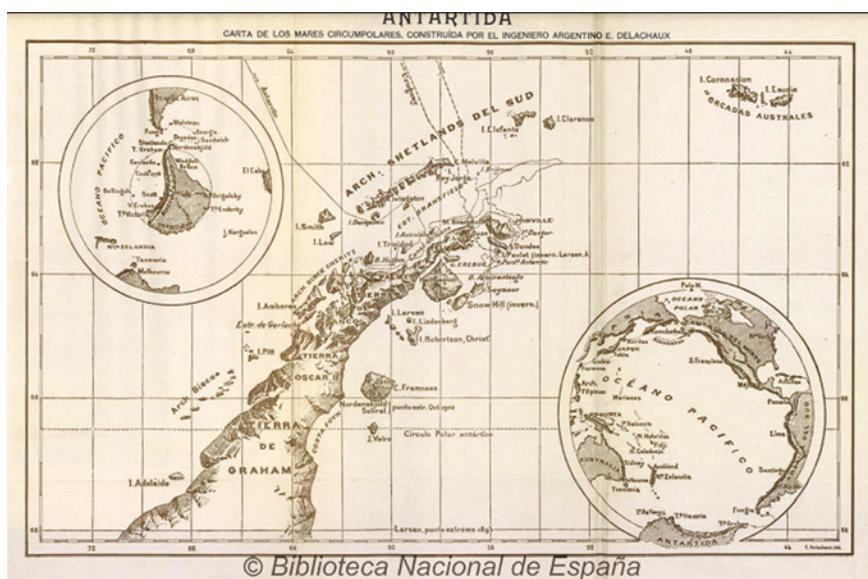
El 19 de diciembre de 1903, Sobral, luego de Nordenskjöld, dio una conferencia patrocinada por el Centro Naval que contó con la proyección de transparencias de fotos tomadas en la expedición, las que estuvieron a cargo de la Sociedad Fotográfica Argentina.

Teniente Duse y el marinero Grunden) y la isla Paulet (invernada de los naufragos del *Antarctic*¹⁸). Tiene una curiosa errata en el título «Referencias».

Por otro lado, tenemos la más conocida carta que acompaña su libro de 1904, *Dos años entre los hielos*. Si comparamos ambas cartas, la de 1903 y la de 1904, año de edición del libro, a todas luces diferentes, se ve que en la segunda incorpora muchos datos obtenidos durante la expedición de la que participó y que, probablemente, no haya tenido tiempo de expresar en la primera.

Hay otra carta además de estas dos hechas por Sobral: la acompaña el libro *La Argentina en los mares antárticos*, página 128, que sería la segunda carta argentina en representar la península Antártica e incluye, además, las derrotas del *Antarctic* y la *Uruguay* y, detalle más que interesante, el continente en su integridad en un círculo. Merecería, de por sí, un estudio completo.

La publicación *British Antarctic Territory Gazetteer* del British Antarctic Survey menciona que el ingeniero Delachaux fue quien confeccionó la carta y la da como aparecida, también, en el *Boletín del Instituto Geográfico Argentino*, t. 22, N.º 1-6, págs. 144-160. La carta está frente a la página 128 en el libro *La Argentina en los mares antárticos* mencionado arriba, y allí se atribuye a Irizar¹⁹. Enrique Delachaux era uno de los científicos extranjeros que se acercaron al Museo de La Plata –bajo la dirección del perito Moreno–, como Lahille,



La carta de Enrique Delachaux

Spegazzini, Lehmann Nietsche. Nacido en Suiza, fue director de la Sección Cartográfica del Museo y participó de la expedición de enero a junio de 1896 a la cordillera.

La conferencia en el Politeama

El 9 de diciembre, el Teniente Jalour, en su carácter de delegado del Instituto Geográfico Argentino en la expedición de rescate de la *Uruguay*, brindó una conferencia en el teatro Politeama de la calle Corrientes.

Diez días más tarde, el plato fuerte. El 19 de diciembre de 1903, Sobral, luego de Nordenskjöld, dio una conferencia²⁰ patrocinada por el Centro Naval y a beneficio de la Liga Naval que se quería formar²¹, que contó con la proyección de transparencias de fotos tomadas en la expedición, que estuvieron a cargo de la Sociedad Fotográfica Argentina. En ella justificó el envío de expediciones polares por su interés científico en primer lugar y también comercial, hizo un relato de sus excursiones, la distribución del tiempo, la vida doméstica y luego se dedicó a relatar sus observaciones científicas, tales como mareas, vientos, mediciones del magnetismo, etc.

