



TRANSPORTE A.R.A. "PRIMERO DE MAYO"

Por Prof. Benicio Oscar Ahumada

Dentro de la exploración antártica llevada a cabo por unidades de la Armada Argentina, el veterano transporte "Primero de Mayo" ha dejado su impronta dentro de la historia antártica del país.

Su historia en el continente blanco se remonta a principios del siglo XX, cumpliendo su misión en diversas oportunidades y plasmando hitos históricos en varias ocasiones, destacándose el transporte del equipo radiotelegráfico que posibilitó la primera transmisión desde la Antártida, el transporte de la primera aeronave que realizó el primer vuelo argentino sobre el continente blanco y ser la primera nave de la Armada Argentina en cruzar el círculo Polar Antártico. Los hechos antes mencionados, las misiones de reaprovisionamiento en Orcadas, relevamientos hidrográficos y tareas científicas sirvieron para que las reclamaciones de soberanía argentina en la península antártica tuvieran un firme fundamento y abrir además las puertas a las futuras exploraciones de la Armada nacional.

SU HISTORIA

La nave fue construída en el astillero Howaldwerke de Kiel, Alemania, en el año 1888. Fue adquirida por la Comisión Naval en Europa bajo el contrato aprobado por el decreto del 6 de junio de 1893, siendo su precio cercano a las 18.000 libras.

El "Primero de Mayo" arribó a Buenos Aires procedente de Europa el 10 de abril de 1894 con tripulación y comandante alemanes. El buque recibió su nombre en homenaje a la fecha del pronunciamiento de Urquiza contra Rosas. En un principio fue puesto bajo la órbita de los Territorios Nacionales del Sur, pero debido a la necesidad de tripularla con personal militar, la misma fue transferida al Ministerio de Marina en 1895. Realizada la tranferencia, la nave fue sometida a tareas de reparaciones en los Talleres del Tigre y al final de las mismas, el "Primero de Mayo" fue destinado a realizar la "Carrera hacia la Costa Sud ". De esta manera el buque quedó afectado a las tareas de comunicación,



auxilio de naves, levantamientos hidrográficos y transporte de materiales hacia diversos puntos de la costa bañada por el Mar Argentino.

PRIMERA ETAPA ANTÁRTICA DEL TRANSPORTE "PRIMERO DE MAYO"

Desde 1907 hasta la década del 20 el buque empleado para las tareas antárticas fue la veterana corbeta "Uruguay", siendo luego reemplazada por el "Guardia Nacional". En 1925 apareció en escena el transporte "Primero de Mayo"; el cinco de febrero de ese año al mando del capitán de fragata Ramón A. Poch zarpó esta nave hacia la Antártida con la misión de efectuar el relevo del personal del observatorio de Orcadas y su abastecimiento. En su primera etapa la nave recaló en la Isla de los Estados, recibiendo del transporte "Ministro Escurre" agua y combustible. Desde Puerto Cook tomó rumbo sur, pero las malas condiciones climáticas imperantes en la zona le obligaron a capear un fuerte temporal y arbolarse una mar muy gruesa, permaneciendo por espacio de un día en esas condiciones. Reestablecidas las condiciones meteorológicas, favorecidas por tiempo claro y buena visibilidad, el "Primero de Mayo" puso rumbo hacia las islas, pudiendo llegar a la bahía Uruguay. A su arribo se levantó un fuerte viento que, si bien mantenía a bahía libre de hielos, impedía el desembarco en la playa, por lo que el capitán Poch decidió esperar las condiciones propicias para el inicio de la maniobra de desembarco. La rotación del viento permitió las maniobras que duraron aproximadamente dos días. La importancia de esta misión la constituyó el desembarco de una estación de radio completa ya que con ella se efectuaría la primera transmisión desde la Antártida, constituyendo un hito dentro de su historia.

Luego de una navegación en la que tocó distintos puertos de la costa patagónica, el "Primero de Mayo" arribó a Buenos Aires el 13 de marzo de 1925.

