



Documento: DI/21
Item Agenda: EHAI
Presentado por: Uruguay

**“ UNA FUENTE URUGUAYA INEDITA DE LA PRIMER
EXPEDICION AEREA ANTÁRTICA ”**

**UNA FUENTE URUGUAYA INEDITA DE LA PRIMER EXPEDICION AEREA ANTARTICA**

Lic. Cristina Montalbán
RO del Uruguay

Introducción

Hace ya 10 años, el Tte. Cnel. Puyol de la Fuerza Aérea Uruguay nos solicitó los datos históricos correspondientes a la Expedición Wilkins, que había efectuado su pasaje por nuestro país en su rumbo a la Antártida.

Cumpliendo con su pedido, realizamos la investigación, en ese entonces, muy lejos de vincularnos a estos Encuentros. Quienes los compartimos conocemos el interés que despierta esta historia desarrollada en un escenario completamente diferente en los confines del mundo, entre desoladas montañas y barreras de hielo.

Paradójicamente en esta vasta región, la presencia humana, aún hoy es ínfima en relación a su superficie, y en esas primeras épocas era, además, infrecuente y esporádica. Seguramente por deformación profesional, nosotros encontramos esos comienzos como los más interesantes

En una lenta cronología, los navegantes fueron pautando avistamientos- en su mayoría- fortuitos, que de manera algo imprecisa fueron completando las Cartas, hasta la confirmación de la existencia del sexto continente. Muchos quedaron en ese camino, en procura de metas que nunca marcaban el fin del proceso. Cada aporte iba cimentando el conocimiento e incentivaba el perpetuo desafío.

La aviación- jerarquizada por el rol fundamental demostrado en la Guerra Mundial- representó un medio moderno para facilitar la exploración y posibilitar la confección de un mapa más exacto y general del inhóspito territorio.

Las desventajas y riesgos náuticos, constituían ventajas aéreas. El campo de hielo, que había sido el peor obstáculo de los navegantes se convertía, para los aviadores, en un aliado. Si para los marinos era una trampa donde muchas veces sucumbía su buque, los pilotos, desde una base establecida, tenían la opción de pasar sobre él velozmente, a grandes alturas, e incluso podía servirles como campo de aterrizaje.

Era evidente entonces- desde estas cualidades básicas- la diferencia sustancial entre las expediciones antárticas marítimas realizadas, y la que hoy es tema de este trabajo: la primer expedición Aérea Antártica Wilkins – Hearst.

La campaña se inició con gran expectativa - auspiciada por la American Geographical Society, y una gran difusión - (como que el principal patrocinante de la expedición era William Randolph Hearst, magnate periodístico). La prensa uruguaya se hizo eco de ese interés, destacando titulares y dedicando páginas enteras al tema. Preparativos, objetivos y por fin, el arribo de los



expedicionarios, conmovieron el ambiente local y, durante toda la estadía, cada periódico rivalizó en difundir informaciones pormenorizadas.

Estas noticias fueron la base de nuestra investigación, en ellas registramos la integración en el equipo, de un radio operador uruguayo, de origen danés.

Varias fotografías y en especial una caricatura de la famosa revista “Mundo Uruguayo” nos hacían conocer su rostro aniñado, pero cuya expresión y mirada demostraban una extraña madurez.

Su nombre era Viggo Holt, e interesados en conocer más de su persona y de la participación en el evento que había conmovido en esa época a nuestro país- y al mundo- nos abocamos a localizar a sus familiares.

Tuvimos entonces la suerte de poder contactar a una de sus hijas- Ingrid Holt Ravenna de Arregui- quien había quedado como “depositaria” de los recuerdos - tangibles e intangibles- de su padre.

Ella y su esposo- Gualberto Arregui Prada- colaboraron en nuestra investigación aportando datos y anécdotas realmente interesantes, que humanizaron ese rostro serio que nos miraba desde esas páginas amarillentas, y ese relato que habíamos encontrado, ganó en aportes desconocidos.

Ingrid puso además a nuestra disposición un valioso material que había atesorado por largos años: notas conceptuosas dirigidas por Wilkins a su padre, telegramas de convocatoria para formar parte de la segunda campaña y dos cuadernos, escritos con letra prolija y clara, donde algunas expresiones, denotaban las características inequívocas de estar redactados por un políglota. Uno de ellos tenía un relato titulado : “Cinco Hombres al Polo Sur”, constando que se componía de 2422 palabras, a doble espacio y, al parecer, estaba destinado las páginas de las célebres Selecciones del Reader’s Digest, aunque nunca llegó a publicarse. El otro manuscrito estaba encabezado como “La Gran Aventura Antártica” y estaba fechado el 16 de mayo de 1971.

Según lo que nos explicó Ingrid ambos textos eran similares y recogían la experiencia antártica vivida por su progenitor.

En un principio ella nos leyó algunos trozos, explicándonos que estos escritos eran como un diario personal, y que según este criterio no le parecía correcto que entregarlos para su difusión. Posteriormente, quizás contagiada por nuestro entusiasmo, y, comprobando la buena fe que orientaba esta investigación, nos facilitó generosamente esta valiosa fuente, que, junto con las fichas que años atrás habíamos recabado, han concluido en este informe.

Llegada de Wilkins a Montevideo y Actividades Desarrolladas

La “Expedición Antártica Wilkins –Hearst” arribó a Montevideo el 10 de octubre de 1928, en el buque “Southern Cross”.



Sir George Hubert Wilkins era acompañado por el Teniente Carl Eielson y Joseph Crosson como pilotos y Oswald Porter como Ingeniero mecánico.

