

A 75 AÑOS DE LA CAMPAÑA QUE CAMBIÓ LA HISTORIA ANTÁRTICA ARGENTINA

Primer vuelo argentino en la Antártida

Eugenio L. Facchin



Regreso triunfal, el 1.º de Mayo
entrando al Puerto de Buenos Aires
luego de una exitosa campaña.

En medio de un convulsionado mundo, allá por 1941, la Argentina vio la necesidad de incorporar el medio aéreo a las operaciones antárticas, para aportar a la ciencia y a la tecnología una herramienta fundamental para su desarrollo. La incorporación de los instrumentos tecnológicos que brindó la aviación a toda la actividad que allí se desarrollaba sumaba beneficios para las acciones logísticas, científicas y técnicas, así como también para la seguridad y la preservación de la vida humana en el mar y dentro del propio continente durante las expediciones.

Esta campaña no solo incorporó novedades tecnológicas, sino que, producto de una concienzuda planificación a nivel nacional, con los ojos puestos en el mundo, cambió sustancialmente los objetivos, la metodología y la trascendencia de la cuestión antártica para el país. Inició la paradigmática década de 1940 para la Antártida, época en la que se construyó una Antártida de la cual aún hoy disfrutamos, y posicionó a la Argentina como un referente mundial en temas antárticos.

Por otro lado, el hecho de contar con un avión embarcado fue todo un desafío para la joven Armada que hacía sus primeras incursiones en esa área de la tecnología. Sin medios y con escasa información —que por esos tiempos era considerada estratégica y se guardaba con mucho celo y secreto—, solo contaba con el ingenio propio, la creatividad y un presupuesto más que exiguo para el desafío.

El aspecto de la fotografía aérea era muy incipiente y requería de varios ajustes para que pudiera ser utilizada a fin de hacer una restitución aerofotogramétrica con valor cartográfico y que, además, cumpliera los estándares de calidad que requería la cartografía aun en esos estadios de la tecnología de los relevamientos y la confección de cartas náuticas y aeronáuticas.

Contexto histórico mundial

Mientras la Segunda Guerra Mundial se desarrolla en todos los frentes con diversas alternativas, en febrero de 1941, un pavoroso incendio destruye el centro de la ciudad de Santander, España, lo que deja como resultado 400 edificios quemados y unas 10 000 personas afectadas. En mayo, Rudolf Hess, el tercer hombre más poderoso del aparato nazi, se lanza en paracaídas en Inglaterra para entrevistar al duque de Hamilton con el objetivo de lograr una tregua, pero lo toman prisionero y es condenado a cadena perpetua en los juicios de Núremberg. Unos días después, se inician en Inglaterra las pruebas de un avión a reacción, el *Gloster Meteor*, que fue usado por la Argentina hasta los años 70. En las proximidades de Islandia, el acorazado *Bismarck* hunde en combate al crucero de batalla inglés *Hood*, del cual solo se salvan 3 de los casi 1500 tripulantes. Tres días después, tras ser torpedeado por aviones británicos, el *Bismarck* se hunde y mueren más de 2 000 marinos alemanes. A fines de junio de 1941, Hitler viola los tratados germano-soviético e invade Rusia con la operación denominada Barbarroja. El 8 de septiembre, se inicia el sitio de Leningrado, que se prolongará durante 900 días y en el cual 650 000 ciudadanos rusos morirán de frío y de hambre.

El Capitán de Navío VGM (R) Eugenio Luis Facchin ocupó cargos ejecutivos y de gestión en operaciones navales, Estados Mayores, de análisis estratégico e informativo. Comandó unidades navales, fuerzas navales y conjuntas en condiciones extremas de operación.

Fue destacado a prestar servicios en el exterior en dos oportunidades.

En la actividad privada, ocupó cargos gerenciales y de asesoría. Cursó la licenciatura en Sistemas Navales del Instituto Universitario de la Armada Argentina, el doctorado en Ciencia Política de la Universidad Kennedy, el Magíster en Metodología de la Investigación de la Universidad de Belgrano, el Plan de Altos Estudios en Administración de Empresas de la Escuela de Altos Negocios de Lima, Perú, y el Curso de Administración de Recursos para la Defensa, de la Academia de Guerra de la Armada de los EE. UU., entre otros.

Fue investigador *Senior* en la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES).

Es autor de artículos publicados en revistas especializadas y de los libros *Un buque, dos banderas, mil combates y Antártida más allá de la soberanía*.

Es además, Capitán de Ultramar, Capitán Fluvial y Perito Naval en Navegación Marítima y Fluvial. Se desempeñó como Asesor de Seguridad Náutica Antártica del Servicio de Hidrografía Naval hasta mayo de 2013.

Actualmente, se desempeña como profesor de navegación en la Licenciatura en Cartografía que se dicta en la Escuela de Ciencias del Mar.

El 9 de octubre, el presidente de los Estados Unidos de América autoriza el desarrollo y la construcción de una bomba atómica. El 7 de diciembre de 1941, el Imperio de Japón ataca Pearl Harbour y destruye la flota de los Estados Unidos allí atracada; fallecen más de 2000 hombres de la Armada estadounidense y un enorme número de civiles. El 8 de diciembre, el Congreso de los Estados Unidos declara la guerra al Imperio de Japón, y este, a su vez, hace lo propio el 11 de diciembre. Durante esos días, Adolf Hitler, presidente de Alemania, y Benito Mussolini, presidente de Italia, declaran la guerra a los Estados Unidos. Poco después, el Congreso estadounidense también le declara la guerra al denominado Eje.

Durante ese año, dos estadounidenses perfeccionan la idea del noruego Rotheim y desarrollan el aerosol.

El 1.º de enero de 1942, se firma en Nueva York la Declaración de las Naciones Unidas.

En la región, el 29 de enero de 1942, Ecuador y Perú firman el denominado Protocolo de Río de Janeiro, cuyos garantes fueron Argentina, Brasil, Chile y Estados Unidos, lo que finaliza el conflicto desatado con motivo de los límites en la zona amazónica compartida. Se trató de una solución precaria, ya que fue protestado en 1960 por Ecuador; luego, en los años 80, se produce el denominado conflicto del Falso Paquisha y, en los 90, luego de una retahíla de incidentes, se desata la denominada Guerra del Cenepa.

El 6 de febrero, llega a Barcelona el vapor *Apolo*, proveniente de Argentina, cargado con trigo para paliar la crítica situación social española.

El 9 de febrero de 1942, se incendia el transporte de tropas *Normandía* en el astillero donde estaba siendo reparado. Al principio, se especuló que había sido víctima de un sabotaje nazi, pero luego se supo que había sido un ataque de la mafia, que, de la mano de Charles «Lucky» Luciano, autor intelectual y organizador del atentado, produjo el siniestro para demostrarle al Gobierno el poder del crimen organizado, que luego sería, merced a un acuerdo, un gran aliado en la lucha contra el fascismo en Europa.