Debido a la gran necesidad de comunicación entre Buenos Aires y Puerto Belgrano con los puntos de la costa patagónica y los estudios hidrográficos de la misma, el buque quedó desafectado de la actividad antártica, retomándola en los años 1927 (comandante teniente de navío Alberto Brunet), 1929 (comandante teniente de navío Clariza) y 1930 (comandante teniente de navío Angel Rodríguez), realizando en cada una



(aprovechando el relevo del observatorio de Orcadas) tareas hidrográficas a fin de mantener actualizado el estudio en el archipiélago.

Estas dos últimas campañas se destacaron por los estudios más precisos realizados en el archipiélago, referidos especialmente a los accidentes geográficos y reconocimiento de pasos alternativos para arribar a la bahía Uruguay. El principal problema en las navegaciones antárticas lo constituían las malas condiciones climáticas (baja visibilidad, fuertes vientos y nevadas) y el desconocimiento de las costas. Esto ocasionaba que las naves destacadas permanecieran por pocos días sin llegar a realizar un correcto relevamiento ni tampoco una exploración por los pasos alternativos y posibles refugios a lo largo del archipiélago. Debe recordarse que en esa época la navegación debía hacerse observando los puntos más salientes de la costa lo que implicaba un potencial peligro para la seguridad de la nave y los tripulantes.

Días anteriores a la campaña de 1929 (4 de enero) la Dirección General de Meteorología recibió un telegrama procedente del archipiélago de Decepción vía Malvinas, donde el explorador norteamericano Wilkins del buque “Hektoría” solicitaba ayuda en los siguientes términos:

...“Espero que mis informes describiendo descubrimientos y acusando recibo sus avisos con reconocimientos...pregunto respetuosamente si fuera posible de que el buque de relevo a la isla Laurie podría recoger a Eilson y a mí. Sirvase contestar cuando saldrá su buque y cuando regresará; y en caso de poder conceder el favor, qué compensación se necesitaría, etc” (1)

Dicho telegrama fue girado al Ministerio de Marina y luego de dos semanas de estudios se respondió al sr. Wilkins que la nave que zarparía sería el “Primero de Mayo”.

La eventual navegación hasta Decepción significaría para la veterana nave realizar una travesía arriesgada ya que *“lo expone a posibles contratiempos y averías en razón de que navegará por mares y zonas poco conocidas desde el punto de vista meteorológico e hidrográfico”*. A consideración del Estado Mayor de Marina, no se trataría de un viaje de auxilio ya que el Sr. Wilkins disponía de toda clase de elementos para permanecer en

1 Departamento de Estudios Históricos Navales

Archivo “Orcadas”. Caja N° 1. Copia expediente N° 6-A-143/929



Decepción y aún para trasladarse podría hacerlo en el “Hektoría”, su buque, o en alguno de los balleneros que frecuentaban la zona. A pesar de esto igualmente se planificó y autorizó el viaje hacia Decepción, enviándose al comandante del “Primero de Mayo” las siguientes instrucciones:

- Completar agua y combustible en Puerto Cook (Isla delos Estados) desde el buque tanque “Ministro Ecurra” y de allí zarpar rumbo a Orcadas.
- Luego de efectuar el relevo dirigirse a Decepción donde embarcaría a los Sres. Wilkins y Eilson.

Las tareas serían realizadas siempre y cuando no se alterara la seguridad de la nave ni implicara una demora mayor de 24 horas.

El día 25 de enero el Sr. Wilkins comunicó mediante telegrama que abandonaría Decepción por sus propios medios, por este motivo la Secretaría General de Marina anuló las instrucciones enviadas anteriormente.

El “Primero de Mayo” zarpó el 21 de enero si una definición en cuanto a la realización de su misión de apoyo, es por ello que al recibir esta anulación se dirigió hacia Orcadas a cumplir con las actividades previstas.