Por razones de espacio (el Centro Naval funcionaba en instalaciones alquiladas en esa época), la conferencia se realizó en el teatro llamado Politeama Argentino, construido en 1879, donde había una carpa de circo que luego se amuralló con ladrillos y se llamó Arena²². Era, en la época de la expedición del *Antarctic* (recordemos que, a la sazón, el teatro Colón estaba

18 Vid. Capdevila, Ricardo. «Dos cartas antárticas argentinas de 1904», en <https://www.histarmar.com.ar/Antartida/DosCartasAntarticasArgde1904.htm>. Consultado el 25/4/20.

19 En <https://www.yumpu.com/en/document/read/14464579/bat-referencias-british-antarctic-survey>. Consultado el 30/6/20.

20 Reproducida en el *Boletín del Centro Naval*, t. 21, págs. 485-512.

21 *Boletín del Centro Naval*, t. 21, pág. 846.

22 En 1936, se le construyó un nuevo edificio, que fue demolido en 1956 y reemplazado hoy por la torre de oficinas Lex Tower.

23 T. 22, pág. 1129.

donde hoy se encuentra el Banco de la Nación), el principal teatro dramático de la ciudad, con capacidad para 3500 espectadores, en el que habían actuado actrices de la talla de Eleonora Duse o Sara Bernhardt.

La orquesta en el foso tocaba la obertura de *Zampa*, la ópera de Hérold; se abrió el telón y, luego de entrar Sobral, obviamente vestido con el uniforme naval de su grado, se ejecutó el himno nacional. La ceremonia tuvo una amplia repercusión en la prensa de la época, reproducida íntegramente en *La Nación* y *La Prensa* (incluso esta reprodujo en sus grabados las proyecciones luminosas que había pasado Sobral). También fue reseñada en el *Diario del Comercio*, en *El País* y en *La Opinión*.

Y fue íntegramente publicada por el *Boletín del Centro Naval*, tomo 21, N.º 241 del mes de diciembre de 1903 en las páginas 485 a 512.

Los beneficios que produjo la conferencia —\$4897 por la venta de localidades menos gastos por \$1297, o sea \$3600—, que fue «un acontecimiento social por el número y por la calidad de los concurrentes», se depositaron en una caja de ahorros a nombre de la Liga Naval a la orden del presidente del Centro Naval en el Banco de la Nación. En la memoria del período 1904-1905 del Centro Naval, publicada en el número 258 de mayo de 1905²³, se dice que los trabajos en pro de la idea de la Liga Naval se paralizaron «por no ser favorable el momento actual»; pero, no obstante, «la idea es mantenida con fervor en nuestra mente, y creemos que previamente debe ser propiciada en los círculos dirigentes para lanzarla con seguridad de éxito». Su capital ascendía con los intereses acumulados a tres mil setecientos veintitrés pesos con ochenta centavos en esa fecha. Todavía en el tomo 24, números 280-281, en la página 1377 del *Boletín* de marzo-abril de 1907, con los intereses devengados hasta el 31 de septiembre de 1907, el proyecto de la Liga Naval contaba con tres mil novecientos cinco con treinta y quince años más tarde, en 1922, el fondo de la Liga Naval Argentina era de siete mil ciento treinta y siete pesos con cincuenta²⁴.

También Sobral visitó al General Mitre, como atestigua una foto del diario *La Nación* de 1904.

Y, por supuesto, elevó el informe de su comisión, como dice en carta de enero al Ministro de Marina, Capitán de Navío Onofre Betbeder.

Los beneficios que produjo la conferencia, que fue «un acontecimiento social por el número y por la calidad de los concurrentes», se depositaron en una caja de ahorros a nombre de la Liga Naval.



Vista del teatro Politeama publicada por la revista *El gladiador* del 25 de diciembre de 1903



Fotografía tomada durante la visita efectuada por el Alférez Sobral al General Mitre a su regreso de la Antártida como integrante de la Expedición Nordenskjöld (1904). De izquierda a derecha: Dr. José E. Uriburu; Ing. Emilio Mitre; Alférez José M. Sobral; Luis Drago Mitre; Dr. José M. Urien; Gral. Bartolomé Mitre (Foto de *La Nación*).

²⁴ El impulso creador se cristalizaría recién el 10 de mayo de 1933. *Boletín del Centro Naval*, t. 52, pág. 155.

«Un oficial acostumbrado a maniobrar con buques a vela, tiene infinitos recursos relativamente a uno que no lo está, recursos aplicables a cada instante de su vida marinera» (Sobral).