El 19 de febrero, Roosevelt firma una orden ejecutiva donde se establece internar a japoneses americanos en campos de concentración, en suelo estadounidense, en una acción vergonzosa, discriminatoria y violatoria de los derechos humanos de esos ciudadanos, por el solo hecho de ser de origen japonés.

Mientras esto sucedía, el Japón se convierte en una fuerza imparable tras la ocupación de Indonesia, Birmania, Ceilán, Singapur y Java.

El 4 de junio de 1942, gracias a que la inteligencia naval estadounidense había logrado descifrar las comunicaciones niponas, vencen a las fuerzas japonesas en Midway; a partir de ese momento, la suerte del Imperio cambia considerablemente.

El 9 de julio de 1942, Anna Frank y su familia se ocultan en un cuarto de un edificio en Ámsterdam, donde la niña de apenas 12 años escribe un diario que aún hoy es objeto de estudio. Dos años después, son descubiertos, y Anna fallece de tifus en un campo de concentración nazi.

El 9 de agosto, Gandhi es encarcelado tras proclamar la desobediencia civil en un discurso para lograr que los ingleses abandonaran la India.

El 9 de septiembre, un avión japonés cargado de bombas incendiarias despegó de la cubierta de un submarino que había navegado desde el Japón hasta la costa oeste de los Estados Unidos con el propósito de incendiar los grandes bosques estadounidenses. Sin embargo,

El Japón se convierte en una fuerza imparable tras la ocupación de Indonesia, Birmania, Ceilán, Singapur y Java.

pese a hacer dos vuelos y arrojar bombas, las lluvias de los días anteriores al ataque hicieron vanos los esfuerzos, y la operación fracasó aun habiendo obtenido un gran éxito desde el punto de vista técnico.

El 23 de octubre, se desarrolla la batalla de El Alamein, donde comienza la debacle del Eje en el norte de África.

En los Estados Unidos, Enrico Fermi obtiene la primera reacción controlada de fisión nuclear en cadena y, luego, trabaja en Los Álamos, Nuevo Méjico, donde se desarrollará la primera bomba atómica.

Los alemanes desarrollan el primer misil dirigido tierra-tierra, el V-1. Luego, harían lo propio con uno aire-mar, arrojado con éxito contra un buque inglés. Estos fueron los precursores de los actuales misiles intercontinentales.

La industria farmacéutica logra incrementar —mediante la fermentación— la producción a gran escala de penicilina. La empresa Pfizer hace una apuesta económica y tecnológica de importante envergadura y de altísimo riesgo empresarial.

El transporte ARA 1.º de Mayo

Su nombre fue impuesto en homenaje al día de la jura de la Constitución argentina de 1853¹.

El buque, un viejo yate de origen alemán construido en el astillero Dutruhsdorf de Kiel, tenía casco de acero con líneas muy marineras que lo hacían apto para navegar las aguas de los difíciles mares argentinos, no solo en la Antártida, sino en el propio Atlántico Sur. Adquirido por la Comisión Naval en Europa, en 1894², sus dimensiones eran las siguientes: 61,20 m de eslora, 8,75 m de manga, 6,65 m de puntal y 4,20 m³ de calado medio. Desplazaba 1500 toneladas (lo cual equivale al peso del buque) y poseía un motor propulsor de 650 caballos con una sola hélice⁴. Con dos palos y aparejo de goleta, su casco se dividía en cinco compartimentos estancos y dos cubiertas. El casco era de acero de 14 mm, con dos bodegas y un sollado bodega. La iluminación eléctrica era alimentada con una dinamo de 80 volts⁵. En parámetros de comparación actuales, era un diminuto buque, con escasa potencia,

Era un diminuto buque, con escasa potencia, carente de toda tecnología y con muy humildes facilidades para la vida a bordo.

1 Arguindeguy, Pablo E., *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina*, tomo IV, Comisión del Centenario de la Escuela Naval Militar 1872-1972, Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1972, pág. 2033.

2 Caillet-Bois, Teodoro, *Historia Naval Argentina*, Emecé S.A. editores, Buenos Aires, 1944, pág. 513.

3 Transporte 1.º de Mayo en Historia y Arqueología Marítima, Fundación Histarmar, <http://www.histarmar.com.ar/Armada%20Argentina/Buques1852-1899/Transp1deMayo.htm>

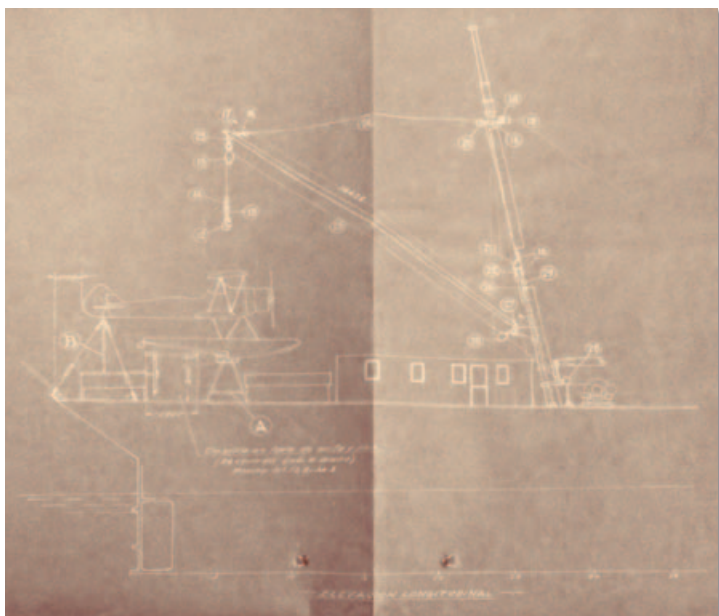
4 Díaz, Emilio L., *Relatos Antárticos*, Editorial Losada S.A., Buenos Aires, 1958, pág. 45 y subsiguientes.

5 Transporte 1.º de Mayo en Historia y Arqueología Marítima, Fundación Histarmar, <http://www.histarmar.com.ar/Armada%20Argentina/Buques1852-1899/Transp1deMayo.htm>



El 1.º de Mayo antes de la modificación para transportar el avión.

El *1.º de Mayo* en el puerto de La Plata, amarrado en situación de reserva.



ESC. 1:100

MATERIALES PARA EL PLANEO

5	Faja	El	2
4	Pasador	Bornillo	2
3	Tornos (plano 45 (1 del 2))		2
2	Grillos	20	2
1	Cáncamo	Acero	2
Nº DENOMINACION		MATER. CANT.	