Luego de efectuar el relevo y realizar algunos estudios de profundidades y accidentes costeros el “Primero de Mayo” abandonó la bahía Uruguay, pero al abandonarla no pudo forzar los hielos que bloqueaban el paso y se decidió poner rumbo a la isla Montura, sorteando varios témpanos que se hallaban en la ruta de salida. Puede afirmarse que esta campaña fue de gran importancia para los viajes posteriores a Orcadas ya que actualizó en cierta medida las cartas elaboradas hasta ese entonces. De los relevamientos realizados por el buque, su comandante consideraba que la caleta Uruguay era el fondeadero más aconsejable para fondear, refugiarse y realizar el desembarco de dotación y equipos ya que se encontraba casi todo el año libre de hielos; la bahía Scotia aún en la época del relevo (enero o febrero) se encontraba con hielo compacto tanto en su interior como en su acceso, dificultando las tareas y constituyéndose en un peligro para la integridad de la nave. De las observaciones realizadas durante la singladura al archipiélago, el comandante recomendaba hacer una derrota directa entre Buenos Aires o Mar del Plata hasta las islas Orcadas ya que con ella



(dependiendo siempre de las condiciones imperantes) se podían cortar perpendicularmente a la zona de hielos flotantes.

Para la travesía realizada por el "Primero de Mayo" en 1930 se puso un mayor énfasis en el relevamiento hidrográfico ya que se utilizarían más días para el estudio de la costa y pasos del archipiélago como para realizar observaciones científicas. De acuerdo a los cálculos, si la nave permanecía por espacio de quince días, se podrían destinar al menos cinco para los estudios hidrográficos. Esta campaña, debido a las tareas a realizar tendría una gran importancia para las campañas posteriores a 1940. En enero de 1930 fueron entregadas las instrucciones referidas a las tareas a efectuar en el viaje a Orcadas. Entre ellas se destacaban:

- Efectuar una serie continuada de observaciones horarias de altura de agua.
- Realización de un levantamiento de la bahía Uruguay entre Rumbo y Mabel y la zona norte hasta la isla Montura, a esto debía agregarse sondeos de acuerdo con las variaciones del fondo.
- Tomas fotográficas de las vistas panorámicas indispensables para el levantamiento hidrográfico.
- Extracción y recolección de muestras de agua y fondo.

A lo mencionado se debía agregar un estudio tendiente a determinar si existía en las proximidades del observatorio un terreno apto para la instalación de un aeródromo como así también hallar una zona de agua que favoreciera la utilización de una pista acuática, debiendo poseer una playa de atraque de fondo duro, plano y consistente a fin de poder atracar a hidroaviones que operaran en la zona. A estos estudios debían agregarse las condiciones que favorecieran tanto el acuatizaje, despegue y estiba de las naves, esto es determinar que la zona estuviera cobijada de los vientos del mar como así también no sufriera la presencia de niebla que dificultase las operaciones aéreas.

A los fines de poder cumplir con los requerimientos, el Arsenal Naval Buenos Aires, junto con la Dirección General de Navegación y Comunicaciones instalaron en la nave radiogoniómetro, telémetro, sonda para grandes profundidades y nido de cuervo protegido. Estos elementos fueron de vital ayuda para la navegación ya que proveerían a las embarcaciones menores y al buque mismo una gran ayuda ante la presencia de niebla durante la realización de los levantamientos hidrográficos. El arribo al archipiélago fue



bastante difícil debido a la gran cantidad de hielo existente en las inmediaciones de la isla Coronación. Recién a los dos días se pudo comenzar con las maniobras de desembarco de provisiones, personal y equipos destinados a los estudios en tierra.

Durante las observaciones realizadas por el personal del buque y las del observatorio se registraron diferencias con respecto al criterio, estas diferencias se debían a que el equipo del observatorio estaba bastante obsoleto con respecto al instalado en el buque y a los utilizados por los demás organismos en el continente; otro aspecto observado por el personal del "Primero de Mayo" fue la ubicación de las instalaciones ya que en la zona donde estaban emplazadas permanecían en gran parte del año cubiertas de hielo y nieve, en cambio los islotes cercanos a la isla Powell se hallaban libres de nieve y poseían mejores condiciones topográficas. Las tareas realizadas abarcaron ocho días, pero a pesar de ello, esta campaña fue la primera realizada seriamente y las experiencias recogidas sirvieron para efectuar campañas posteriores con una buena actualización de los conocimientos cartográficos de la zona.

