



1958

The beginning of Antarctic Tourism

LOS INICIOS DEL TURISMO ANTÁRTICO

JOZEF VERLINDEN - CARLOS PEDRO VAIRO



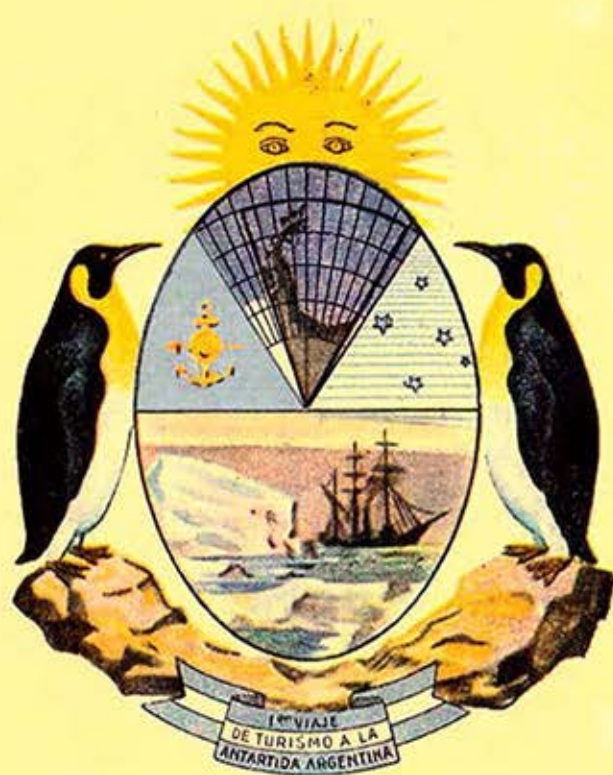
Museo Marítimo de Ushuaia



EN EL PRENIDIO
TIERRA DEL FUEGO - ARGENTINA

ZAGIER & URRUTY
PUBLICATIONS





Vairo, Carlos Pedro

1958 Los inicios del Turismo Antártico / Carlos Pedro Vairo ; Jozef Verlinden ; contribuciones de Florencia Lobo ; coordinación general de Natalia Borgobello ; Cecilia Adela Illa ; editado por Carlos Pedro Vairo ; editor literario Gustavo Groh ; OJOSVISTA publicaciones. - 1a edición bilingüe - Ushuaia : Museo Marítimo de Ushuaia, 2019.

128 p. ; 28 x 20 cm.

Traducción de: Irai Rayén Freire ; María Fernanda Licciardi.

ISBN 978-987-23160-2-0

1. Antártida Argentina. 2. Turismo. 3. Historia. I. Lobo, Florencia, colab. II. Borgobello, Natalia coord. III. Illa, Cecilia Adela, coord. IV. Vairo, Carlos Pedro, ed. V. Groh, Gustavo, ed. Lit. VI. publicaciones, OJOSVISTA, ed. Lit. VII. Freire, Irai Rayén, trad. VIII. Licciardi, María Fernanda, trad. IX. Título.

CDD 982

EDICIONES Museo Marítimo de Ushuaia - www.museomaritimo.com

Editor: Lic. Carlos Pedro Vairo

Autores: Jozef Verlinden - Carlos Pedro Vairo

Coordinación editorial: Natalia Borgobello y Cecilia Adela Illa

Diseño y Diagramación: Gustavo Groh - OJOSVISTA publicaciones

Traducción inglés: Irai Rayen Freire y Maria Fernanda Licciardi

Corrección de textos: Florencia Lobo

Impresión: Grafica Latina SA. www.graficalatina.com.ar

Se imprimieron 1500 ejemplares en febrero de 2019

ISBN 978-987-23160-2-0

Agradecimientos

Carlos V. Cácharo, el primer turista antártico de 1958.

Guillermo y Alejandro Cácharo por todo el material aportado y escaneado.

Capitán de Ultramar Julio Astrada

Capitán de Navío (R.) Guillermo Tarapow

“Mechita” Campos de Llano

Queda hecho el depósito que establece la Ley 11.723. No se permite la reproducción parcial o total sin el permiso previo y escrito del editor y los autores.

1958

LOS INICIOS DEL TURISMO ANTÁRTICO

The beginning of Antarctic Tourism

JOZEF VERLINDEN - CARLOS PEDRO VAIRO

Museo Marítimo de Ushuaia



EN EL PRESIDIO
TIERRA DEL FUEGO - ARGENTINA

ZAGIER & URRUTY
PUBLICATIONS





1958 Los inicios del Turismo Antártico, es un libro que recoge el inicio de una actividad que es importante para muchos sectores del turismo pero en sí trata de sacar del olvido este inicio. El cual fue desde el puerto de Ushuaia cuando en esta ciudad todavía no tenía Hoteles y el turismo era prácticamente nulo.

Se cumplieron 60 años el 16 de enero de 2018 y estábamos con un grupo de turistas que acompañaban al nieto de Adrian de Gerlache a la Antártida. Había autoridades del Gobierno y comentaron los turistas belgas sobre esta fecha tan importante para Ushuaia y la actividad del Turismo Antártico. En realidad para el mundo. Me quede mirando la cara de la gente de Gobierno y nadie tenía ni la menor idea.

Así fue como nos decidimos a no dejar que este hecho desaparezca de la memoria colectiva. Lo cual les gustaría a mucha gente de países como Inglaterra, etc. Actuamos en consecuencia y creamos una nota en Wikipedia. Al mismo tiempo empezamos a juntar material y así se llegó a este libro.

En dos idiomas así lo pueden leer los de los países del hemisferio Norte. Quedará en bibliotecas y muy pronto será de circulación libre una vez digitalizado.

Espero que lo disfruten aunque sea como un simple recuerdo de tiempos pasados y el importante accionar de la Argentina en la Antártida, en este caso en especial la Armada Argentina.

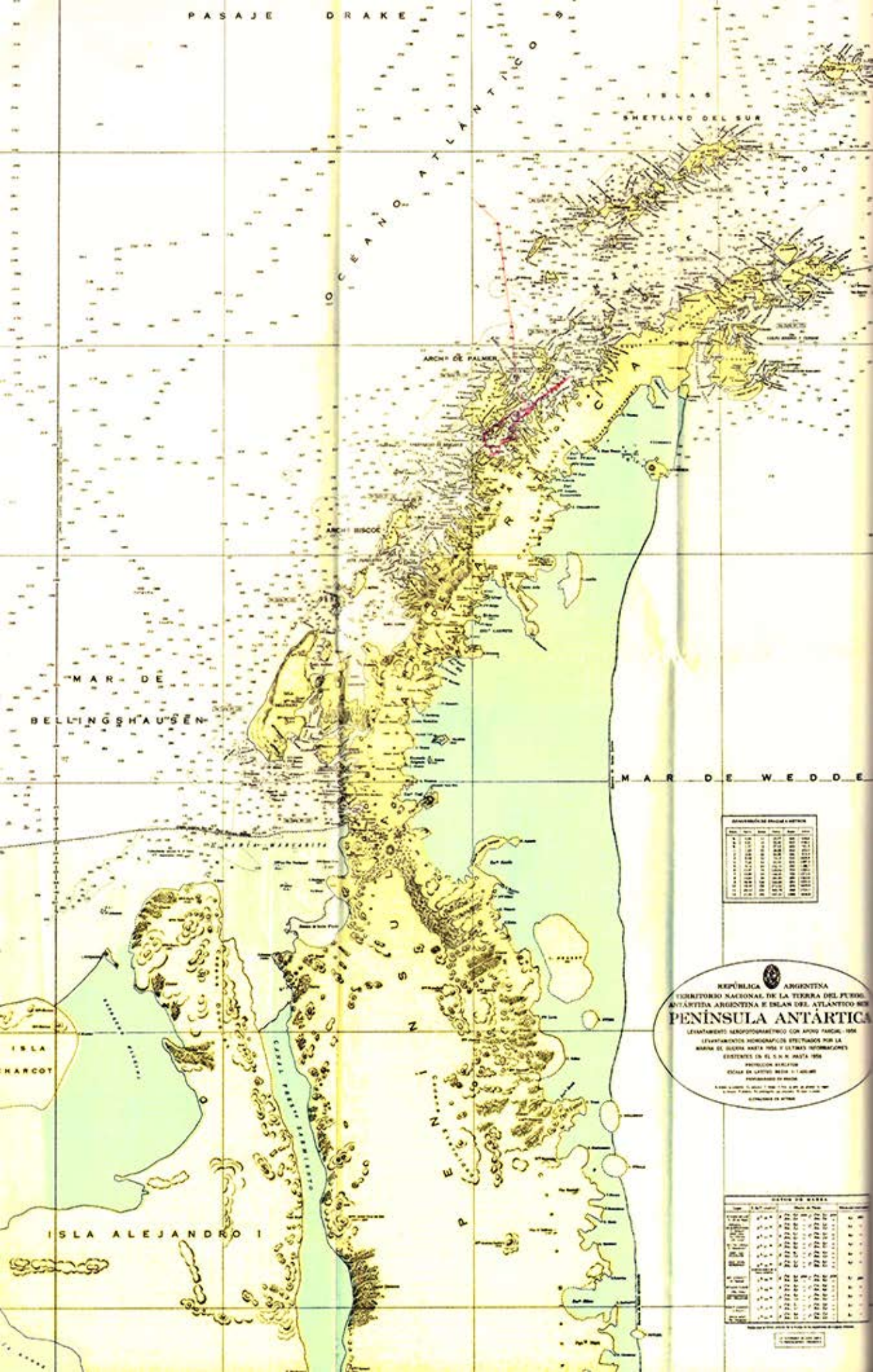
1958 The beginnings of Antarctic Tourism, this book deals with the beginning of an activity that is important for many sectors of tourism. Still, its main purpose is rescuing those first steps from oblivion. The starting point was the port of Ushuaia, when there were no hotels in this city and tourism was practically non-existent.

It had been sixty years now on January 16, 2018. We were with a group of tourists who accompanied the grandson of Adrien de Gerlache to Antarctica. There were government authorities present and Belgian tourists commented on this important date for Ushuaia and the activity of Antarctic Tourism. In fact, this was important to the world. I stared at the faces of government officials and no one had the slightest idea.

So we decided not to let this event fade from our collective memory, a thing a lot of people, such as the English, would enjoy. Accordingly, we created an article on Wikipedia. At the same time, we began to collect materials that led to this book.

This is a bilingual edition so that the book can be read in northern hemisphere countries. It will be available in libraries and, very soon, once the electronic edition is ready, it will circulate for free.

I hope you enjoy it, even if it is a simple memory of past times and the relevant role of Argentina in Antarctica. Specially, the involvement of the Argentine Navy.



RESUMEN DE DATOS Y NOTAS

| | |
|---------------------|-----------------------|
| Coordenadas | 55° 30' S - 60° 00' W |
| Profundidad | 1000 - 2000 metros |
| Temperatura | 0°C - 5°C |
| Presión | 1010 - 1015 mmHg |
| Velocidad | 10 - 15 nudos |
| Estado del cielo | Parcialmente nublado |
| Estado del mar | Tranquilo |
| Estado de la niebla | Ninguna |
| Estado de la nieve | Ninguna |
| Estado de la helada | Ninguna |
| Estado de la lluvia | Ninguna |
| Estado de la nieve | Ninguna |
| Estado de la helada | Ninguna |
| Estado de la lluvia | Ninguna |

REPÚBLICA ARGENTINA
 COMANDO EN JEFE FUERZA ARMADA ARGENTINA
PENÍNSULA ANTÁRTICA
 LEVANTAMIENTO GEODÉSICO Y TOPOGRÁFICO CON APOYO FOTOGRAFICO
 LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO ESTEREOVISIVO POR LA
 MANERA DE CUADROS NUESTRO Y OTRAS INFORMACIONES
 EXISTENTES EN EL S. N. N. HASTA 1958
 PROYECCION MERCATOR
 ESCALA DE LATITUD: 1:100.000
 ESCALA DE LONGITUD: 1:100.000
 ESTADÍSTICA DE DATOS

ESTADÍSTICA DE DATOS

| Coordenadas | Profundidad | Temperatura | Presión | Velocidad | Estado del cielo | Estado del mar | Estado de la niebla | Estado de la nieve | Estado de la helada | Estado de la lluvia |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|-----------|----------------------|----------------|---------------------|--------------------|---------------------|---------------------|
| 55° 30' S - 60° 00' W | 1000 - 2000 | 0 - 5 | 1010 - 1015 | 10 - 15 | Parcialmente nublado | Tranquilo | Ninguna | Ninguna | Ninguna | Ninguna |

LOS INICIOS DEL TURISMO ANTÁRTICO

Jozef Verlinden · Bélgica
Carlos Pedro Vairo · Argentina

INTRODUCCIÓN

La región Antártica suele definirse como aquella regida por el Tratado Antártico, el que se aplica “al sector al sur de los sesenta grados de Latitud Sur, incluidas todas las plataformas de hielo”. La zona del Tratado comprende el continente en sí mismo y sus islas inmediatamente adyacentes, así como también los archipiélagos de las Islas Orcadas del Sur, Shetland del Sur, la Isla Pedro I, la Isla Scott y las Islas Balleny.

En un sentido más amplio, la región Antártica a veces se define como “las plataformas de hielo, las aguas y los territorios insulares del Océano Austral situados al sur de la Convergencia Antártica”. En el marco de esta definición, también quedan incluidas las islas Georgias del Sur, las Sándwich del Sur, la Isla Bouvet, la Isla Heard y la Isla McDonald.

Al abordar la historia del turismo antártico, es posible que varios autores también mencionen otras islas periantárticas, tales como la Isla Campbell, la Isla Macquarie, las islas Amsterdam y Saint Paul, las Islas Crozet, las Islas Príncipe Eduardo, la Isla Gough y el grupo de islas Tristan da Cunha (1-5).

El turismo en el contexto antártico se ha definido de diversos modos (6). Enzenbacher propuso una definición que se aplica fácilmente a los turistas antárticos (7): “Visitantes que no revisten ningún carácter oficial como representantes de ningún Programa Antártico Nacional establecido. Incluyen los pasajeros que pagan su pasaje como miem-

THE BEGINNING OF ANTARCTIC TOURISM

Introduction

The Antarctic is usually defined as the region governed by the Antarctic Treaty, which applies 'to the area south of sixty degrees South Latitude, including all ice shelves'. The Treaty area covers the continent itself and its immediately adjacent islands, as well as the archipelagos of the South Orkney Islands, South Shetland Islands, Peter I Island, Scott Island, and Balleny Islands.

In a broader sense, the Antarctic region is sometimes defined to include 'the ice shelves, waters, and island territories in the Southern Ocean situated south of the Antarctic Convergence.' In this definition also South Georgia, the South Sandwich Islands, Bouvet Island, Heard Island, and McDonald Island are included.

Several authors when discussing the history of Antarctic tourism may also mention other peri-Antarctic islands, such as Campbell Island, Macquarie Island, Amsterdam and Saint Paul Islands, Crozet Islands, Prince Edward Islands, Gough Island, and the Tristan da Cunha group (1-5).

Tourism in the Antarctic context has been defined in a number of ways (6). A definition that easily applies to Antarctic tourists has been given by Enzenbacher (7): 'Visitors who are not affiliated in an official capacity with an established National Antarctic Program. They include both fare-paying passengers and

bros de expediciones privadas y los aventureros a bordo de aeronaves o barcos”.

El gobierno argentino organizó los primeros cruceros antárticos durante el verano austral de 1957-1958. Son escasos los detalles que se han publicado sobre estos cruceros a bordo del navío *Les Eclaireurs*, aparte del dato que indica que dos cruceros llevaron alrededor de doscientos turistas a la región de la Península Antártica. Hace unos veinte años, se subastaron en Florida los documentos originales del crucero que eran de propiedad de Eduardo Llosa, el capitán del crucero *Les Eclaireurs*. Entre esos documentos, se encontraban la lista de pasajeros de los dos cruceros, una lista de los camarotes con sus respectivos ocupantes, un plan del crucero, material de filatelia, una acuarela pintada por uno de los turistas y firmada por la totalidad de los primeros turistas, un libro de fotos y un informe mecanografiado del primer crucero. Aparte del libro de fotos y el informe, todos los documentos están ahora en el archivo privado de uno de los autores del presente trabajo. Esos documentos se analizan aquí.

Los dos viajes a bordo del *Les Eclaireurs* fueron los primeros cruceros organizados a la Antártida. Sin embargo, hubo turistas que visitaron la Antártida antes de estos cruceros. Aquí también se suministrará un resumen de lo que se sabe sobre esos primeros turistas.

LOS PRECURSORES

¿Los primeros turistas?

Los primeros turistas antárticos probablemente llegaron al sur junto con una expedición antártica oficial. El explorador francés Jules Dumont d'Urville permitió que dos personas acompañaran su expedición en Peckett Harbor, Estrecho de

private expedition members and adventurers aboard sea or airborne vessels.

*The first shipborne Antarctic tourist cruises were organized by the Argentine government during the southern summer season 1957-1958. Little details have been published about these cruises with the ship *Les Eclaireurs*, other than two cruises brought around two hundred tourists to the Antarctic Peninsula regions. About twenty years ago several of the original documents of the cruise that were the property of Eduardo Llosa, captain of the cruise ship *Les Eclaireurs*, were auctioned in Florida. These include the passenger list of the two cruises, a list of cabins with*



their occupants, a cruise plan, philatelic material, an aquarelle painted by one of the tourists and signed by all first tourists, a photobook, and a typed report of the cruise. Apart from the photobook and the report, all documents are now in the private archives of one of the authors. These documents are here discussed.

*The two voyages with *Les Eclaireurs* were the first organized cruises to Antarctica. There were, however, tourists that visited the Antarctic before these cruises. A summary of what is known about these earliest tourists will also be given here.*

Magallanes, el 5 de enero de 1838. Ambas aparecen mencionadas en las listas de los pasajeros a bordo de los barcos como 'passager' (8). Uno de ellos navegó en la barco Astrolabe. Su apellido era Niederhauser. Se lo mencionó como nacido en el cantón de Berna, Suiza, de profesión "cazador de focas". La otra persona estuvo a bordo del navío Zelée. Se trataba de Georges Birdine, un joven viajero nacido en Londres en 1820.

Ambos se sumaron a la expedición en un viaje de exploración a las islas Shetland del Sur, las Orcadas del Sur, la Península Antártica y el Mar de Weddell. Los dos desembarcaron en Talcahuano, Chile, el 18 de abril de 1838. Al contrario de

THE PRECURSORS

The First Tourists?

The first Antarctic tourists may possibly have gone south with an official Antarctic expedition. French explorer Jules Dumont d'Urville allowed on 5 January 1838 at Peckett Harbor, Strait of Magellan, two persons to accompany his expedition. They were both mentioned in the lists of people on board the ships as 'passager' (8). One of them sailed with the ship Astrolabe. His name was Niederhauser, he was mentioned as being born in the Canton of Bern, Switzerland, and his profession was 'seal hunter.' The other person stayed on board the ship Zelée. His name was Georges Birdine, born in London in 1820, and he was a young traveler.

Both men went with the expedition on an exploration journey to the South Shetlands, the South Orkneys, the Antarctic Peninsula, and the Weddell Sea. They both left the ship at Talcahuano, Chile, on 18 April 1838. Contrary to all other persons on board, no specific task was mentioned for these passengers. They must have gone south for pleasure and adventure, probably paying for their trip.

New Zealand Visits to Sub-Antarctic Islands

From 1882 to 1927, the New Zealand Government sent a series of expeditions to inspect provision depots and to search for castaways on Campbell Island, Auckland Islands, and Macquarie Island. Such voyages were made at least annually and many of the vessels involved carried passengers (9). Some of these passengers were described as scientists, and others as tourists. After the voyage of the Gratitude to Macquarie Island in February 1891, the owner produced a photo card of the complement of nineteen, which included four men described as tourists.

lo ocurrido con las otras personas a bordo, no se mencionaba ninguna tarea específica para estos pasajeros. Deben de haberse dirigido al sur por placer y aventura, y probablemente pagaron su viaje.

Visitas neozelandesas a las islas subantárticas

Entre 1882 y 1927, el gobierno neozelandés envió una serie de expediciones para inspeccionar los depósitos de provisiones y para buscar naufragos en Isla Campbell, las Islas Auckland y Isla Ma-

CRÈME EXPRESS

VANILLE - CHOCOLAT - CAFÉ - ORANGE - CITRON - PISTACHE
SUPERIEURE A TOUS LES PRODUITS SIMILAIRES ET LA SEULE VÉRITABLE

Ch. JUX, Confiseur-Chocolatier

USINE A VAPEUR

74-76, Boulevard de Reuilly, 74-76 — PARIS

MÉDAILLE d'ARGENT, Exposition Universelle 1900

SE MÉFIER DES IMITATIONS

Se trouve dans toutes les bonnes Épiceries

MODE D'EMPLOI : Dans un litre de lait bouillant, versez le contenu de la boîte, remuez avec une cuillère. Après 5 ou 6 minutes d'ébullition, retirez du feu, passez au tamis ou à une passoire fine. — Coulez dans un moule. — Après complet refroidissement, retirez du moule, vous aurez une délicieuse crème renversée.

cuarie. Dichas travesías tuvieron como mínimo una frecuencia anual y muchas de las embarcaciones que participaron transportaron pasajeros (9). Algunos de los pasajeros se describieron como científicos y otros como turistas. Después del viaje del *Gratitude* a la Isla Macquarie en febrero de 1891, el propietario publicó una tarjeta con foto del pasaje completo de 19 personas, que incluía cuatro hombres descritos como turistas.

La travesía del Antarctic

En 1893, el magnate naviero y ballenero noruego Svend Foyn aceptó brindar apoyo financiero a una expedición antártica liderada por Henrik Bull que buscaría la esquiva ballena franca. Svend Foyn facilitó el *Antarctic*, una corbeta de tres mástiles equipada con máquina de vapor. Durante la expedición de dos años, visitaron las islas Tristan da Cunha, Príncipe Eduardo, Crozet, Kerguelen, Balleny, Isla Campbell e islas Posesión. El 24 de enero de 1895, se lanzó un bote al mar en Cabo Adare, Antártida.

Encontrándose en Kerguelen, en diciembre de 1894, Bull se impresionó con la belleza de esas tierras y la vida silvestre exótica. En su libro "The Cruise of the Antarctic to the South Polar Regions" (El cruce del Antarctic a las regiones del Polo Sur), destacó (10):

"Sería una excelente idea que los emprendedores Sres. Cook organizaran una expedición turística a Kerguelen en verano para las personas que están cansadas de los destinos más comunes. Usando un buen fondeo, los vientos fuertes se soportan con perfecta seguridad, y la profundidad de los fiordos permite que un vapor se interne en el mismísimo corazón de las cadenas montañosas agrestes, lo que brinda una vista a escenarios de una grandiosidad sublime..."

El navío *Antarctic* llevaba un hombre a bordo que podría ser considerado turista, Carsten Borchgrevink, quien más tarde organizó su propia expedición antártica. Borchgrevink pagó por su litera en

The Voyage of the Antarctic

In 1893, Norwegian whaling and shipping magnate Svend Foyn agreed to financially support a Antarctic expedition, led by Henrik Bull, in search of the elusive Right whale. The ship provided by Svend Foyn was the Antarctic, a three-mast bark equipped with a steam engine. Over the course of the two-year expedition, they visited Tristan da Cunha, the Prince Edward Islands, Crozet Islands, Kerguelen Islands, the Balleny Islands, Campbell Island, and Possession Islands. On 24 January 1895, a boat was put ashore at Cape Adare, Antarctica.