Los viajes de la *Presidente Sarmiento*

En el número 245²⁵ del *Boletín del Centro Naval* de febrero de 1905, Sobral publicó un breve artículo sobre los viajes de la fragata *Presidente Sarmiento*. En él desliza algunas críticas; por ejemplo, justificando la falta de espacio para los guardiamarinas, recuerda que «en nuestra escuadra todavía existe la mala costumbre de que los oficiales se alojen de a dos». También en este artículo se reflejan sus conceptos sobre lo que debe ser el oficial de marina (recordemos que su perspectiva era la de un joven oficial, no la de un veterano oficial superior) cuando se manifiesta en contra de los conocimientos enciclopédicos para el oficial de marina.

También da una idea de la verdadera funcionalidad que tiene el viaje de instrucción (que ya había ponderado al elogiar al Primer Ministro de Marina²⁶, el Almirante Rivadavia, por su «feliz y acertada idea») cuando especifica que se trata de un viaje para «completar la instrucción de aspirantes a oficial», pero no se puede pretender «*estudiar costumbres, pulsar*²⁷ la vida social o incorporarse a ella».

Lo vemos como un ardiente defensor de la navegación a vela, en la que el marino «recibe su temple», y agrega:

Se arguye que la maniobra de velas no es aplicable en los barcos de guerra, pero no tienen razón. Un oficial acostumbrado a maniobrar con buques a vela, tiene infinitos recursos relativamente a uno que no lo está, recursos aplicables a cada instante de su vida marinera.

La maniobra no se aprende en horas ni en unos cuantos días, pues, además de libros, se necesita cierta experiencia, la cual una vez adquirida no se olvida más²⁸.

Menciona, también, las dificultades para desarrollar todo el programa de las materias por ser su número muy elevado y que las deficiencias se podrán subsanar a medida que se presenten, dada la amplitud de acción que tienen los comandantes.

Finaliza expresando sus votos para que los viajes continúen siempre.



Diploma de la Orden de la Espada sueca que se conserva entre los papeles de Sobral en el Departamento de Estudios Históricos Navales

Última relación con la Armada estando en actividad

El 25 de mayo de 1904, como Alférez de Navío, recibió la Real Orden de la Espada de Suecia, creada en 1748 por el rey Federico I.

Al 31 de mayo de 1904, es miembro de la plana mayor del acorazado *Brown*, que había sido asignado recientemente a la División de Instrucción, y realiza una navegación de Montevideo a Buenos Aires y otra más prolongada, de un mes y cinco días, del 5 de septiembre al 10 de octubre de La Plata a Buenos Aires, en la que los buques de la escuadra evolucionan frente a Río Santiago y participan de la revista de la escuadra por el presidente de la Nación. Navega en total, en esa oportunidad, 810 millas.

Con ese grado se lo describía como enérgico, robusto y de buena salud, de conducta muy buena y de mucha corrección en el uniforme. Hablaba y traducía sin diccionario el inglés, francés, noruego, sueco, italiano y dinamarqués. Entre sus aptitudes, se evaluaba que poseía mucha para la vida en el mar y suficiente para el mando de tropa; sus superiores le encontraban, además, mucha aptitud para el cargo de oficial de derrota que había desempeñado. La conclusión era que «este oficial es muy activo y celoso en el desempeño de todos sus servicios

²⁵ T. 22, pág. 846.

²⁶ Recordemos que, con la reforma constitucional de 1898, se había elevado el número de ministerios del Poder Ejecutivo a ocho.

²⁷ Subrayados por Sobral.

²⁸ «Los viajes de la *Presidente Sarmiento*», en *Boletín del Centro Naval*, t. 22, pág. 847.

militares», y finalizaba Adolfo M. Díaz, el comandante del *Brown* el 1.º de julio de 1904: «este oficial es muy recomendable para comisiones»²⁹.

El 27 de diciembre de 1904³⁰, sin embargo, pidió la baja de la Marina luego de un pedido de pasar a situación de disponibilidad para realizar estudios en Suecia que no le fue concedido.

A partir de aquí, continuó, no obstante, su relación con la Marina, mayormente a través del Centro Naval, del que fue socio honorario desde 1903, y de su *Boletín*, con lo que seguía en contacto con la oficialidad de la Marina. Fue director de esta publicación desde el 22 de enero de 1905. También publicó un artículo: «El futuro de nuestra Armada», que apareció en el número 258 de mayo de ese año³¹.

«El futuro de nuestra Armada»

Comienza Sobral haciendo una larga transcripción del discurso al Congreso del presidente Quintana en su asunción presidencial el 12 de octubre de 1904, quien finaliza sus palabras diciendo:

... me permito recomendar a vuestra honorabilidad la adopción de medidas que aseguren la renovación y el aumento paulatino de la flota para no caer en la necesidad de pedir a la Nación que realice de golpe esfuerzos supremos.