El tiempo de permanencia en Orcadas sirvió para efectuar relevamientos de la bahía Uruguay hasta la isla Montura y reconocer el canal Washington pudiéndose determinar con exactitud la distancia entre los islotes del canal y la bahía Uruguay, tomándose este canal como una alternativa posible ante malas condiciones climáticas. Se pudo determinar la línea de pleamar en las bahías Scotia y Uruguay y se levantaron croquis desde las embarcaciones menores para determinar los accidentes geográficos de la bahías cercanas al observatorio. Gracias a los equipos embarcados para las tareas oceanográficas pudieron extraerse muestras de agua de la superficie y del fondo determinando las temperaturas y densidad del agua a distinta profundidad. Respecto a los trabajos realizados para la instalación de futuro aeródromo, se arribó a la conclusión que no existía en todo el archipiélago una zona apta para la operación de aeronave tanto por la superficie del terreno como por los vientos que predominaban en las islas durante el año. Solamente podrían operar hidroaviones ya que de acuerdo a los vientos predominantes en la zona se podrían utilizar tanto la bahía Scotia como la Uruguay, dependiendo siempre del cuadrante de donde soplab el viento. En las dos bahías existían playas de pendiente suave para poder sacar el avión a tierra y en el istmo existía lugares adecuados para instalar un hangar.



Como se dijo con anterioridad la importancia de la campaña de 1930 residió en que sus estudios prepararon el campo a las futuras campañas ya que actualizó las cartas hidrográficas (las existentes hasta ese momento se remontaban a estudios realizados por la "Uruguay" en la década del 10) y mostró las posibilidades de poder operar con hidroaviones para realizar estudios más precisos.

Posterior a su arribo a Buenos Aires la nave fue pasada a situación de medio desarme en Río Santiago, en espera de reparaciones generales para el recambio de sus calderas. Hasta 1940 la nave estuvo en una situación indefinida ya que si bien luego del cambio de calderas efectuado en 1932 fue clasificado dentro de la Armada como "transporte" y cumplió viajes a Ushuaia y puertos del litoral patagónico, en el año 1933 se dispuso que pasar a situación de "desarme total" debido al estado de su casco y máquinas.

El decreto N° 48.840 y la Orden General N° 240/34 dispusieron que el "Primero de Mayo" fuese radiado del servicio. En esta situación permaneció como "pontón" en el Arsenal Río Santiago.

La República Argentina, a fin de mantener su presencia en el continente antártico, siguió prestando apoyo y realizando los relevos al observatorio de las Islas Orcadas utilizando para estas tareas balleneros de la Compañía Argentina de Pesca y el vapor particular "Rata". Hacia la segunda mitad de la década del 30 la Armada Argentina destacó al transporte "Pampa" para sus misiones de relevo y estudios hidrográficos en el archipiélago. Estos viajes, sumados a los estudios realizados por el "Primero de Mayo" permitieron a la República Argentina organizar las campañas antárticas de la década del 40, campañas que por los estudios realizados en tareas científicas y de exploración, cimentaron aún más las pretensiones de soberanía Argentina en el continente blanco.

SEGUNDA ETAPA ANTÁRTICA DEL TRANSPORTE "PRIMERO DE MAYO"

Hacia la década del 40 la República Argentina llevó a cabo un ambicioso plan de exploración antártica, no sólo realizando navegaciones de reaprovisionamiento y control



en las Georgias del Sur e Islas Orcadas, sino explorando las tierras de la península antártica a fin de instalar faros, refugios y establecimientos permanentes.

Debido a las excelentes condiciones maríneas del "Primero de Mayo" este buque fue sacado de su condición de "buque radiado" mediante el decreto N° 95.029 del 4 de julio de 1941 y la Orden General 106, incorporándose nuevamente a la Armada Argentina como "transporte".

... "Buenos Aires, 4 de Julio de 1941

Decreto N° 95.029....

Art. 1-Incorporase al servicio de la Armada al Transporte "1° de Mayo", el cual dependerá de la Dirección General Administrativa del Ministerio de Marina.