When at Kerguelen, in December 1894, Bull was struck by the beauty of the land and by the exotic wildlife. In his book "The Cruise of the "Antarctic" to the South Polar Regions," he noted (10):

'The enterprising Messrs. Cook might do worse than organize a tourist's expedition to Kerguelen in summer time for people who are tired of the more common tracks. With good anchors the gales are ridden off in perfect safety, and the depth of the firths allows a steamer to penetrate into the very heart of the wild mountain ranges, which afford scenery of sublime grandeur...'

The ship Antarctic had one man on board who could be regarded as tourist, Carsten Borchgrevink, who later organized his own Antarctic expedition. Borchgrevink paid for his berth on board the ship. Bull wrote about him (10):

'I had already resigned myself to the prospect of the old solitary life on board, when Mr. Carsten Egeberg Borchgrevink one fine day called on me, informing me that he was a student from Christiania University, highly connected through his relations, and extremely anxious to join our expedition. His family was known to me in a general way, and the prospect of a real companion was so cheering that I promised to do my best for him. The Captain, to commence with, would not hear of it, with the universal and pardonable objection of skippers to carrying "passengers" on board a trading-vessel. Ultimately, however, he gave in to my representations, and allowed Mr. Borchgrevink to sign in as a "general useful hand", with his

el barco. Bull escribió sobre él (10):

“Ya me había resignado a la perspectiva de la vieja vida solitaria a bordo cuando un buen día el Sr. Carsten Egeberg Borchgrevink me visitó y me informó que era un estudiante de la Universidad de Christiania, con conexiones en las altas esferas por sus relaciones, y estaba extremadamente entusiasmado por participar de nuestra expedición. Yo tenía algunas referencias de su familia, y la posibilidad de tener un verdadero compañero me alegró tanto que prometí hacer lo mejor posible por él. En principio, el Capitán no quería saber nada. La suya era la objeción universal y comprensible de los patrones que se niegan a llevar ‘pasajeros’ a bordo de un buque mercante. Sin embargo, finalmente cedió a mis reclamos y permitió que el Sr. Borchgrevink se alistara como un ‘ayudante para tareas generales’ y se le asignó una litera en el castillo de proa... Durante los primeros dos meses desde su llegada, se ocupó de las tareas del barco en la medida que se le solicitaba. Después de esos dos meses, se le permitió aprovechar la totalidad de su tiempo prácticamente a voluntad. Abandonó sus guardias; hacía sus comidas con nosotros en el camarote; pasaba tiempo en nuestras salas durante el día; pintaba, dibujaba, embalsamaba pájaros y estudiaba mi biblioteca de libros polares sobre la exploración antártica..., y en general estaba en una situación cómoda, disfrutando de tiempo libre sin ansiedades ni responsabilidad, que no tenía parangón con la de nadie más a bordo...”

El primer intento de cruceros antárticos organizados

En 1898, mientras exploraba el Estrecho de Gerlache, el explorador belga Adrien de Gerlache se dio cuenta de que había descubierto los lugares más hermosos y de más fácil acceso en la Antártida. Cuando recorrió puertos sudamericanos en 1899, visitó capitanes y dueños de barcos alemanes, británicos y estadounidenses que navegaban

berth in the forecabin... During the first two months following his arrival, he did the ship's work as far as it was requested of him. After these two months he was allowed to employ the whole of his time practically as he pleased. He gave up his watches; took his meals with us in the cabin; occupied our rooms in the daytime; painted, sketched, stuffed birds and studied my library of polar books relating to Antarctic exploration..., and all together he occupied a position of ease, leisure, and freedom from anxiety and responsibility, unparalleled by that of anyone else on board...

First Attempt at Organized Antarctic Cruising

In 1898, while exploring Gerlache Strait, Belgian explorer Adrien de Gerlache realized he had discovered the most beautiful and best accessible places of Antarctica. When he was in 1899 in South American ports, he visited ships captains and ship-owners of German, British and American ships that sailed around the tip of South America and he suggested that they make one deviation per year through Gerlache Strait. He was sure that such trips would please adventurous passengers and he offered to guide the first such deviations through Antarctica. Gerlache mentioned he knew three places where at all times landings could be made and he knew one place (Cuverville Island) that would be suitable for erecting a building (11). His proposal was not accepted, probably because of insurance restrictions.

New Zealand and Australian Attempts at Organizing Antarctic Tours

Eccleston Du Faur (London 1832 – Sydney 1915), an Englishman who in 1863 had emigrated to Australia, was elected a fellow of the Royal Society of New South Wales in 1873 and became chairman of its geographical section. Du Faur was interested in Antarctic history and exploration. In a paper to the society in 1892, he suggested that fifty adventurous young men should charter a steamer and tour in An-

alrededor de la punta de Sudamérica y les sugirió que se desviarán una vez por año por el Estrecho de Gerlache. Estaba convencido de que dichos viajes complacerían a pasajeros aventureros y se ofreció a guiar tales primeros desvíos por la Antártida. Gerlache mencionó que conocía tres lugares en donde se podía desembarcar en cualquier momento y que conocía un lugar (Isla Cuverville) que sería adecuado para levantar una construcción (11). No se aceptó su propuesta, probablemente debido a las limitaciones de los seguros.

Los intentos de Australia y Nueva Zelanda de organizar giras antárticas

Eccleston Du Faur (Londres 1832 - Sídney 1915) era un inglés que había emigrado a Australia en 1863. Fue elegido miembro de la Real Sociedad de Nueva Gales del Sur (Royal Society of New South Wales) en 1873 y se convirtió en presidente de su sección geográfica. Du Faur estaba interesado en la historia y la exploración de la Antártida. En un artículo presentado ante la sociedad publicado en 1892, sugirió que cincuenta jóvenes aventureros debían fletar un vapor y realizar una gira en aguas antárticas durante las vacaciones de Navidad (12). La sugerencia de Du Faur no prosperó.

Diecisiete años más tarde, resurgió la idea de los cruceros antárticos. Animado por los artículos sobre las regiones antárticas publicados en diarios de Sídney por el profesor Edgeworth David, un miembro de la expedición de Shackleton a bordo del *Nimrod*, varios residentes de esa ciudad concibieron la idea de hacer una excursión de placer en barco a la Antártida. Nuevamente fue Eccleston Du Faur quien lanzó la idea de organizar tal crucero. Hacia junio de 1908, ya había cuarenta hombres interesados en dicha aventura. Se esperaba que el Almirantazgo o el Gobierno del Commonwealth colaboraran con el proyecto. En junio de 1908, apareció el siguiente anuncio en muchos diarios australianos y neozelandeses (13):

tartctic waters during Christmas holidays (12). Nothing came of Du Faur's suggestion.

Seventeen years later, the idea of Antarctic cruising was brought up again. Stirred by articles on the Antarctic regions published in Sydney newspapers by professor Edgeworth David, a member of Shackleton's expedition with the Nimrod, several residents of that city conceived the idea of a pleasure yachting excursion to Antarctica. It was again Eccleston Du Faur who launched the idea of organizing such cruise. By June 1908, already 40 men were found interested in such venture. It was hoped that the Admiralty or the Commonwealth Government would help with the project. In June 1908 in many Australian and New Zealand newspapers the following message was announced (13):

'A proposal is on foot in Sydney to organize a mid-summer pleasure expedition to the Antarctic circle at the end of December next. It is the intention to leave here about Christmas for Hobart, and then steer a direct course for the ice pack, covering a route which has not been traversed by any vessel for 70 years. The excursion would occupy about a month and would allow five or six days within the Antarctic circle. Messrs. Burns Philp and Co have been approached on the subject of providing a steamer. A guarantee has been given for 40 passengers at £25 a head, but 80 to 100 would be necessary to make the trip remunerative.'

There was, however, no cruise to the south at the end of 1908.

With attention drawn to Antarctica following the expeditions of Scott and Shackleton, there remained also the following years a strong interest in travelling to Antarctica.

In March 1909, at the time the Nimrod was in Lyttleton, also Henrik Bull who had visited Antarctica in 1893-94 was there. He was considered a specialist in Antarctic navigation and was questioned by a journalist on his ideas of Antarctic tourism. Bull said (14):

'There is nothing in the way of natural difficulty to prevent the institution of annual excursions, open to the public, to the Antarctic regions, and there would



“Presentaron en Sídney una propuesta para organizar una expedición de placer en pleno verano al círculo Antártico a fines de diciembre próximo. La idea es salir de aquí alrededor de Navidad con destino a Hobart, y luego tomar un rumbo directo hacia el campo de hielo, cubriendo una ruta que ningún navío ha recorrido en los últimos 70 años. La excursión duraría aproximadamente un mes y daría tiempo para pasar cinco o seis días en el círculo antártico. Los Señores de Burns Philp y Compañía fueron abordados para tratar el tema de suministrar un barco de vapor. Se otorgó una garantía para cubrir 40 pasajeros a razón de £ 25 por cabeza, pero serían necesarios entre 80 y 100 para que el viaje fuera rentable”. Sin embargo, no se realizó el crucero al sur a fines de 1908.

be little doubt that they would pay handsomely... there are a couple of new vessels quite suitable for the purpose, and probably available. An expenditure of some 20,000 £ would cover the cost of purchasing and fitting out the ship. The journey should commence from a New Zealand port about the middle of January, and the whole voyage should occupy about four weeks... £1000 or £1500, would not be much to charge for such a journey, and would certainly not deter a large number of travelers from travelling... the Arctic and Antarctic regions are places of such marvelous beauty and grandeur that the greatest privations and misfortune cannot outweigh the pleasure of a sojourn there...’

Also Edgeworth David during his lectures talked about the beauty of Antarctica and he said he would ‘not be surprised if in the future excursions steamers were run to the Antarctic’ (15).

The problem seems to have been to find shipowners willing to help organize a cruise to these icy regions. Therefore, in several Australian newspapers of April 1909 the following remark was made (16):

‘Since the return of the Nimrod from Antarctica suggestions have been made, and have been brought under the notice of several large Australian and New Zealand steamship companies that during the summer months an excursion should be run to the South Polar regions. It is pointed out that such a journey would be perfectly safe with a skillful navigator in charge; and probably the novelty of the trip would lead to it being patronized by many people. The idea seems to be quite feasible when it is remembered that similar trips to the North Polar regions are dispatched from England every year.’

In 1910, finally an attempt at commercial sea-borne tourism to the Antarctic was undertaken by Messrs Thomas Cook and Sons. In several New Zealand newspapers of November 1910 (17) a 50 day mid-summer sea passage, departing from Lyttleton to McMurdo Sound, including a visit to New Zealand’s sub-Antarctic Islands, was proposed. Departure would be at the end of 1911. ‘The Press’ published (17):

Debido a la atención volcada hacia la Antártida luego de las expediciones de Scott y Shackleton, en los años siguientes se mantuvo un fuerte interés en los viajes a la Antártida.

En marzo de 1909, el Nimrod se encontraba en Lyttleton, en coincidencia con Henrik Bull, quien había visitado la Antártida en 1893-94. Se lo consideraba un especialista en la navegación antártica. Consultado por un periodista sobre sus ideas sobre el turismo antártico, Bull expresó (14):

“No existe ningún impedimento natural para instituir excursiones anuales, abiertas al público, hacia las regiones antárticas y prácticamente no hay dudas de que serían bien rentables... existe un par de barcos nuevos adecuados para tal fin, y que probablemente estén disponibles. Un gasto de unas £ 20.000 cubriría el costo de comprar y equipar el barco. Es recomendable que el viaje se inicie en un puerto de Nueva Zelanda alrededor de mediados de enero, y la totalidad de la travesía debería durar alrededor de cuatro semanas... £ 1.000 o £ 1.500 no sería una tarifa muy elevada para tal viaje, y sin dudas no impediría lograr una gran cantidad de viajeros... las regiones ártica y antártica son lugares de una belleza y grandiosidad tales que las mayores privaciones y desgracias no superan el placer de una estadía allí...”

Edgeworth David también disertó en sus conferencias sobre la belleza de la Antártida y dijo que “no le sorprendería que en el futuro se organizaran excursiones de barcos de vapor hacia las regiones antárticas” (15).

El problema parece haber sido hallar dueños de barcos dispuestos a colaborar con la organización de un crucero en estas regiones heladas. Por lo tanto, el siguiente comentario se publicó en varios diarios australianos en abril de 1909 (16):

“Desde el regreso del Nimrod de la Antártida, se ha sugerido y se ha llevado a consideración de varias grandes compañías navieras de barcos de vapor de Australia y de Nueva Zelanda que se debería realizar una excursión durante los meses de verano a las regiones del Polo Sur. Se destaca que tal viaje sería perfectamente seguro a cargo de un

‘It is anticipated that many of different parts in the world interested in the Antarctic, and desirous of an opportunity of witnessing the Aurora Australis, will probably go on the trip, in addition to many who have friends and relatives with the British Antarctic Expedition.’

This proposal did not materialize despite the fact of Australian explorer Douglas Mawson helped to promote the venture. In an interview of July 1911 he said (18):

‘The world has no idea of the beauties of this Southern Continent. In that part of Victoria Land which I have already explored the scenery is magnificent, with mountains 15.000 feet high and the biggest glaciers on earth stretching into the sea. In the sum-



navegante hábil; y probablemente la novedad del viaje conduciría a que muchas personas lo trataran. La idea parece bastante viable cuando se recuerda que viajes similares a las regiones del Polo Norte se despachan de Inglaterra todos los años”.

Finalmente, en 1910, los Señores Thomas Cook e Hijos hicieron un intento de turismo marítimo comercial a la región antártica. En noviembre de 1910, se propuso por medio de varios periódicos neozelandeses (17) un viaje marítimo de 50 días en pleno verano que partiría de Lyttleton hasta el Estrecho de McMurdo e incluiría una visita a las islas subantárticas de Nueva Zelanda. La partida sería a fines de 1911. “The Press” publicó (17):

“Se prevé que muchas personas de distintas par-

mer the weather is perfectly dry, bracing and exhilarating. There is no reason why it should not become a great holiday ground for Australia, with organized pleasure cruises, just as in the Northern Hemisphere they have cruises to Spitsbergen, and I am confident that the South Polar seas will become a happy hunting ground for the Australian tourist...’.

It may be noted that 25 years later Mawson still promoted Antarctic tourism (19). In 1936, in Sydney, he concluded his presidential address to the Australian and New Zealand Association for the Advancement of Science by considering the ‘prospects for economic development.’ He suggested that ‘as a winter sports ground for diversion in summer, Antarctica would be a thrill to Australians.’ Mawson recognized there could be transport problems. Nevertheless, he saw ‘no reason to delay the dispatch from our ports of modern liners on summer pleasure cruises amongst the pack ice’.

After learning of the fate of Captain Scott’s 1910-1913 expedition interest soon waned and the onset of the First World War curtailed all such activities (20).

David Edgeworth, however, remained convinced that tourism to the Antarctic would be a matter of time. If tourists would not go by ship, then perhaps they could go by air. Speaking at the Aerial League in Sydney in May 1914, he said that ‘when aeroplanes become safer and cheaper it would be possible to readily visit and enjoy the unparalleled sight of the Antarctic regions.’ With this he was introducing a new line of Antarctic tourism (21).

Captain Oates, a Tourist?

In 1910, captain Lawrence Oates applied to join Robert Falcon Scott’s expedition to the South Pole. Scott initially did not accept him. It was only when he promised to make a financial contribution of £1,000 (now around £50,000) towards the expedition that he was accepted. Because of his experience with horses, his role was to look after the nineteen ponies that Scott intended to use for sledge hauling during the initial



tes del mundo que tienen interés en la región antártica, y que están deseosas de una oportunidad de testimoniar la Aurora Austral, probablemente harán el viaje, además de los muchos que tienen amigos y familiares en la Expedición Antártica Británica.”

Esta propuesta no se concretó a pesar de que el

food depot-laying stage and the first half of the trip to the South Pole.

Excursions from South America

Pieter (Pedro) de Bruyne, a Dutchman who in the 1890s had emigrated to Punta Arenas, became of

Existe la posibilidad de que un grupo de turistas visiten las regiones antárticas el año próximo, ya que los Señores Thos. Cook and Sons presentaron propuestas para el despacho de un barco al Estrecho de McMurdo. Se prevé que el viaje dure cincuenta días y el barco zarpará de algún puerto de Nueva Zelanda hacia fines de 1911, como para llegar a la Antártida a mediados del verano. Algunos miembros del Parlamento neozelandés, algunas damas y varios caballeros interesados en cuestiones científicas ya han hecho averiguaciones sobre el viaje, que probablemente incluirá una visita a las islas subantárticas del Dominio.

There is a possibility of the Antarctic regions being visited by a party of tourists next year, Messrs Thos. Cook and Sons having put forward proposals for the despatch of a vessel to McMurdo Sound. The trip, it is estimated, will take fifty days, and it is intended that the vessel should leave some New Zealand port about the end of 1911, so as to arrive at the Antarctic in mid-summer. Already some members of the New Zealand Parliament, a number of ladies, and several gentlemen interested in scientific matters, have made enquiries about the trip, which, it is likely, will include a visit to the sub-Antarctic islands of the Dominion.

Nota publicada en el periódico neozelandés Hawera & Normanby Star el 12 de noviembre de 1910.

explorador australiano Douglas Mawson ayudó a promover la empresa. En una entrevista de julio de 1911 declaró (18):

“El mundo ni sospecha las bellezas de este Continente Austral. En la parte de Tierra Victoria que ya exploré los paisajes son magníficos. Hay montañas de 4.500 metros de altura y los glaciares más grandes de la tierra avanzan mar adentro. En el verano el tiempo es perfectamente seco, vigorizante y estimulante. No hay razón para que no se convierta en un gran destino de vacaciones para Australia organizando cruceros de placer del mismo modo que en el Hemisferio Norte se hacen cruceros a Spitsbergen. Confío en que los mares

landowner, shipowner, owner of a large sheep farm, co-owner and director of the Banco de Punta Arenas, Dutch consul. Also, he became the co-owner of the whaling company Sociedad Ballenera de Magallanes in 1906. The latter company had built a whaling station in Whalers Bay on Deception Island. De Bruyne on regular times went with one of his whaling ships to Deception Island (22, 23). In an interview with a Dutch newspaper, he said that he sometimes allowed his Dutch friends living in Punta Arenas to accompany him to Deception Island, where they could live in one of the buildings erected by the whalers and make excursions (23).



LES ECLAIREURS

XIII
111

del Polo Sur se convertirán en una joya para el turista australiano...”

Nótese que, 25 años más tarde, Mawson todavía promocionaba el turismo antártico (19). En 1936, en Sídney, cerró su discurso presidencial ante la Asociación Australiana y Neozelandesa para el Fomento de la Ciencia (Australian and New Zealand Association for the Advancement of Science) considerando las “perspectiva de desarrollo económico”. Sugirió que “como terreno para la práctica de deportes de invierno en verano, la Antártida sería emocionante para los australianos”. Mawson reconoció que podría haber problemas con el transporte. Sin embargo, no venía “razón para demorar el despacho desde nuestros puertos de modernos buques de pasajeros en cruceros estivales de placer entre los campos de hielo”.

Luego de conocerse la suerte de la expedición del Capitán Scott de 1910-1913, el interés decreció prontamente y el inicio de la Primera Guerra Mundial redujo todo ese tipo de actividades (20). Sin embargo, David Edgeworth continuó convencido de que era cuestión de tiempo para que se iniciara el turismo a la Antártida. Si los turistas no estaban dispuestos a ir en barco, entonces quizás pudieran llegar por aire. Hablando ante la Liga Aérea (Aerial League) en Sídney en mayo de 1914 dijo que “cuando los aeroplanos se tornen más seguros y más baratos, entonces será posible visitar fácilmente y disfrutar del paisaje sin igual de las regiones antárticas”. Con estas palabras, estaba introduciendo un nuevo tipo de turismo antártico (21).

Captain Oates: ¿un turista?

En 1910, el capitán Lawrence Oates se presentó para sumarse a la expedición de Robert Falcon Scott al Polo Sur. Inicialmente Scott no lo aceptó. Lo admitieron recién cuando prometió una contribución financiera de £ 1.000 (alrededor de £ 50.000 libras actuales) para la expedición. Debido a su experiencia con caballos, se desempeñó cui-

The Dutch engineers, Joseph and his brother Willem van Waterschoot van der Gracht, were invited by the Argentine and Chilean governments to chart parts of the coasts of Tierra del Fuego, the Beagle Channel, Cape Horn, and Staten Island. For this work, which they started in 1910, they used a 120-foot sloop and a 50-foot ketch.

At Punta Arenas, the brothers were for some time the guests of Pieter de Bruyne. Joseph van Waterschoot van der Gracht, who was a talented painter, begged his county-fellowman to be allowed on one of the whaling ships of the Sociedad Ballenera de Magallanes. He got permission and spent five months during the southern summer of 1911-1912 at Deception Island and went with the whalers to Gerlache Strait and other places. Apart from paintings, he also made some sketches and maps of the coasts of Graham Land. Several of his paintings of the South Shetland Islands and Gerlache Strait are still kept in museums (23).

Argentina has been organizing annual relief voyages to their Oficina Meteorológica Argentina observatory on Laurie Island, South Orkney Islands, since 1904. It is possible that passengers went south with these ships occasionally. This was confirmed regarding one of these voyages. In 1933, the Argentine naval vessel Pampa, making the relief voyage, took along a party of visitors: a journalist together with his wife and daughter, a reporter and some members of the University Club of Buenos Aires (Club Universidad de Buenos Aires). In an article written by the journalist and published by the magazine Caras y Caretas, this group of people was identified as the first Antarctic visitors, and several impressions of their voyage were expressed, demonstrating the strong sensations they experienced in Antarctica (24, 25).

British Mail Delivery Voyages

In 1924, the Falkland Islands Dependencies Government started a mail service providing communications to the Dependencies for the whaling communities and government outposts there. The ship

dando los diecinueve ponis que Scott se proponía usar para tirar de los trineos durante la etapa inicial de establecimiento de depósitos de alimentos y la primera mitad del viaje al Polo Sur.

Excursiones desde América del Sur

Pieter de Bruyne, un holandés que había emigrado a Punta Arenas en la década de 1890, se había convertido en terrateniente, dueño de barco y de una gran hacienda de ovejas, copropietario y director del Banco de Punta Arenas, y cónsul holandés. Además, se convirtió en copropietario de la compañía ballenera Sociedad Ballenera de Magallanes en 1906. Esta última compañía había construido una estación ballenera en Bahía Balleneros, en la Isla Decepción. De Bruyne visitaba regularmente esta isla con uno de sus barcos balleneros (22, 23). En una entrevista concedida a un periódico holandés, dijo que a veces permitía que amigos holandeses que vivían en Punta Arenas lo acompañaran a la Isla Decepción, en donde podían alojarse en uno de los edificios levantados por los balleneros y hacer excursiones (23).

Los ingenieros holandeses Joseph y su hermano Willem van Waterschoot van der Gracht fueron invitados por los gobiernos argentino y chileno a levantar mapas de partes de las costas de Tierra del Fuego, el Canal de Beagle, Cabo de Hornos e Isla de los Estados. Para realizar esta tarea, que iniciaron en 1910, se embarcaron en un balandro de 120 pies y en un queche de 50 pies.