BASE NAVAL DE RIO SANTIAGO
TALLERES GENERALES

DESTINO: TRANSPORTE "1.º DE MAYO"

DESCRIPCION: TRINCAS PARA EL HIDROAVION

ESCALA: 1:1-1:25-1:5-1:100

DIBUJO: [Signature]

CONTROL: [Signature]

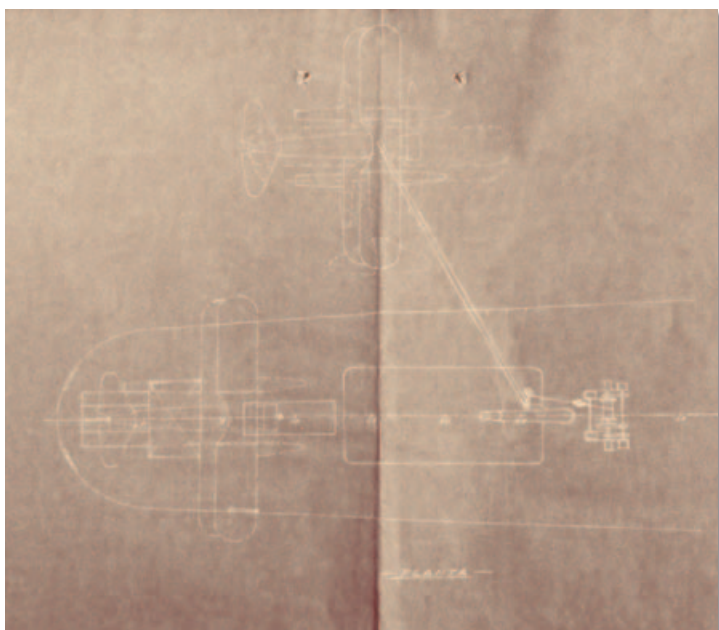
PLANO Nº 158-M3

ORDEN DE TRABAJO Nº

ODIA Nº

FECHA: DICIEMBRE 10 DE 1941

JEFE SER. TECNICA: [Signature]



Planos de la modificación desarrollados en el Arsenal de Río Santiago para poder transportar el avión.

carente de toda tecnología y con muy humildes facilidades para la vida a bordo, casi sin agua ni posibilidad de producirla y con ínfima capacidad frigorífica (de hecho, los alimentos consumidos se basaban en enlatados y víveres secos, lo que daba escasa variedad a las comidas).

El transporte efectuó varias expediciones hacia la Antártida en los años 1924, 1925, 1927 y 1930⁶. Este último viaje se vio frustrado por una seria avería en las calderas; ante este hecho, fue amarrado primero en Puerto Belgrano y, luego, en Río Santiago, y radiado del servicio. La Marina decidió recuperarlo en sus funciones mínimas para que sirviera como transporte, a fin de llevar carga a la costa patagónica y fomentar, así, su ocupación⁷.

En 1942, llevó a cabo la 3.ª campaña antártica y, en 1943, cumplió con la 4.ª campaña antártica. En 1945, el buque se perdió en Monte Hermoso a causa de un temporal. Afortunadamente, pudo ser rescatado, pero luego fue vendido como chatarra al no poder recuperarse por las averías⁸.

Los preparativos para la expedición se realizaron en Río Santiago, que, para la época, ya era un centro logístico y tecnológico de gran envergadura, con talleres especializados. Se llevaron a cabo entre los meses de noviembre y diciembre de 1941⁹.

El principal problema del buque era su fragilidad para enfrentar los hielos antárticos. Su sistema de propulsión fue recorrido al igual que el casco. Se reforzó la proa por dentro y por fuera, y se colocaron defensas para evitar que los hielos dañaran la hélice. Se le colocaron velas, que redujeron el consumo de su escaso combustible; originalmente, poseía apenas 120 toneladas de carbón, pero, en 1920, se le cambiaron las calderas para que pudieran utilizar petróleo, y se modificaron los tanques para poder transportar ese producto¹⁰. Se construyó una plataforma y plumas para transportar y operar el avión con el que fue equipado y su correspondiente equipo para precalentar el motor. Con esta modificación, se convirtió en uno de los primeros buques de la Marina en tener una aeronave embarcada; de hecho, el Capitán de Navío Emilio L. Díaz recuerda que, jocosamente, lo llamaban el primer portaviones a vela del mundo¹¹.

Se cambió el ancla por una más pesada para poder fondear —en los escasos lugares aptos en la Antártida— y reducir, de ese modo, los consumos y las guardias. Se forraron con corcho y chapa los tanques que daban al exterior y algunos lugares habitables. Se lo lastró con 106 toneladas de lingotes de hierro para brindarle una mayor estabilidad (el lastre es un peso que se agrega en la parte más baja de un buque para aumentar su fuerza de estabilización). Se lo dotó de un derretidor de hielo y nieve para poder paliar la carencia de agua. Se le instaló un nido de cuervo cerrado y calefaccionado (es un pequeño habitáculo en la parte alta de un palo desde donde se puede observar, desde una considerable altura, la situación del campo de hielo por donde se navega)¹². Ante la absoluta precariedad tecnológica, se vio la necesidad de dotar al buque de una sonda ecoica, radiogoniómetro, telémetro y proyectores de luz para poder navegar durante la noche, efectuar búsquedas y señalar su presencia. Se le instaló, además, una precaria sala de cirugía, con su correspondiente instrumental^{13,14}.

Para esta operación en particular, se embarcaron 12 tambores de nafta de aviación de 90 octanos¹⁵.

El avión¹⁶

El avión que participó de la proeza fue un Boeing Stearman 76 D-1, biplano, monomotor biplaza de entrenamiento básico. Poseía un tren convencional con una envergadura de 11 m, un largo de 9 m, una altura de 2,85 m y un peso de 1300 kg. No estaba equipado con armas de fábrica, pero se le podía adaptar una ametralladora. Su motor era un Pratt & Whitney Wasp T1B de 330 Hp. Podía desarrollar una velocidad máxima de 240 km/h y, a una velocidad de 200 km/h, poseía una autonomía de 4 horas.

El avión era un frágil biplano, monomotor biplaza de entrenamiento básico.

6 Arquindeguy, Pablo E., *Op. Cit.*, págs. 2040 y 2041.

7 PIERROLI, Enrique, *La Armada Argentina en la Antártida, 1939-1959*, Instituto de Publicaciones Navales, Colección Historia, Buenos Aires, 1981, pág. 26.

8 Arquindeguy, Pablo E., *Op. Cit.*, págs. 2043 y 2044.

9 Díaz, Emilio L., *Op. Cit.*, pág. 45.

10 Arquindeguy, Pablo E., *Op. Cit.*, pág. 2039.

11 Díaz, Emilio L., *Op. Cit.*, pág. 46.

12 Arquindeguy, Pablo E., *Op. Cit.*, pág. 2044.

13 Pierrou, Enrique, *Op. Cit.*, págs. 26 y 27.

14 Díaz, Emilio L., *Op. Cit.*, págs. 45 y 46.

15 Archivo General de la Armada, legajo C12851, Estudio y Planos, Alistamiento avión Stearman en el 1.º de Mayo.

16 *Ibidem*.