Art.2-Los gastos que demande su alistamiento y sueldos del personal designado para tripularlo, quedarán comprendidos en las disposiciones del Superior Decreto N° 92.459 relativo a habilitaciones.

Art.3- Comuníquese, publíquese, etc.

CASTILLO--M. Fincati"... (2)

Hacia septiembre de ese año realizó un viaje entre Buenos Aires y Puerto Madryn y el mismo mostró que aún podía ser utilizado para una navegación tan exigente como un viaje hacia la antártida. Luego de su viaje hasta Madryn, el "Primero de Mayo" fue sometido a una exhaustiva reparación en los arsenales de la Armada Argentina. En dicho mantenimiento se le efectuó un refuerzo interno y externo en su proa, se protegió la hélice; se le hizo una nueva disposición de velas (un foque, trinquetilla, cangrejo de trinquete, un stay de mesana y un cangrejo de mesana); se forraron los tanques de agua y combustible con corcho y chapa, adicionándoles además un serpentín para su calentamiento; se instaló un nido de cuervo protegido; se dispuso una sala de cirugía; se lastró la nave con 160 toneladas de lingotes de hierro; se realizó una recorrida general de la máquina principal, auxiliares y generadores y, tomando en cuenta las sugerencia de la expedición de 1930 acerca de la conveniencia de un relevo aéreo, se instaló un soporte para llevar un avión "Sterman" perteneciente a la Escuadrilla Aeronaval N° 1 y una pluma

2 Departamento de Estudios Históricos Navales.

Ordenes Generales del Ministerio de Marina del Año 1941. Orden General N° 166



para izarlo y arriarlo. Se embarcaron materiales para campamentos en tierra, trineos, explosivos y elementos de voladura y juegos de esquís, asimismo y previendo una eventual avería o aprisionamientos por los hielos que produjeran un daño tal que provocara el abandono de la nave, se embarcaron elementos necesarios para construir un refugio en tierra a la espera de pasar una invernada y el arribo de una nave de rescate. Algunos de los elementos fueron maderas, hierros y elementos para armar una casa, con doble forro, cielo raso, aislación y techo a dos aguas; una cocina a carbón, dos estufas a diesel oil, catres de campaña, picos, hachas; artículos sanitarios (se incorporaron píldoras vitamínicas para evitar la aparición de casos de escorbuto) y para higiene. A diferencia de las campañas anteriores y gracias a la experiencia recogida, se mejoró y aumentó el vestuario, incorporándose nuevos trajes impermeables que permitirían poder trabajar tanto en la cubierta del buque como en tierra sin mojarse. A fin de lograr una alimentación equilibrada, en esta campaña se optó por embarcar una gran cantidad de víveres envasados y en una cantidad tal que pudieran alcanzar por un año aproximadamente, agregando en la comida con animales, peces y huevos que se hallaran en la región. Por todos los recaudos y estudios realizados en la planificación del viaje, puede decirse que la campaña de 1942 realizada por el "Primero de Mayo" fue la primera campaña seria y ambiciosa para explorar aún más el sector antártico en donde la República Argentina reclamaba soberanía.

El 16 de enero de 1942, al mando del capitán de fragata Alberto Oddera, la nave zarpó de Buenos Aires, haciendo escala en la Base Naval Puerto Belgrano y arribando al puerto de Ushuaia el 25 de enero. Allí transbordó a los relevos y carga del observatorio de Orcadas al ballenero "Días". En esta oportunidad la nave llevaba a bordo a un grupo de naturalistas argentinos para la realización de estudios científicos y recolección de especímenes y rocas antárticas, ellos fueron los profesores Gneri, Motti, López y Nani

Alistado y reabastecido de agua dulce y combustible, el "Primero de Mayo" zarpó rumbo a la isla Decepción y navegando con velas arribó el 6 de febrero. Mientras la nave permaneció en Decepción se preparó el avión Stearman que realizaría el 7 de febrero de 1942 primer vuelo argentino sobre la Antártida al mando del teniente de navío Lanusse. En esta travesía se fotografió la isla Decepción en su totalidad y en detalle las zonas de Rada Buena Tiempo y caleta Péndulo. En posteriores vuelos se reconoció el archipiélago



Melchior, Islas Argentinas, el estrecho de Gerlache y la isla Brabante. Durante esta campaña se totalizaron un total de 30 horas de vuelo en tierras antárticas y a su regreso a Buenos Aires la aeronave se estrelló falleciendo el teniente de fragata Eduardo Lanusse y su mecánico, el cabo principal aeronáutico Erik Blomquist.