En Punta Arenas, los hermanos fueron invitados de Pieter de Bruyne por un tiempo. Joseph van Waterschoot van der Gracht, que era un pintor talentoso, les rogó a sus compatriotas que le prestaran uno de sus barcos balleneros de la Sociedad Ballenera de Magallanes. Obtuvo permiso y pasó cinco meses del verano austral de 1911-1912 en la Isla Decepción y visitó el Estrecho de Gerlache y otros lugares con los balleneros. Aparte de sus pinturas, también realizó algunos dibujos y mapas

Fleurus, contracted from Tonsbergs Hvalfangeri, began the service at South Georgia in December 1924, and sailed regularly carrying mail, passengers, and cargo between the Falkland Islands, South Georgia and South Shetland Islands, with other journeys to the South Orkney Islands and Montevideo. Passenger fares for journeys on the Fleurus were established. A 'saloon' to South Georgia or Port Foster, Deception Island, would cost £10 return or £6 single, while a 'cabin' to the same destination commanded half the price (19, 20). After nine years of service, the Fleurus was replaced by the Lafonia. Other vessels followed until the voyages were cancelled in 1971. No records seem to have survived of the number of passengers carried on any of these voyages.

Again Thomas Cook

Thomas Cook's Travel Service advertised in The Polar Book, the handbook of the 1930 British Polar Exhibition organized by polar explorer Louis Bernacchi (19, 26). The advertisement mentioned:

'Cook's Tours to the Poles are still a thing of the future; but the Cook's and Wagon-Lits travel organization can arrange every detail of a pleasure cruise to Spitzbergen or Iceland, or the North Cape.' They seemed happier with the Arctic, rather than the Antarctic, but were willing to organize transport of 'goods of every description... by land, sea or air.'

The Proposals of Lt. Com. John Stenhouse

By 1930, as a consequence of the expeditions of Hubert Wilkins and Richard Byrd to Antarctica, there was apparently once again sufficient interest in Antarctic tourism.

Lt.-Com. John Stenhouse, formerly of Ernest Shackleton's Aurora expedition (1914-1917) and latter commander of the Discovery (1925-1927), then used as a whaling research vessel, developed and publicized proposals for a tourist cruise to Antarctica (19, 20).

de las costas de la Tierra de Graham. Varias de sus pinturas de las Islas Shetland del Sur y del Estrecho de Gerlache todavía se conservan en museos (23).

Desde 1904, Argentina organiza viajes anuales de relevo a su observatorio de la Oficina Meteorológica Argentina en Isla Laurie, en las Islas Orcadas del Sur. Es posible que estos barcos hayan transportado pasajeros al sur ocasionalmente. Esto se confirmó en el caso de uno de esos viajes. En 1933, el navío Pampa, de la Armada argentina, en ocasión de un viaje de relevo, llevó una partida de visitantes: un periodista acompañado por su mujer e hija, un reportero y algunos miembros del Club Universidad de Buenos Aires. En un artículo escrito por el periodista y publicado en la revista Caras y Caretas, este grupo de personas se identificó como los primeros visitantes de la región Antártica, y se plasmaron varias impresiones de su viaje, las que demostraban las fuertes sensaciones que habían experimentado en la Antártida (24, 25).

Viajes de entrega del correo británico

En 1924, el gobierno de las Dependencias de las Islas Falkland inició un servicio de correos para ofrecer comunicación en las Dependencias para las comunidades balleneras y los puestos de avanzada del gobierno allí instalados. El navío Fleurus, contratado a Tonsbergs Hvalfangeri, inició el servicio en Georgias del Sur en diciembre de 1924, y continuó navegando regularmente transportando el correo, pasajeros y cargas entre las Islas Malvinas, Georgias del Sur y las Shetland del Sur, junto con otros viajes a las Islas Orcadas del Sur y a Montevideo. Se establecieron las tarifas para viajes de pasajeros en el Fleurus. Un "salón" a Georgias del Sur o Puerto Foster, Isla Decepción, costaría £ 10 en base doble o £ 6 en base simple, mientras que una "cabina" al mismo destino valdría la mitad del precio (19, 20). Después de

Stenhouse proposed a 142 day voyage aboard the Volendam of the Holland-America Line, departing on 15 December 1930 from Southampton, making a world circumnavigation, and returning late in April 1931. A visit to the Ross Sea area was part of the itinerary and the winter quarters of Scott, Amundsen, Shackleton and Byrd would be visited.

For the polar part of the voyage the 6,000-ton motor yacht Stella Polaris would be used. Passengers wishing to visit the Ross Sea would be transferred to this ship at Auckland. The number of passengers was limited to 200 (27).

The Daily Mail of 24 October 1930 reported the planned voyage in enthusiastic terms, with emphasis on the opportunity it gave for women to set foot on the Antarctic continent. The article said that Lt. Com Stenhouse (28):

'hopes to organize an expedition of travelers to walk 12 miles over the ice to the hut which was occupied by Commander Byrd, the American explorer, when he flew to the South Pole and back. He hopes also to take them to the hut occupied by Scott and his party. They will travel in tents just as the explorers did and pitch camp on the ice for one night.'

After a visit to Antarctica, the passengers would again go on board the Volendam at Hobart. By the end of November 1930, only twenty British tourists had signed up (29), amongst who were five women, including Lady Shackleton (30), the wife of polar explorer Ernest Shackleton. Also polar explorer Frank Worsley was enrolled. Apart from the English, also American and tourists of other nationalities signed up, but not enough to make the voyage cost-effective. Therefore, it was announced that the cruise was postponed by one year.

In 1931, Stenhouse suggested a new voyage using the ship SS Veendam of 17,000 tons, departing from New York on 15 December 1931. It was scheduled to arrive at the Ross Sea on 27 January 1932 and depart six days later. In July, the plans for the cruise were still on. Just like the planned cruise for 1930, for a number of reasons this cruise did not take place either and Stenhouse gave up his plans.

nueve años de servicio, el Lafonia reemplazó al *Fleurus*. Les siguieron otros navíos hasta que se cancelaron los viajes en 1971. No parecen haber sobrevivido registros de la cantidad de pasajeros transportados en estos viajes.

Nuevamente Thomas Cook

El Servicio de Viajes de Thomas Cook anunció en *The Polar Book*, el libro de la Exposición Polar Británica de 1930 del explorador polar Louis Bernacchi (19, 26). El aviso mencionaba:

"Las giras de Cook a los Polos todavía son una cosa del futuro; pero la organización de viajes de Cook's y Wagon-Lits puede coordinar cada detalle de un crucero de placer a Spitzbergen o Islandia, o a Cabo Norte". Parecían estar más felices con el Ártico que con la región antártica, pero estaban dispuestos a organizar el transporte de "mercaderías de todo tipo... por tierra, mar o aire".

Las propuestas del Capitán de Corbeta John Stenhouse

Para 1930, y como consecuencia de las expediciones de Hubert Wilkins y Richard Byrd a la Antártida, aparentemente volvió a surgir un interés suficiente en el turismo antártico.

El Capitán de Corbeta John Stenhouse, exintegrante de la expedición de Ernest Shackleton en el *Aurora* (1914-1917) y luego comandante del *Discovery* (1925-1927), que entonces se empleaba como una embarcación ballenera de investigación, desarrolló y publicó propuestas para un crucero turístico a la Antártida (19, 20).

Stenhouse propuso un viaje de 142 días a bordo del *Volendam* de la Holland-America Line, que partiría de Southampton el 15 de diciembre de 1930 para realizar una circunnavegación mundial y retornar a fines de abril de 1931. El itinerario incluía una visita a la zona del Mar de Ross y también se visitarían los cuarteles de invierno de

British Antarctic Expedition

In 1937, Ernest Walker published a proposal for a British Antarctic Expedition, which was to carry out aerial surveys and scientific research in Victoria Land and Oates Land. The expedition planned to winter in 1940 and would use the ship Windward. In order to defray costs, Walker intended to use the ship to make tourist cruises to the Antarctic, once the expedition had landed. The expedition was cancelled in 1939 due to the outbreak of war (20).

The First Tourist Flights

The first commercial tourism flight occurred on 22 December 1956, when the Chilean airplane Douglas DC-6B of Línea Aérea Nacional (Chilean National Airlines) flew non-stop from Chacabuco over the South Shetland Islands and the Trinity Peninsula in the Antarctic Peninsula with sixty-six passengers aboard (20).

The first commercial flight that actually landed on Antarctica took place a year later. On 15 October 1957, a Pan Am Boeing Stratocruiser departed from Christchurch to end up in McMurdo Sound (20).

*Shortly after, Argentina opened the ship-borne era of tourism in January 1958 with the vessel *Les Eclaireurs*, which carried nearly 200 passengers in two journeys to the Peninsula. Throughout this decade, tourism activity was by and large undertaken by government services.*

THE FIRST TOURIST CRUISES

The Idea of the First Tourist Cruises

In 1942 Argentina took formal possession of the Antarctic sector between longitudes 25° W and 68° 34' W, south of 60° S. In 1947, the Argentine government extended the claim to a sector between longitudes 25° W and 74° W.

Scott, Amundsen, Shackleton y Byrd.

Para la parte polar de la travesía, se navegaría en el yate de motor *Stella Polaris* de 6.000 toneladas de registro. Los pasajeros que desearan visitar el Mar de Ross serían transferidos a este barco en Auckland. El límite de pasajeros era 200 (27).

El *Daily Mail* del 24 de octubre de 1930 informó la travesía planeada con entusiasmo, enfatizando la oportunidad que brindaba a las mujeres de pisar el continente antártico. El artículo comentaba que el Capitán de Corbeta Stenhouse (28):

“espera organizar una expedición de viajeros para caminar 12 millas sobre el hielo hasta la cabaña que fue ocupada por el Comandante Byrd, el explorador estadounidense, cuando hizo un vuelo de ida y vuelta al Polo Sur. También espera llevarlos a la cabaña ocupada por Scott y su grupo. Viajarán en tiendas de campaña igual que hicieron los exploradores y montarán un campamento sobre el hielo por una noche.”

Después de una visita a la Antártida, los pasajeros volverían a abordar el *Volendam* en Hobart. Hacia fines de noviembre de 1930, sólo se habían inscripto veinte turistas británicos (29): había entre ellos cinco mujeres, incluida Lady Shackleton (30), la esposa del explorador polar Ernest Shackleton. También se había inscripto el explorador polar Frank Worsley. Además de los ingleses, se inscribieron estadounidenses y turistas de otras nacionalidades, pero no fueron suficientes como para que el viaje fuera rentable. Por lo tanto, se anunció que el crucero se pospondría un año.

En 1931, Stenhouse sugirió un nuevo viaje a bordo del *SS Veendam* de 17.000 toneladas de registro. Partiría de Nueva York el 15 de diciembre de 1931. Estaba previsto el arribo al Mar de Ross el 27 de enero de 1932 y la partida sería seis días más tarde. En julio, todavía estaban en pie los planes para el crucero. Al igual que el crucero planificado para 1930, por una serie de razones, este tampoco se realizó y Stenhouse abandonó sus planes.

The Argentine claim overlapped a Chilean claim of 1940 of a sector between 53° W and 90° W and a British claim of 1908 of a sector between 20° W and 80° W. In order to strengthen their claims, these three countries started to make annual visits to their claimed areas from the season 1943-44 on. Bases were erected in order to ensure an effective occupation and to conduct administrative actions, as is required by international law when a country takes possession of a new land. In addition, scientific research was conducted on most bases.

The first bases and huts built by Argentina were Melchior (inaugurated on 31 March 1947), Decepción (25 January 1948), San Martín (21 March 1951), Almirante Brown (6 April 1951), Petrel (19 January 1952), Esperanza (17 December 1952), Bahía Luna (1 April 1953), and Belgrano (18 January 1955).

Between 19 and 26 December 1956, the Argentine Vice-President, Rear-Admiral Isaac F. Rojas, with the ship Bahía Thetis, visited the naval stations at Deception Island, Melchior Islands and Half Moon Island. Proud of the Argentine presence in Antarctica, and struck by the beauty of the Argentine Antarctic regions, Rojas found that Argentina should give its citizens a chance to visit their far away areas so that they could experience the beauty and importance of their new country. So the idea of the first tourist expedition to Antarctica was born. The government selected the ship Les Eclaireurs and Transportes Navales was ordered to organize the cruise.

In 1957, a call for applications was published by the Naval Transport Command (Transportes Navales) in order to consider the requests of people interested in visiting Antarctica according to their nationality, occupation, and purpose of visit. This idea aimed at setting up a diverse group of travelers (31). Sufficient interest was found in a short time and the first cruises to Antarctica departed in 1958.

The Ship Les Eclaireurs

In 1948, the Argentine government signed a contract with the Italian naval and commercial shipbuilding

Expedición antártica británica

En 1937, Ernest Walker publicó una propuesta para la realización de una Expedición Antártica Británica. Esta efectuaría reconocimientos aéreos e investigaciones científicas en Tierra de Victoria y Tierra de Oates. La expedición planeaba invernar en 1940 y llegaría en el barco *Windward*. Con el fin de sufragar los costos, Walker tenía la intención de usar el barco para hacer cruces turísticos a la Antártida una vez que la expedición hubiera desembarcado. La expedición se canceló en 1939 debido al estallido de la guerra (20).

Los primeros vuelos turísticos

El primer vuelo turístico comercial tuvo lugar el 22 de diciembre de 1956, cuando el avión chileno Douglas DC-6B de la Línea Aérea Nacional voló sin escalas desde Chacabuco sobre las Islas Shetland del Sur y la Península Trinity

company *Cantieri Riuniti dell'Adriatico* (United Shipbuilders of the Adriatic) with headquarters in *Monfalcone*. Three ships that would service as freight and passenger transport were ordered: *Lapataia*, *Le Maire*, and *Les Eclaireurs*.

The ship *Les Eclaireurs* was launched on 15 August 1949. She became part of the Naval Transport Service (*Transportes Navales*) of the Argentine Navy. *Les Eclaireurs* could accommodate 71 members of the crew and 100 passengers. She was 103.9 m long and 15.4 m wide. She could attain a speed of 15 knots.

In February 1952, the *Les Eclaireurs* made her first voyage to Ushuaia. It was part of the Argentine fleet that operated in Antarctica in the summer of 1953-54 and had a special guest on board, the Argentine Minister of Marine, *Aníbal O. Oliveira*. The ship visited stations in the South Shetland Islands and the northern Antarctic Peninsula. At the time, the Captain of the ship was *Ricardo S. Fitzsimon*.

Having shown it was suitable for Antarctic

ANTARCTIC WORLD CRUISE

The Most Wonderful Voyage Ever Planned



A romantic round-the-world cruise that dips down to the "Great White South" . . . crosses the Antarctic Circle to the Ross Sea . . . visits the winter quarters of Scott, Shackleton, Amundsen and Byrd. Amazing summer climate . . . perpetual daylight . . . ice vistas . . . penguins . . . seals . . . whaling vessels out to make a catch. An entirely new experience . . . the *Volendam* . . . sailing December 15th . . . 30,739 miles . . . 124 days, making 26 stops.

Apply for illustrated literature to

HOLLAND-AMERICA LINE

21-24 STATE ST., N. Y. or LOCAL AGENTS

Please send me Illustrated Antarctic Cruise Literature

NAME

ADDRESS

Aviso publicitario del crucero de *Stenhouse* en el *New York Times* del 8 de julio de 1930
Advertisement for Stenhouse's cruise in the New York Times of 8 July 1930

en la Península Antártica llevando sesenta y seis pasajeros a bordo (20).

El primer vuelo comercial que efectivamente aterrizó en la Antártida tuvo lugar un año después. El 15 de octubre de 1957, un Boeing Stratocruiser

navigation, this ship was selected for the first tourist cruises to Antarctica. Lieutenant Commander (Capitán de Corbeta) *Eduardo Llosa* was selected as her captain.

ser de Pan Am despegó de Christchurch y aterrizó en el Estrecho de McMurdo (20).

Poco tiempo después, Argentina inauguró la era náutica del turismo en enero de 1958 con el barco *Les Eclaireurs*. Transportó casi 200 pasajeros en dos viajes a la Península Antártica. A lo largo de esa década, la actividad turística fue desempeñada principalmente por servicios del gobierno.

LOS PRIMEROS CRUCEROS TURÍSTICOS

La idea de los primeros cruceros turísticos

En 1942, Argentina tomó posesión formal del sector Antártico entre las longitudes 25° O y 68° 34' O, al sur de los 60° S. En 1947, el gobierno argentino extendió sus pretensiones al sector entre las longitudes 25° O y 74° O.

El reclamo argentino se superponía con otro chileno de 1940 de un sector entre 53° O y 90° O y uno británico de 1908 de un sector entre 20° O y 80° O. Con el fin de fortalecer sus reclamos, estos tres países comenzaron a realizar visitas anuales a sus áreas reclamadas a partir de la temporada de 1943-44. Se levantaron bases con el fin de garantizar la ocupación efectiva y de llevar a cabo acciones administrativas, tal como lo requiere la ley internacional cuando un país toma posesión de un nuevo territorio. Además, se realizaban investigaciones científicas en la mayoría de las bases.

Las primeras bases y cabañas construidas en Argentina fueron Melchior (inaugurada el 31 de marzo de 1947), Decepción (25 de enero de 1948), San Martín (21 de marzo de 1951), Almirante Brown (6 de abril de 1951), Petrel (19 de enero de 1952), Esperanza (17 de diciembre de 1952), Bahía Luna (1 de abril de 1953) y Belgrano (18 de enero de 1955).

Entre el 19 y el 26 de diciembre de 1956, el Vicepresidente argentino, Contra-almirante Isaac F. Rojas, con el barco Bahía Thetis, visitó las estacio-

The First Antarctic Cruise

The goal of both cruises was not only to show the beauty of the Argentine Territory and the importance of the work done by Argentina in Antarctica, but also to show Tierra del Fuego, the little known part of Argentina. Therefore the tourists were divided in two groups of 50 people.

The first group would fly from Buenos Aires to Ushuaia on 11 January 1958. After their arrival, the tourists were brought to the ship Les Eclaireurs, which served as their hotel. The following days guided tours were offered to various locations in Tierra del Fuego. After the cruise, this first group would fly back to Buenos Aires on 25 January.

The second group was taken by plane from Buenos Aires to Ushuaia on 14 January. They spent some time going on excursions in Ushuaia. After their return in Ushuaia, they would stay some days for guided tours in Tierra del Fuego and fly back to Buenos Aires on 28 January.

The first cruise was sold out. A hundred tourists were enrolled/signed up, but only 97 showed up in Ushuaia. Three people could not take part because of various circumstances. One tourist took one of the vacant places, so the ship started its journey with 98 passengers.

The original passenger lists used on board the ship, and signed by Eduardo Llosa, are now kept in a private collection (32). These lists entitled '1er Viaje Turismo a la Antártida Argentina. Lista de Pasajeros del Transporte ARA Les Eclaireurs' were issued by the 'Sub Secretaría de Marina - División Transportes Navales.'

The list gives the name, age, gender, marital status, nationality, profession, and passport number of all passengers.

From this list it follows that, as could be expected, most of the passengers were Argentinians (80). There was also a number of passengers from other countries: Italy (4), Canada (3), USA (3), Germany (3), Fin-

nes navales en Isla Decepción, las Islas Melchior y en la Isla Media Luna. Orgulloso de la presencia argentina en la Antártica, e impactado por la belleza de las regiones antárticas argentinas, Rojas concluyó que Argentina debía dar la oportunidad a sus ciudadanos de visitar sus territorios lejanos para que pudieran experimentar la belleza y la importancia de su nuevo país. Así nació la idea de la primera expedición turística a la Antártida. El gobierno eligió el barco Les Eclaireurs y se ordenó a Transportes Navales organizar el crucero. En 1957, Transportes Navales publicó un llamado a presentar solicitudes de personas interesadas en visitar la Antártida. Se consideraría su nacionalidad, ocupación y propósito de la visita. La idea apuntaba a constituir un grupo diverso de viajeros (31). En poco tiempo surgió interés suficiente y los primeros cruceros a la Antártica partieron en 1958.

El barco Les Eclaireurs

En 1948, el gobierno argentino firmó un contrato con el astillero naval y comercial italiano Cantieri Riuniti dell'Adriatico (Astilleros Unidos del Adriático) que tenía sus oficinas centrales en Monfalcone. Se encargaron tres barcos que harían el servicio de transporte de cargas y de pasajeros: Lapataia, Le Maire y Les Eclaireurs.

El Les Eclaireurs se botó el 15 de agosto de 1949. Este navío pasó a integrar el servicio de Transportes Navales de la Armada Argentina. Les Eclaireurs tendría una capacidad para 71 tripulantes y 100 pasajeros. Tenía 103,9 m de eslora y 15,4 m de manga. Podía desarrollar una velocidad de 15 nudos.

En febrero de 1952, el Les Eclaireurs hizo su primer viaje a Ushuaia. Fue parte de la flota argentina que operó en la Antártida en el verano de 1953-54 y tuvo un invitado especial a bordo, el Ministro de Marina argentino, Aníbal O. Oliveira. El barco visitó estaciones en las Islas Shetland del Sur y el norte de la Península Antártica. En



TRANSPORTES TIPO "LES ECLAIREURS"

CARACTERÍSTICAS GENERALES:

| | |
|--|----------------------------------|
| Año de construcción | 1951 (Italia). |
| Astillero | Cantieri Riuniti dell'Adriatico. |
| Capacidad pasajeros | 100 (40 de 1ª y 60 turismo). |
| Eslora total | 103,90 metros. |
| Manga | 15,35 .. |
| Puntal | 9,40 .. |
| Calado máximo | 6,63 .. |
| Porte bruto | 3.165 toneladas. |
| Porte neto | 2.465 .. |
| 2 Motores FIAT, diesel, con 3.400 C.V.E. | |
| 2 Hélices. | |
| Velocidad de servicio | 15 nudos. |

TRANSPORT TYPE "LES ECLAIREURS"

GENERAL FEATURES:

| | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Year of building | 1951 (Italy) |
| Shipbuilder | Cantieri Riuniti dell'Adriatico |
| Passenger capacity | 100 (40 on 1st and 60 on tourist) |
| Overall length | 340 feet |
| Breadth | 50 feet |
| Height | 30 feet |
| Maximum draught | 22 feet |
| Gross tonnage | 3,165 tons |
| Net tonnage | 2,465 tons |
| 2 diesel FIAT engines 3,400 C.V.E | |
| 2 Propellers | |
| Service speed | 15 knots |

ese momento, el Capitán del barco era Ricardo S. Fitzsimon.

Habiendo demostrado que era apto para la navegación antártica, este barco fue elegido para realizar los primeros cruceros de turistas a la Antártida. El Capitán de Corbeta Eduardo Llosa fue elegido para ser su capitán.

El primer crucero antártico

El objetivo de ambos cruceros fue no solo mostrar la belleza del Territorio Argentino y la importancia del trabajo realizado por Argentina en la Antártida, sino también dar a conocer Tierra del Fuego, una parte de Argentina poco conocida. Por lo tanto, los turistas se dividieron en dos grupos de 50 personas.

El primer grupo volaría de Buenos Aires a Ushuaia el 11 de enero de 1958. Después de su llegada, se condujo a los turistas al Les Eclaireurs, que hizo las veces de su hotel. En los días siguientes, se les ofrecieron visitas guiadas a diversos lugares de Tierra del Fuego. Después del crucero, este primer grupo volaría de regreso a Buenos Aires el 25 de enero.