Dentro de los elementos a utilizar por la expedición, venían abordo dos aviones pequeños Lockheed- Vega, nombrados como –“Los Angeles” (el X3903, que Wilkins había utilizado en su sobrevuelo del ártico) y “San Francisco”.

Curiosos y periodistas, contemplaban en el puerto las maniobras de desembarco de los monoplanos gemelos, que podían acondicionarse para usar gomas balón, esquíes o pontones neumáticos.

Mientras la expedición aguardaba en Montevideo el arribo del ballenero noruego “Hektoría”, que los trasladaría a la Antártida, Wilkins desplegó una intensa actividad: realizó compras en el Frigorífico “Swift”, previó repuestos para ambos aviones, visitó el Observatorio Nacional, solicitando a su Director, Ing. Hamlet Bazzano, una serie de cartas del Antártico, publicadas por el Servicio Hidrográfico de Francia- particularmente de la isla Decepción y la región de Petermann- cubrió distintas Conferencias y concedió numerosas entrevistas a la prensa, en una de las cuales planteó su interés en que se incorporase a la expedición un radiotelegrafista uruguayo experto.

Su Convocatoria - La Pugna por el Puesto de Operador de Radio

La noticia sobre el requerimiento de un radiotelegrafista experiente fue difundida por “La Mañana” y “El Diario”.

En principio estos periódicos informaban de las gestiones realizadas ante el Inspector de la “Oficina de Radiocomunicaciones del Ejército” Sr. Vidal, quien había consultado en su dependencia, descartando que alguien de su personal, o él mismo, aceptaran el ofrecimiento.

Siempre de acuerdo a esas fuentes, conocimos de la presentación como voluntario del Sr. Valerio Durañona- quien cumplía esta función desde hacía 16 años en la Estación Cerrito, postulándose, con gran entusiasmo para ocupar el puesto* (1).

Si bien en principio Wilkins le habría aceptado, prometiéndole allanar los trámites para su embarco, dos días más tarde desechó su incorporación. El expedicionario se excusó argumentando que iba a utilizar los servicios del radio operador del ballenero, pero posteriormente apareció la noticia de la contratación de Viggo Holt.

Según los datos de sus manuscritos, él estaba buscando entonces un buque donde embarcar- como radio operador.

Quizás sea conveniente referenciar que Viggo Holt había llegado al Plata muy pequeño, donde su madre viuda se casó en segundas nupcias con el proveedor marítimo Otto Olsen Böje.

*(1)- Documento N°1- Carta dirigida por Valerio Durañona al Director de “El Diario”. “El Diario”- Montevideo- Viernes 12 de octubre de 1928-N°1888-Pág.3.Colum.2



Había embarcado- a los 14- como grumete en el buque noruego “Nordking”, donde navegó por espacio de 4 años.

A los 18, había desembarcado en Copenhague, estudiando la carrera de radiotelegrafista, tras lo cual sirvió otros 4 años en buques -suecos y noruegos –tanto mercantes como de pasajeros.

De acuerdo a sus memorias- cuando se produjo el anuncio de Wilkins- el Sr. Schandy, cuyo nombre Ingrid reconoció como un amigo de la familia- (y que nosotros ubicamos entre los que habían acompañado a Wilkins en su partida, en su carácter de “representante de la Agencia Naviera Gordon Firing “ responsables del combustible), se había presentado en su casa – y en conocimiento de su búsqueda de trabajo y de su calidad de radiotelegrafista- le había planteado la posibilidad de tomar parte en la expedición al Polo Sur.

El tomó a broma el ofrecimiento, respondiendo que allí haría mucho frío, pero cuando fue más tarde al puerto, entusiasmado por los preparativos que había observado, se dirigió al Hotel donde se alojaba Wilkins, para entrevistarse con él.

Por una y otra parte se dieron condicionantes positivas para que se concretase el trato: por su lado pesó la experiencia y el manejo de los idiomas escandinavos, además del inglés y el español, y por la del expedicionario se impuso su personalidad, y los equipos de comunicaciones de última generación que - le enseñó, y dijo- estarían a su cargo.

Holt en principio ni asintió ni descartó su participación, lo que fue interpretado como una respuesta afirmativa, y llevó a que fuera presentado a los otros tres participantes de la misión.

De acuerdo a las confesiones posteriores de sus escritos, él se planteaba la posibilidad de cumplir una aventura- mucho más arriesgada y con una meta más inaccesible y distante- que el desafío que para él representó el temprano abandono de su vida de hogar, para lanzarse a navegar por los mares del mundo.

Sin haber tenido tiempo siquiera de despedirse de sus amigos, como declaró al partir, el joven Viggo se integró al equipo.

No obstante, no podemos dejar de mencionar algunas derivaciones que tuvo el episodio cuando el otro postulante- Valerio Durañona- que incluso había aparecido en un artículo de la revista “Caras y Caretas” como viajando con la expedición hacia el Polo Sur, solicitó a los mismos medios informativos que habían difundido su primera misiva de aceptación, dieran a conocer una nueva carta suya, donde planteaba- entre líneas- su desilusión, manteniendo su ofrecimiento profesional para “ser útil a otra misión, tan o más difícil que esa de Mr. Wilkins...” *(2)

*2-Anexo Documental- Carta de Don Valerio Durañona al Director de “El Diario”. “El Diario” -Montevideo- Martes 23 de Octubre de 1928- N°1899- Pág.10.Colum.1-2



Un Equipo tan Eficiente como Reducido

Holt hizo constar su asombro por el escaso personal que conformaba la expedición, ya que él pensaba- de acuerdo a la expedición contemporánea de Byrd- que esta, de Wilkins, iba a estar integrada por una cantidad mayor de hombres.