El 8 de febrero de 1942 se tomó posesión formal del sector antártico argentino, izándose el pabellón argentino en el mástil de la abandonada factoría y leyendose el acta de afirmación de la soberanía Argentina en las islas. En este acto se fijó una placa de bronce en el pie del mástil y el comandante del "Primero de Mayo" depositó un cilindro de bronce con el acta de soberanía.

A los pocos días el "Primero de Mayo" se dirigió hacia Melchior y las Islas Argentinas. En un primer intento se trató de desembarcar en estas islas, pero el estado de hielo impidió el desembarco; por este motivo la nave retornó a Melchior, fondeando en Puerto Foster y aprovechando la ocasión para estudiar el fondeadero, a fin de establecer un lugar seguro para posteriores navegaciones. Luego de dos días el "Primero de Mayo" puso rumbo nuevamente hacia las Islas Argentinas, donde un grupo desembarcó y estableció allí

un depósito-refugio con víveres. En este archipiélago se afirmó el pabellón en la isla Winter:

...” A 14:40 buque al garete, regresó lancha embarcando al Sr. 2do. Comandante y oficiales para ir a Islas Argentinas Se afirmó el pabellón en la Isla Winter dejándose una chapa de bronce y un tubo con el acta”... (³)

Regresada la nave a Melchior se procedió a la instalación del primer faro argentino en esas latitudes. La isla elegida fue la isla Lambda, ubicada a 64° 17' 9" S y 62° 58' 3" O y el faro fue ubicado a 25 metros de altura sobre el nivel del mar teniendo un alcance de 14 millas. Poseía un sistema de iluminación automática con autonomía de un año, dando un destello cada 8 segundos y fue habilitado el día 1° de marzo.

3 Archivo General de la Armada. Libro de navegación del Transporte A.R.A. "Primero de Mayo". 24 de febrero de 1943. Singladura 2. Pto.Lockroy a bahía Margarita



Luego de todas las tareas realizadas en la Antártida, y después de soportar un temporal en el pasaje Drake, el "Primero de Mayo" retornó a Buenos Aires el 22 de marzo, habiendo permanecido en campaña durante 65 días y navegado 4.900 millas.

Los muy buenos resultados obtenidos en esta campaña sirvieron para que el buque fuera designado para realizar la campaña antártica de 1943. Como en la campaña anterior, la nave fue reacondicionada para soportar la dureza del clima antártico tomando también la experiencia surgida en su anterior viaje. Dentro del equipo, se agregó una casilla de mayores dimensiones que la utilizada en la campaña anterior, esta con capacidad para 75 hombres, además se habían estibado en la bodega del "Primero de Mayo" una mayor cantidad de combustible y 45 toneladas de víveres.

En esta campaña el "Primero de Mayo" debería completar los estudios sin finalizar de la campaña anterior, recambiar los botellones del faro "Primero de Mayo", realizar investigaciones geofísicas, investigar la fauna ictícola de la región, investigar las condiciones meteorológicas de las regiones visitadas.

El 4 de febrero de 1943 la nave zarpó desde Buenos Aires al mando del capitán de fragata Harriague rumbo a Melchior, previa escala en Ushuaia donde se reaprovisionó de agua y combustible. El personal científico destacado fue: geólogo Pascual Sgroso de la Dirección de fabricaciones Militares, Carlos Pascale y Carlos Martinoli del Servicio Meteorológico Nacional y el profesor Francisco Gneri.