El artículo cita, luego, una nota aparecida en el diario *La Prensa*, que refuta las críticas hechas al presidente por afirmar que la República Argentina tiene que ser necesariamente una potencia naval. Se dice que las primeras potencias de la Tierra no escatiman esfuerzos para mantener actualizada una flota, a pesar de estar en paz con todos los países del mundo y que, por lo tanto, «de aquellos países, pues, no puede emanar una crítica leal y fundada a la República Argentina, reprochándole el pecado de la imitación de los modelos de alta previsión que le ofrecen». Y se pregunta: «¿No tenemos opción a un rango internacional dado y no estamos expuestos a eventualidades imprevistas que en hora inesperada pongan en peligro la integridad misma de la República?».

Sostiene que «la banca europea debe cambiar su criterio respecto de los armamentos argentinos». Y se pregunta, esta vez: «¿Hasta cuándo hemos de vivir contemplando las contracciones nerviosas de los financistas y rentistas, para amoldar a ellas nuestra política exterior, que es de paz, incondicional, con sacrificio del carácter nacional y también de la integridad territorial, como lo acredita nuestra actual carta geográfica mutilada?».

Luego justifica la reorganización naval del Brasil desde el punto de vista del interés brasileño y dice que el pensamiento del presidente implica la reivindicación plena para dotar a la escuadra.

A partir de esta reproducción de la nota de *La Prensa*, entra Sobral con sus «Consideraciones». Aclara que una nación rica, que tiene grandes intereses que defender, «necesariamente debe basar su existencia pacífica y de trabajo en una poderosa flota», y casi concluye:

Desgraciadamente todavía imperan las leyes del más poderoso; los convenios y los manejos diplomáticos son eficaces cuando están a favor del fuerte, luego es lógico prepararse para ciertas eventualidades y estar en condiciones no de imponer lo antojadizo, sino de hacer respetar la razón y la justicia, por lo menos en lo que nos atañe»³².

Y con una notable agudeza docente dice que «en la instrucción y aumento de las tripulaciones no se debe economizar, porque de ellas depende la eficacia ofensiva y defensiva de los

Aclara que una nación rica, que tiene grandes intereses que defender, «necesariamente debe basar su existencia pacífica y de trabajo en una poderosa flota».

29 Foja de servicios de Sobral, pág. 11.

30 Foja de servicios de Sobral, pág. 3.

31 T. 22, págs. 1067-1067.

32 *Boletín del Centro Naval*, t. 22, N.º 258, pág. 1064.

barcos». Para concluir en punto a las tripulaciones que «mucho tiro y mucha práctica en los fuegos, que con eso en los momentos del combate se obtendrá: velocidad y precisión en los impactos, luego grandes probabilidades de victoria».

Pasa más adelante a considerar los tipos de barcos que deben adquirirse y, para ello, aconseja los de máxima potencia ofensiva y defensiva, acorazados, destructores y submarinos. Es notable que ya de baja de la Marina siga bregando por su engrandecimiento, lo que demostraría que no le guardaba rencor, aunque por sus palabras en la carta al Perito Moreno que veremos más abajo «había una fuerte dosis de otras cosas» en no concederle la posibilidad de estudiar en la Facultad de Ciencias Exactas.

También es de señalar que, contando con solo veinticinco años en la fecha en que fue publicado el artículo, encarara las cosas con tal madurez y sentido común. Por ejemplo, cuando dice que se deben elegir los barcos de máximo poder ofensivo y defensivo; si descartamos los acorazados que han devenido obsoletos, los destructores y los submarinos son los tipos preferidos. Exactamente lo que habría que hacer hoy.

En una formulación casera, plantea lo que se debe pensar al diseñar un programa naval: el enemigo más probable, pero agrega: «*todos* [y lo subraya] podemos ser enemigos». Y agrega la causa: «El interés rompe los vínculos más sagrados y coloca puentes sobre abismos insondables». Imposible tener más en claro la verdadera naturaleza de las relaciones entre países.

Liberado ya de las obligaciones del servicio naval, en agosto de 1905 viajó a Suecia para continuar sus estudios en la Universidad de Uppsala estimulado por el propio Dr. Nordenskjöld.

El resto de su vida

Para completar su formación como naturalista a la que lo inclinaron su larga estadía en la Antártida y los consejos del Dr. Nordenskjöld, Sobral se anotó en la carrera de Geología en la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires, donde llegó a dar tres exámenes cuando todavía era oficial de Marina. No obstante, debió pedir la baja, pues no le permitieron permanecer en Buenos Aires en disponibilidad para continuar rindiendo exámenes.