El segundo grupo fue llevado vía aérea de Buenos Aires a Ushuaia el 14 de enero. Pasarían algún tiempo haciendo excursiones en Ushuaia. Luego de su regreso a Ushuaia, permanecerían algunos días para hacer visitas guiadas en Tierra del Fuego y volarían de vuelta a Buenos Aires el 28 de enero.

El primer crucero se agotó. Cien turistas se inscribieron, pero solo 97 llegaron a Ushuaia. Tres personas no fueron de la partida debido a diversas circunstancias. Un turista aprovechó uno de los lugares libres, así que el barco comenzó su viaje con 98 pasajeros.

Las listas originales de pasajeros que se usaron a bordo del barco, y firmadas por Eduardo Llosa, se encuentran ahora en una colección privada (32).

land (2), Spain (2), and France (1). More men (57) than women (41) took part. The average age of the tourists was 41. The youngest tourist was 7, the oldest being 73. At least 11 passengers were 18 or younger.

Several tourists taking part published a story about this first tourist cruise (31, 33, 34). In addition, the Argentine Navy produced a film about the cruise (35). Also, a long article was published in the newspaper La Nación (36). These documents give a good idea of the cruise.

Related literature mentions that a travel log was kept during the voyage. It was called 'The Penguin Tourist' and enabled visitors to keep up with the news on board. In fact, this turned out to be the first journal ever published in Antarctica (37).

Nicolás Cócara in his book mentioned that all on board understood the importance of this voyage to 'Nuestra Antártida' (our Antarctica). The departure to Antarctic was in the evening of 15- 16 January 1958 (34):

'After we had installed ourselves on the ship "Les Eclaireurs" we all awaited the departure this evening. We climbed to the bridge and stared at our Fuegian heaven. At this moment we think of the adventure we are about to undertake, or better said about the voyage that will allow a group of tourists, diplomats, writers and journalist to travel, for the first time in history, to the icy regions of Antarctica. Around us are running some children, they too will be the first ever to visit this part of our homeland...'

On January 17 and 18 Les Eclaireurs sailed through Drake Passage. There were the usual discomforts of a moving home, but in general seas seemed not too heavy. On board the ship was Pedro Carlos Florido, the governor of the 'Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.' He gave several lectures about the history of Antarctica and about the work of Argentinians there, especially scientific research.

Early in the morning of 18 January, the ship entered Port Foster, the harbor of Deception Island. While the tourists were admiring the unusual landscapes and the presence of thousands of penguins near the

| Nº. | Nombre | Edad | Sexo | Estado civil | Nacionalidad | Profesión |
|-----|----------------------------|------|------|--------------|--------------|----------------|
| 1 | SELIG, Federico | 38 | M | C | Argentina | Empleador |
| 2 | NAVARINI, Domingo Carlos | 69 | M | C | Argentina | Calígrafo Nac. |
| 3 | NAVARINI, María Theresa | 58 | F | C | Argentina | Labores |
| 4 | GUERENO, Luis Angel | 35 | M | C | Argentina | Industrial |
| 5 | GUERENO, Elsa Nora | 31 | F | C | Argentina | Labores |
| 6 | VALDES, Abel | 40 | M | C | Argentina | Industrial |
| 7 | VALDES, Nélica | 33 | F | C | Argentina | Labores |
| 8 | PINHEIRO NACHADO, Anesia | 53 | F | S | Argentina | Aviadora |
| 9 | FIGALLO, Lea Raimunda | 58 | F | S | Argentina | Profesora |
| 10 | OTERO, Francisco de Borja | 60 | M | C | Argentina | Médico |
| 11 | BELCAGUY, Miguel Ernesto | 60 | M | C | Argentina | Escribano |
| 22 | LANGLEY, Kenneth J. | 48 | M | C | EE. UU. | Comerciante |
| 13 | NICHOLS, Robert A. | 51 | M | C | EE. UU. | Diplomático |
| 14 | NICHOLS, Ila Mae | 47 | F | C | EE. UU. | Labores |
| 15 | SCARLATTI, Héctor | 55 | M | C | Italia | Ingeniero Civ. |
| 16 | SCARLATTI, Josefina | 48 | F | C | Italia | Labores |
| 17 | SCARLATTI, Anita | 15 | F | S | Italia | Estudiante |
| 18 | VIGIL MONTEVERDE, Julia | 39 | F | S | Argentina | Dibujante |
| 19 | TRIAY, Alberto Fidel | 62 | M | C | Argentina | Comerciante |
| 20 | TRIAY, Cipriano | 58 | F | C | Argentina | Prof. Piano. |
| 21 | GIMINEZ, Ovido | 50 | M | C | Argentina | Dr. Cienc. Ec. |
| 22 | GIMENEZ, Alicia Celina | 17 | F | S | Argentina | Estudiante |
| 23 | RENAUD, Arnaldo | 44 | M | C | Argentina | Comerciante |
| 24 | RENAUD, Amelia | 45 | F | C | Argentina | Labores |
| 25 | BOTTA, León Luis Guillermo | 40 | M | S | Argentina | Administrador |
| 26 | CABEZA, Marino | 43 | M | S | España | Obrajero |
| 27 | LOPEZ MANSILLA, Salvador | 61 | M | S | España | Industrial |
| 28 | COSTA, Juan Carlos | 50 | M | S | Argentina | Médico |
| 29 | BASSINI, Oscar Santiago | 40 | M | C | Argentina | Odentólogo |
| 30 | COLL, Rosa | 26 | F | C | Argentina | Traductora |
| 31 | WELSH, Alicia Rosa | 30 | F | C | Argentina | Maestra |
| 32 | WEIL, Silvia | 17 | F | S | Argentina | Estudia |
| 33 | ALBARENQUE, Carola | 41 | F | C | Argentina | Labores |
| 34 | BRINGUER AYALA, Julio | 38 | M | S | Argentina | Coment. Radio |
| 35 | ROMERO GONZALEZ, Manuel | 42 | M | C | Argentina | Periodista |
| 36 | CHOUCINO, Luis Alberto | 35 | M | C | Argentina | Cameraman |
| 37 | JUTRONICH, Jerónimo | 51 | M | C | Argentina | Periodista |
| 38 | REYNOT, María Bertha | 42 | F | S | Argentina | Empleada |
| 39 | BERTA, Elena Beatriz | 18 | F | S | Argentina | Labores |
| 40 | BURMESTER, Ursula | 48 | F | C | Alemania | Secretaria |
| 41 | ZAMUDIO, Mathilde | 39 | F | S | Argentina | Profesora |
| 42 | INIGO CENTENO, María Olga | 39 | F | S | Argentina | Abogado |
| 43 | GERSBACH MARTIN, Leonor | 26 | F | S | Argentina | Maestra |
| 44 | CASTELLI, Mario | 34 | M | S | Italia | Periodista |
| 45 | EQUIOZ, Antonio Martin | 47 | M | C | Argentina | Hacendado |
| 46 | AQUERRETA, Juan Carlos | 43 | M | C | Argentina | Odentólogo |
| 47 | FIORITO, Alberto Antonio | 54 | M | C | Argentina | Abogado |
| 48 | GAVIOLA, Ramón Enrique | 57 | M | C | Argentina | Físico |

Estas listas llevan el título "1er Viaje Turismo a la Antártida Argentina. Lista de Pasajeros del Transporte ARA Les Eclaireurs" y fueron publicadas por la "Sub Secretaría de Marina - División Transportes Navales".

La lista detalla el nombre, la edad, el sexo, el estado civil, la nacionalidad, la profesión y el número de pasaporte de todos los pasajeros.

De esta lista (grupo 2) se deduce, como era de esperar, que la mayoría de los pasajeros eran argentinos (80). También había una cantidad de pasajeros de otros países: Italia (4), Canadá (3), EE. UU. (3), Alemania (3), Finlandia (2), España (2) y Francia (1). Participaron más hombres (57) que mujeres (41). La edad promedio de los turistas era 41 años. El turista más joven tenía 7 años y el mayor 73. Por lo menos 11 pasajeros tenían 18 años o menos.

Varios turistas que participaron publicaron sobre este primer crucero turístico (31, 33, 34). Además, la Armada Argentina produjo un filme sobre el crucero (35). También se publicó un artículo largo en el diario La Nación (36). Estos documentos dan una idea cabal del crucero.

En la literatura, consta que se llevó un diario de viaje durante la travesía. Se llamó The Penguin Tourist y permitió que los visitantes se mantuvieran informados a bordo. De hecho, este resultó ser el primero y el único periódico jamás publicado en la Antártida (37).

En su libro, Nicolás Cócara mencionó que todos a bordo comprendían la importancia de este viaje a "Nuestra Antártida". La partida hacia la Antártida se registró en la noche del 15 -16 de enero de 1958 (34):

"Después de que nos instalamos en el barco 'Les Eclaireurs', esperamos todos la partida esa noche. Subimos al puente y contemplamos nuestro firmamento fueguino. En este momento pensamos en la aventura que estamos a punto de emprender o, mejor dicho, sobre el viaje que permitirá que

entrance of Port Foster, they heard the noise of an approaching bark. The ship, sailing under a British flag, came close to Les Eclaireurs. It was around 6 a.m. Some hours later, around 10 a.m., a British officer came on board Les Eclaireurs and handed a note to captain Llosa, telling his ship had entered British territory. All happened in a friendly manner and the British said the tourists were welcomed in their territory. The diplomatic incident was settled in the most friendly way.

In the evening, the British staff were invited at the table of officers on board Les Eclaireurs. Then governor Florido explained to the British, also in a most friendly way, that the area where they were was in fact part of the Antártico Argentino (Argentine Antarctic Sector). This being said, the British feasted together with the staff and the tourists of Les Eclaireurs.

During the day, the tourists had visited the Argentine base Decepción, where they were welcomed as guests of base leader Oscar Montes and his men. The base was visited and the scientists showed and explained the work they were doing. A 15-km excursion was made that took the fittest to a breeding colony of chinstrap penguins at Baily Head and to fumaroles. For tourists this was too long a distance, a shorter excursion was organized.

A special moment was the erection of a plate commemorating this first tourist cruise to Antarctica. The plate was mounted on the wall of Decepción base, because this was the first place ever visited by shipborne tourists.

The next morning, 19 January, Les Eclaireurs sailed at short distance of the shores of Whalers Bay so the tourists could see the remains of the whaling station that had operated there.

The ship left Deception Island and sailed to Half Moon Island, where it anchored. There the Argentine station Cámara was visited. Base leader Raúl Billingshurst welcomed the tourists with a speech. After visiting the base, the tourists explored the neighbor-

| Nº | Nombre | Edad | Sexo | Estado civil | Nacionalidad | Profesión |
|----|----------------------------|------|------|--------------|--------------|-----------------|
| 1 | PICARD, Madeleine | 29 | F | C | Canadá | Labores |
| 2 | PICARD, Maxine | 7 | F | S | Canadá | Estudia |
| 3 | PICARD, Stephane | 10 | F | S | Canadá | Estudia |
| 4 | BLUTHGEN, Ricardo | 73 | M | C | Argentina | Ingeniero |
| 5 | MARTINEZ DALKE, Luis María | 52 | M | C | Argentina | Médico |
| 6 | LEPPO, Heikki | 51 | M | C | Finlandia | Diplomático |
| 7 | LEPPO, Enni Alice | 41 | F | C | Finlandia | Periodista |
| 8 | REINCKE, Wolfgang | 42 | M | C | Argentina | Médico |
| 9 | REINCKE, Carlota Ana | 42 | F | C | Argentina | Labores |
| 10 | REINCKE, Carlos | 10 | M | S | Argentina | Estudia |
| 11 | REINCKE, Silvia | 12 | F | S | Argentina | Estudia |
| 12 | CIANIS, Elisa | 32 | F | C | Argentina | Abogado |
| 13 | WERMELSKIRCH, Walter | 51 | M | C | Argentina | Gral. Brigada |
| 14 | WERMELSKIRCH, Elisa | 52 | F | C | Argentina | Hacendada |
| 15 | DONADIO, Antonieta | 47 | F | C | Argentina | Maestra |
| 16 | DONADIO, Héctor | 49 | M | C | Argentina | Ing. Civil. |
| 17 | BENGOCHEA, Julio | 44 | M | S | Argentina | Médico |
| 18 | GARAVANO, Pedro | 56 | M | S | Argentina | Médico |
| 19 | GARAVANO, Nelson | 30 | M | C | Argentina | Médico |
| 20 | NOBLE, María Ester | 30 | F | S | Argentina | Profesora |
| 21 | BUCHINGER, María | 40 | F | S | Argentina | Dra. Cienc. Nt. |
| 22 | MOLLA, María Elena | 28 | F | S | Argentina | Profesora |
| 23 | STROTHMANN, Ursula | 36 | F | S | Alemania | Profesora |
| 24 | YANKILEVICH, León | 56 | M | S | Argentina | Médico |
| 25 | POSO, Vicente | 65 | M | S | Argentina | Empleado |
| 26 | ZIMMERMANN, Guillermo | 55 | M | C | Alemania | Auditor |
| 27 | BRISARDS, Pierre François | 40 | M | C | Francia | Periodista |
| 28 | DAMELIO, Umberto Eugenio | 65 | M | S | Argentina | Comerciante |
| 29 | DANTE, Julio Nacianzeno | 65 | M | C | Argentina | Médico |
| 30 | PETROLINI, Pedro Alberto | 58 | M | S | Argentina | Comerciante |
| 31 | BOERO, Raúl | 54 | M | S | Argentina | Médico |
| 32 | PRIEMER, Norma Magdalena | 20 | F | S | Argentina | Estudiante |
| 33 | PRIEMER, Luisa | 48 | F | C | Argentina | Pintora |
| 34 | MAROCHI, Mathilde | 55 | F | S | Argentina | Educadora |
| 35 | SANCHEZ, Ricardo Enrique | 16 | M | S | Argentina | Maestro |
| 36 | ROCATAGLIATA, Juan Alberto | 18 | M | S | Argentina | Estudiante |
| 37 | BOLSINGER, Carlos Antonio | 16 | M | S | Argentina | Estudiante |
| 38 | CALISSANO, Ricardo Héctor | 17 | M | S | Argentina | Estudiante |
| 39 | FIORAVANTI, César Ariel | 24 | M | S | Argentina | Profesor |
| 40 | CALANDRA, Alfredo Rodolfo | 51 | M | C | Argentina | Odentólogo |
| 41 | GASPAR, Pedro Enrique | 51 | M | C | Argentina | Psicólogo |
| 42 | CACHARO, Carlos Vicente | 32 | M | S | Argentina | Empleado |
| 43 | CASABLANCA, María | 32 | F | S | Argentina | Periodista |
| 44 | CASABLANCA, Susana | 34 | F | S | Argentina | Profesora |
| 45 | BELZONI, Guido | 18 | M | S | Argentina | Estudiante |
| 46 | KADE, Juan Carlos | 23 | M | S | Argentina | Estudiante |
| 47 | LAURENZ, Martín Pedro | 29 | M | S | Argentina | Empleado |
| 48 | COCARO, Nicolás Antonio | 31 | M | C | Argentina | Periodista |
| 49 | CIANIS, Juan Carlos | 37 | M | C | Argentina | Abogado |
| 50 | JULIA TOLRA, Rosaura | 54 | F | C | Argentina | Labores |

un grupo de turistas, diplomáticos, escritores y periodistas viajen, por primera vez, a las regiones heladas de la Antártida. A nuestro alrededor corren algunos niños, que también serán los primeros de la historia en visitar esta parte de nuestra tierra...”

El 17 y 18 de enero, *Les Eclaireurs* cruzó navegando el Pasaje de Drake. Se presentaron las incomodidades usuales de un hogar en movimiento, pero en general el mar no pareció estar demasiado agitado. A bordo del barco estaba Pedro Carlos Florido, el gobernador del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Dictó varias conferencias sobre la historia de la Antártida y sobre el trabajo de los argentinos allí, especialmente las investigaciones científicas.

En las primeras horas de la mañana del 18 de enero, el barco entró en Puerto Foster, el puerto natural de Isla Decepción. Mientras los turistas estaban admirando los paisajes inusuales y la presencia de miles de pingüinos cerca de la entrada de Puerto Foster, oyeron el ruido de una corbeta que se estaba aproximando. La embarcación, que navegaba con bandera británica, se acercó a *Les Eclaireurs*. Eran alrededor de las 6 a.m. Unas horas más tarde, a eso de las 10 a.m., un oficial británico subió a bordo del *Les Eclaireurs* y entregó una nota al Capitán Llosa en la que se afirmaba que su barco había entrado en territorio británico. Todo transcurrió amigablemente y los británicos dijeron que los turistas eran bienvenidos en su territorio. El incidente diplomático se resolvió en un modo muy amigable.

Por la noche, el personal británico fue invitado a la mesa de los oficiales a bordo del *Les Eclaireurs*. Entonces el gobernador Florido explicó a los británicos, también cordialmente, que la zona en la que estaban era de hecho parte del Sector Antártico Argentino. Dicho esto, los británicos participaron del banquete junto con la tripulación y los turistas del *Les Eclaireurs*.

Durante el día, los turistas visitaron la base argentina Decepción, en donde se les dio la bienvenida

hood. The attractions were penguins and elephant seals and three divers from the station who brought back from the sea lots of algae and starfish.

In the neighborhood, a boat cruise was made through icestrewn waters, along spectacular glaciers and icebergs.

The next day the ship proceeded to Potter Cove on King George Island, named by the Argentinians 'Isla 25 de Mayo.' Argentina had established a refuge called Refugio Potter at Potter Cove in 1953. In the course of the 1954-55 campaign, the station was renamed Teniente Jubany. The attraction here was a large herd of elephant seals. A walk in the neighborhood allowed the tourists to discover other types of seals and birds.

Itinerary of the first tourist cruise to Antarctica (by Nicolás Cócara, 1958)

From Potter Cove, Les Eclaireurs crossed Bransfield Strait and then sailed into Gerlache Strait. The fourth destination of the cruise was Almirante Brown Station, Paradise Harbor. Here the tourists set foot on the Antarctic continent and on the land they called 'Tierra de San Martín' (Graham Land). They were the guests of base leader Horacio Méndez. The base was visited and scientists explained the work they were doing. One of the attractions was climbing the hill behind the base and sliding back down. Modern tourists still do the same when landing at this place. A boat trip was made along the mighty glaciers in the neighborhood of the base.

From Paradise Harbor, Les Eclaireurs sailed via the panoramic Neumayer Channel towards the Melchior Islands. There a last stop was made near Gamma Island, where Melchior base was visited. After base leader Luis Ventimiglia welcomed the tourists and explained what their work consisted of, a tour of the base was made. It was a clear day and sometimes the sun showed up. Near the base, there was a small colony of penguins and an impressive ice wall.

From Melchior, Les Eclaireurs sailed back to South

como invitados del jefe de la base, Oscar Montes, y sus hombres. Visitaron la base y los científicos mostraron y explicaron el trabajo que estaban realizando. Los más aptos físicamente hicieron una excursión de 15 km a una colonia de pingüinos de barbijo en Baily Head y a las fumarolas. Se organizó una excursión más corta para los turistas que no podían recorrer una distancia tan larga.

La colocación de una placa en conmemoración de este primer crucero turístico a la Antártida fue un momento especial. La placa se fijó en la pared de la base Decepción, ya que este fue el primer lugar jamás visitado por turistas llegados en barco.

En la mañana del 19 de enero, Les Eclaireurs navegó una distancia corta hasta las costas de Bahía Balleneros para que los turistas pudieran ver los restos de la estación ballenera que había funcionado allí.

El barco dejó la Isla Decepción y navegó hasta la Isla Media Luna, en donde fondeó. Allí visitaron

America, through a Drake Passage that was often shaky and wild.

The ship arrived back in Ushuaia on 24 January. All the tourists received a certificate of their being amongst the first tourists that had visited Antarctica.

The ship had a post office on board and used a postmark with the inscription: '1er Viaje de Turismo a la Antartida Argentina.' Above is shown the official postcard of the first cruise. Most of the mail was cancelled with the ships stamp on the day of departure and at four bases on the day these were visited: Decepción 18 January, Cámara 19 January, Almirante Brown 21 January, and Melchior 22 January 1958.'

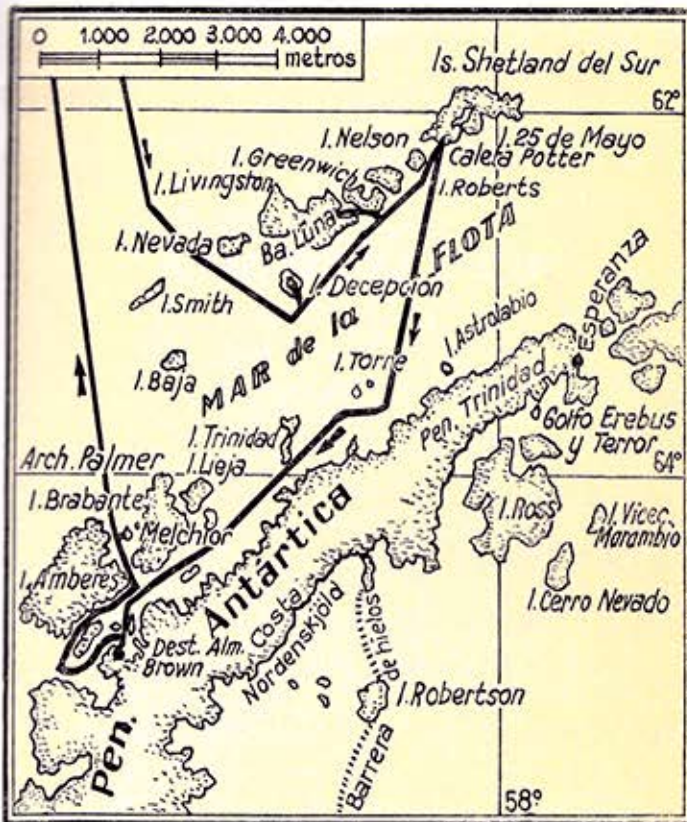
The Second Antarctic Cruise

The third group of fifty flew from Buenos Aires to Ushuaia on 27 January 1958. Their return flight was on 10 February. The fourth group took a flight on 30 January and returned to Buenos Aires on 13 February.

The second cruise departed from Ushuaia on 31 January 1958. There were 96 regular passengers on board and 3 special guests: the wife and two children of governor Florido. Therefore, on the official passenger list 99 names were mentioned.

Passengers of eight nationalities were on board Les Eclaireurs: Argentina (79), Italy (6), USA (4), Germany (3), France (2), Austria (1), Armenia (1), and Poland (1). Again more men (55) than women (44) embarked. The average age of the tourists was 42. The youngest tourists were 10, the oldest being 71.

During this second cruise, the itinerary was the reverse of the first cruise. On 2 February Melchior Station was visited.



la estación argentina Cámara. El jefe de la base, Raúl Billingshurst, dio la bienvenida a los turistas con un discurso. Después de visitar la base, los turistas exploraron los alrededores. Las atracciones fueron los pingüinos y los elefantes marinos y tres buceadores de la estación que trajeron del mar una gran cantidad de algas y estrellas de mar.

Se hizo un paseo en bote por los alrededores recorriendo aguas salpicadas de hielos, junto con espectaculares glaciares y icebergs.