El mismo título de su memoria -"Cinco Hombres al Polo Sur"- pauta su idea de la magnitud del desafío que representó a sus ojos, el escaso número de representantes en misión.

Este criterio cambió posteriormente, en base no sólo a la fraternidad y colaboración en los diversos trabajos, sino también por los comentarios que resaltaban con admiración las múltiples funciones que cumplía cada uno, en especial Wilkins que oficiaba como aviador, cartógrafo, naturalista, observador meteorológico y fotógrafo.

Estos ejemplos de la polifacética personalidad y de la experiencia del australiano, lo llevaron a enumerar logros y méritos- quizás en base a anécdotas con que debían matizar esas horas eternas de forzada inacción por las tormentas- o de pronto por haberse informado de ese Curriculum -tan extenso como relevante- que respaldaba y justificaba un prestigio bien ganado.

El incluye un breve resumen de credenciales inapelables del expedicionario, quien además de ser uno de los ases de la aviación mundial, se había distinguido como naturalista en la expedición de Shackleton de 1921-obteniendo su título de Sir por dicha participación -había sido 2° Comandante de la "Stefansson's Party Canadian Artic Expedition" entre 1913-1917, en 1920-21, había sido 2° Comandante de la "Brithish Imperial Antartic Expedition", habiendo encabezado en 1926 la "Detroit Artic Expedition", para alcanzar el Polo Norte a través de la Punta Barrow en Alaska, misión que posibilitó el reconocimiento de 70 millas de tierras inexploradas, concretando - durante la primavera de 1928- el primer sobrevuelo del Polo Norte.

Con estas pruebas de pericia, a las que se sumaban sus servicios como corresponsal fotográfico en la guerra balcánica (1912-13) y el desempeño -en 1917- como Oficial Fotógrafo para seguir el desarrollo de la guerra, no había lugar a dudas de que el Capitán Wilkins estaba plenamente capacitado para cubrir con solvencia las múltiples exigencias que recaían en su persona. Demostración de su inteligencia fue asimismo la selección cuidadosa del equipo que le secundaría en la aventura de cruzar por primera vez los cielos antárticos.

El piloto Carl Eielson , distinguido en su servicio en el Ejército, había participado en otras cuatro expediciones polares, y compartido con Wilkins - en 1928- el viaje del sobrevuelo pionero del Polo Norte. Crosson y Porter, ambos civiles, habían sido también compañeros de ensayos polares anteriores.



El Planteo de los Objetivos

Aún cuando Holt menciona en su manuscrito como objetivo de la expedición el sobrevuelo del Polo Sur, uniendo la base de Wilkins con la de Byrd en Little America, las declaraciones efectuadas por el comandante, estipulaban un ambicioso plan de trabajos a desarrollar. Los mismos consistirían en: fijar en los mapas la distribución de los hielos flotantes en el Antártico, levantar carta hidrográfica del mar austral, averiguar si las cordilleras antárticas eran prolongaciones de los Andes, investigar si la Tierra de Graham estaba separada por el mar, o si formaba parte del continente antártico, buscar el origen de las corrientes oceánicas, estudiar la meteorología austral y su influencia sobre las temperaturas del resto del globo y constatar datos relevados en investigaciones geológicas en cuanto al movimiento de retroceso de los hielos en los ventisqueros.

Como documentos gráficos de sus observaciones Wilkins incorporaría las tomas en película de toda la costa del casquete polar, desde la Tierra de Palmer hacia el Oeste. Para ello llevaban cámaras fotográficas de gran definición e incluso una - de su invención- para registrar en forma continua los eventos del viaje.

Como tarea de fondo debían determinarse los emplazamientos adecuados para el establecimiento de estaciones meteorológicas permanentes, que ubicadas como un cordón de observatorios, estudiarían todo lo relacionado con la naturaleza, posibilitando - mediante la combinación de datos con las estaciones árticas- determinar pronósticos meteorológicos con un mínimo de error y prever fenómenos atmosféricos.

En realidad lo necesario era plotear la ubicación en que debería instalarse la 12ª - en un punto a determinar en la costa del Mar de Weddel- completando el cordón para rodear el casquete polar.

Según había declarado Wilkins, la campaña desarrollada en 1928, era solamente una expedición preliminar de otra -a emprenderse en la primavera de 1929 y verano de 1930- que sería la definitiva con objeto de situar el emplazamiento de la duodécima estación.

La Partida hacia el Sur

El “Hektor”, comandado por el Capitán Marinius Hansen llegó a Montevideo el 23 de octubre, pero no atracó a muros, por lo cual se vieron dificultadas las tareas de embarque.

El mencionado vapor había sido buque de pasajeros de la White Star Line, cumpliendo servicios posteriormente entre Norte América e Inglaterra, hasta que pocos meses atrás lo había adquirido la compañía “Hektor” de balleneros noruegos. Dicha empresa colaboró con Wilkins en lo atinente al traslado de integrantes, aviones y equipos así como en la colaboración de sus buques de caza en la zona donde actuó la expedición.

A las 15 hs. del día 24 se embarcaron ambos aviones en la lancha “Nueva York” de la Administración Nacional de Puertos, y poco antes lo habían hecho los expedicionarios y algunos



acompañantes (entre los que estaban el Práctico Mayor del Puerto, C/N Enrique Taylor, el Secretario Comercial de la Legación Británica Mr. C. Parry y el ya mencionado anteriormente, representante de la Agencia Naviera Gordon Firing. Sr. Th. Schandy) que, en el vaporcito “Ayacucho”, llegaron hasta el ballenero, fondeado en el antepuerto.

Los monoplanos fueron colocados sobre el techo de las cabinas de proa, sólidamente asegurados, participando en la maniobra todos los miembros del equipo.