A su llegada a Melchior se retomaron los trabajos hidrográficos pendientes de la campaña anterior y el avion piloteado por el alférez Beláustegui tomó fotografías del estrecho de Bismark. El 3 de marzo el "Primero de Mayo" zarpó de su fondeadero en Melchior y se dirigió hacia la bahía Margarita, cruzando el círculo polar antártico el 4 de marzo de 1943 y estableciendo un hito dentro de la historia antártica argentina al ser el primer buque de la Armada nacional que lo cruzó.

*... "A 13:05 hs se cruzó el Círculo Polar Antártico
en longitud 70° 20' 0'' W" (4)*

4 Archivo General de la Armada. Libro de navegación del Transporte A.R.A. "Primero de Mayo". 4 de marzo de 1943. Singladura 2. Pto.Lockroy a bahía Margarita



Luego de encontrar condiciones propicias para la navegación, personal de la nave desembarcó en el islote Stonington, lugar donde el almirante Byrd había invernado en 1939/1941. Las instalaciones se hallaban abandonadas, pero el jefe de estas instalaciones (denominadas Base del Este) había dejado un mensaje solicitando que quien arribara a dicha estación devolviera al gobierno de los Estados Unidos los elementos científicos y archivos de los estudios realizados. La base había sido evacuada por transporte aéreo distante a 200 km debido a la inclemencia del clima que hacía imposible su rescate por mar ya que en esos momentos la extensión del campo de hielo llegaba a varios kilómetros del islote. Los elementos abandonados fueron embarcados a bordo del "Primero de Mayo" utilizándose en esta tarea la lancha diesel, un chatón y un chinchorro. Lo embarcado a bordo del transporte fue devuelto posteriormente a los EE.UU. En la costa cercana al fiordo Nery se instaló una baliza que fue bautizada con el nombre "teniente Lanusse", en honor del piloto argentino que realizó el primer vuelo antártico argentino. También se depositó un cilindro de bronce con el acta de afirmación de soberanía similar al depositado en Decepción en la campaña anterior.

..." A 11:00 se depositó al pie de la baliza el acta de posesión de estas tierras antárticas" (5)

Con este acto realizado el 7 de marzo de 1943, la República Argentina reafirmaba sus derechos sobre el sector, esta vez en la península Antártica. Culminada esta singladura hacia la bahía Margarita, el "Primero de Mayo" zarpó nuevamente hacia Melchior para completar sus levantamientos y estudios hidrográficos, regresando a Buenos Aires a principios de marzo, previa escala en el puerto de Ushuaia.

De esta forma, el "Primero de Mayo" terminó su periplo antártico, realizando varias campañas que fueron la piedra fundamental para los posteriores emprendimientos antárticos realizados por naves de la Armada Argentina, importantes para las pretensiones de soberanía en el continente antártico.

5 Archivo General de la Armada. Libro de navegación del Transporte A.R.A. "Primero de Mayo". 7 de marzo de 1943. Singladura 2 de ría Nery (bahía Margarita) a Decepción



Su última singladura

Luego de la campaña antártica de 1943, la nave fue afectada al servicio de transportes de la costa sur, realizando viajes entre Buenos Aires y Ushuaia, con escalas en la Base Naval Puerto Belgrano, Río Gallegos, San Julián, Madryn y otros puntos de la costa patagónica.

En 1945, al mando del teniente Rey, un fuerte temporal a la altura de Monte Hermoso lo arrojó contra la costa, ordenándose de inmediato el abandono del buque. En este siniestro perdieron la vida el cabo 1º Capello y los marineros Borelli y Vergesio. Debido al azote del mar la nave quedó reducida solamente al casco y sus máquinas en estado irrecuperable. El personal de salvamento de la Base Naval Puerto Belgrano logró reflotarlo y fue conducido posteriormente a la Base Naval en espera de una resolución.

El decreto Nº 12.528 del 30 de septiembre de 1946 (O.G. Nº 8/47) determina que se lo radíe.

..."Buenos Aires, 30 de septiembre de 1946

Decreto Nº 12.528/46

Visto lo informado por el Departamento de Marina en el expediente 2-M 1047, P.R. de 1945

EL PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA

Decreta

Art. 1- Radíese del servicio al transporte "Primero de Mayo"

Art. 2- Autorízase al Departamento de Marina a vender o utilizar el mencionado buque, en a forma que mejor convenga a los intereses del Estado.