Así explica en carta al Perito Francisco P. Moreno los motivos que lo llevaron a solicitarla:

Pertenecía a la dotación del 9 de Julio³³, que está ahora en el sud; como estudiaba en la Facultad de Ciencias Exactas, traté por todos los medios de pasar por un tiempo a alguna oficina de tierra, de manera que no yendo al sur quedaba habilitado para dar exámenes en marzo, pero no conseguí nada. Pedí tres meses de permiso sin goce de sueldo, con el mismo resultado. Viendo que además de esta mala voluntad y terquedad había una fuerte dosis de otras cosas, pedí la baja y aquí me tiene ahora, solo soy un modesto estudiante, pero con la esperanza de llegar más pronto a almirante³⁴ por este nuevo camino³⁵.

Liberado ya de las obligaciones del servicio naval, en agosto de 1905 viajó a Suecia para continuar sus estudios en la Universidad de Uppsala estimulado por el propio Dr. Nordenskjöld. Para ello, renunció al cargo de Director del *Boletín del Centro Naval*, institución que lo nombró seguidamente miembro corresponsal³⁶.

En 1906, la Conferencia Internacional para el Estudio de las Regiones Polares de la que participaron quince Estados en Bruselas³⁷ y que luego se transformó en la Comisión Polar Internacional lo designó miembro «no polar» (es decir, científico) de la comisión que debería tratar «la formación de la Sociedad Internacional llamada a inspeccionar el estudio de las regiones polares». Esta conferencia había sido el resultado de la realizada en Mons convocada el año anterior como parte de la celebración del 75.º aniversario de la independencia belga y convocaba a los «más importantes Estados marítimos y científicos que han tenido parte en las principales expediciones árticas y antárticas hasta el día de hoy», según la carta de invitación³⁸.

33 Subrayado mío.

34 Subrayado por Sobral.

35 J. M. Sobral a F. P. Moreno, carta personal del 11 de febrero de 1905. Archivo Museo Dr. Francisco P. Moreno, San Carlos de Bariloche. Reproducida en Riccardi, Alberto C., *Itinerario de Francisco P. Moreno*, Bs. As., Fundación Grupo Petersen, 2019, pág. 422.

36 *Boletín del Centro Naval*, t. 23, N.º 261, agosto 1905, pág. 256.

37 <https://www.amacad.org/rg-i-b-1-general-records-letterbooks-bound-volume-13>

38 <https://www.amacad.org/sites/default/files/academy/archives/003042.001.jpg>

Los componentes de la delegación de la República Argentina fueron Eduardo Wilde, que era el ministro, es decir el embajador, en Bélgica y presidía la delegación, y Nordenskjöld y Maveroff, que representaban al Instituto Geográfico Argentino creado por Zeballos. Estos últimos fueron elegidos miembros «polares» de la comisión.

Al finalizar el Congreso, se sancionó el proyecto de Charcot sobre los estatutos de la Comisión Polar Internacional propuesto por esa comisión que integraban Sobral como científico y Nordenskjöld y Maveroff como exploradores.

Ese año —1906—, Sobral se casó con Elna Wilhelmina Klingström, con quien tuvo nueve hijos, dos mujeres y siete varones, cuatro en Suecia y cinco en la Argentina.

En 1910, publicó un artículo en el *Bulletin of the Geological Institution* de la Universidad de Uppsala, volumen IX, correspondiente a los años 1908 y 1909, titulado «On the contact features of the Nordingrâ massive»³⁹. Allí se licenció en Geología con una tesina de 180 páginas sobre *Contributions to the geology of the Nordingrâ region*⁴⁰, publicada en 1913 por Almqvist & Wiksell, y se inscribió para el doctorado de Filosofía en Ciencias Naturales.

Volvió al país a fines de 1914 para trabajar en la Dirección de Minas, Geología e Hidrología que, a la sazón, dependía del Ministerio de Agricultura, repartición de la que sería nombrado Director General en 1922 por el presidente Alvear y en la que realizó una muy importante labor.

En 1921 o 1922, se presentó a un concurso para proveer un profesor de geografía en la Escuela Naval, pero el tribunal encontró más competente al Teniente de Fragata retirado Raúl Katzenstein, de la promoción siguiente a la de Sobral en la Escuela Naval, quien fue designado por decreto del 28 de febrero de 1923 en la cátedra.

Luego del golpe de septiembre de 1930, se alejó del cargo en la Dirección de Minas y, por gestión del General Justo, fue designado cónsul en Oslo. Dos años más tarde, volvió al país y se incorporó en YPF, donde se dedicó a explorar zonas de frontera aptas para la explotación de hidrocarburos. Se jubiló en 1935.

Tras su retiro, se dedicó al estudio del carbón y el petróleo, y publicó algunos trabajos sobre temas de geología y exploración en la Antártida⁴¹.