Al día siguiente, el barco continuó a Caleta Potter en Isla 25 de Mayo. Argentina había establecido el llamado Refugio Potter en Caleta Potter en 1953. En el transcurso de la campaña de 1954-55, se rebautizó la estación como Teniente Jubany. Allí la atracción fue una gran manada de elefantes marinos. Una caminata por los alrededores les permitió a los turistas descubrir otros tipos de focas y pájaros.

Itinerario del primer crucero turístico a la Antártida (por Nicolás Cócaro, 1958)

Partiendo de Caleta Potter, Les Eclaireurs cruzó el Mar de la Flota y luego se internó en el Estrecho de Gerlache. La cuarta escala del crucero fue la Estación Almirante Brown, en Bahía Paraíso. Allí los turistas pisaron el Continente Antártico y la tierra que llamaron Tierra de San Martín. Fueron invitados del jefe de la base, Horacio Méndez. Visitaron la base y los científicos les explicaron el trabajo que estaban desarrollando. Una de las atracciones era escalar el cerro detrás de la base y bajarlo deslizándose. Los turistas modernos continúan haciéndolo cuando desembarcan en este punto. Se hizo un paseo en bote recorriendo los majestuosos glaciares en los alrededores de la base.

Partiendo de Bahía Paraíso, Les Eclaireurs navegó vía el panorámico Canal Neumayer hacia las Islas Melchior. Allí se hizo una última parada cerca de la Isla Gamma, en donde visitaron la base Melchior. Después de que el jefe de la base Luis

From there the ship sailed to Almirante Brown Station (3 February), Potter Cove (4 February), Cámara Station (5 February), and Decepción (6 January). It arrived back in Ushuaia on 11 February.

With these two cruises, the Argentine government had demonstrated that it was possible to successfully develop tourism to Antarctica, based on the experience already gained through exploration, surveying, researching, etc. The following year a second Argentine cruise visited Antarctica on the ship Yapeyú. It carried 260 tourists.

Between 1968 and 1976, Argentina dominated the Antarctic tourism industry. Thereafter, other countries took the lead in Antarctic tourism.

References

1. Thomas G. Bauer, 'Tourism in the Antarctic,' 2001.
2. *Annals of Tourism Research*, vol. 21, Special Issue: 'Antarctic Tourism,' 1994.
3. Monika Schillat, Marie Jensen, Marisol Vereda, Rodolfo A. Sánchez, Ricardo Roura, 'Tourism in Antarctica,' 2016.
4. John Snyder and Bernard Stonehouse (Eds.), 'Prospects for Polar Tourism,' 2007.
5. Colin Michael Hall and Margaret Johnston (Eds.), 'Polar Tourism. Tourism in the Arctic and Antarctic Regions,' 1995.
6. Michael Hall and Jarkko Saarinen, 'Polar Tourism: Definitions and Dimensions,' *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, vol. 10, p. 448-467, 2010.
7. Enzenbacher, D.J., 'Tourists in Antarctica: Numbers and trends,' *Polar Record*, vol. 28, 1992, p. 17-22.
8. J. Dumont d'Urville, 'Voyage au Pôle Sud et dans l'Océanie sur les corvettes L'Astrolabe et la Zélee,' Paris, Tome 1, 1841.
9. Headland, Robert, 'Historical development of Antarctic tourism,' *Annals of Tourism Research*, vol. 21, No. 2, 1994, p. 269-280.
10. H.J. Bull, 'The Cruise of the Antarctic,' Lon-

Ventimiglia dio la bienvenida a los turistas y les explicó el trabajo de la dotación, se hizo una visita a la base. Era un día despejado y a veces se hacía sentir el sol. Cerca de la base, había una colonia pequeña de pingüinos y una impresionante pared de hielo.

Partiendo de Melchior, Les Eclaireurs navegó de regreso a Sudamérica por el Pasaje de Drake que solía ser turbulento y salvaje.

El barco regresó a Ushuaia el 24 de enero. Todos los turistas recibieron un certificado de ser los primeros turistas en visitar la Antártida.

El barco tenía una oficina de correos a bordo y usaba un matasellos con la siguiente inscripción: "1er Viaje de Turismo a la Antártida Argentina". Arriba se muestra la postal oficial del primer crucero. La mayor parte de las piezas de correo se mataselló con el sello de cada barco el día de la partida y en las cuatro bases en las fechas en que se visitaron: Decepción, 18 de enero; Cámara, 19 de enero; Almirante Brown, 21 de enero; y Melchior, 22 de enero de 1958.

El segundo crucero antártico

El tercer grupo de cincuenta voló de Buenos Aires a Ushuaia el 27 de enero de 1958. El vuelo de retorno fue el 10 de febrero. El cuarto grupo voló el 30 de enero y regresó a Buenos Aires el 13 de febrero.

El segundo crucero salió de Ushuaia el 31 de enero de 1958. Iban a bordo 96 pasajeros comunes y 3 invitados especiales: la esposa y dos hijos del gobernador Florido. Por lo tanto, en la lista oficial de pasajeros se mencionaron 99 nombres.

don & New York, 1896.

11. *Newspaper clipping of a communication by Adrien de Gerlache to a journalist of Ostend, 1900, undated, archive J. Verlinden.*

12. 'Du Faur, Frederick Eccleston (1832-1915),' *Australian Dictionary of Biography, vol. 4, Melbourne University Press, Melbourne, 1972, pp 108-09.*

13. 'Antarctic Jaunt. Midsummer Trip Proposed,' *The Argus (Melbourne)*, 4 June 1908; 'Yachting Trip to the Ice Pack,' *Evening Post*, 17 June 1908; 'A Novel Idea. To the Pack Ice. Proposed Pleasure Expedition,' *Star*, 15 June 1908, p. 2.

14. 'Excursions to Antarctica,' *The Colonist*, 29 March 1909; 'Charms of Antarctica. Popular Excursions. Suggestion Seriously Made,' *Powerty Bay Herald*, 29 March 1909; 'Holliday in Antarctica,' *Feilding Star*, 30 March 1909.

15. 'The South Pole Expedition,' *The Register (Adelaide)*, 2 April 1909.

16. 'Trip to the Antarctic,' *The Age (Melbourne)*, 15 April 1909; *The Mercury (Hobart)*, 19 April 1909.

17. 'Notes,' *The Press (Christchurch)*, 4 November 1910, p.8; 'Local and General,' *Feilding Star*, 9 November 1910, Page 2; 'Local and General,' *Hawera & Normanby Star (Taranaki)*, 12 November 1910.

18. 'The Antarctic. Dr. Mawson on his coming expedition,' *Grey River Argus*, 7 July 1911.

19. Rodemunde J. Codling, 'The Precursors of Tourism in the Antarctic' in: 'Polar Tourism: Tourism to the Arctic and Antarctic Regions,' C.M. Hall and M.E. Johnston, eds., 1995.

20. Headland, Robert, 'Historical development of Antarctic tourism,' *Annals of Tourism Research*, vol. 21, No. 2, 1994, p. 269-280.

21. 'Excursion Trips to the Antarctic,' *Nelson Evening Mail (New Zealand)*, 14 May 1914, page 5.

22. Peter de Bruyne, grandson of Pedro, private communication, 2004.

23. Jozef Verlinden, 'Naar Antarctica - Belgen en Nederlanders op expeditie naar de Zuidpool,' 2009.

24. Monika Schillat, Marie Jensen, Marisol Ve-

LISTA DE PASAJEROS DEL TRANSPORTE A. R. A. "LES SOLEILS"

Solida de MONTEVIDEO el 31 de Enero de 195 8 con destino a ANTARTIDA ARGENTINA

| NUMERO DE TEN | NUMERO DE PASAJE | CLASE | APELLIDO Y NOMBRE | EDAD | SEXO | ESTADO | NACIONALIDAD | PROFESION | PASAPORTE O CEEGA IDENTIDAD |
|---------------|------------------|-------|----------------------------|------|------|--------|--------------|----------------|-----------------------------|
| 1 | — | Unica | TACUINI, Carlos Alberto | 54 | M | C | Argentina | Periodista | CI.145260 |
| 2 | — | id. | BUBENS, Rufi M. | 29 | F | S | Argentina | Periodista | CI.2904750 |
| 3 | — | id. | ROSSI PAS, Carlos A. 34 | 34 | M | C | Argentina | Aviador Milit. | LE.1745310 |
| 4 | — | id. | RAMIREZ, Francisco | 34 | M | V | Argentina | Militar | CI.4756883 |
| 5 | — | id. | RANDEL, Herta Frany de | 40 | F | C | Argentina | Labores | CI.2297806 |
| 6 | — | id. | Villa, Remo | 52 | M | C | Italiana | Industrial | CI.1920140 |
| 7 | — | id. | TRITTAU, Rodolfo Liones | 56 | M | C | Argentina | Empleado | CI.1608260 |
| 8 | — | id. | TRITTAU, Hasmak Tarakdjian | 50 | F | C | Armenia | Empleada | CI.1945278 |
| 9 | — | id. | OURAT, Néstor Gerónimo | 63 | M | C | Argentina | Comerciante | CI.69117 |
| 10 | — | id. | LINDENSKY, Moises | 50 | M | C | Argentina | Médico | CI.935828 |
| 11 | — | id. | LINDENSKY, Rosalía Johanna | 40 | F | C | Argentina | Profesora | CI.1677984 |
| 12 | ✓ | id. | IMAN, Eduardo Adolfo | 44 | M | C | Argentina | Comerciante | CI.81866 |
| 13 | ✓ | id. | IPAE, Valkyria Carril de | 45 | F | S | Argentina | Labores | LC.1338705 |
| 14 | — | id. | BOU, Domingo Elias | 52 | M | C | Argentina | Comerciante | CI.1017126 |
| 15 | — | id. | BOU, María Teresa Durro de | 49 | F | C | Argentina | Comerciante | CI.1179007 |
| 16 | — | id. | BOU, Horacio | 13 | M | S | Argentina | Estudiante | CI.5007245 |
| 17 | — | id. | OWETO, Jorge Carlos | 43 | M | C | Argentina | Industrial | CI.1161357 |
| 18 | — | id. | OWETO, Delia Elena S.C.de | 38 | F | C | Argentina | Labores | CI.1765463 |
| 19 | — | id. | OWETO, Jorge Carlos (h) | 10 | M | S | Argentina | Estudiante | |
| 20 | — | id. | BARO, Andrés Jofe German | 27 | M | C | Argentina | | |
| 21 | — | id. | BARO, Martha S.H.de | 26 | F | C | Argentina | Maestra | LC.1262567 |
| 22 | ✓ | id. | BANE, Enrique | 36 | M | C | Alemana | Industrial | CI.3773543 |
| 23 | ✓ | id. | BANE, Erika | 28 | F | C | Braileña | Labores | CI.4860417 |
| 24 | — | id. | BELLO, Elida Norma | 41 | F | S | Argentina | Empleada | CI.595466 |
| 25 | — | id. | BUIZO, Elsa Julia | 34 | F | S | Argentina | Empleada | CI.2330668 |
| 26 | — | id. | CHAMBERLAIN, Eve | 44 | F | S | Norteameric. | Secretaria | Pas.102112 |
| 27 | — | id. | PALASCOLO, Vita Anna María | 28 | F | S | Norteameric. | Secretaria | Pas.35985 |
| 28 | — | id. | LEVY, Eleonor Viola | 44 | F | S | Norteameric. | Secretaria | Pas.9376 |
| 29 | — | id. | MILLER, Louise M. | 38 | F | S | Norteameric. | Secretaria | Pas.106744 |
| 30 | — | id. | NIRAN, Margarita María | 49 | F | S | Argentina | Maestra | CI.578268 |
| 31 | — | id. | BARRIERI, Renata Angeline | 36 | F | C | Italiana | Empleada | CI.4316533 |
| 32 | — | id. | LEIVA, María Esther | 48 | F | C | Argentina | Empleada | LC.0014594 |
| 33 | — | id. | KLISSALT, María Luisa | 55 | F | S | Argentina | Contadora | CI.4963338 |
| 34 | — | id. | KLISSALT, Celia | 53 | F | S | Argentina | Labores | CI.4963339 |
| 35 | — | id. | SCUSSEL, Vicente | 56 | M | S | Italiana | Agricultor | CI.898237 |
| 36 | — | id. | POZZI, Isaac | 58 | M | S | Argentina | Escritor | CI.1379 |
| 37 | — | id. | OWETO, Miguel Angel | 49 | M | C | Argentina | Periodista | CI.276040 |
| 38 | — | id. | GARDI, Lois | 45 | M | S | Italiana | Industrial | CI.1911908 |
| 39 | — | id. | BOUSA, Manuel Segundo | 53 | M | S | Argentina | Profesor | CI.990780 |
| 40 | — | id. | ALIEPPI, Atilio Juan | 47 | M | C | Argentina | Industrial | CI.790987 |
| 41 | — | id. | REY, Fernando Eduardo | 23 | M | S | Argentina | Estudiante | LE.6218556 |
| 42 | — | id. | GARCIA, Federico Ricardo | 25 | M | S | Argentina | Estudiante | CI.2053198 |
| 43 | — | id. | OGHEI, José | 53 | M | C | Argentina | Empleado | CI.522532 |
| 44 | — | id. | LAURE, Juan Jorge | 31 | M | S | Argentina | Periodista | LE.6194031 |
| 45 | — | id. | SCHWARTZMAN, Paulina | 37 | F | D | Argentina | Profesora | CI.1406050 |
| 46 | — | id. | CRISALENTI, María Estela | 26 | F | S | Argentina | Empleada | LC.1440628 |
| 47 | — | id. | CRISALENTI, María Elena | 29 | F | S | Argentina | Maestra | LC.1440627 |
| 48 | — | id. | CRISALENTI, Raquel Bárbara | 63 | F | S | Argentina | Labores | LC.3015626 |
| 49 | — | id. | POUSA, Roberto | 27 | M | S | Argentina | Empleado | CI.2633189 |

Solido de el de de 195 con destino a

| NUMERO DE PASAJERO | NUMERO DE PASAJE | CLASE | APELLIDO Y NOMBRE | EDAD | SEXO | ESTADO CIVIL | NACIONALIDAD | PROFESION | PASAJERO O CEDULA IDENTIDAD | |
|--------------------|------------------|-------|-----------------------------|------|------|--------------|--------------|-----------|-----------------------------|-------------|
| 50 | | Unica | SOCHNIEWICKI, Felicia | 31 | 1 | F | E | Argentina | Contadora | LG.2744454 |
| 51 | - | id. | DANGLADE, Oscar Domingo | 37 | 1 | M | C | Argentina | Cap.Fragata | |
| 52 | | id. | HILLONE, Néstor Eduardo | 30 | 1 | M | C | Argentina | Sub-Prefecto | LE.4476819 |
| 53 | - | id. | SANTAPPELLI, Benedetto | 33 | 1 | M | C | Italiana | Diplomático | C.Dip.23/56 |
| 54 | V | id. | CELOFF, Roberto | 47 | 1 | M | V | Argentina | Industrial | CI.561339 |
| 55 | | id. | FRINE, María A.O.C.de | 55 | 1 | F | C | Argentina | Labores | CI.367284 |
| 56 | | id. | FRINE, Manuel Alberto | 60 | 1 | M | C | Argentina | Médico | CI.369169 |
| 57 | - | id. | VASQUEZ, Ofelia Ruffo de | 42 | 1 | F | C | Argentina | Labores | CI.2014374 |
| 58 | - | id. | VASQUEZ, César | 56 | 1 | M | C | Argentina | Industrial | CI.616257 |
| 59 | - | id. | VILLAR, Juan Carlos | 52 | 1 | M | C | Argentina | Empleado | CI.422121 |
| 60 | - | id. | VILLAR, Elena H.G.de | 50 | 1 | F | C | Argentina | Empleada | CI.3194275 |
| 61 | | id. | BERSDOLT, Alberto Guillermo | 42 | 1 | M | C | Argentina | Industrial | CI.1197542 |
| 62 | | id. | BERSDOLT, Luisa F.M.V.de | 32 | 1 | F | C | Argentina | Labores | CI.2919385 |
| 63 | | id. | NEUBRYER, Enrique Bertoldo | 28 | 1 | M | C | Argentina | Industrial | CI.2704604 |
| 64 | | id. | NEUBRYER, Sara Veráisen de | 26 | 1 | F | C | Argentina | Educadora | CI.3138171 |
| 65 | | id. | KAMENIECKY, Adolfo | 47 | 1 | M | C | Argentina | Abogado | CI.678354 |
| 66 | | id. | KAMENIECKY, Pilar M.de | 44 | 1 | F | C | Argentina | Labores | CI.2467642 |
| 67 | | id. | SUMINO, Haydeé Morria de | 41 | 1 | F | C | Argentina | Labores | CI.1192090 |
| 68 | | id. | SUMINO, Inés Myrta | 18 | 1 | F | C | Argentina | Educadora | CI.3709706 |
| 69 | | id. | ELIZALDE, María Teodolina | 39 | 1 | F | C | Argentina | Empleada | CI.1657433 |
| 70 | | id. | MARSLA, Haydeé Beatriz | 45 | 1 | F | C | Argentina | Labores | LG.0313952 |
| 71 | | id. | DEQUIRA, Estela | 57 | 1 | F | C | Argentina | Profesora | CI.312276 |
| 72 | | id. | MUTH, Tatiana S.de | 55 | 1 | F | C | Francesa | Maestra | CI.2717814 |
| 73 | | id. | MILANO, Anna Nabergoi de | 50 | 1 | F | C | Brasilera | Periodista | CI.897297 |
| 74 | | id. | CASTELOPOGGI, Ercole P.F. | 71 | 1 | F | S | Argentina | Scientista | CI.1549689 |
| 75 | V | id. | BELL, Jorge | 48 | 1 | M | C | Francesa | Joyer | CI.3780517 |
| 76 | | id. | MAGGI, Pedro Nemesio | 59 | 1 | M | S | Argentina | Dibujante | LE.60358 |
| 77 | | id. | BOTTO FOALA, Eduardo | 47 | 1 | M | C | Italiana | Industrial | CI.1909699 |
| 78 | - | id. | MUZZO, José | 45 | 1 | M | C | Argentina | Leuter | CI.119101 |
| 79 | | id. | CAPRISTO, Armando Antonio | 47 | 1 | M | S | Argentino | Contador P. | CI.798868 |
| 80 | | id. | ELIZALDE, Carlos Raúl | 37 | 1 | M | C | Argentina | Macendado | CI.147600 |
| 81 | | id. | BAURELL, Miguel | 48 | 1 | M | C | Argentina | Contador | CI.606087 |
| 82 | | id. | PASTRICKI, Stanislao | 49 | 1 | M | C | Polaco | Ingeniero | CI.4016116 |
| 83 | | id. | FIOL, Armando | 33 | 1 | M | S | Argentina | Industrial | CI.2267708 |
| 84 | - | id. | LEVA, Antonio | 41 | 1 | M | S | Argentina | Médico | CI.1434867 |
| 85 | | id. | LAPALDOGI, Luis | 49 | 1 | M | S | Argentina | Médico | CI.607881 |
| 86 | | id. | NEUBRYER, Horacio | 30 | 1 | M | S | Argentina | Odontólogo | CI.2906911 |
| 87 | | id. | MARTEGA BELLO, Andrés | 39 | 1 | M | C | Argentina | Contador | CI.1624742 |
| 88 | | id. | VELTRI, Carsten Bole de | 55 | 1 | F | V | Argentina | Labores | CI.732392 |
| 89 | | id. | SCHILLING, Ana Balles de | 47 | 1 | F | C | Alemana | Labores | CI.1558585 |
| 90 | | id. | SCHILLING, Walter Martín | 57 | 1 | M | C | Alemana | Odontólogo | CI.600646 |
| 91 | | id. | SCHWART, Carlota G.de | 52 | 1 | F | C | Argentina | Labores | LG.220228 |
| 92 | | id. | SCHWART, Radiman Frede | 45 | 1 | M | C | Argentina | Comerciante | LE.1622942 |
| 93 | | id. | KIRNICH, Salvador | 63 | 1 | M | C | Argentina | Abogado | CI.56312 |
| 94 | | id. | FRYDMAN, Benjamin Jaime | 22 | 1 | M | S | Argentina | Químico | CI.3394439 |
| 95 | | id. | HALVI, Juan Carlos | 27 | 1 | M | S | Argentina | Ing.Civil | LE.4942186 |
| 96 | | id. | GUARDIA, Carlos Cecilio R. | 35 | 1 | M | S | Argentina | Empleado | CI.14401 |
| 97 | - | id. | FLORIDO, María L.F.S.de | 43 | 1 | F | C | Argentina | Labores | LG.0099957 |
| 98 | - | id. | FLORIDO, Marta Silvia | 15 | 1 | F | S | Argentina | Estudiante | CI.4540944 |
| 99 | - | id. | FLORIDO, Pedro Carlos | 10 | 1 | M | S | Argentina | Estudiante | CI.5408062 |

Pasajeros de ocho nacionalidades abordaron el *Les Eclaireurs*: Argentina (79), Italia (6), EE. UU. (4), Alemania (3), Francia (2), Austria (1), Armenia (1) y Polonia (1). Nuevamente, se embarcaron más hombres (55) que mujeres (44). La edad promedio de los turistas era 42 años. Los turistas más jóvenes tenían 10 años, y 71 el mayor.

Durante este segundo crucero, el itinerario se hizo en sentido contrario con respecto al primero. El 2 de febrero, se visitó la Estación Melchior. Desde allí, el barco navegó a la Estación Almirante Brown (3 de febrero), Caleta Potter (4 de febrero), Estación Cámara (5 de febrero) y Decepción (6 de enero). Regresó a Ushuaia el 11 de febrero. Con estos dos cruceros, el gobierno argentino había demostrado que era posible desarrollar con éxito el turismo en la Antártida, sobre la base de la experiencia ya ganada por medio de la exploración, los reconocimientos, las investigaciones, etc. Al año siguiente, un segundo crucero argentino visitó la Antártida en el barco *Yapeyú*. Llevó 260 turistas.

Entre 1968 y 1976, Argentina dominó la industria del turismo Antártico. A partir de entonces, otros países pasaron a liderar el turismo antártico.

Referencias

1. Thomas G. Bauer, "Tourism in the Antarctic", 2001.
2. *Annals of Tourism Research*, vol. 21, Special Issue: "Antarctic Tourism", 1994.
3. Monika Schillat, Marie Jensen, Marisol Vereda, Rodolfo A. Sánchez, Ricardo Roura, "Tourism in Antarctica", 2016.
4. John Snyder and Bernard Stonehouse (Eds.), "Prospects for Polar Tourism", 2007.
5. Colin Michael Hall and Margaret Johnston (Eds.), "Polar Tourism. Tourism in the Arctic and Antarctic Regions", 1995.
6. Michael Hall and Jarkko Saarinen, "Polar
- reda, Rodolfo A. Sánchez, Ricardo Roura "Tourism in Antarctica. A Multidisciplinary View of New Activities Carried Out on the White Continent," 2016.
25. De Souza Reilly, 'En las tierras desconocidas de la Patria. Hacia el misterio de las Islas Orcadas,' *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 11 March 1933.
26. Louis Bernacchi, 'The Polar Book,' London, 1930.
27. 'Tourists to visit Antarctic Barrier,' *New York Times*, 3 November 1930.
28. 'Women's Antarctic tour,' *Daily Mail (London)*, 24 October 1930.
29. 'Here for Polar tourists,' *New York Times*, 17 November 1930.
30. 'Lady Shackleton to visit Antarctic,' *New York Times*, 22 November 1930.
31. Nichols, Robert, 'El primer viaje de turismo a la Antártida,' *Argentina Austral* vol. 31, August 1959, pp. 4-5.
32. Jozef Verlinden, *private archives of Eduardo Llosa*.
33. Schweizer, Rosaura, 'Antártida Argentina; diario del primer viaje de turismo, y poemas,' *Santa Fe, Argentina*, 1961, p. 65.
34. Cócara, Nicolás, 'Viaje a la Antártida,' *Oeste*, 1958, 33 p.
35. Ministerio de Marina, 'Primeros viajes turísticos a la Antártida,' 1958 (8:38-minute film).
36. 'Esto pasó en nuestra región: Realizan uno de los primeros viajes turísticos a la Antártida,' *La Nación*, 16 March 1958.
37. Jutronich, J., 'En el país blanco de los hombres barbudos,' *Revista Vea y Lea, Suplemento N° 114*, 20 February, 1958 (pp. 1-8). Buenos Aires.