El Stearman en Decepción.
A la derecha, en Ushuaia.



CONCEPTOS DE CABOS

Apellido y nombre: PAPPÉ MARIO ALBERTO

del buque o repartición: FREGATA "DE FRAGATA"

19 de Enero 1958 hasta el 1 de Junio 1962

Lo respeta sus subordinados? sí no

Es cumplidor? sí no

Es trabajador? sí no

Se preocupa por aprender? sí no

Conoce su cargo y sus funciones? sí no

Qué conducta tiene? muy buena buena regular mala

Subresaltante muy bueno bueno mediocre malo

Cuál es su concepto general? muy bueno bueno mediocre malo

Millas navegadas en el periodo que abarca: 5193,7

Observaciones del jefe de división:

Observaciones del jefe de cargo: *Es muy activo y trabajador, pero en todo lo que se le pide se esfuerza.*

Observaciones del 2.º comandante: *Es un buen comandante a bordo.*

Observaciones del comandante:

MARIO N. GARCÍA
Teniente de Fragata
2do. Comandante

ESTADO MAYOR DE LA ARMADA
COMANDO EN JEFE
Fuerza del Comandante en Jefe de la Armada
COMANDANTE EN JEFE

Fojas de concepto
del Cabo Pappé.

Para poder operar desde el agua, se le cambiaron las ruedas por dos pontones flotadores. Estos trabajos fueron realizados por los técnicos del taller de Punta Indio. Ello le agregó un peso de 75 kg, que reducía sus capacidades, pero le permitía operar desde cualquier espejo de agua libre de hielos.

Los protagonistas

La tripulación del buque estaba integrada por su comandante, Capitán de Navío Alberto Odera; el segundo comandante, Capitán de Fragata Luis F. García; el jefe de la comisión hidrográfica, Capitán de Corbeta Julio Poch; los Tenientes de Fragata Emilio Díaz, Mario Robbio Pacheco y Benjamín Moritán Colman; el Alférez de Navío Ricardo Bogliano; el Ingeniero Maquinista de 1.º Enrique Carranza; el Contador de 3.º Mario Martínez y el médico Dr. Alberto Cañas.

Participaron también un delegado del Ministerio de Agricultura de la Nación, el Sr. Juan López, y tres científicos pertenecientes al Museo de Ciencias Naturales Bernardino Rivadavia, Profesores Francisco Gneri, Alberto Nani y Félix Motti¹⁷.

La tripulación de la aeronave estaba integrada por el piloto Teniente de Fragata Eduardo Lanusse¹⁸; el mecánico Cabo Principal Erik Axel Blomquist, oriundo de San Blas, el primer argentino de una familia de inmigrantes escandinavos¹⁹; el ayudante mecánico Cabo Segundo Mario Pappé —quien protagonizaría, más tarde, junto con el Almirante Portillo, la hazaña del primer cruce desde el continente americano hacia el antártico, pasando el círculo polar antártico, hecho por el que fue reconocido²⁰—; y como radio operador y fotógrafo, Antonio Guillermo Silva.

Desarrollo de la operación

Todo fue producto de un plan.

Si no se mencionaran algunos antecedentes, podría interpretarse que las actividades desarrolladas por la Argentina son producto de impulsos espasmódicos dispersos y descoordinados, o bien del aprovechamiento de oportunidades sin planeamiento alguno. Lejos de ello: este hecho es parte de un plan permanentemente reanalizado y actualizado, con objetivos claros y bien definidos. También es obvio que las circunstancias económicas y políticas del país han acelerado o demorado algunos procesos; no obstante, los objetivos y las metas estuvieron claros.

¹⁷ Pierrou, Enrique. *Op. Cit.*, pág. 777.

¹⁸ Archivo General de la Armada, Legajo del Teniente de Fragata Eduardo Lanusse. Fue comisionado al 1.º de Mayo por el expediente A 2326/1941 el 3 de diciembre de 1941 y asciende a bordo a Teniente de Fragata el 31 de diciembre de 1941 luego de varias postergaciones motivadas por un tribunal de honor, ya que había mantenido relaciones con la esposa de un colega.

¹⁹ Inda, Enrique S., «El primer vuelo argentino en la Antártida», *Revista Mach* 7, año XVII, N.º 58, pág. 19.

²⁰ Archivo General de la Armada, Legajo del Suboficial Mayor Mario Alberto Pappé (31/X/1915-12/VII/2000).

Maniobras de izado y arriado del avión en la Antártida.



En el año 1900, se había promulgado el primer plan antártico argentino, donde —entre otras cuestiones— se planteaba que se comisionaran oficiales de la Marina de Guerra en cuanta expedición relevante se pudiera. De esta manera, en 1940, se comisionó, en la expedición norteamericana del Almirante Byrd, al Teniente de Fragata Julio R. Poch y al Alférez de Navío Emilio L. Díaz, quienes se desempeñarían como jefe del grupo hidrográfico y como jefe de operaciones del 1.º de Mayo, respectivamente, durante la campaña en la que se efectuó el primer vuelo argentino en la Antártida²¹. Los aportes de estos profesionales fueron de una significativa importancia para los futuros pasos argentinos en el continente antártico²².

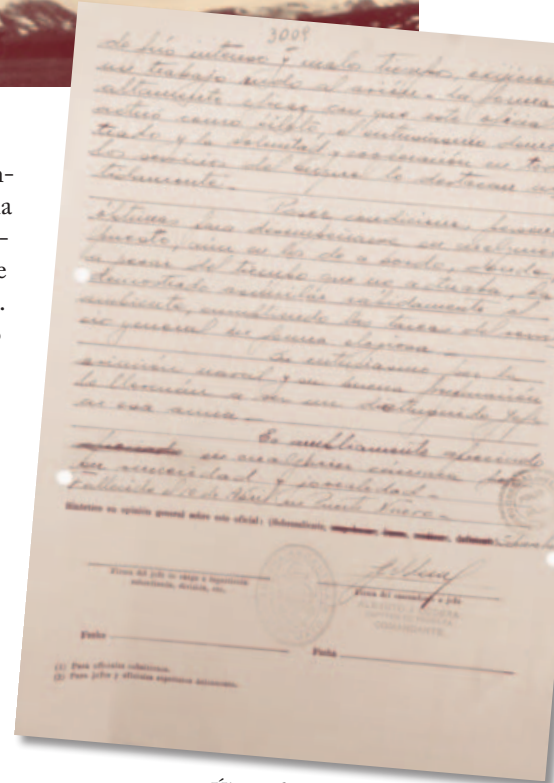
En el año 1938, Noruega proyectó llevar a cabo un Congreso de Exploración Polar y una Exposición Polar Internacional en la ciudad de Bergen durante 1940²³. Dado que nuestro país era considerado un miembro relevante de la comunidad polar, fue invitado a participar de los eventos, lo que generó una importante actividad nacional. A pesar de haberse anulado dicha convocatoria con motivo de la Segunda Guerra Mundial, los efectos de tal asunto no se hicieron esperar.