En julio y agosto de 1939 y en mayo de 1940, publicó en el diario *Crítica* artículos en los que postula que el Polo Sur debe ser una posesión argentina, ya que nuestros derechos son los más auténticos⁴².

En abril de 1941, publicó en uno de sus pocos escritos de naturaleza política un alegato a favor de la libertad de Noruega⁴³ y de luchar contra las fuerzas del mal desatadas.

Nordenskjöld y La enseñanza de la Geografía

Con motivo de la visita a Buenos Aires de Nordenskjöld, que había sido designado profesor de Geografía en la Universidad de Gotemburgo al volver de Chile y Perú, Storni, como presidente del Centro Naval, le pidió a Sobral que le solicitara un trabajo sobre las costas argentinas. Sobral le escribió a Nordenskjöld a Santos, y este le envió desde San Salvador de Bahía un manuscrito sobre la enseñanza de la Geografía que aquel tradujo al castellano y se publicó en el *Boletín del Centro Naval*⁴⁴.

Sobral fue concreto en la exposición de los motivos de su maestro en la introducción al escrito que tituló «La enseñanza de la Geografía en la Argentina»:

En julio y agosto de 1939 y en mayo de 1940, publicó en el diario *Crítica* artículos en los que postula que el Polo Sur debe ser una posesión argentina, ya que nuestros derechos son los más auténticos.

39 Págs. 118-128.

40 Nordingrâ es una localidad sueca, un poquito al sur del estrechamiento del golfo de Botnia, del municipio de Kramfors, condado de Västernorrland, hoy parte del Patrimonio de la Humanidad de Hôga Kusten. Los límites de la región se pueden ver en la reseña publicada en el *Geological magazine* de febrero de 1914: <https://www.cambridge.org/core/journals/geological-magazine/article/vcontributions-to-the-geology-of-the-nordingra-region-by-jose-m-sobral-8vo-pp-117-with-12-plates-1-map-and-1-figure-in-the-text-upsala-almqvist-wiksells-1913/3108953E208368DA68E33728CB-7BE990>.

41 Por ejemplo, «Epítome geológico de la Antártida Occidental de acuerdo, principalmente, a los resultados obtenidos por Otto Nordenskjöld y Johan Gunnar Andersson, geólogos de la expedición sueca de 1901-1903», en *Argentina austral*, N.º 20, págs. 25-33, y otros en la misma revista.

42 Citados por Destefani, *op. cit.*, pág. 315.

43 Sec. Destefani, *op. cit.*, pág. 275.

44 *Boletín del Centro Naval*, t. 39, N.º 429, julio y agosto de 1921, pág. 176.

El tema, que interesa tanto al marino, hubiera sido de difícil desarrollo a causa de que, para abordarlo, el autor hubiera necesitado una nutrida bibliografía de consulta, lo que para Nordenskjöld era un imposible durante el viaje. Además, dicho señor, para ser original, se hubiera visto en la obligación de hacer una investigación, por ejemplo, de las costas argentinas, pues generalidades sobre costas, se encuentran en cualesquiera de los grandes manuales.

Fue crítico de la enseñanza como se la encaraba en la Argentina cuando dijo, refiriéndose al método y a los profesores:

Según los informes que tengo, no existen museos, laboratorios ni bibliotecas de geografía en los colegios nacionales, ni tampoco en las universidades, pues no se pueden considerar tales, algunos globos terráqueos y mapas colgados en un aula sin orden ni método alguno; pero, seguramente, la falta principal es la de profesores competentes. Me refiero a profesores que hayan seguido verdaderos cursos modernos de geografía. Por los datos que poseo, hay profesores de esa ciencia en los colegios nacionales, que no tienen ni una idea aproximada de lo que es la materia; y estoy seguro de que si a muchos de ellos los colocaran en el centro de una serranía o de una selva, con un buen mapa topográfico y una brújula, serían hombres perdidos. Este ejercicio de orientación es de los primeros que aprenden los niños en las escuelas del norte de Europa.

«He conservado un acendrado cariño por la marina, a la que deseo un gran progreso, para bien de la patria» (Sobral).

Y cerró agregando:

Me permito, como argentino que siempre ha servido bien a su país, recomendar la lectura de las palabras de Nordenskjöld. Son desinteresadas y son sabias. Piensen las autoridades públicas que dirigen la educación argentina en la sincera verdad que ellas encierran, y si alguna buena aplicación tienen en nuestros institutos de enseñanza, creo que Nordenskjöld será de los más satisfechos.

Tres cosas poco conocidas de nuestro personaje

Como son de los años en que era todavía marino, las relatamos aquí, ya que completan la visión que se tenía de este joven oficial de Marina en la época.