Antes de la partida del “Hektoria”, el Capitán Wilkins, en nombre de la expedición, pasó comunicaciones de agradecimiento al Director del Observatorio- Ing. Bazzano- y a las distintas reparticiones que habían facilitado todos sus trámites.

Finalmente el ballenero emprendió viaje - el mismo día 24- hacia el punto donde se establecería la base de operaciones, la isla Decepción, del archipiélago de las Shetland del Sur.

Isla Decepción –Rutinas y Anécdotas de la Campaña

Viggo Holt prometió a los reporteros- si le era posible- mandar noticias de la marcha de la expedición, y quizás esa fue su intención inicial al llevar un registro de los eventos.

Con respecto al desarrollo de la primer campaña, nosotros habíamos encontrado un artículo en la revista “Mundo Uruguayo”, cuyas interesantes declaraciones - comprobamos ahora- que aparecían ampliadas en sus manuscritos.

Luego de una breve escala en Malvinas- donde arribaron el 30 de octubre- el 2 de noviembre el “Hektoria” retomó su ruta al Sur, en una marcha lenta, dificultada por una densa niebla y el peligro que representaban los icebergs que iban a la deriva.

El día 6 llegaron a la Isla Decepción, descargando las provisiones (donde primaban los enlatados, leche en polvo, jamones, etc.- y como precaución hojas de coca “para masticar por si ocurriera un accidente y faltaran alimentos”), los distintos materiales,(desde los bolsos de dormir a mapas, cuadrantes solares, herramientas, etc), y los aviones, que dejaron amarrados en la playa de la bahía.

En uno de sus manuscritos Holt comentaba que habían llevado un automóvil Austin, al cual le agregaban una rueda más por eje, y cadenas, mientras que en el otro (“Cinco Hombres al Polo Sur”), estipuló que contaban con un tractor, que les era muy útil (es probable que éste se hubiera llevado para la segunda campaña). El depósito de la gasolina para estos vehículos, y principalmente para los aviones, se encontraba en la base de la Tierra de Graham.

A su llegada a la Isla Decepción observó algunas focas y miles de pingüinos, haciendo alusión, en reiteradas ocasiones, a la simpática presencia de estos “amigos de todos los exploradores antárticos”, que parecían pasear “con su vestimenta de frac”. Su yerno recordaba una anécdota que Holt refería en relación a estos animales: todos los días cuando prendían los motores del avión, aparecían sistemáticamente dos pingüinos, que de inmediato se retiraban, cuando apagaban los mismos.



Sus comentarios hacen referencia también a la impresión que le causó, desde el arribo, el viento frío, huracanado, que en los frecuentes temporales, levantaba la nieve. “como un látigo”.

Esos factores climáticos adversos dificultaron todos los trabajos científicos, e hicieron mucho más pesadas las tareas a realizar, en especial las relativas a la preparación de la pista, en la que todos colaboraban para aplanar el pedregullo de lava volcánica, dado que sin ella no podrían operar los monoplanos.

La vida transcurría monótona en la casa prefabricada, donde los cinco compartían aquellas soledades, de eterno día.

Para variar su dieta y entretenerse, solían ir de pesca, dando idea de la abundancia al comentar que para lograr buenos resultados, bastaba - tan sólo- tener un balde.

De esa forma matizaban la comida en base a conservas. Holt comentó que en una oportunidad, uno de los muchos buques de caza, les obsequió un lomo de ballena.

Esta carne debía dejarse varios días a la intemperie para que se le fuera el olor fuerte, aderezándole luego con cebolla y pimienta- decía- era exquisita, agregando que su aspecto era sangriento y jugoso, igual a la carne de vaca

Su dieta incluía también los omelettes de huevos de pingüino, de los que habían hecho una extraordinaria provisión.

En relación a este aprovisionamiento, Holt contaba un episodio que hubiera podido ser realmente dramático. El había estado aprendiendo a esquiar, y en una oportunidad, luego de una partida de cartas, invitó a Crosson para que le acompañara adonde pensaba que existía una pingüinera.

Como de principio no la hallaron, continuaron otro trecho, levantándose de pronto un temporal, tan violento que fueron impelidos por el viento “como pelotas”.

Separados, y sin tener ninguna visibilidad hasta que amainó en algo la tormenta, él estaba muy asustado, temiendo quedar congelado, por lo que apenas pudo, se sacó los esquíes y trató de avanzar hacia Crosson- al que había localizado a unos 500 metros y que se acercaba a su vez, arrastrándose.

Lo más angustioso fue que todas las referencias geográficas habían desaparecido, el paisaje había cambiado a su alrededor y no tenían forma de orientarse.

Comenzaron a guiarse por los pájaros, en medio de un frío muy intenso y la nieve suelta, que les hacía que cada 20 metros tuvieran que parar a descansar. De pronto sintieron un ruido, divisando un punto en el cielo, que se fue acercando, hasta que finalmente distinguieron la figura naranja del avión. Eran Wilkins con Eielson, quienes -como no podían aterrizar- les arrojaron sacos con víveres, una brújula, whisky y una nota donde les indicaban que siguieran la ruta que iban a marcar.

Gráficamente él patentizó su preocupación durante el regreso, por la reprimenda que les esperaba, sobre todo a él, promotor de la excursión. El recibimiento con un abrazo y una sonrisa, constituyó más que un alivio, y sumó puntos, también en el sentido humano, a su admiración por Wilkins.

**Y por vez primera un avión cruzó los cielos antárticos....**

Según los manuscritos, el 30 de noviembre Wilkins y Eielson iniciaron sus vuelos de exploración, los que tuvieron que ser interrumpidos a causa de los fuertes temporales de viento y la caída constante de nieve.