Los debates públicos sobre el tema antártico irrumpieron en las comunidades intelectuales y el público en general de la Argentina. En ese contexto, el 30 de abril de 1940, el Gobierno nacional sancionó el decreto N.º 61.852, por el cual se creó la Comisión Nacional del Antártico, dependiente de la Cancillería, con carácter permanente, que debería entender en todo lo atinente a la cuestión antártica²⁴.

El 5 de junio, la Comisión elevó un informe muy pormenorizado al canciller y al comandante en jefe de la Marina sobre la situación antártica. Esto motivó una nota del comandante de la Marina y una pronta respuesta del canciller. Este intercambio epistolar concluyó con la necesidad de organizar, para el verano 1941-1942, una expedición: la que realizó el transporte 1.º de Mayo a partir de enero de 1942, luego de ser reacondicionado para que pudiera cumplir, en las mejores condiciones posibles, con las exigencias de tal expedición.

La navegación

La operación fue planificada para poder cubrir, con los medios disponibles, todas las eventualidades. Por ello, se comisionó a la zona de Ushuaia al buque tanque *Ministro Ezcurra* para reabastecer al 1.º de Mayo tanto en la zona de Ushuaia como en el norte de la península antártica (opción que no fue utilizada), así como también al rastreador *Fournier* y a tres aviones patrulleros Consolidated, que serían utilizados para el rescate en caso de siniestro²⁵.



Última foja del Teniente Lanusse.

21 Pierrou, Enrique. *Op. Cit.*, pág. 15.

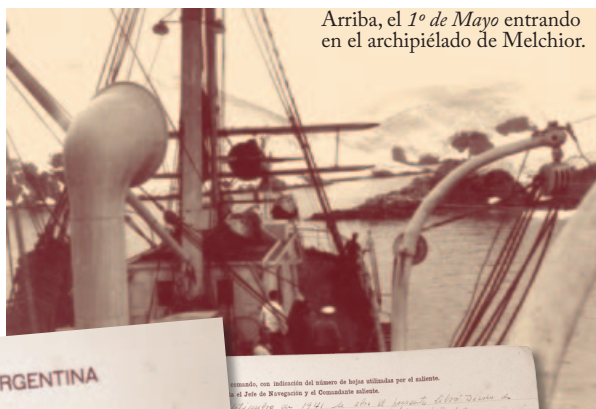
22 *Ibidem*, pág. 18.

23 *Ibidem*, pág. 7.

24 *Ibidem*, pág. 20 y subsiguientes.

25 Archivo General de la Armada, legajo C 12851, Alistamiento avión Stearman en 1.º de Mayo, Estudios y Planos. Los aviones Consolidated podrían rescatar y transportar de a 15 tripulantes.

26 Pierrou, Enrique. *Op. Cit.*, pág. 29.



Arriba, el 1.º de Mayo entrando en el archipiélago de Melchior.



Libro de navegación con las firmas de sus comandantes y responsables en los períodos de reserva.

El 14 de enero de 1942^{26,27}, el 1.º de Mayo —reacondicionado y reparado dentro de lo que se pudo hacer con el magro presupuesto con el que se contaba— zarpó de Buenos Aires con un avión Stearman, la primera comisión hidrográfica completa abordo y tres miembros del Museo de Ciencias Naturales como los responsables de los relevamientos científicos. Se embarcaron todos los pertrechos para desarrollar los trabajos planificados y otros para el caso de averías o de internada forzosa. Esto constituía un enorme cambio cualitativo con respecto a lo que el país había desarrollado hasta el momento, ya que, pese a haber llevado a cabo incipientes relevamientos y estudios científicos, esto significaba el inicio de actividades sistemáticas.

Entre las actividades previstas que marcan ese cambio cualitativo, podemos mencionar la instalación de señales náuticas luminosas con duración de un año (todo un desafío para la época, ya que se debían instalar en un lugar remoto, con temperaturas bajo cero y durante un año; además, cabe recordar que, para la época, la luz era brindada por una lámpara alimentada a gas), el reconocimiento de las costas y la presentación de relevamientos expeditivos, sondajes y levantamientos cartográficos, así como también la exploración de lugares para después instalar una estación científica o meteorológica²⁸.

Luego de zarpar de Buenos Aires el 14 de enero a 1006 hs. de Dársena Norte²⁹, el buque tomó Puerto Belgrano para coordinar las acciones de rescate, en caso necesario, y puso proa a Ushuaia, donde arribó el 25 de enero de 1942, no sin antes tocar otros puertos patagónicos³⁰. El 27 de enero, se trasbordó al pesquero *Díaz* al personal de relevo para Orcadas y, el 31 de enero, zarpó en búsqueda de la isla Decepción, primer destino del itinerario antártico del 1.º de Mayo.

El pesquero *Díaz*, un buque de la Compañía Argentina de Pesca, debió ser arrendado para cumplir los relevos de la Estación Antártica de Orcadas, ya que el 1.º de Mayo debía ejecutar esta expedición, que no era nada más ni nada menos que el inicio de una sistemática y bien planificada secuencia de acciones de orden técnico, científico y político que llevaron a la Argentina a ocupar un lugar preponderante en el contexto antártico internacional.

El 6 de febrero de 1942, el buque fondeó a las 10.30 en Caleta Balleneros^{31,32}, en el espejo de agua interior de la isla Decepción. Una comisión fue destacada a tierra para inspeccionar las instalaciones de la factoría, que se veía inutilizada, con signos de haber sido abandonada deliberadamente. Se comprobó que no se ocupaba desde 1932 y que los británicos habían volado la usina y los tanques de aceite de ballena, además de otras instalaciones vitales, para evitar que fueran utilizadas por los alemanes.

El 7 de febrero, se procedió a desembarcar el avión que protagonizaría, ese mismo día, el primer vuelo argentino en la Antártida, y el 8 se afirmó el pabellón, se reclamó la soberanía argentina del lugar y se procedió a enterrar un cilindro de bronce al pie del mástil y a fijar allí, una placa de bronce. Esto no hace más que confirmar que todo obedecía a una planificación exhaustiva, ya que contemplaba hasta los más mínimos detalles, como las placas

27 Díaz, Emilio L., *Op. Cit.*, pág. 46.

28 Pierrou, Enrique, *Op. Cit.*, pág. 26.

29 Archivo General de la Armada, Libro de Navegación del transporte ARA 1.º de Mayo, Libro N.º 1374, pág. 24.

30 Díaz, Emilio L., *Op. Cit.*, pág. 46.

31 Díaz, Emilio L., *Op. Cit.*, pág. 47.

32 Archivo General de la Armada, Libro de Navegación del transporte ARA 1.º de Mayo, Libro N.º 1374, pág. 41.



Tripulantes con perros rumbo a la Antártida.

de bronce con inscripciones, los cilindros y demás elementos para conformar dichos actos.