En 1904, se hizo una obra de teatro con él como personaje principal: *El Alférez Sobral*, de Antonio Américo Díaz, citada por Destefani. Se trata de un drama en verso que relata su peripécia⁴⁵.

Los personajes principales son una novia, Leonor, la hermana y la madre de Sobral, Julia y Margarita, respectivamente, el padre, Marcelino, Irizar, Nordenskjöld y los Alféreces Hermelo y Jalour, además de un supuesto pretendiente de su novia Leonor, Roberto.

El primero y el último cuadro transcurren en Buenos Aires, y los dos del medio, en «el Polo Sur» en un evidente exceso de imaginación o de indefinición.

Otro detalle no muy conocido es que Sobral escribió sobre la mujer. Esta temática hoy tan de moda ya fue abordada por él en la revista peruana *Prisma*⁴⁶ al comentar una conferencia del escritor noruego Bjornstjerne Bjornson, premio Nobel de literatura de 1903 y autor del himno noruego, dada en Copenhague sobre la mujer y la moral guerrera. Termina su reseña Sobral:

La mujer debe tener nuestros mismos derechos, no porque sea más amable o más suave, sino porque le corresponden; es una parte de la herencia que le robamos. Ella no ha nacido para adornarse y coquetear, sino para trabajar a nuestro lado, en todo el inmenso campo de nuestra actividad.

45 Bs. As., Maucci, Restelli & Cía., 1904, reproducida en: https://digital.iai.spk-berlin.de/viewer/image/B35982483/1/LOG_0000/

46 Año II, N.º 24, octubre de 1906, pág. 30.

Finalmente, en la temática de las exploraciones polares, hizo un artículo sobre estas regiones en la revista *PBT*⁴⁷, en el que cuenta el establecimiento en el Congreso de Mons y que propósitos tenía la Asociación Internacional para el estudio de las regiones polares. Lo finaliza con un resumen de lo contado por su amigo Henryk Arctowski sobre la Antártida en conferencias dadas en Bruselas.

Y una última relación con la Marina de Guerra: en 1960, a bordo de la corbeta *Uruguay*, que estaba a la sazón amarrada en la Escuela Naval Militar, en Río Santiago⁴⁸, se hizo una ceremonia de homenaje a Sobral. En ella, la Liga Naval Argentina le entregó una medalla con motivo de su octogésimo cumpleaños. En su agradecimiento a la Dirección de la Escuela por haberlo invitado a participar del traslado de Río Santiago al puerto de La Plata, expresó que el contacto con la Institución «que colmó las aspiraciones de mi juventud» lo llenó de placer. Y finalizó: «He conservado un acendrado cariño por la marina, a la que deseo un gran progreso, para bien de la patria»⁴⁹.

Murió el 14 de abril de 1961 a los 81 años de edad en la ciudad de Buenos Aires.

Conclusiones

Esta revisión que hemos hecho de su paso por la Marina, nos permite concluir la madurez con que Sobral se comportó siempre. Pensemos en que la fama lo alcanzó en el comienzo de la juventud y que le respondió muy gallardamente, nunca embriagándose con ella.

Sus apreciaciones sobre la pertenencia de la Antártida a nuestro país son constantes y siempre pensó así, aun antes de la formulación de la teoría del sector⁵⁰. En general, esos marinos y exploradores de la época no tenían tan claro el tema como nosotros, pero sí tenían claro que esos territorios le correspondían a nuestro país y no a otros.

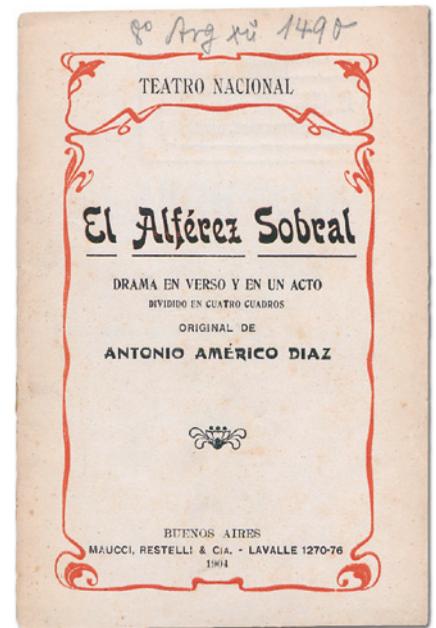
En suma, en ambos casos se pone de relieve un aspecto más de la formación humana y náutica de Sobral recibida en la Escuela Naval.