Siete días después del primer vuelo, las dos máquinas emprendieron otro, en el que lograron recorrer 200 millas de distancia.

No obstante, ante la reincidencia del mal tiempo- se vieron obligados a esperar para realizar el gran vuelo de 500 millas hacia el Sur.

Varias fueron las tentativas que resultaron infructuosas. Holt recordaba que en una de esas oportunidades el avión Los Angeles, pilotado por Crosson y con Wilkins como acompañante, sufrió un accidente en pleno vuelo, cuando un albatros se estrelló en la parte central de la hélice.

Si el pobre pájaro hubiera dado en las palas de las hélices o en el motor, las consecuencias podrían haber sido lamentables para el aparato- y sus ocupantes- pero afortunadamente, lo único que recordó el “homicidio involuntario” fueron las salpicaduras de su sangre y sus plumas.

Después de varias semanas de clima adverso, llegó por fin el día propicio.

La pista, que tanto trabajo les había dado construir (y a la que luego nominaron Hoover- en honor del Presidente americano), estaba lista para el decolaje del avión con sus 200 galones de gasolina, material de observaciones y provisión para 50 días de viaje.

Holt refirió que ese 19 de diciembre, a las 8 y media de la mañana el motor se puso en marcha asustando con sus ronquidos los millares de pingüinos. Después de empujarlo y de observar como recorría el primer kilómetro dando extraños tumbos sobre la superficie de lava, el avión se elevó. En esa empresa que él adjetivó justificadamente como “temeraria”, se fueron sorteando las montañas gigantescas, cubiertas por la nieve reciente, que no permitiría un aterrizaje forzoso en caso de necesitarlo.

Según lo que le comentaron los pilotos posteriormente, el avión volaba a 6000 pies de altura sobre el nivel del mar, pensando ellos que podrían cruzar los picos más altos, pero los datos que tenían resultaron equivocados, y tuvieron que subir a 8.000 pies para salvar las cumbres más elevadas.

Este vuelo “magnífico”, que duró unas 10 horas, fue el primer vuelo antártico. Desde la isla Decepción hasta la Tierra de Graham, recorrieron unos 300 Km de costa- de N. a S. -hasta los 71° 20' Lat. S y 64° 15' Long. W.

El 10 de enero de 1929, volvieron a realizar un sobrevuelo en las mismas zonas, llegando hasta los 67° de Lat. S., tratando de corroborar los datos obtenidos en la primera experiencia, realizando además numerosos registros fotográficos.



El orgullo por su eficiencia profesional

Específicamente Holt se ocupaba de las comunicaciones. En párrafos concisos dejó establecido que su tarea a bordo consistía en constatar el buen funcionamiento de los “dos pequeños transmisores de emergencia con dínamos montados sobre rulemanes y accionados a mano”.

En todo momento destacó el buen desempeño que había logrado con los equipos, ya del “Hektoria”, como de los aviones.

Con orgullosa idoneidad, Holt asentó que todas las mañanas recogía las noticias de la Estación San Francisco Examiner K.U.P, “para estar al tanto de lo que ocurría en el mundo”, varias veces se había puesto en comunicación con la expedición de Byrd, con la estación Tromsø y con la I.G.N. - ambas noruegas- interceptando y transmitiendo mensajes sin ningún inconveniente. En ese sentido ponía como ejemplo el haber enviado un mensaje de prensa de cerca de 3000 palabras- sin repetir ninguna de ellas- obteniendo la contestación a los 15 minutos de haber realizado la llamada.

Hacía constar asimismo que había interceptado sin problemas todos los despachos mandados por Wilkins, anotando los descubrimientos que realizaba.

Sus informes evidenciaron también su ductilidad en la materia, pues agregaba que había escuchado música en alto parlante, con un receptor de onda corta de 3 válvulas, y que había llegado a escuchar transmisiones desde Buenos Aires- la pelea de Campolo y Covk- mediante un receptor Marconi de onda corta, al que le había cambiado las bobinas por las de onda larga.

Su manuscrito también nos enteró de una oportuna llamada de S.O.S. cuando- el 2 de diciembre- uno de los aparatos, pilotado por Eielson, al aterrizar, tocó en una parte de hielo no consolidada, quedando semihundido en un pozo.

Escuchado su requerimiento de auxilio por uno de los balleneros, pudo sacarse el avión con la ayuda de los tripulantes, llevándolo al terreno sólido de la playa, donde más tarde se le hicieron las reparaciones necesarias.

Esos argumentos indiscutibles de la eficiencia en sus tareas y la habilidad con que se desempeñaba, le valieron el aprecio de Wilkins, quien le escribió una nota en la Isla Decepción el 30 de enero de 1929, destacando la calidad de su trabajo y planteando su esperanza que volviera a formar parte del equipo en el siguiente mes de noviembre, en una segunda expedición que retomaría las tareas.*⁽³⁾

Con esa conceptuosa misiva que le dejaba abierta la posibilidad de retornar, se dio por finalizada la primera campaña.

El regreso se verificó en un ballenero que, tras cuatro jornadas de navegación, dejó al equipo en Malvinas. Desde allí se embarcaron en el “Asturiano” hasta Punta Arenas, tomando Wilkins, Eielson Crosson y Porter la ruta del Pacífico hacia Norte América, y Holt, la del Atlántico, rumbo a

*⁽³⁾-Nota en papel membretado : “Wilkins Hearst Antarctic Expedition”.Capt. Sir Hubert Wilkins, Commander. Headquarters- Waldorf Astoria- New York City. Procedencia: Decepcion Island. Fechada: 30 de Enero de 1929. Dirigida a Mr Viggo Holt , firmada Hubert Wilkins.



Montevideo, adonde arribó el 20 de febrero de 1929.