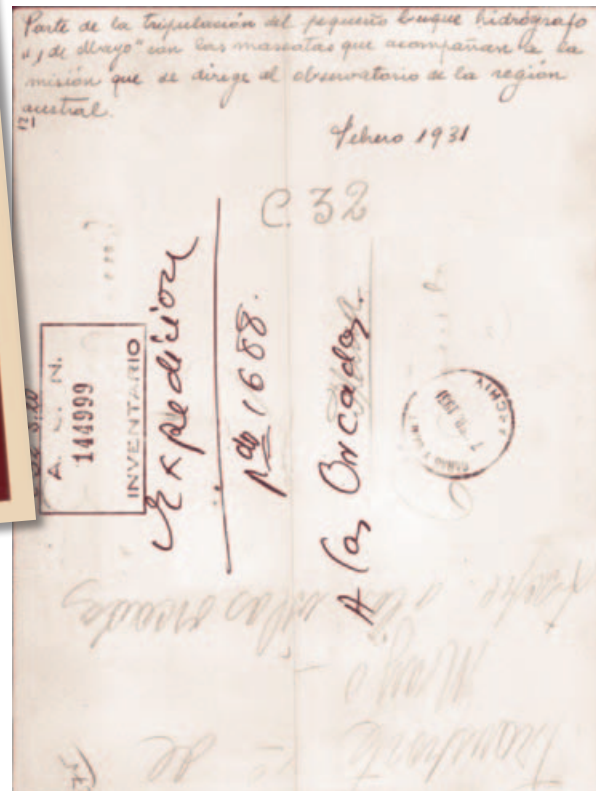
El 10 de febrero, se levaron anclas para dirigirse hacia el sur, al archipiélago Melchior; una vez más, el avión fue de gran importancia para que el viejo carguero tomara puerto en el espejo de agua próximo a las islas entrada ya la noche³³. Permaneció dos días, los suficientes para instalar una baliza, relevar el área y analizar la zona para la instalación de un establecimiento, lo que se llevaría a cabo apenas unos años después.

El día 12, zarparon para buscar las islas Argentinas, donde tenían como misión encontrar un lugar para instalar una base meteorológica y un faro. Hicieron despegar el avión, que informó la presencia de abundante hielo en el canal Schollaert, entre el archipiélago de Melchior y el estrecho de De Gerlache, y en el propio estrecho. No obstante, se procedió a navegar por esas aguas y, si bien una lancha logró llegar a las islas Argentinas, el buque no pudo hacerlo y continuó su viaje hacia Bahía Margarita³⁴.

El día 16 de febrero de 1942, se arribó a la latitud 66° 30' S y longitud 68° 38' W, la latitud máxima alcanzada por un buque de la Armada hasta el momento³⁵. Una enorme barrera de hielo marino cubría totalmente la entrada a la bahía, lo que impidió su aproximación y motivó que pusiera rumbo hacia el norte. El 17 a última hora, el buque arribó al archipiélago de Melchior, y se amarró a las cadenas existentes, que eran utilizadas por los balleneros y también para hacer firme las ballenas cazadas³⁶. Se continuaron las tareas de relevamiento que habían quedado pendientes y, además, se instaló un mástil y se enterró un cilindro, como una rutina en los lugares donde se recalaba.

El 21 de febrero, se intentó nuevamente forzar la llegada a las islas Argentinas, pero otra vez el hielo impidió el arribo. El 24 de febrero, continuando con las prácticas del reclamo soberano, en isla Winter se procedió a izar el pabellón, colocar una placa y enterrar un cilindro de bronce con el acta³⁷. Ya de regreso en el archipiélago Melchior³⁸, el 1.º de marzo, se instaló en la isla Lambda el primer faro de la Antártida, aún hoy en servicio, el faro 1.º de Mayo.

El 2 de marzo, zarpó hacia el norte y llegó a las proximidades de la isla Picton en la tarde del 4 de marzo de 1942. Luego de fondear en Ushuaia para recoger a quienes habían pasado 14 meses en la base Orcadas, el 9 de marzo puso proa a Buenos Aires, donde atracó el 22 de marzo de 1942³⁹.



Recorte de diario que daba cuenta del regreso del 1.º de Mayo con la dotación saliente de la base Orcadas.

Una vez más, el avión fue de gran importancia para que el viejo carguero tomara puerto en el espejo de agua próximo a las islas entrada ya la noche.

33 Pierrou, Enrique. *Op. Cit.*, pág. 36.

34 Díaz, Emilio L., *Op. Cit.*, pág. 48.

35 Pierrou, Enrique. *Op. Cit.*, pág. 34.

36 Archivo General de la Armada, Libro de Navegación del transporte ARA 1.º de Mayo, Libro N.º 1374, Pág. 49.

37 *Ibidem*, pág. 54.

38 Díaz, Emilio L., *Op. Cit.*, pág. 49.

39 *Ibidem*, pág. 50.



El vuelo

Durante las primeras horas del 7 de febrero de 1942⁴⁰, se iniciaron los preparativos para la concreción del primer vuelo argentino en la Antártida: se verificaron las plumas y sus aparejos, se precalentó el motor de la aeronave con el ingenio que se había instalado abordo a tal fin, y los tripulantes observaron el estado del mar y la meteorología. Todo estaba en condiciones para dar comienzo a la maniobra.

Con todos los cuidados que usualmente se toman ante una maniobra novedosa, se comenzó a arriar la aeronave hasta el espejo de agua. Una vez puesta en marcha, se largó el gancho que la mantenía unida al buque. El Teniente Lanusse aceleró el motor; el avión rompió la inercia y comenzó a deslizarse sobre la superficie del agua hasta

alcanzar la velocidad de despegue y se elevó entre los vítores ahogados de la tripulación, la emoción de quienes estaban a bordo del avión y la tensión del comando del buque por la responsabilidad que la situación imponía a quienes dirigían la expedición.

Durante las primeras horas del 7 de febrero de 1942, se iniciaron los preparativos para la concreción del primer vuelo argentino en la Antártida.

La nubosidad impidió tomar mucha altura para que el mecánico, el Cabo Blomquist, pudiera tomar fotografías adecuadas. No obstante, apenas disipada la novedad y la algarabía del éxito, este acontecimiento tomó la orientación planificada: el avión fue utilizado para agilizar las actividades de los equipos hidrográficos y fue de utilidad para los científicos, responsables de realizar relevamientos. Para ello, se hicieron varios vuelos locales en apoyo a las tareas mencionadas, y se desplazó material y equipos, además de a algún privilegiado pasajero.