Note

All color illustrations were taken from the film by the Ministerio de Marina, 'Primeros viajes turísticos a la Antártida,' 1958.

- Tourism: Definitions and Dimensions”, *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, vol. 10, p. 448-467, 2010.
7. Enzenbacher, D.J., “Tourists in Antarctica: Numbers and trends”, *Polar Record*, vol. 28, 1992, p. 17-22.
 8. J. Dumont d’Urville, “Voyage au Pôle Sud et dans l’Océanie sur les corvettes *Lv* et la *Zélée*”, París, Tome 1, 1841.
 9. Headland, Robert, “Historical development of Antarctic tourism”, *Annals of Tourism Research*, vol. 21, No. 2, 1994, p. 269-280.
 10. H.J. Bull, “The Cruise of the Antarctic”, London & New York, 1896.
 11. Recorte de artículo de un periódico sobre una comunicación entre Adrien de Gerlache y un periodista de Ostend, 1900, sin fecha, archivo de J. Verlinden.
 12. “Du Faur, Frederick Eccleston (1832-1915)”, *Australian Dictionary of Biography*, vol. 4, Melbourne University Press, Melbourne, 1972, pp. 108-09.
 13. “Antarctic Jaunt. Midsummer Trip Proposed”, *The Argus* (Melbourne), 4 de junio de 1908; “Yachting Trip to the Ice Pack”, *Evening Post*, 17 de junio de 1908; “A Novel Idea. To the Pack Ice. Proposed Pleasure Expedition”, *Star*, 15 de junio de 1908, p. 2.
 14. “Excursions to Antarctica”, *The Colonist*, 29 de marzo de 1909; “Charms of Antarctica. Popular Excursions. Suggestion Seriously Made”, *Poverty Bay Herald*, 29 de marzo de 1909; “Holliday in Antarctica”, *Feilding Star*, 30 de marzo de 1909.
 15. “The South Pole Expedition”, *The Register* (Adelaida), 2 de abril de 1909.
 16. “Trip to the Antarctic”, *The Age* (Melbourne), 15 de abril de 1909; *The Mercury* (Hobart), 19 de abril de 1909.
 17. “Notes”, *The Press* (Christchurch), 4 de noviembre 1910, p. 8; “Local and General”, *Feilding Star*, 9 de noviembre 1910, p. 2; “Local and General”, *Hawera & Normanby Star* (Taranaki), 12 de noviembre de 1910.
 18. “The Antarctic. Dr. Mawson on his coming expedition”, *Grey River Argus*, 7 de julio de 1911.
 19. Rodemunde J. Codling, “The Precursors of Tourism in the Antarctic” en: “Polar Tourism: Tourism to the Arctic and Antarctic Regions”, C.M. Hall and M.E. Johnston, eds., 1995.
 20. Headland, Robert, “Historical development of Antarctic tourism”, *Annals of Tourism Research*, vol. 21, No. 2, 1994, pp. 269-280.
 21. “Excursion Trips to the Antarctic”, *Nelson Evening Mail* (Nueva Zelanda), 14 de mayo de 1914, p. 5.
 22. Peter de Bruyne, nieto de Pedro, comunicación privada, 2004.
 23. Jozef Verlinden, “Naar Antarctica – Belgen en Nederlanders op expeditie naar de Zuidpool”, 2009.
 24. Monika Schillat, Marie Jensen, Marisol Vereda, Rodolfo A. Sánchez, Ricardo Roura “Tourism in Antarctica. A Multidisciplinary View of New Activities Carried Out on the White Continent”, 2016.
 25. De Souza Reilly, “En las tierras desconocidas de la Patria. Hacia el misterio de las Islas Orcadas”, *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 11 de marzo de 1933.
 26. Louis Bernacchi, “The Polar Book”, Londres, 1930.
 27. “Tourists to visit Antarctic Barrier”, *New York Times*, 3 de noviembre de 1930.
 28. “Women’s Antarctic tour”, *Daily Mail* (Londres), 24 de octubre de 1930.

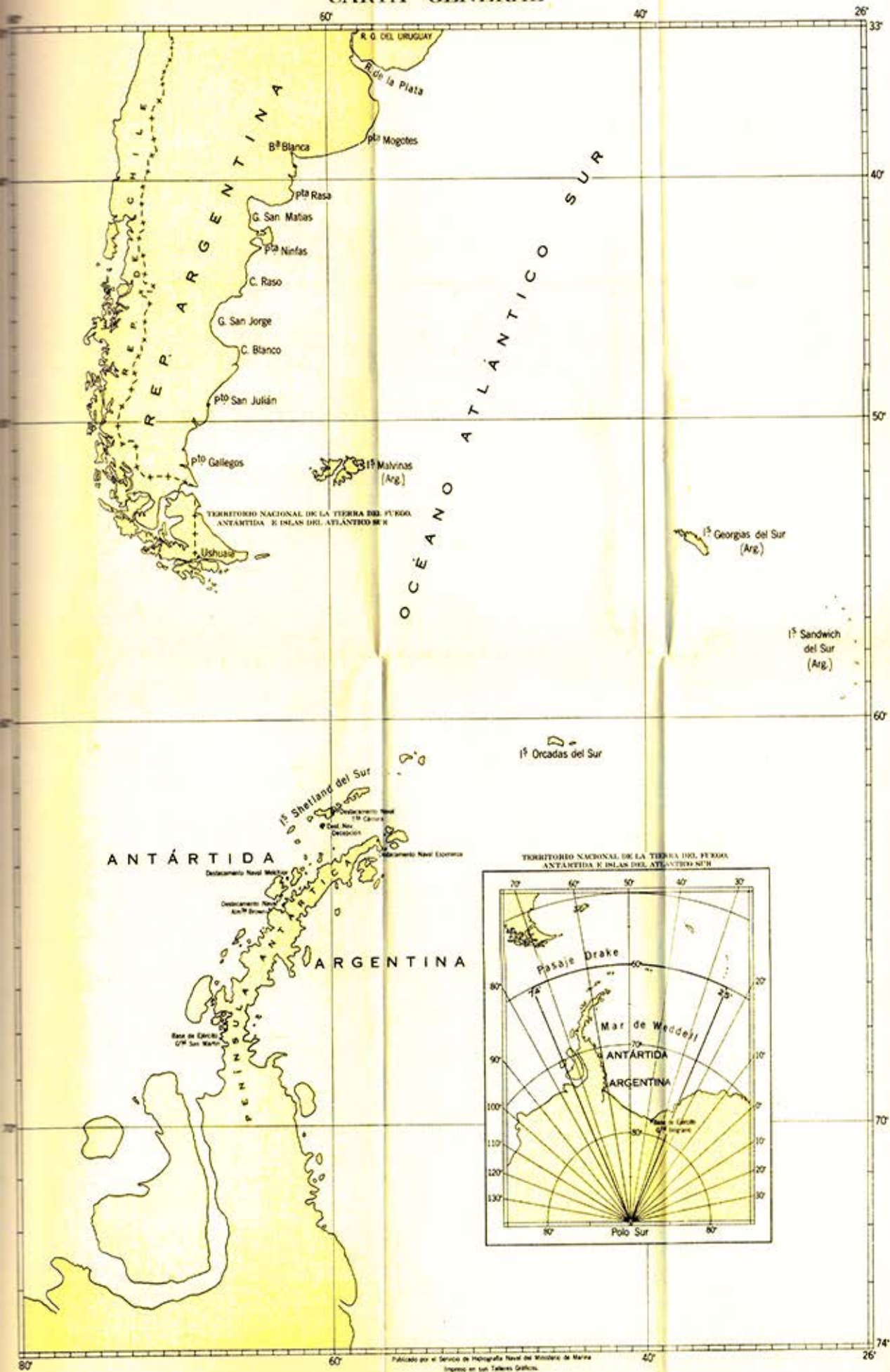
29. "Here for Polar tourists", New York Times, 17 de noviembre de 1930.
30. "Lady Shackleton to visit Antarctic", New York Times, 22 de noviembre de 1930.
31. Nichols, Robert, "El primer viaje de turismo a la Antártida", Argentina Austral vol. 31, agosto de 1959, págs. 4-5.
32. Jozef Verlinden, archivos privados de Eduardo Llosa.
33. Schweizer, Rosaura, "Antártida Argentina; diario del primer viaje de turismo, y poemas", Santa Fe, Argentina, 1961, p. 65
34. Cócara, Nicolás, "Viaje a la Antártida", Oeste, 1958, p. 33
35. Ministerio de Marina, "Primeros viajes turísticos a la Antártida", 1958 (cortometraje de 8:38 minutos).
36. "Esto pasó en nuestra región: Realizan uno de los primeros viajes turísticos a la Antártida", La Nación, 16 de marzo de 1958
37. Jutronich, J., "En el país blanco de los hombres barbudos", Revista Ve a Lea, Suplemento N° 114, 20 de febrero de 1958 (pp. 1-8), Buenos Aires

Nota

Todas las ilustraciones en colores se tomaron del cortometraje producido por el Ministerio de Marina, "Primeros viajes turísticos a la Antártida", 1958.



CARTA GENERAL







LES ECLAIREURS

PUBLICACIONES SOBRE ESTE PRIMER CRUCERO TURÍSTICO A LA ANTÁRTIDA

16 DE ENERO DE 1958

Algo muy bien pensado, con mente de marino, fue entregarle a cada pasajero una bitácora con mucha información de la Península Antártica. Cubriendo distintos aspectos y una buena cartografía que reproducimos. El mapa Bicontinental es decir el territorio "Argentino Completo" con la Antártida Argentina; otro ampliado con Patagonia y parte de la península Antártica y otro solo de la Península. De esta forma podían tener una real apreciación por dónde estaban navegando y los lugares que visitaban. A esto seguía unas cuantas páginas para que cada uno anotara sus observaciones del día. Es muy interesante e importante hacerlo, sino los 10 días de la travesía, con el tiempo, se convierte en un solo día. Hemos visto varios de estos cuadernos de bitácora y resulta interesante las observaciones y como cada uno vivía el lugar visitado, o la navegación, subjetivamente.

Dos pasajeros Nicolás Cocaro y Rosaura Schweizer publicaron este primer viaje de turismo Antártico. El de Nicolás Cocaro se llama Viaje a la Antártida publicado el 5 de diciembre de 1958 en Buenos Aires. El de Rosaura Schweizer: ANTÁRTIDA ARGENTINA, Diario del Primer viaje de Turismo y POEMAS se publicó por Ed. Castellvi en Santa Fe (24 de Diciembre 1958).

Tenemos el Cuaderno de Bitácora de María Teodelina Elizalde y vimos algunas hojas de el de Carlos Cácharo que guardó mucho material de ese viaje y hoy con sus 92 años lo recuerda perfectamente.

Es interesante leer en cada caso lo que vieron y en especial como lo sintieron. En el caso de Rosaura, poetiza ella, va intercalando poemas que le surgieron durante esos 10 días de turismo antártico-que hoy realizan varios cruceros con una duración tal vez de dos días más y mayor actividad de visita

Accountings of the First Tourist Cruise to Antarctica on January 16, 1958

This cruise was wisely planned by a seaman mind. Every passenger received a logbook with lots of information about the Antarctic Peninsula. The logbook covered diverse aspects and included a set of good charts we are reproducing. The first one is a bicontinental map, i.e., a map showing the "whole of the Argentine territory" including Argentine Antarctica; the second is an enlarged map of Patagonia and part of the Antarctic Peninsula; and the third shows the Peninsula only. Guided by these charts, tourists could get a real idea of their sailing route and the places they were visiting. These charts were followed by a few blank pages for tourists to record their daily observations. This is a very interesting aspect. Recording is very important; otherwise, with the passing of days, the ten-day cruise ends up being perceived as a single day. We have seen several of these logbooks. Tourists accountings of their subjective experiences in every place they called at and of their sailing experiences are very interesting.

*Two of the passengers, Nicolás Cocaro and Rosaura Schweizer, published accountings of this first tourist Antarctic cruise. Cocaro's is called *A Trip to Antarctica (Viaje a la Antártida)* and was released on December 5, 1958 in Buenos Aires. Rosaura Schweizer's was called *ARGENTINE ANTARCTICA, Journal of the First Tourist Trip and POEMS (ANTÁRTIDA ARGENTINA, Diario del Primer viaje de Turismo y POEMAS)*. It was published by Ed. Castellvi publishers in Santa Fe on December 24, 1958.*

We keep María Teodelina Elizalde's logbook and we had access to some pages of Carlos Cácharo's logbook. He preserved lots of materials on this cruise. He is now 92 years old and his memories are intact.

a lugares, es decir de subir y bajar botes que hoy son súperlivianos y de tela (los Zodiac) y motor fuera de borda.

El recorrido fue zarpada de Ushuaia durante la noche y ya con luz solar acercarse al Drake (Mar

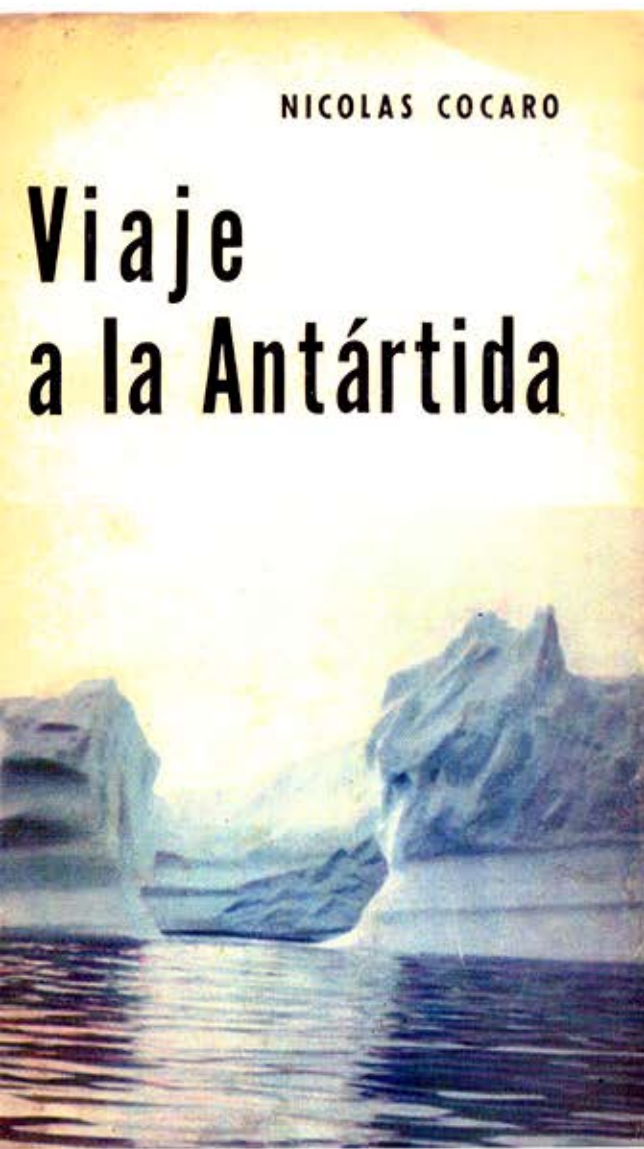
Reading the accountings of these tourists is very interesting, particularly how they felt about their experience. Being a poet herself, Rosaura intertwined poems she was inspired to write during the ten-day Antarctic tourist cruise. Current Antarctic cruises last maybe two more days and include more stops. Nowadays, embarking and disembarking on boats is far more easy with extremely light fabric boats (Zodiac) and an outboard motor.

The cruise departed from Ushuaia in the evening and, by dawn, they were approaching the Drake Passage (Sea of Hoces) with the aim of crossing it withing 24 hour if possible. In this case, they sailed through a "window" between two fronts. There is a permanent wave given the Pacific current and the Antarctic circumpolar current. Fortunately, the second keeps the White Continent isolated.

Itinerary: Ushuaia was the starting point. Tourists arrived in two groups on Navy planes and, given the lack of hotels in "town," they were accommodated on the ARA Les Eclaireurs. Rosaura's account of Ushuaia, although almost telegraphic, is very good. First, the crossing of the Drake Passage or the Sea of Hoces (named after its Spanish discoverer). On their arrival at Deception, this first Antarctic cruise was intercepted by the English ship PROTECTOR, whose officers filed a complaint arguing the Argentinians were navigating English waters and Argentine officials filed another arguing that was Argentine territory. Oddly enough, officers of both nationalities met in the afternoon for a drink. Usual visits included the whale factory Hector, the Chinstrap penguin colony, and the fumaroles. At the base, tourists had some welcome coffee. The Media Luna island is very close, so they payed a short visit. Next stop was Potter Cove (former Jubany and current Carlini base) including walks just like current hikes, 60 years later. After the crossing of the Mar de la Flota (Bransfield Sea), they stopped at Brown Base (Paradise Bay) also paying a short visit and climbing the snow-capped mountain behind the Base (just as done at present). It is a beautiful place where wildlife and icebergs make time fly away. Melchior was the next stop including a farewell party with awards given for contests and a

NICOLAS COCARO

Viaje a la Antártida



de Hoces) para cruzarlo en lo posible en 24 h. En este caso pasaron por una "ventana" entre dos frentes. Siempre onda hay dado que es la corriente del pacífico y la circumpolar antártica; esta mantiene aislado al Continente Blanco, por suerte.

Recorrido: Ushuaia a la cual llegaban en dos

grupos con aviones de la Armada y al no haber hoteles en la "ciudad" los iban acomodando en el ARA "Les Eclaireurs". El relato de Rosaura sobre Ushuaia, aunque casi de forma telegráfica, es muy bueno. El cruce del Drake o mar de Hoces, su descubridor español. Arribando a Decepción y en este primer viaje fueron interceptados por el buque inglés "PROTECTOR" cuyos oficiales presentaron una queja por navegar aguas inglesas y otra presentada por los oficiales argentinos que se trata de territorio Argentino. Lo más llamativo es que por la tarde ambos grupos de oficiales se reunieron a tomar algo. Las visitas son las usuales, la factoría de ballenas Hector, la colonia de pingüinos de barbijo y las fumarolas; con visita a la base y el cafecito de bienvenida. Muy cerca está la isla Media Luna donde le dedican una corta visita. De allí partieron para Caleta Potter (Jubany actualmente Carlini) con paseos como se realizan hoy en día (60 años después). Ya cruzando el Mar de la Flota (Bransfield) recalaron en Base Brown (Bahía Paraíso) también con una corta visita y la clásica excursión de subir el monte nevado detrás de la Base (como en la actualidad). Es un lugar hermoso donde la fauna y los icebergs hacen que el tiempo vuele. De allí a Melchior donde se realiza la fiesta de despedida, entrega de premios de los concursos y baile. Por la madrugada se encara el cruce del Drake hacia Ushuaia y en este caso acompañados por el ARA "CHIRIGUANO".

Rosaura Schweizer se explaya un poco en los periodistas que van a bordo, como así también de artistas que van plasmando todo lo que ven con gran asombro. Hay un equipo de TV que hizo unas buenas filmaciones. A todo esto va escribiendo poemas que intercala en el relato como ser el "Poema a la Antártida Argentina"; "Pingüino"; "Líquén"; "Marineros Cantando a la tarde"; "Copo de nieve" etc.

Dos pequeñas obras testimoniales de este Primer Crucero Antártico. Al arribar a Ushuaia partió el Segundo Crucero a la Antártida también en el ARA "LES ECLAIREURS" de cual tenemos el cuaderno de Bitácora de María Teodelina Elizalde.

ball. At dawn, it starts the crossing of the Drake Passage heading for Ushuaia. On this occasion, escorted by the ARA CHIRIGUANO.

Rosaura Schweizer elaborates on the journalists who are on board, as well as on the artists who are depicting everything they are astonished to see. A TV crew produced some good films. Schweizer wrote poems during the cruise and intertwined them in her accounting, such as "A Poem to Antarctic Argentina," "Penguin," "Lichen," "Seamen Afternoon Song," "Snowflake," etc.

Two short testimonial works depicting this First Antarctic Cruise. Upon their arrival in Ushuaia, the Second Cruise to Antarctica set sail. It was also on the ARA LES ECLAIREURS. We keep the logbook written by María Teodelina Elizalde. Her first entry is dated January 31, 1958, on leaving Ushuaia.

This Logbook that was handed over to passengers was published by the Argentine Navy and drafted by the Naval Operations Command and the Naval Transport Command. This is a very interesting work because it includes a historical review of trips and expeditions, apart from information on Argentine Antarctica, geology, flora, fauna, meteorology, and climatology. This was quite an insight considering it was 1958. It is a personal journal describing her experiences on board and, what is most important to her, the places where they landed and their surroundings. The itinerary of this second cruise was different. She recorded Melchior was the first stop. "We are surrounded by a new unreal world, a sort of magnificent scenery..." Then she adds: "I am lacking the words to faithfully translate the experience of visiting this city of frozen buildings." She is referring to glaciers.

The second stop was Paradise Bay, where Brown Base is located and they climbed the snow-capped hill, a typical activity until present. Potter Cove (former Jubany Base, now renamed Carlini) was the third stop. Then came Media Luna island, Teniente Cámara Base to continue heading for Deception Island. The ARA CHIRIGUANO was always close and then the ARA Bahía Aguirre joined. She comments weather was ugly with snow and fog during those two days. The icebreaker San Martín arrived. They

de. Tiene fecha de inicio el 31 de enero de 1958 cuando parten de Ushuaia.