La Segunda Campaña Antártica

En Marzo de 1929- respondiendo a un reportaje en la Revista “Mundo Uruguayo”- Holt corroboró que volvería a integrar el equipo de Wilkins que - en la temporada 1929-30- cumpliría la segunda campaña.

Orgulloso de su desempeño, satisfecho con los elogios y el aprecio que el comandante le había patentizado, y alentado por su espíritu aventurero, creemos que no le fue difícil decidirse a tomar parte en esta nueva experiencia.

Como otro motivo de aliento, contaría con la última palabra en equipos, tal como lo indicaba un cablegrama que con fecha 9 de octubre de 1929, recibió desde Buenos Aires. En el mismo se le indicaba –por parte del Sr. Quirós- que en referencia al pedido de receptor de ondas cortas para la nueva expedición, la fábrica estaba diseñando uno que le aseguraba recepción constante.”*(4)

El viaje hacia Antártida de los que integraron esta experiencia- Wilkins y los dos aviadores americanos - Silas Cheesman y Parker Cramer- se realizó por el Pacífico, en tanto Viggo Holt, les alcanzaría allí en el ballenero “Melville”. *(5-6)

Lo único que comentó sobre esta campaña en sus manuscritos, además de la referencia a sus nuevos compañeros de equipo, fue el apoyo del buque científico “William Scoresby” que había sido destinado a la expedición, y el mal tiempo que sufrieron en la estadía.

Ingrid recuerda asimismo sus anécdotas respecto al trabajo que les dio sacarle el hielo que cubría los aviones, que habían dejado en Isla Decepción.

Según los datos recabados en otras fuentes, en esta 2ª expedición se reiniciaron las observaciones aéreas sobre la isla sin cubrir mayores distancias.

Buscando ampliar el radio de exploración embarcaron los aviones en el “Scoresby”, navegando hacia el Sur, realizando escala en Puerto Lockroy. Sin encontrar zonas aptas para el despegue de los aparatos, regresaron a dicho puerto, que fue tomado como base de exploración. Desde allí se realizaron vuelos sucesivos el 19 y 29 de diciembre de 1929 y el 30 de enero y 1º de febrero de 1930 hasta alcanzar la máxima Lat. 73º S., a que llegó la expedición.

Algunos Detalles del Regreso

La campaña se cerró retornando todos los expedicionarios a Montevideo en el “Henrik Ibsen”, el que transportaba todos los elementos de la Base de Isla Decepción, ya que se habían dado por finalizados los estudios planificados.

*(4)- Documento N°4-Cablegrama- Fechado 9 de Octubre 1929- Dirigido a Viggo Holt-Origen: Buenos Aires. Firmado Quirós

*(5-6)- Documentos N°-5-6- Cablegramas Dirigidos a Viggo Holt. Origen Nueva York y Cleveland. –El 1º sin fecha- Firmado Wilkins City Club New York, el 2º posible 3 de Setiembre. No se registra firma



Traían además los dos monoplanos- a los que se había transformado en hidroaviones, agregándoles flotadores.

El 22 de febrero, cuando el buque se encontraba a unos 100 Km de Montevideo, el hidro “Los Angeles” despegó de su costado, y luego de sobrevolar la ciudad, acuatizó en el puerto, siendo recibido por el Práctico Mayor Enrique Taylor y el encargado de la Legación Británica, Mr. Parry.

Cuando arribó el “Henrik Ibsen” desembarcó al “San Francisco”, el que se amarró junto al otro aparato, en donde lo hacían las unidades de la Compañía “NYRBA”.

La partida hacia Estados Unidos se había previsto para el 28, pero Wilkins se proponía realizar antes, las gestiones para la venta de los aviones.

Al no encontrar interesados en Montevideo, Wilkins y Cheesman volaron a Buenos Aires en el “Los Angeles”, resultando exitosos los contactos- que culminaron con la adquisición de ambas unidades - por la Dirección de Aeronáutica Civil.

Al finalizar la campaña Holt recibió una nueva nota en el acostumbrado tenor conceptuoso, en la cual Wilkins le agradecía sus servicios y expresaba que de necesitar alguien para auxiliarle con la sección de telegrafía, le complacería volver a darle la oportunidad de acompañarle. “*(7)

Viggo Holt continuó durante más de una década, con su profesión de radiotelegrafista de buques.

Como buscando un descanso en su vida agitada, se casó en 1943 con Elsa Ravenna, con la que tuvo tres hijos- Ingrid- Christian y Elsa. Se encargó entonces del negocio de su padre, la proveeduría marítima, disfrutando de las charlas que -de madrugada- compartía en los buques suecos o noruegos.

Pero su naturaleza inquieta resurgió, añorando la aventura de sus jóvenes años y- en especial- aquella que había colmado “con creces” sus expectativas. Cada vez más lejos en el tiempo, el único sobreviviente del equipo, conservó sus vivencias que compartió con sus seres queridos, y en un estante de su biblioteca un huevo de pingüino y una piedra- recogida el día de aquel temporal memorable, en que se habían extraviado con Crosson – le acompañaron, como recordatorios materiales de esa etapa especial de su existencia.

*(7)-Nota en papel membretado: “Wilkins –Hearst Antartic Expedition”. Capt. Hubert Wilkins, Commander. Headquarters-City Club- New York City. Procedencia Montevideo .Fecha: 24 de Febrero de 1930. Dirigida a Viggo Holt, firmada Hubert Wilkins



Conclusión

Fue nuestra intención hacer conocer esta fuente inédita que Viggo Holt dejó de una expedición que marcó un hito en la historia del helado continente.