El 10, el frágil avión monomotor, fue nuevamente arriado, en esta ocasión para desarrollar tareas glaciológicas, en un vuelo sumamente riesgoso. Despegó del Mar de la Flota (estrecho de Bransfield) y se dirigió hasta el archipiélago de Melchior, a 162 millas náuticas de distancia, sin apoyo meteorológico, sin equipo de supervivencia, con equipos de comunicaciones rudimentarios, sin posibilidad de poseer una situación adecuada por la carencia de equipos y de cartografía apropiada, y sin oportunidad alguna de ser rescatado. En esta ocasión, su mi-

El 1.º de Mayo en la Antártida, con el Stearman en su popa.



40 Historia de la Aviación Naval Argentina (Operaciones Antárticas), Tomo IV, Volumen 1, Instituto Aeronaval, pág. 40.



El Stearman en Melchior, amarrado a un boyón fondeado a tal efecto.

sión era verificar el estado glaciológico del mar para la aproximación del buque al archipiélago, además de tomar fotografías aéreas que favorecieran las tareas de relevamiento hidrográfico.

Luego, desde Melchior, se efectuó el tercer vuelo para verificar el estado glaciológico del canal Schollaert y el estrecho de De Gerlache; la distancia entre el archipiélago de Melchior y la isla Peterman de las islas Argentinas es de 81 Mn.

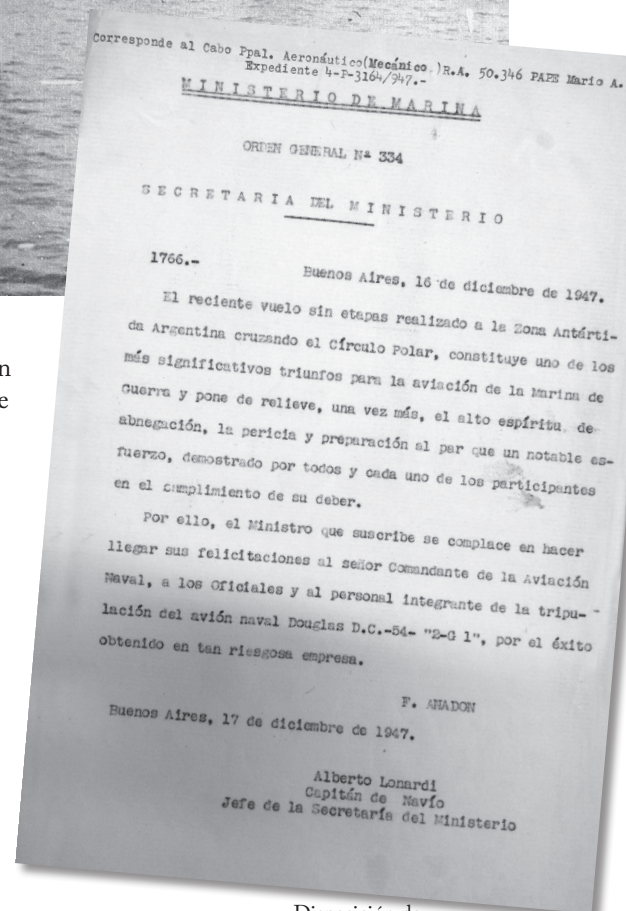
El cuarto vuelo, que se llevó a cabo en proximidades de las islas Argentinas el día 13 de febrero, se frustró debido a que, en la maniobra de desembarque, se averió una punta del ala⁴¹ y debió ejecutarse una reparación de emergencia que puso a prueba el ingenio y la creatividad de toda la dotación.

El 18 de febrero de 1942, el Stearman volvió al aire⁴², sobrevoló la isla Brabante⁴³ y descubrió, en esta oportunidad, una enorme bahía que no figuraba en la cartografía de la época y que, luego de la fatal muerte del Teniente Lanusse, al regreso de la comisión, recibió el topónimo que recuerda al piloto. Este fue el último vuelo que se llevó a cabo durante esta campaña⁴⁴.

Un final trágico⁴⁵

Luego del recambio de los flotadores por el tren de aterrizaje, operación realizada en Río Santiago, el avión —que tantos riesgos había corrido en la inhóspita y, hasta el momento, poco explorada Antártida— estaba listo para regresar a su lugar de origen, el puerto militar de Bahía Blanca, Puerto Belgrano. El plan de vuelo incluía una escala en Punta Indio para recargar combustible.

El 10 de abril de 1942 había amanecido ideal para realizar el vuelo; sobre la avenida Edison, una pequeña muchedumbre se reunió para despedir a quienes habían desafiado a la Antár-



Disposición de felicitación al Suboficial Pappe, por otra proeza antártica que lo tuvo como protagonista.

41 Archivo General de la Armada. Libro de Navegación del transporte ARA 1.º de Mayo. Libro N.º 1374, pág. 45.

42 Pierrou, Enrique. *Op. Cit.*, pág. 44.

43 *Historia de la Aviación Naval Argentina*, *Op. Cit.*, pág. 43.

44 Pierrou, Enrique. *Op. Cit.*, pág. 44.

45 Archivo General de la Armada. Caja C 12826. Legajo del accidente del avión Stearman 1-E -41, informe del accidente y resoluciones del juez militar de la causa.

Estado Mayor General de la Armada

BUENOS AIRES, 17 NOV 1987

Visto lo informado por el señor DIRECTOR GENERAL DEL PERSONAL NAVAL, referente al otorgamiento de un Distintivo Antártico, a la tripulación del avión naval Douglas DC-4 "2-GT-1", que el 13 de diciembre de 1947 efectuó el Primer Vuelo Argentino a la Antártida desde el Continente y Primer Cruce en Vuelo del Pasaje de Drake. Penetración en el Territorio Antártico y Cruce del Círculo Polar Antártico, y

CONSIDERANDO:

Que la operación aeronaval realizada constituyó en su oportunidad un hecho trascendente a nivel nacional, teniendo en cuenta además la precariedad de los medios utilizados como así también los apoyos logísticos y/u operacionales existentes y ser esta acción, motivo de orgullo para todos los integrantes de la Armada Argentina, un precedente histórico para nuestra Aviación Naval,

Por ello,

EL JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

RESUELVE:

ARTICULO 1º.- Otorgar un Distintivo Antártico con nombre grabado en el reverso al siguiente personal.

Capitán de Navío (R.E.)	D. Gregorio LLORET
Capitán de Navío (R.E.)	D. Jorge Alfredo BASSI
Suboficial Mayor (R.E.)	Mario Alberto PAPE
Suboficial Principal (R.E.)	José Luis LEZANA
Suboficial Primero (R.E.)	Antonio Alberto GONZALEZ
Suboficial Primero (R.E.)	Luis A. MUIRO
Operador cinematográfico	D. Pedro PUCHULU (de "Sucesos Argentinos")

///.....