Este Cuaderno de Bitácora que repartían a los pasajeros fue editado por la Armada Argentina y redactado por el Comando de Operaciones Navales y el Comando de Transportes Navales. Es interesante ya que además de una reseña histórica de viajes y expediciones, Antártida Argentina, Geología, Fauna, Flora, Meteorología y Climatología. Una visión bastante grande para 1958. Se trata de un diario personal que va describiendo sus vivencias a bordo y lo más importante para ella: los lugares donde recalán y su entorno. El recorrido fue diferente ya que el primer punto

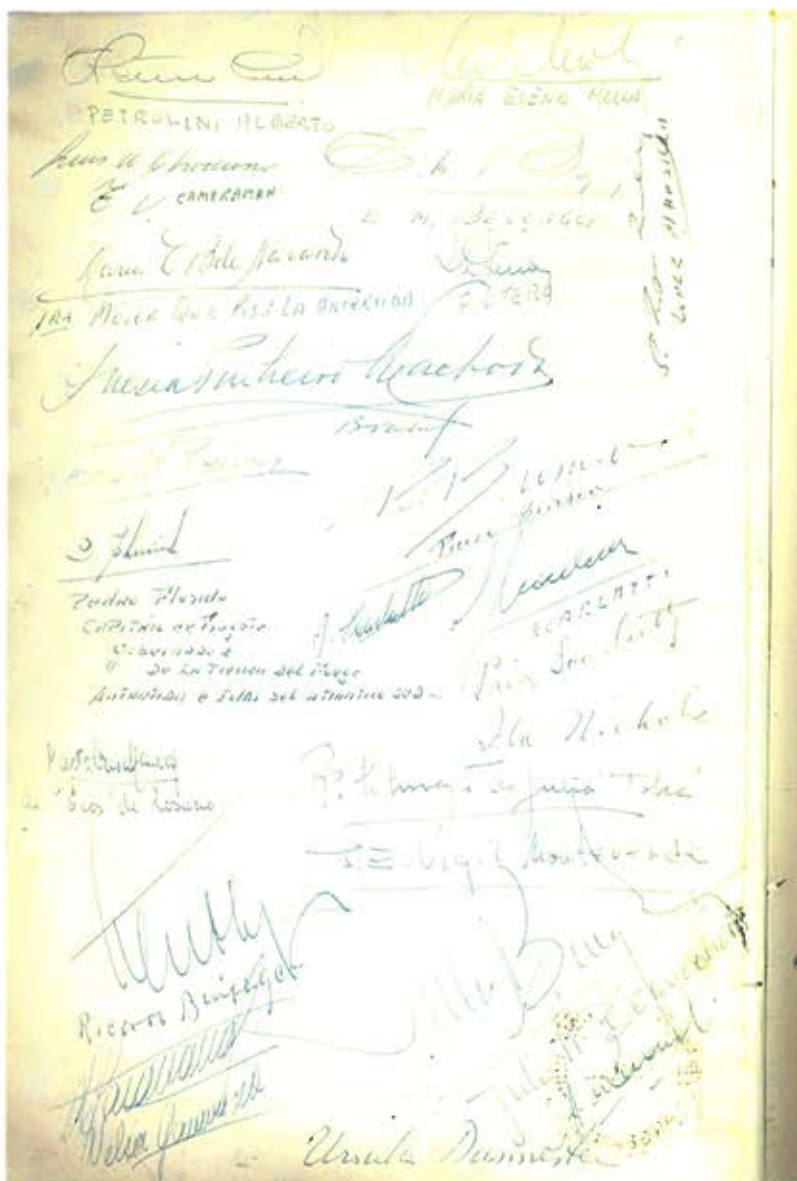
es Melchior y escribe: "Nos rodea un mundo nuevo, irreal, algo así como una fantástica escenografía...". Luego escribe: "Me faltan las palabras que puedan traducir fielmente la impresión que se experimenta al recorrer esa ciudad de helados edificios." Se refiere a los glaciares.

El segundo punto fue Bahía Paraíso donde está la Base Brown y realizan la misma excursión de subir el cerro nevado, algo obligatorio hasta hoy en día. Caleta Potter (Base Jubanny ahora Carlini) fue el tercer punto. Luego la Isla Media Luna, Base Teniente Cámara para continuar hacia isla Decepción. El Ara "CHIRIGUANO" siempre estaba cerca al que se le sumó el ARA "Bahía Aguirre". Comenta que estos dos días el tiempo estaba feo con nevadas y neblina. Arriba el Rompehielos "San Martín" al que estaban esperando para pasarle combustible. Luego partieron para Ushuaia donde arribaron el 10 de febrero.

En la actualidad los viajes abarcan más puntos de visita y con mucha

were waiting to deliver fuel for her. Then they set off for Ushuaia, where they arrived on February 10.

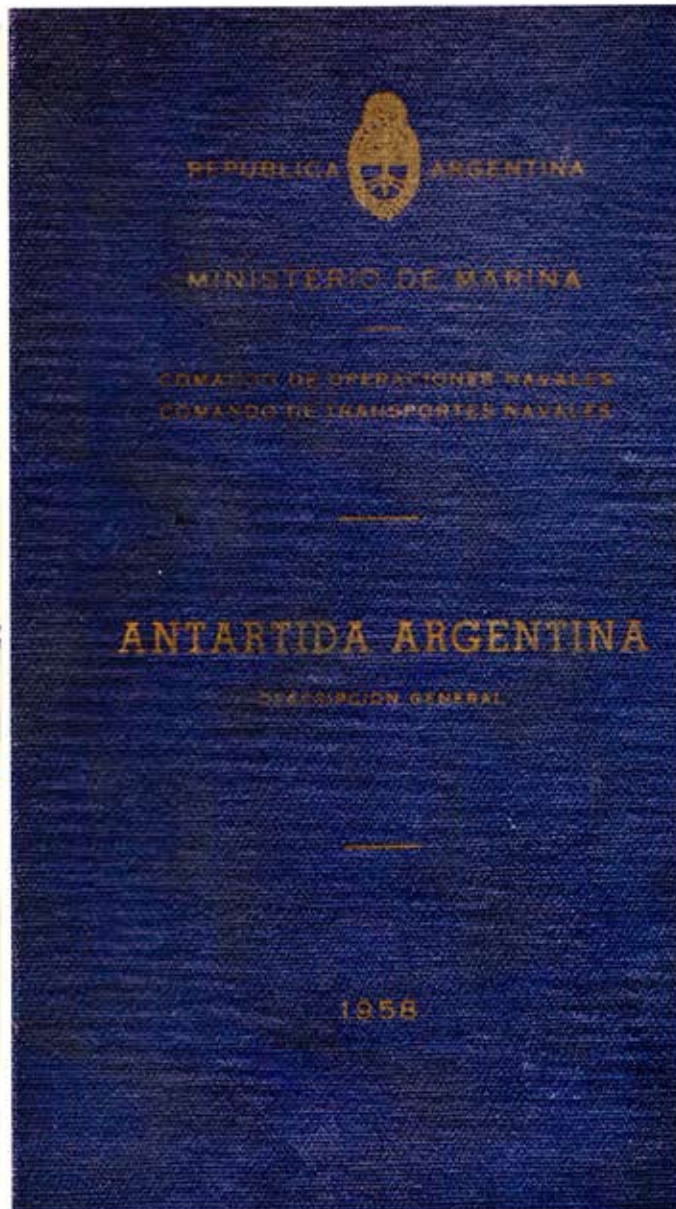
At present, cruises visit more places involving a lot of embarking and disembarking on boats, either to visit icebergs, some particular penguin colony, or to visit different bases. On the other hand, lectures are given every day on different Antarctic topics by experts or the guides themselves. These accountings record that activities on board were limited to relaxation, board games, balls, cocktails, and movies. A sort of "C" class or massive cruise.



actividad subiendo y bajando a los botes, sea para ver témpanos, alguna pingüinera en especial o visitar distintas bases. Por otra parte todos los días hay charlas de distintos temas antárticos por expertos o los mismos guías. En estas publicaciones vemos que la actividad a bordo se reducía a relax, juegos de mesa, bailes, cocktails y cine. Tipo Crucero líneas "C" o de paseo masivo.

El Cuaderno de Bitácora está firmado el Comandante Cap. De Corbeta Eduardo J.Llosa. Sellos de todos los lugares visitados y firmas de varios pasajeros.

The Logbook is signed by Lieutenant Commander Eduardo J. Llosa. The logbook includes seals of all places they visited and signatures of some passengers.





Foca leopardo distribuida sobre el Atlántico.



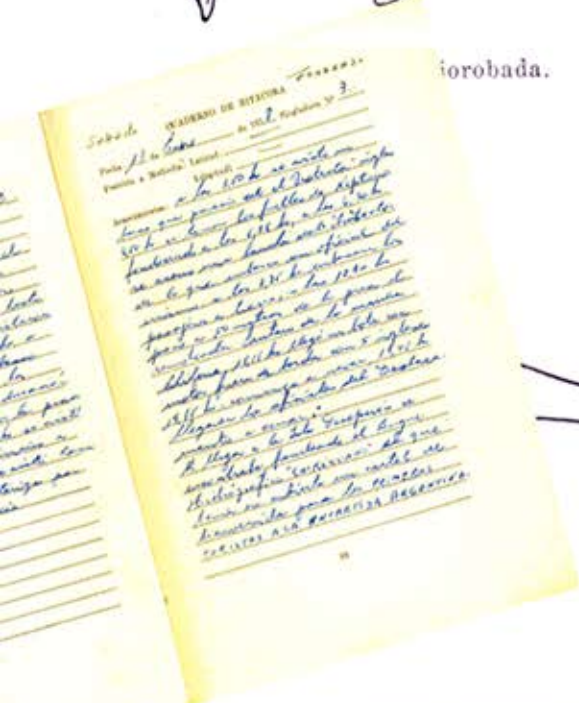
Ballena azul.



Tiburón.



Rorcual común.



utilización en sus aguas y por lo tanto de las aguas limpias. Se observan en algunas zonas de la costa, cuando el tiempo es templado relativamente alta, lo cual se explica en una gran parte de las actividades de verano.

Con tal motivo la explotación de los recursos de la zona de Mar de la Plata, en el momento de las actividades de explotación, se debe en gran medida a la explotación de la zona de pesca, para evitar el agotamiento de los recursos. Los datos de explotación.

| Mes | Temperatura del mar | Temperatura del aire |
|-----|---------------------|----------------------|
| 1 | 21.4 | 18.0 |
| 2 | 21.4 | 18.0 |
| 3 | 21.4 | 18.0 |
| 4 | 21.4 | 18.0 |

La actividad en verano es muy alta, en las zonas de Mar de la Plata, en el momento de las actividades de explotación, se debe en gran medida a la explotación de la zona de pesca, para evitar el agotamiento de los recursos. Los datos de explotación.

En la zona de explotación de los recursos de la zona de Mar de la Plata, en el momento de las actividades de explotación, se debe en gran medida a la explotación de la zona de pesca, para evitar el agotamiento de los recursos. Los datos de explotación.

La zona de explotación de los recursos de la zona de Mar de la Plata, en el momento de las actividades de explotación, se debe en gran medida a la explotación de la zona de pesca, para evitar el agotamiento de los recursos. Los datos de explotación.



Cachalote.

abundancia de él de marzo de 1974, en 1200 h, en la longitud 50°14'W, latitud 36° 18' de marzo de 1974, en la zona de explotación de los recursos de la zona de Mar de la Plata, en el momento de las actividades de explotación, se debe en gran medida a la explotación de la zona de pesca, para evitar el agotamiento de los recursos. Los datos de explotación.

1975. Situación de explotación de los recursos de la zona de Mar de la Plata, en el momento de las actividades de explotación, se debe en gran medida a la explotación de la zona de pesca, para evitar el agotamiento de los recursos. Los datos de explotación.

1976. Situación de explotación de los recursos de la zona de Mar de la Plata, en el momento de las actividades de explotación, se debe en gran medida a la explotación de la zona de pesca, para evitar el agotamiento de los recursos. Los datos de explotación.

1977. Situación de explotación de los recursos de la zona de Mar de la Plata, en el momento de las actividades de explotación, se debe en gran medida a la explotación de la zona de pesca, para evitar el agotamiento de los recursos. Los datos de explotación.

1978. Situación de explotación de los recursos de la zona de Mar de la Plata, en el momento de las actividades de explotación, se debe en gran medida a la explotación de la zona de pesca, para evitar el agotamiento de los recursos. Los datos de explotación.



Una ballena en la zona de explotación.



Una ballena en la zona de explotación.



Orcinorhinus orca.



P A S A J E

D R A K E

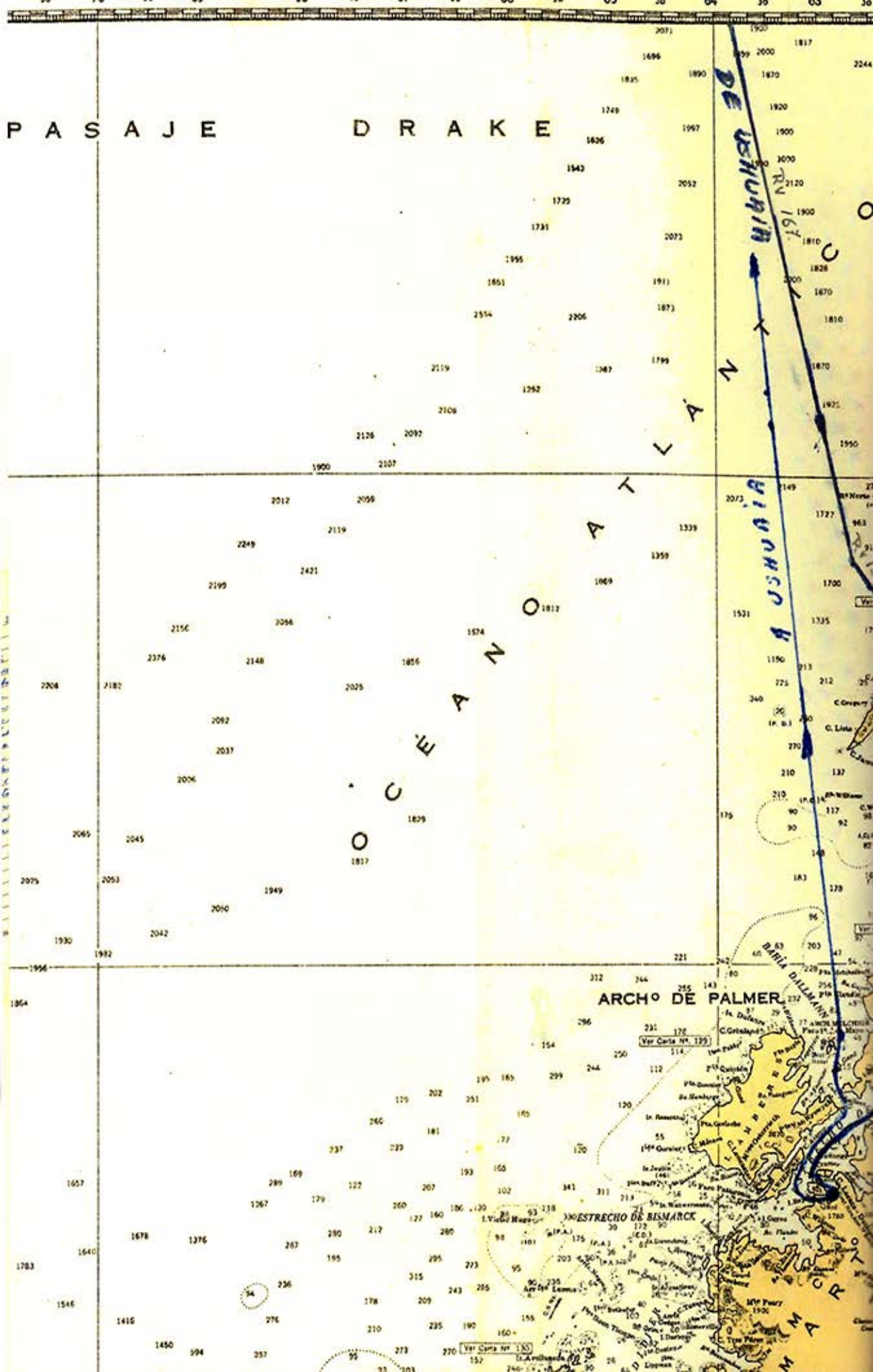
O C E A N O

A T L Á N T I C O

ARCHO DE PALMER

ESTRECHO DE BISMARCK

DE USHUAIA A USHUAIA



ROSAURA SCHWEIZER

ROSAURA SCHWEIZER

ANTÁRTIDA
ARGENTINA

DIARIO DEL
PRIMER VIAJE DE TURISMO
Y
POEMAS



EDITORIAL CASTELLVÍ SANTA FE



EDITORIAL CASTELLVÍ SANTA FE

DIARIO DE VIAJE

Día 16: Zarpa el barco a las 3.10 de la madrugada. Algunos entusiastas han aguardado despiertos la partida. Se navega por el Canal Beagle, hasta las 7.30, fondeando cerca de la Isla Picton, para que el pasaje se "amarinara" un tanto.

Comanda LES ECLAIREURS, el Capitán de Corbeta Eduardo Llosa.

Recorremos el barco quieto, hermoso y confortable. Al fin zarpamos, siguiendo por Paso Oglander. Vamos a máxima velocidad; temperatura de 11°, viento: 5 metros y medio por segundo. Hemos comenzado nuestra gran aventura.

Nos entregan nuestro equipos de abrigo, que hemos de devolver a la vuelta: gorro, pantalones, campera y botas de abrigo.

Disfraz general con el que nadie queda elegante, pero que sirve bien.

El mar se ha tornado oscuro, casi hostil. Nos muestran la cabina de mando, para distraernos. Curioseamos los aparatos de precisión. Vemos el radar. Se nos da instrucciones sobre salvataje. Iniciamos contacto con el elemento que nos rodea; se van fundiendo un tanto los hielos protocolares, mientras el Pasaje Drake, uno de los más bravos del mundo, sacude fuertemente el barco y su carga y nos da plena conciencia de que estamos al fin, en la ruta hacia el lejano país de los hielos eternos; hacia la soledad y el silencio blancos...

Día 17: Tenemos un día claro, promisor. Sopla fuerte el viento. Muchas caras pálidas en el comedor. Presentemos un poco el pasaje: viajan médicos de 10 especialidades, industriales, hacendados, profesores, comerciantes, amas de casa, periodistas, dentistas, abogados, traductores, cameramen, 1 psicólogo. 1 físico, aviadores diplomáticos, empleados y 5 estudiantes a quienes les ha sido obsequiado este viaje como premio a su condición de mejores alumnos. Los grandes diarios de nuestra patria y del exterior, han enviado sus representantes. Va un equipo de T.V. y filmadores. Todo el



trayecto fue captado por cámaras.

Vislumbro a la distancia un pequeño témpano; a las 12, una delgada pirámide de hielo, como un dedo de advertencia, se levanta en el horizonte.

Aparece el primer número del diario de a bordo EL PINGÜINO TURISTA, que dirige Jutronich y son sus secretarias Marta Casablanca y Berta Reynot. Se organizan mesas de juego para distracción, y para evitar los rostros preocupados de los que tienen estómagos movedizos y empiezan a sentir los efectos del fuerte oleaje. No juego, y como el mar no me hace mal, salgo a mirarlo en su inmensidad.

De pronto, como una belleza fantasmal, domina el paisaje el primer témpano gigante, cerca, imponiendo el silencio y la majestuosidad de su hermosura: iridiscente, con algo así como una maravillosa herida azul en un costado... Impresiona en belleza hasta las lágrimas. Con esta visión en el alma, después que se perdió a los ojos, me voy a descansar.

Día 18: Al levantarnos, temprano, vemos que está nuestro barco fondeado frente a la Isla Decepción. Estamos en medio de un enorme cráter formado por un alto cinturón de montañas blancas, completamente nevadas, que, como una herradura casi cerrada, rodea nuestro horizonte. El sol alumbrá generosamente el cuadro inesperado, increíble, fantástico... Esto es algo que nunca pudimos imaginar así. Recuerdo que Ricardo Rojas cuenta el relato que le hizo un viejo descendiente de los Onas, quien le refirió que ellos tenían una región extraña, el KONIK-SCION, que era como su cielo, y lo describía como una inmensa isla blanca, donde iban las almas de sus héroes, cuando morían. Esto recuerda esa pintura mitológica. Hay un silencio, un algo indescriptible en grandeza que llega desde esa imponencia blanca, hasta el alma.

Frente a nosotros está el barco inglés "Protector", quien, con sus luces, había dado la bienvenida al nuestro, "en aguas de S.M. Británica". Por su parte, "Les Eclaireurs" siguió navegando y ancló sere-

TRAVEL JOURNAL:

Day 16: *The vessel set sail at 3:10 am. Some fans have waited for the departure awake. The vessel navigates across the Beagle Channel until 7:30 am, anchoring close to "Picton" islands in line with a marine landscape.*

LES ECLAIREURS is commanded by Eduardo Llosa, the corvette captain.

We go around the quiet, nice and comfortable ship. We set sail at last, moving forward towards "Paso Oglander". We go at maximum speed; 11 ° temperature and 5-meter-and-a-half-per-second wind. We have begun our great adventure.

We are given our winter clothing which we must return when we come back: cap, trousers, jacket and warm boots.

General disguise which is not elegant but useful.

The sea has turned dark, almost hostile. We are shown the ship bridge to entertain us. We poke around the precision instruments. We see the radar. We are given



Isla Decepción

instructions on salvage. We get into contact with the surrounding element; the protocol ice begin to melt whilst the Drake passage, one of the fiercest worldwide, strongly shakes the vessel and its cargo and makes us aware that finally, we are heading to the far country of the eternal ice; towards loneliness and the silent white...

Isla Decepción

amente. Por la escala del mismo, subió a bordo el Cap. Inglés Felipe Arnold, entregando su nota de protesta; a la vez que nuestro Comandante hace entrega de la suya en igual sentido, por hallarse el "Protector" en aguas jurisdiccionales argentinas. El asunto tenía más importancia, por hallarse allí el Gobernador de la Antártida, Capitán Pedro Florido, que iba con nosotros, visitando esas tierras por primera vez. Cumplidos estos cambios de notas y saludos a que la diplomacia está ya acostumbrada, se dispone el descenso a Decepción. La primera mujer que baja a tierra antártica es la Sra. Maria Teresa de Navarini, luego los niños Carlos y Silvia Reincke y después el Ingeniero Blütgen. Un turista disfrazado humorísticamente, recibe a los demás viajeros que descienden.

Estamos ya frente al Destacamento Naval. Las construcciones son la nota oscura sobre la nieve circundante. A Isla Decepción tiene sus cimas agudas; su anillo de montañas sobresale como una corona blanca, y es la continuación de sistema Andino en sus postrimerías. Son de carácter volcánico. En medio de este enorme cráter nevado está nuestro barco. Al bajar nosotros, nos saludan los marinos del buque CHIRIGUANO, que nos acompañará en esta parte de la ruta y tiene un gran cartel de: ¡BIENVENIDOS! Para llegar a las instalaciones del Destacamento, debemos atravesar una buena extensión de cantos rodados, profunda y ancha alfombra de piedras redondeadas, de distintos tamaños. Está al frente del Destacamento el Comandante Oscar A. Montes y un oficial de Sub Prefectura, Antonio Ferroni, que hacen los honores de la casa. Hay 20 hombres en total, con sus trabajos científicos y oficiales bien establecidos en horario de 12 horas.

El destacamento fue fundado el 25 de mayo de 1948. Estamos en la central meteorológica de la Antártida. De aquí parten los datos en los que se basan luego las predicciones del tiempo para toda la República. Se los transmite por los canales radiotelefónicos a las 9 y a las 23 horas. Se realizan aquí sondeos de mar hora por hora, observaciones de sismografía, ionosfera y electricidad atmosférica.



rica, comunicándose además a la Base norteamericana del Polo, por el Año Geofísico Internacional.

Leo las placas de homenaje que están sobre las paredes del Destacamento. Son testimonios de admiración y recuerdo. Los visitantes se dividen en grupos. Unos van a visitar una gran cruz en lo alto de los cerros, sola, como una oración. Otros, van a mirar las fumarolas de la costa, que desprenden sus gases sulfurosos de alta temperatura. Nosotros vamos a visitar la pingüinera.