El aporte de este integrante del equipo que concretó la primer experiencia aérea antártica en aquellas duras épocas, nos enteró de sucesos que hoy tienen el sabor añejo del sacrificio pionero. No es –ciertamente- un informe científico, es un relato fresco, ameno, y por sobre todo humano.

Transmite la visión de unos ojos jóvenes deslumbrados por un paisaje duro y agreste, pero con una belleza para la que no se encuentran las palabras que puedan definirlo.

Ese tipo de emociones, como su descripción de la aurora boreal, en ese silencio audible del espectáculo, rodeado por las montañas de inmaculada blancura, representa el deslumbramiento del ser humano frente al desborde de magnificencia de la naturaleza.

A nuestro juicio, más allá del orgullo de haber participado en tan representativa expedición, significó el añadir a su vida nuevos valores. Si al bajar de su primer embarque se sintió “todo un hombre”, estas experiencias- reservadas para un escaso número de privilegiados- le hicieron sentirse “un hombre especial”.

A través de sus páginas, sus testimonios comprueban la admiración por su jefe y compañeros, pero también su completa integración al equipo. Su misma idiosincrasia le identificó con ellos. Caracteres especiales con ansias de aventura, no conocían fronteras en su pugna permanente por alcanzar metas que - para la generalidad- parecían quiméricas.

Por eso quizás, su espíritu libre encontró en la Antártida el punto más cercano al ideal de sus desafíos. Su vida lo había marcado para ellos, desde esa época lejana en que, sentado en la costa, veía pasar los buques e imaginaba los puertos remotos a los que se dirigían. El se embarcó para vivir esos sueños, y tal vez en enero de 1960, cuando un periodista de “El Día” lo encontró en el puerto, admirando el “Kista Dan”, la nave de Vivian Fuchs, en su escala a la Antártida, sus pensamientos volaban de nuevo hacia el remoto Sur, pero su realidad no podía acompañarlos.

De pronto esa fue la razón por la que escribió sus manuscritos, como forma de revivir esos recuerdos, e incluso darlos a conocer.

Este Informe cumple - en parte- esa intención de que trasciendan sus vivencias y resulta en sí, un homenaje a este danés- uruguayo, y a su aporte en la mancomunidad de esfuerzos para el conocimiento del continente blanco.

En lo personal representa un orgullo haber rescatado su memoria e integrarla – con méritos justificados- a la Historia Antártica de nuestro país.

**FUENTES:****INEDITAS:**

Viggo Holt- "Cinco Hombres al Polo Sur"

"La gran aventura Antártica"

BIBLIOGRAFIA-HEMEROTECA

Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Instituto de la Producción.
"Cronología de los Viajes a las Regiones Australes. Antecedentes Argentinos". Publicación N° 12.
Buenos Aires. 1950

Thomazi, A- "Las expediciones polares". E. Salvat. Barcelona.1953

"LA TRIBUNA POPULAR"- Montevideo- Martes 4 de Setiembre de 1928-N°14053

"LA TRIBUNA POPULAR"- Montevideo- Martes 9 de Octubre de 1928-N°14084

"LA TRIBUNA POPULAR"- Montevideo- Miércoles 10 de Octubre de 1928-N°14085

"LA TRIBUNA POPULAR"- Montevideo- Miércoles 24 de Octubre de 1928-N°14099

"EL DIARIO"- Montevideo- Domingo 7 de Octubre de 1928-N°1883

"EL DIARIO"- Montevideo- Lunes 8 de Octubre de 1928-N°1884

"EL DIARIO"- Montevideo- Miércoles 10 de Octubre de 1928-N°1886

"EL DIARIO"- Montevideo- Viernes 12 de Octubre de 1928-N°1888

"EL DIARIO"- Montevideo- Sábado 13 de Octubre de 1928-N°1889

"EL DIARIO"- Montevideo- Lunes 22 de Octubre de 1928-N°1898

"EL DIARIO"- Montevideo- Miércoles 24 de Octubre de 1928-N°1900

"LA MAÑANA"- Montevideo- Miércoles 10 de Octubre de 1928-N°4181

"LA MAÑANA"- Montevideo- Jueves 11 de Octubre de 1928-N°4182

"LA MAÑANA"- Montevideo- Viernes 12 de Octubre de 1928-N°4183

"LA MAÑANA"- Montevideo- Miércoles 24 de Octubre de 1928-N°4192

"LA MAÑANA"- Montevideo- Jueves 25 de Octubre de 1928-N°4193

"DIARIO DEL PLATA"- Montevideo- Miércoles 10 de Octubre de 1928 S/N

"DIARIO DEL PLATA"- Montevideo- Jueves 11 de Octubre de 1928 S/N

"DIARIO DEL PLATA"- Montevideo- Viernes 12 de Octubre de 1928 S/N

"DIARIO DEL PLATA"- Montevideo- Martes 23 de Octubre de 1928 S/N

"DIARIO DEL PLATA"- Montevideo- Miércoles 24 de Octubre de 1928 S/N

"EL DIA"- Montevideo- Domingo 24 de Enero de 1960-N°27713

"MUNDO URUGUAYO"- Año X- Octubre de 1928- N°510-Montevideo

"MUNDO URUGUAYO"- Año X- Noviembre 1° de 1928- N°512-Montevideo

"MUNDO URUGUAYO"- Año XI- Marzo 14 de 1929-N°531-Montevideo

"CARAS Y CARETAS"- Año XXXI- 27 de Octubre de 1928- N°1569-Buenos Aires

**ANEXO DOCUMENTAL**

Documento N°1- Carta de Don Valerio Durañona al Director de "El Diario"-

EL DIARIO- Montevideo- Viernes 12 de Octubre de 1928-N°1888

Pág.3.Colum.2

"Montevideo 12 de Octubre de 1928

Sr. Director de "El Diario"-

Habiéndome enterado por "El Diario" de ayer que la expedición que marchará al Polo Sur había solicitado la incorporación de un radiotelegrafista uruguayo, ruego a Ud. quiera hacer llegar a conocimiento del prestigioso explorador Wilkins, que yo estoy de acuerdo y desearía acompañarlos en tan honroso viaje polar.....desempeño en la actualidad, las funciones de radiotelegrafista de primera clase en la Estación Cerrito, con 16 años de servicios y mucho me honraría en formar parte de esa expedición.