Estado Mayor General de la Armada

///...2.

y "Post-Mortem" al siguiente personal:

Contraalmirante	D. Gregorio A. PORTILLO
Capitán de Fragata	D. Raimundo Oscar DE UGARRIZA
Comodoro Médico	D. Alfredo WALKER

ARTICULO 2º.- La ceremonia de entrega de los Distintivos Antárticos se efectuará el día 11 de diciembre del corriente año en la BASE AERONAVAL EZEIZA y será presidida por el señor COMANDANTE DE LA AVIACION NAVAL.

ARTICULO 3º.- Comuníquese, publíquese en Boletín Naval Público y archívese en la SECRETARIA GENERAL NAVAL.



JUAN CARLOS ANCHEZAR
CONTRAMIRANTE
DIRECTOR GENERAL



RAMON ANTONIO AROSA
VICEALMIRANTE
JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

Resolución N.º 606

Disposición de otorgamiento de distintivos antárticos a la tripulación del avión que efectuó el primer vuelo a la Antártida desde el continente y el primer cruce del pasaje Drake.

tida, entre ellos, la familia y la novia del Teniente Lanusse, después de un pequeño repaso, ya que acababa de ser inspeccionado en Río Santiago. Se puso en marcha el motor y, a las 9.15, el avión enfiló para tomar carrera para el despegue. A unos 300 metros había un cable telefónico que cruzaba la avenida a 8 metros de altura y que Lanusse conocía perfectamente, ya que no era la primera vez que despegaba del lugar. Aceleró el motor y, a los pocos metros, comenzó un leve ascenso, ya que pretendía que el avión se acelerara para luego tomar altura. Para ello, el plan inicial era pasar por debajo del cable telefónico. Inesperadamente, unos metros antes del cable, el piloto cambió de decisión e hizo un ascenso escarpado, subió hasta los 80/100 metros y entró en pérdida de sustentación, lo que generó un tirabuzón y cayó al piso, donde se incendió en forma inmediata.

Los auxiliares corrieron al rescate con elementos para combatir las llamas. Blomquist logró pararse en medio de ellas, pero Lanusse permaneció sentado y falleció en su puesto. El mecánico fue llevado en forma urgente al Hospital Militar Central, donde falleció unas horas después, producto de las múltiples quemaduras. Su hermana, que no había podido ir a despedirlo a la costanera, aún recuerda la angustia de las horas vividas a su lado hasta que su vida se apagó⁴⁶.

46 Inda, Enrique S. «El primer vuelo argentino en la Antártida». Revista *Mech* 7, año XVII N.º 58, pág. 20.

En el sumario, se dictaminó la pérdida total del avión y un costo para el erario público de \$81.413,80. Lo irrecuperable en esa catástrofe fue la lamentable pérdida de dos profesionales cabales que habían adquirido una gran experiencia y que hubiesen podido transmitir sus conocimientos a quienes los siguieron en el largo camino planificado por la República Argentina para convertirse en lo que es en la actualidad: un país referente en la cuestión antártica.

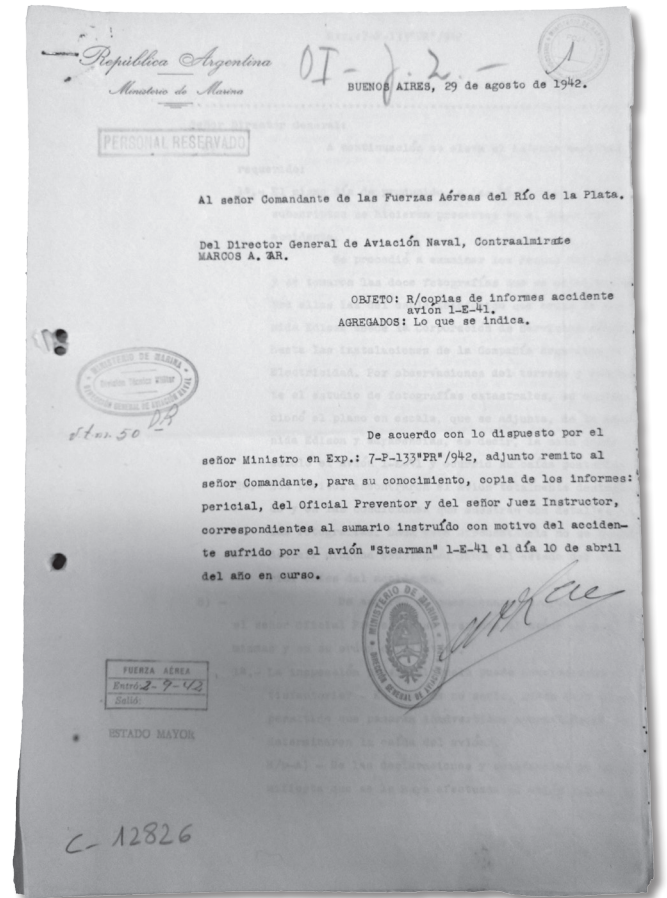
Conclusiones

La campaña antártica de 1942 llevada a cabo por el transporte ARA *1.º de Mayo* fue el resultado de una clara visión estratégica de la Argentina sobre la Antártida. Esta campaña sirvió a quienes manejaban los destinos del país para generar una política de Estado que, con sus altibajos, se mantiene hasta la actualidad. Asimismo, fue la generatriz de lo que sería la primera gran expedición antártica argentina de 1947, de la cual tomaron parte seis buques, invitados chilenos e invitados del Ejército argentino, y donde podemos observar la repetición de nombres de participantes, cuya experiencia se iría acumulando en el crisol del quehacer profesional y científico⁴⁷.

Las incipientes pero constantes investigaciones científicas permitieron descubrir nuevas especies y dieron lugar a otros hallazgos de diversas disciplinas, pero fundamentalmente constituyeron el núcleo para el desarrollo de profesionales dedicados a la ciencia antártica, tal como hoy se puede observar en el CONICET (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas), el IAA (Instituto Antártico Argentino) y universidades argentinas.

Desde el inicio, la cooperación internacional fue un valor distintivo de nuestras expediciones y campañas, como demuestra el rescate de la expedición de Otto Nordenskjöld, llevado a cabo en 1903 por la corbeta ARA *Uruguay*, en el que participó un oficial de la Armada chilena. Nuestras investigaciones y operaciones han sido abiertas a la comunidad internacional desde mucho antes que este principio quedara plasmado en el Tratado Antártico.

Por ello, la campaña de 1942 no solo representa la primera vez que un argentino voló en la Antártida, sino también el inicio de la modernidad antártica argentina y de una política de Estado sólida y permanente. ■



Carátula de la investigación del siniestro.



Última fotografía del TF Lanusse.

⁴⁷ Entre ellos, como miembro de la plana mayor del patrullero *King*, estaba Enrique Pierrou, como guardiamarina, quien luego fue el primer historiador antártico argentino.