Otra cosa interesante que hemos encontrado es que su vínculo con la Armada persistió en el tiempo, más allá de las circunstancias que lo hicieron pedir la baja. Por eso, es difícil decir que guardó algún resentimiento hacia la Institución. Como queda demostrado en la carta citada en último lugar, hasta el final de su vida le tuvo cariño.

Para finalizar, citaremos el último párrafo del libro de Sobral *Dos años entre los hielos*: «El hombre nunca debe contentarse con la victoria adquirida; el éxito no solo no debe ofuscarlo, sino que debe darle nuevo aliento para atacar lo más difícil, porque precisamente en eso se encuentra el placer de la vida». ■

BIBLIOGRAFÍA

- Ahumada, Benicio O., «El diario del Alférez Sobral. Relato de sus dos inverna- das en la Antártida», ponencia presentada en las IX Jornadas de Sociología, Facultad de Ciencias Sociales, UBA, Buenos Aires, 2011. Consultado en <http://cdsa.academica.org/000-034/731.pdf> el 24/8/19.
- Anónimo, «Buque museo fragata Presidente Sarmiento. Viaje de instrucción de 1903», en <http://www.histarmar.com.ar/Armada%20Argentina/FragataSarmiento/Sarmiento-Viaje4-1903-AP-1.htm>. Consultado el 16/7/15.
- Burzio, Humberto, «Fragata escuela Presidente Sarmiento», Bs. As., Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972.
- Burzio, Humberto, «Historia de la Escuela Naval Militar», Bs. As., Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972.
- Camacho, Horacio H., «La contribución de la Dirección General de Minas, Geología e Hidrología de la Nación a la formación de la primera generación de geólogos argentinos y la actuación del ingeniero Enrique M. Hermite», disponible en <http://www.insugeo.org.ar/publicaciones/docs/misc-16-19.pdf>. Consultado el 25/8/19.
- Capdevila, Ricardo, «Dos cartas antárticas argentinas de 1904», en <https://www.histarmar.com.ar/Antartida/DosCartasAntarticasArgde1904.htm>. Consultado el 25/4/20.
- Destefani, Laurio H., *El alférez Sobral y la soberanía argentina en la Antártida*, Bs. As., EUDEBA, 1977.
- Ottone, Eduardo G., «Sobral y la geología del Ninihuau», en *Revista del Museo de La Plata*, Vol 1, N.º especial, 2016, págs. 195-204. Disponible en <https://publicaciones.fcym.unlp.edu.ar/mlp/article/view/135/107>. Consultado el 24/8/19.
- Riccardi, Alberto C., «Homenaje a Enrique A. S. Delachaux», en *Revista Museo*, N.º 6, noviembre de 1995, págs. 41-45.
- Silva, Hugo da., «Cuaderno de bitácora del primer viaje de la *Fragata Sarmiento*», Bs. As., Facultad de Filosofía y Letras, 1999.
- Sobral, José M., *Dos años entre los hielos*. Bs. As., Eudeba, 2010.
- -----, «Conferencia del Alférez de Navío José M. Sobral», en *Boletín del Centro Naval*, t. 21, N.º 240, págs. 485-512.
- -----, «El futuro de nuestra Armada», en *Boletín del Centro Naval*, t. 22, N.º 258, págs. 1059-67.
- -----, «Los viajes de la *Presidente Sarmiento*», en *Boletín del Centro Naval*, t. 22, N.º 255, págs. 846-848.
- -----, «La enseñanza de la Geografía en la Argentina», en *Boletín del Centro Naval*, t. 39, N.º 429, julio y agosto de 1921, págs. 173-176.
- -----, *Problemas hidrográficos en los Andes Australes. Contribución al estudio de la cuestión de límites chileno-argentina en el Canal de Beagle*, Bs. As., Tixi & Schaffner, 1921⁵¹. Salió como anexo al N.º 429 del *Boletín* y era una conferencia leída el 14 de octubre de 1921 en el Instituto Popular de Conferencias.
- Stock, Guillermo, *Un ponderado jefe de la Armada y su doble personalidad*, Bs. As., Lantés Editor, 1924.
- Tahan, Mary R., *The life of José María Sobral*, Zürich, Springer, 2019.



47 Año III, N.º 81, pág. 36.

48 El buque había estado amarrado a muelle desde que había sido radiado de servicio y se mantenía allí después de su reincorporación en 1955.

49 Transcripta por Destefani, *op. cit.*, pág. 294.

50 Que, como sabemos, fue enunciada por el senador Pascal Poirier el 19 de abril de 1907 en el Parlamento canadiense referida al Polo Norte como variante de las reglas de la accesión en Derecho Internacional para obtener el dominio de un territorio, y se aplicó por analogía y con variantes en la Antártida.

51 Citado en *Boletín del Centro Naval*, t. 39, pág. 614.