Art. 3- Comuníquese, publíquese y oportunamente archívese en la Dirección⁶ General del Material.

PERÓN- F. Anadón "...(⁶)

En el año 1947 el "Primero de Mayo" fue vendido como chatarra, de esta manera llegó a su fin la vida de este buque pionero en la exploración antártica que había cimentado los posteriores estudios realizados por las naves de la Armada Argentina en el sector antártico donde el país reclamaba su soberanía.

⁶ Departamento de Estudios Históricos Navales

Órdenes Generales del Ministerio de Marina año 1947. Orden General Nº 8



CONCLUSIÓN

Desde principios del siglo XX la República Argentina había mostrado su preocupación y pretensiones sobre el sector antártico. La única herramienta para afianzar su presencia era erigir instalaciones u observatorios y realizar estudios hidrográficos que brindaran seguridad a los navegantes, tanto propios como extranjeros. A lo largo de las primeras décadas fueron utilizadas en los estudios hidrográficos la veterana corbeta "Uruguay" y otras naves, pero a partir de 1925 se decidió encarar en forma más seria el estudio de la región. Para estas actividades fue designado el transporte "Primero de Mayo", nave que a pesar de su veteranía cumplió con sus misiones en el continente blanco. Este buque marcó grandes momentos dentro de la historia antártica Argentina: transportó el equipo de radio que posibilitó la primera transmisión desde la Antártida, realizó los estudios tendientes a preparar las futuras operaciones aéreas, actualizó las cartas que tenían casi 25 años de antigüedad, llevó el avión que realizó el primer vuelo antártico argentino y fue el primer buque de la Armada Argentina que cruzó el círculo Polar Antártico. Gracias al trabajo realizado en sus campañas de 1942 y 1943 se pudo confeccionar una completa carta de navegación de los archipiélagos visitados por este transporte, carta que ayudó a los navegantes que recorrían la zona. Todo ello lleva a considerar al "Primero de Mayo" como una nave que abrió aún más la puerta del continente blanco para las posteriores exploraciones argentinas, pudiendo el país de esta manera afianzar las pretensiones de soberanía sobre su sector.

FUENTES DOCUMENTALES:

Departamento de Estudios Históricos Navales

- Archivo Orcadas
- Archivo de investigaciones "Antártida Argentina" cajas 1 y 2
- "Memorias del Ministerio de Marina". Años 1925 a 1943
- "Ordenes Generales del Ministerio de Marina" Años 1925 a 1943

Archivo General de la Armada

Libros de navegación del Transporte A.R.A "Primero de Mayo"



BIBLIOGRAFÍA

Arguindeguy, Pablo
"Apuntes sobre buques de la Armada Argentina"
Departamento de Estudios Históricos Navales. Armada Argentina. Buenos Aires. 1972

Arguindeguy, Pablo
"Historia de la Aviación Naval Argentina". Tomo II
Departamento de Estudios Históricos Navales. Armada Argentina. Buenos Aires. 1980

Centro Naval
"Boletín del Centro Naval" Tomo LXI. N° 559. Marzo- Abril de 1943
Centro Naval. Buenos Aires. 1943

Departamento de Estudios Históricos Navales
"Historia Marítima Argentina".
Tomo IX: "La Armada Argentina. 1923-1950" Destéfani, Laurio
"La Antártida Argentina. 1900-1950" Destéfani, Laurio
Departamento de Estudios Históricos Navales. Armada Argentina. Buenos Aires. 1991

Fitte, Ernesto
"La disputa con Gran Bretaña por las islas del Atlántico Sur"
EMECÉ Editores. Buenos Aires.. 1960

Pierrou, Enrique Jorge
"90 años de labor de la Armada Argentina en la Antártida".
Armada Argentina. Servicio de Hidrografía Naval. Buenos Aires. 1975

Pierrou, Enrique Jorge
"La Armada Argentina en la Antártida. 1939-1959"
Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires. 1981