En el caso de ser aceptado este ofrecimiento, solicitaría la debida autorización de la superioridad.

Saludo a usted muy atentamente.- Valerio Durañona.

Radiotelegrafista de la Estación Cerrito."

Documento N°2- Carta de Don Valerio Durañona al Director de "El Diario"

EL DIARIO- Montevideo- Martes 23 de Octubre de 1928-N°1899

Pág.10.Colum.1-2

"Montevideo, Octubre 23 de 1928. Sr. Director de "El Diario"

Habiendo sido el diario que Ud. dirige el que se hizo eco de los deseos del..... exploradorWilkins.....para que un radiotelegrafista uruguayo se incorpore a la expedición polar, le ruego la inserción de las siguientes líneas:

Yo consideré desde el primer momento ese ofrecimiento como un honor para mi país, y no vacilé en aceptar el pedido de tan importante misión exploradora.

Después me puse al habla con Mr. Wilkins, respecto de mi incorporación habiéndose mostrado satisfecho y encantado por mi aceptación, expresándome que él ya tenía conocimiento de que el pueblo uruguayo era un pueblo de valientes, quedó pues en allanar los trámites correspondientes a mi embarco.

Dos días después de haber él gestionado la utilización de mis servicios de radio, me manifestó habían surgido algunos obstáculos y que estudiaría la manera de poder arreglarse con el operador del ballenero para las comunicaciones, lamentando , muchísimo no haber sido posible la incorporación de un uruguayo como él lo deseó.



Quiero dejar constancia, Sr. Director que no iré al Polo o al fin del mundo, no porque no esté munido del coraje y arrojo que para toda empresa difícil me siento suficientemente íntegro, sino porque Mr. Wilkins ha cambiado de opinión al respecto.

Con todo quedo reconocido a ese ofrecimiento, que lo había aceptado con decisión y entusiasmo, a la medida de mi espíritu decidido y espero que pueda ser útil a otra misión- tan o más difícil que esa de Mr. Wilkins, pues no es un misterio para nadie que la radiotelegrafía constituye el elemento imprescindible y el medio de salvación más eficaz para la navegación y para esas expediciones.

Agradezco al señor Director la gentileza de las publicaciones y lo saludo atentamente.

Valerio Durañona

Radiotelegrafista.”

Documento N° 3-Nota en papel membretado : “Wilkins Hearst Antartic Expedition”.Capt. Sir Hubert Wilkins, Commander. Haedquarters- Waldford Astoria- New York City. Procedencia: Decepcion Island. Fechada: 30 de Enero de 1929. Dirigida a Mr Viggo Holt , firmada Hubert Wilkins.

“WILKINS-HEARST ANTARTIC EXPEDITION

CAPT. SIR HUBERT WILKINS, COMMANDER

HEADQUARTERS - WALDORF ASTORIA- NEW YORK CITY

Deception Insland.

South Shetlands.

January thirtieth. 1929

Mr. Viggo Holt

Monte Video

Dear Holt:

I wish to thank you for the efficient and willing manner in which you carried out your duties as wireless operator to the above expedition during the season 1928-29 and for your ready help in every other possible way.

The messages received from our co-operators, Messrs Roebuck and Martin of the San Francisco Examiner wireless station and in which they express their appreciation of your skill and application testify more than anything I might say with regard to your ability.



I hope it will be convenient for you to join us when we return next November to continue our work in the south and in respect to this I will communicate to you later.

Yours sincerely
(firmado) Hubert Wilkins

Documento N°4-Cablegrama- Fechado 9 de Octubre 1929- Dirigido a Viggo Holt-Origin: Buenos Aires

“Viggo Holt International Telephone Telegraph Montevideo

Referente pedido receptor ondas cortas para próxima expedición al Polo Sur con Sir Hubert Wilkins la Fábrica disena uno especial que le asegurará recepción constante empleando productos 277D y capacidades Sangamo inalterables y cuyo costo total correrá por nuestra cuenta. Salúdale Quirós.”

Documentos N°5-6

Cablegramas dirigidos Viggo Holt|

“Cleveland

Ohio.....

Can you accompany us end October.

Wilkins City Club
New York.”

“New York.....

Fine Leaving with whaler Melville.”

Documento N°7-Nota en papel membretado: “Wilkins –Hearst Antartic Expedition”. Capt. Hubert Wilkins, Commander. Headquarters-City Club- New York City. Procedencia Montevideo.Fechada: 24 de Febrero de 1930. Dirigida a Viggo Holt, firmada Hubert Wilkins



“WILKINS –HEARST ANTARTIC EXPEDITION
CAPT. SIR HUBERT WILKINS, COMMANDER
HEADQUARTERS - CITY CLUB - NEW YORK CITY

Monte Video
February 24 th 1930

Dear Holt:

In paying you the remainder of salary due to you
for services rendered as telegraphist to the above
Expedition I would like to thank you for your good
service and good co-operation.

If at any future time I am in need of
someone to help with wireless section of my expeditions
I will be glad to give you the chance of coming with me.

Yours sincerely

Viggo Holt
Guayaqui 3281
Monte Video

(firmado) Hubert Wilkins