Demos antes una ligera descripción de las instalaciones. La sala principal impresiona gratamente, igual que el comedor y las habitaciones del personal. Hay recuerdos, retratos, poemas... Sillones cómodos hacen presentes las largas veladas del invierno plenas de nostalgia. ¡Como viajará la imaginación en esas horas! La sala de radio está muy bien instalada, igual que la de motores. Cocina bien equipada.

Vamos subiendo la montaña en busca de la pingüinera que está del otro lado. Con trabajo subimos, descansando de tanto en tanto entre esa dulce, blanda, extraordinaria sábana blanca que parece acolchada. Ni un tono verde. No hay vegetación. Llegamos a lo alto, nos sobrecoge la visión del espectáculo del mar con grandes témpanos como no habíamos visto aun. Formas caprichosas, elegantes, como decoraciones para una obra monumental en un escenario a tono. Un torreón, un navío estilizado, un castillo, una catedral con ventanales... algo como un lecho fantástico; y todo ello, con esas tonalidades de turquesa y aguamar indescritibles. Estos tonos los dan, según nos explican, las capas de aire interpuestas entre la nieve, que por fenómenos de refracción se colocaran así.

Ya valía nada más que por esta visión, haber venido a visitar la Antártida... recordemos de paso, que los témpanos muestran solo un octavo de su tamaño total, el resto va sumergido, lo que importa un peligro para la navegación.

Day 17: We have a clear promising day. The wind blows strongly. Many pale faces in the dining room. Let's introduce the navigating crew: doctors of 10 specialties, industry businessmen, landowners, professors, traders, housewives, journalists, dentists, lawyers, translators, cameramen, 1 psychologist, 1 physician, diplomatic pilots, employees and 5 students who have won this trip due to their "best student" award. The major newspapers of our motherland and overseas have sent their representatives. There is also a TV and filming team. The whole trip was recorded by cameras.

I glimpse a small iceberg at the distance; at 12:00 am a thin ice pyramid stands in the horizon as a warning finger.

The first issue of the on-board journal "EL PINGÜINO TURISTA", comes out. It is managed by Jutro-nich, with Marta Casablanca and Berta Reynot as the secretaries. Game tables are organized for entertainment, and to avoid the worried faces of those with sensitive stomachs who begin to feel the effects of the big tides. I do not play and as the sea does not make me feel sick, I go out to look at its immensity.

Suddenly, as a ghostly beauty, the first close giant iceberg dominates the landscape, imposing the silence and immensity of its beauty: iridescent, showing a sort of wonderful blue wound on its side ... Its beauty moves me to tears. With this view in my soul, after I lost sight of it, I leave to get some rest.

Day 18: When we wake up very early, we see that our vessel is anchored opposite to "Decepción" island. We are amidst a huge crater made up of a belt of white mountains, fully covered by snow, which surrounds our horizon as an almost closed hairpin. The sun richly illuminates the unexpected, incredible and fantastic picture. This is sometimes we could never think of. I remember that Ricardo Rojas refers to a story told to him by an old descendant of the "Onas" indians, who said that they had a strange region, called the "KONIK-SCION", which was as their heaven, and described it as an immense white island that lodged the souls of the dead. This reminds me of that mythological painting. There is a silence, something immense

LA PINGUINERA

Una explanada, en una plataforma de rocas altas, que el mar acuna desde abajo. Allí. Millares de pingüinos de todas las edades, gritando desafiadamente ante la invasión de tantas personas en su reino de paz. Los operadores toman posición y filman sin descanso, ¡tantos lindos motivos encuentran!

Los pingüinos son encantadores, mansos, curiosos, con un aspecto de hombrecitos pequeños que se balancean al caminar. Los muchachos del Destacamento nos cuentan lo que muchos ya saben, pero que vamos a repetir, como hacen su declaración de amor los pingüinos. Toman un canto rodado y lo colocan cumplidamente al pie de su elegida. Si ella lo deja estar, se considera aceptado. Entonces, reúnen piedritas, hacen su nido allí, en las roquerías altas, se aman, ponen sus huevecitos y finalmente nacen sus "niños"... Pero si la elegida arroja la piedrita, él comprende que su amor no es compartido. Con lo visto, él toma otra piedra y comienza la prueba con otra dama. ¡Filósofo y comprensivo el galán!

Descendemos luego la ladera y volvemos al Destacamento. Allí almorzamos. Hay un helicóptero de la Base inglesa dando vueltas sobre la isla. Marineros chilenos han venido a compartir con nosotros este día de confraternidad polar. Casi todos los hombres lucen barbas en sus rostros jóvenes, lo que les da una saludable apariencia de madurez.

Luego del almuerzo muy servido se procede a entregar la placa que los primeros turistas ofrecemos a este Destacamento, en homenaje a la Marina de Guerra. Discursos... emoción, aplausos. Y el Himno nuestro que se abre en armonía, con un profundo contenido de amor patrio en esas imponentes soledades...

beyond words coming from that white awesomeness and reaching into the soul.

The British vessel "Protector" is in front of us, which had welcomed our ship with its lights "in the waters of Her Britannic Majesty". In turn, "Les Eclaireurs" continued to navigate and anchored quietly. The British captain Felipe Arnold climbed up the ladder, delivering his note of protest; and our Commander followed suit as the vessel "Protector" is in territorial waters of Argentina. This matter proved more relevant because Captain Pedro Florido, the Governor of Antarctica, was present, and visited those lands for the first time. After this exchange of notes and greetings which is usual among diplomats, arrangements are made to get off at "Decepción". The first woman to step on Antarctic land is Mrs. Maria Teresa de Navarini, followed by the children Carlos and Silvia Reincke and engineer Blütgen. A tourist disguised for fun welcomes the travelers coming down.

We are already before the Naval Detachment. The buildings are the dark note in the surrounding snow. "Decepción" island has its sharp peaks; its mountain belt stands out as a white crown and is the continuation of the Andean system at the end. They are of a volcano nature. Our vessel is amidst this snowed crater. When we get off, we are greeted by the crew members of the ship CHIRIGUANO, which will go with us in this part of the course. It bears a huge sign which reads: WELCOME! To reach the Detachment facilities, we should go through a huge extension of pebbles, a deep and wide carpet of round stones of different sizes. Commander Oscar A. Montes and An-



FAUNA

Hallamos aquí las especies de pingüino antártico o de barbijo, petreles, palomas antárticas, gaviotas, skúas. Los más simpáticos y mansos son los pingüinos. No hay aquí mamíferos terrestres, pocos invertebrados de tierra, y algunos insectos.

En los mares abundan las focas y los cetáceos. La especie más abundante es, según nos explican, la ballena azul. Vimos una factoría ballenera abandonada en la entrada de la isla. Hay también estrellas de mar, muy rojas, y erizos. El pez más común y fácil de atrapar, se llama *Nototheniidae*, con raras escamas provistas de pequeños tubos con muescas. Su carne es muy agradable.

FLORA

Componen el reino vegetal de estas regiones los líquenes, con 300 especies conocidas; musgos, de 60 clases, y una sola especie de hongo. Hay gran cantidad de algas en el mar. La doctora Buchinger, del Ministerio de Agricultura, nos asesora debidamente sobre la materia, pues ella recoge todo elemento para su clasificación y estudio. Además, esta simpática compañera tiene en su haber relatos interesantísimos de sus andanzas por toda la República.

Hechas estas acotaciones de paso, continuemos el viaje.

Llego la hora del regreso y volvimos al barco en nuestras lanchas, plenos de recuerdos y de asombro. Cansancio... descanso... cena. Algunos integrantes de la Base nos devolvieron la visita y fueron distribuidos en nuestras mesas. Nos correspondió atender al Oficial Ferroni. Contestamos todas sus consultas sobre noticias terrestres, para distraerle.

Día 19: Zarpamos de Decepción al amanecer; vamos saliendo lentamente del cráter nevado que el mar ocupa. Pensamos por un instante donde iríamos a parar si la actividad volcánica volviera....



Fotos: Isla Media Luna - Tte. CÁMARA

Pero, las crestas blancas nos dan una seguridad asombrosa con su presencia y su majestuosidad. Pasamos "Los Fuelles de Neptuno", con sus enhiestas rocas de vigía. Quedan en su labor, los integrantes del destacamento Naval. La visión que alcanzamos del panorama, es soberbia; sobrecoge el ánimo. Los acantilados altos graban con perfiles inolvidables esta tierra maravillosa de la Antártida, toda blanca y pura. Hay niebla ahora, que se ha levantado como al conjuro de los manes tutelares.

Una multitud de pingüinos se zambulle cerca de nuestro barco; con sus alas plegadas, parecen realmente peces veloces. Pequeños témpanos hacen guardia a la distancia y nos miran partir...

Al cabo de un tiempo de marcha, tenemos ante nosotros la Isla Livingstone, con un nuevo paisaje de asombro. Impresiona con sus deslumbrantes glaciares. A mí me parece que pudo darles una idea, a quienes no los han visto, de los que son los glaciares, diciéndoles que parecen anchos y resplandecientes ríos, que por la sucesiva acumulación de nieve se fueron formando; ríos inmovilizados como por un milagro, y que así quedaron, en esa visión sorprendente. La nieve endurecida por siglos y siglos que fueron sumando capas de albura, fue avanzando sobre las crestas, hasta llegar al mar e irse acumulando de tal forma, que presionados por su propio peso, produciendo unos ruidos formidables como truenos, se desgajan en moles, que liberándose, dan vida a los témpanos, hijos así, de ese maravilloso parto blanco, que los hace nacer para una vida de centuria...

Avistamos un ballenato a lo lejos. A las once y media, enfrentamos Bahía Luna y se fondea a distancia. Allí está, enfrente, el Campamento Teniente Cámara. Diríamos que se está enfrente a un paisaje lunar. Es como ver un florecer de formas blancas admirables, suaves, placidas, dormidas como por una magia, en un silencio impresionante. Tendida esta la blancura sobre las laderas, como una caricia, imponiéndose a nuestros sentidos en su grandeza.

La entrada a la bahía está llena de hielos flotantes,

tonio Ferroni, a Subprefect official who do the honors of the house, are in charge of the detachment. There are 20 men engaged in well-established scientific and official jobs with 12-hour work shifts.

The detachment was founded on May, 25 1948. We are in the Antarctic meteorological station. The weather broadcast for the whole country is given from this place. It is broadcast by radiotelephone channels at 9:00 am and 11:00 pm. Hourly sea surveys and seismographic, ionosphere and atmospheric electricity observations are made here and reported to the North American Pole Base, for the International Geophysical Year.

I read the homage plates hung on the walls of the Detachment. They witness our admiration and remembrance. Visitors are divided into groups. Some go to visit the big cross which stands alone at the top of the hills as a prayer. Others go to see the fumaroles on the coast which emit sulphurous gases at high temperature. We go to visit the penguin colony.

Let's give a brief description of the facilities first. The main room is pleasantly impressive, the same as the dining-room and the crew rooms. There are remembrances, portraits, poems... comfortable sofas are the setting to long winter meetings full of nostalgia. How much would imagination travel at that time! The radio-room is adequately fitted, the same as the engine compartment. The kitchen is well equipped.

We go up the hill in the search for the penguin colony which is on the other side. We climb with some difficulty getting some rest now and then among that sweet, soft, white padded sheet. Not a single green shade. There is no vegetation. We reach the top and feel amazed with the view of the sea with big icebergs as we had never seen before. Capricious and elegant shapes as decoration for a colossal masterpiece on a matching setting. A tower, a slender vessel, a castle, a cathedral with large windows... a sort of fantastic bed, all with turquoise and sea color shades which are beyond words. We are explained that these shades are given by the overlapped air layers on the snow as a result of the refracting phenomena.

This vision alone would make our visit to Antarctica worth-while... let's remember that icebergs only

chicos y grandes, lo que obliga a hacer cuidadosa la navegación. Bajamos a tierra. Nos recibe muy gentilmente el Comandante de la Base, Teniente de Fragata Raúl Billingham, descendiente del primer extranjero que tomó carta de ciudadanía argentina. Luce gorro de piel de perro y tiene frondosa barba. Nos hace conocer las instalaciones. Están bien puestas y cuidadas. Brillan los pisos. Hay buena defensa para el frío.

En el salón, veo al pasar, una guitarra; me pareció un saludo litoral. Lástima que en este instante nadie la pulsaba; una vidala en la Antártida, hubiera sido un regalo inolvidable.

Esta es la única Base, de las visitadas, que tiene trineos y perros para tirar de ellos. Estos son de tipo Alaska, fuertes y bravos. Mansos y cariñosos a la mano, pero que deben ser mantenidos atados a estacas, cerca del mar, porque, en cuanto se ven libres, se pelean entre sí hasta matarse. Es la herencia del lobo que llevan dentro... Vemos aquí a tres hombres – ranas: el Teniente Carosella, argentino, que ha logrado ya record de permanencia; Mike Neushul y Roger Dains, norteamericanos, adscritos a la Base. Vestidos con sus equipos, vemos que son éstos de diferentes mecanismos. Realizan los hombres demostraciones de sondeos de mar, en busca de algas, las que luego son analizadas. Es una de las cosas importantes en que se labora, tratando de arrancar al mar, para el futuro, reservas de alimentos para la humanidad. Los resultados han sido muy buenos, se han logrado extraer harinas cargadas de vitaminas, ricas en sustancias minerales. Los hombres – ranas realizan experiencias a nuestra vista: hacen explotar cohetes de gases coloreados para marcar ubicación.

Ha atardecido. Regresamos. La hora trae consigo un poco de melancolía en ese escenario de inmensidad. Vienen en nuestra lancha “Los Gallegos”, tripulantes del barco nuestro. Para espantar nostalgias, cantan entusiastas sus canciones tradicionales. Y me sugieren el poema:

Día 20: Sereno, nublado el día. Deslizase nuestro barco, como sobre aceite. Poco viento. La tempe-

show an eight of their size, the rest is submerged, which poses some dangers for navigation.

THE PENGUIN COLONY

A level ground area on a high rock platform that the sea cradles from below. There, millions of penguins of all ages, shouting outrageously at the invasion of their kingdom of peace by so many people. Operators take position and record restlessly, they find so good reasons to do so!

Penguins are charming, tame, curious, and look like little men that swing when walking. The Detachment crew tell us what many already know but we will repeat: how penguins declare their love. They take a pebble and place it dutifully at the foot of the chosen female. If she keeps the pebble, he is considered accepted. Then, they gather little stones, make a nest at the high rocks, make love, lay their small eggs and finally the “offspring” is born... However, if the chosen female penguin casts the stone, it means that his love is not shared by her. So the male penguin takes another stone and makes a further attempt with another female penguin. Philosopher and understanding is the courtier!

We then go down the hillside and come back to the Detachment. We have lunch there. There is a British base helicopter overflowing the island. Chilean marines have come over to share this fellowship polar day. Almost all men have a beard on their young faces which gives them a healthy mature appearance.

After a well-served lunch, we proceed to deliver the plate which the first tourists offer to the Detachment in homage to the War Navy. Speeches...emotion, applause. And our Anthem which sounds harmonious with a deep content of love to our motherland in those immense solitudes....

FAUNA

Here we find the species of Antarctic or chinstrap penguin, petrels, Antarctic pigeons, seagulls and skuas.



The nicest and tamest are the penguins. There are no land mammals, a few invertebrates on the land and some insects.

*Seals and whales are abundant in the seas. We are explained that the blue whale is the largest species. We saw an abandoned whale factory on the entrance to the island. There are also very red starfish and sea urchins. The most common and easily caught fish is the *Nototheniidae*, with strange scales bearing little tubes and with notches. Their meat is very tasty.*

FLORA

300 known species of lichens ; 60 species of moss and one species of fungus make up the plant kingdom. There is a large number of sea weeds. Doctor Buchinger, from the Ministry of Agriculture, gives us advice on the subject as she gathers all elements for classification and study. Furthermore, this nice colleague has several interesting stories to tell due to her trips across Argentina.

After these comments, let's continue with the trip. It was time to come back and we returned to the ship in our boats full of remembrances and amazement. Exhaustion...rest...dinner. Some base members paid their visits back and were distributed among our tables. We were the hosts of Official Ferroni. We answered all of his inquiries on land news to entertain him.

Day 19: We set sail from "Decepción" at dawn; we are gradually going out of the snowed crater covered by the sea. We think for a moment where we would end up if the volcano were active again.... But the white crests give us an overwhelming security with their presence and splendor.

We go past "Los Fuelles de Neptuno", with its upright viewing rocks. The naval detachment crew remain on duty. The view of the landscape at reach is sober and raises our spirits. The high cliffs mark this marvelous Antarctic land, all white and pure, with unforgettable profiles. There is fog now which has risen as a spell of the guardian "manes".

ratura es fría, pero agradable. No hemos soportado hasta ahora, más de 0°. Se aguanta perfectamente. Nos vamos alejando rumbo a la Isla 25 de Mayo. Estamos ya en el corazón misterioso de la Antártida. De pronto, avistamos la Isla. Sus glaciares son extraordinarios; conforman una visión que deslumbra; dan una impresión de eternidad, de potencia, de espera... Tengo la sensación de estar viendo la reserva de los siglos. La nieve acumulada allá arriba, tiene tinte rosado en el borde, luego viene un celeste pálido, turquesa, indescriptible y raras transparencias azul-verdosas en las grutas que el mar socava en el beso interminable de ese dúo de amor eterno...

Atracamos frente al Destacamento Caleta Potter y bajamos en lanchas. El desembarco no es fácil. Las construcciones son pequeñas y nuevas. Hallamos aquí trabajando a dos petrólogos y a dos geólogos. El administrador nos ofrece un buen café que nos repone. La cocina es bien abrigada, pero son carpas, al fin... Aparte, a la distancia, está la zona militar que visitan el Capitán y el Comandante.

Subimos por los cerros, en grupos. Las laderas están aquí llenas de líquenes; chiquitos, achaparrados, de escasos centímetros de altura. Recojo algunos que tienen como unas pequeñas florecitas negras. Son como tallos secos, casi dorados. En una playa abierta y soleada, junto a imponentes rocas donde moran las aves, descansan mansamente, cuando los sorprendemos, doce elefantes marinos. Inmensas moles grises, aterciopeladas, con sus colas que semejan hélices, y tan indefensos ellos, que daba pena verles azorados, sin saber qué hacer. Es la especie más grande de las focas. Llega hasta 6 metros de largo y a un peso de 2 toneladas en su máximo desarrollo. Todos los cercan y los filman en todas las poses posibles.

Retornamos temprano al barco. En viaje ya hacia la lancha, admiramos los restos de algas de excepcionales colores, que el mar ha arrojado sobre las costas. Son preciosas.

Dejamos a Caleta Potter en su soledad.

Esa noche hay fiesta a bordo; se realiza un baile.

A large number of penguins dive near our ship; they really seem flying fish with their folded wings. Small icebergs are on watch and watch us leave...

After travelling some time, we face the "Livingstone" island with a new amazing landscape. It strikes us with its stunning icebergs. I think I can give an idea of what icebergs look like to those who have never seen them: they seem wide and glowing rivers formed by successive ice accumulation; immobilized rivers as if by miracle, which remained in that position, in that amazing view. The snow hardened over centuries and, adding layers of sapwood, began to move forward on the crests until it reached the sea. It accumulated to such a degree that pushed by its own weight, it split up in masses producing formidable noises such as thunder. After being released, they create the icebergs, the children of a white delivery which gives birth to them for a century of life...

We watch a baby whale far away. At 11:30 am we face "Luna" bay and anchor at a distance. The Camp



La juventud está preparando sus galas. La guardia vieja descansa, piensa, conversa... recuerda... La música en estas soledades y sobre el mar que acuna, tiene algo de irreal, hace clima de encantamiento. Se tejen y destejen los hilos de las vidas...

Al anotar la crónica del día, hago el retrato de un pingüinito, como lo veré siempre en mi recuerdo.

Observar el pasaje es también amena y aleccionadora tarea. Va entre nosotros, un entusiasta grupo de filatelistas, afanosos en hacer sellar convenientemente sus sobres en todos los Destacamentos que visitamos. El Arte está muy bien representado; mi compañera de camarote, la Sra. Luisa de Priemer, pintora rosarina, va tomando apuntes interesantes; el colorido de los témpanos la tiene en suspenso. La Sra. Maristany de Cianis y la Sra. Leonor de Welmelskirch, manejan sus pinceles y sus lápices bosquejando notas, eternizando ins-

"Teniente Cámara" is opposite to us. We may well say that we are viewing a lunar landscape. It is like watching impressive, white, soft, placid shapes sleeping by magic in a shocking silence. This whiteness lays on the hillsides, as a caress, imposing its immensity on our senses.

The entrance to the bay is full of small and big floating ices, which compel us to navigate carefully. We go ashore. We are cordially welcome by Frigate Tenant Raúl Billinghamurst, the Base Commander, descendant of the first foreigner who became an Argentine citizen. He wears a dog leather cap and has a leafy beard. He makes us visit the facilities. They are well equipped and taken care of. The floors shine. There is good protection against cold.

I see a guitar in the room by chance, it seemed a littoral greeting to me. Unfortunately nobody played it at that moment; A "vidala" in Antarctica would have been an unforgettable gift.

This is the only Base of those visited that has sleighs and dogs to pull them. Dogs are of the Alaskan type, strong and fierce. Tame and loving when touched, they had to be kept tied to stakes, close to the sea, because when they are free, they fight against each other to death. Their wolf essence is inside... We see three frogmen: Lieutenant Carosella, Argentinian, who had got a permanence record; Mike Neushul and Roger Dains, North Americans, assigned to the Base. Dressed in their suits, we see that they have different types of mechanisms. These men make some sea survey demonstrations in the search of algae for subsequent review. This is one of the significant things we focus on, trying to remove food reserves from the sea for the human being in the future. Results have been excellent, flours laden with vitamin, rich in minerals have been removed. The frogmen make also some tests before us: they explode color gas rockets to delimit the location.

It has got dark. We come back. The time brings some melancholy to that immense scenario. The "Gallegos" crew of our ship come in our boat. To get rid of nostalgia, they enthusiastically sing their traditional songs. And it suggests me a poem: (not included)-



tantes.

La grabadora porteña, Srta. Julia Vigil Monteverde, que tiene el trazo rápido y certero y capta magistralmente el alma del paisaje, aprovecha su tiempo. Todo el mundo le pide una viñeta, un dibujo, un apunte... Es autora del pergamino que regalaremos los viajeros al Comandante y oficialidad del barco.

Coccaro, Laurent, Jutronich, representan aquí los ojos de la Nación, La Prensa, Vea y Lea. Van los enviados de los diarios y revistas extranjeros. Vemos también a Marta y Susana Casablanca, que van guardando, una en su cámara y la otra con su estilográfica, las notas para Ecos y La Capital de Rosario.

Chousinho hace sus tomas para T. V., también Manuel Romero se afana por no dejar motivos sin aprisionar. Va Bringer y Ayala con su amplia sonrisa de locutor, y transmite todas las noches para el mundo del aire, sus comentarios sobre la tierra nevada.

Anhesia Pinheiro Machado, decana de la aviación femenina brasileña, graciosa e inteligente, es un poco la niña mimada del pasaje. Por allá, el Embajador de Finlandia lee con mucho interés libros de temas antárticos, mientras su esposa, periodista, y de quien sabemos que posee varias condecoraciones de alto valor, escribe en su libro de notas... Aletea por allí un poncho tucumano cubriendo una joven abogada norteña, que trae remembranzas de Atahualpa Yupanqui y sus vidalas...

Un tanto apartadas, las hermanitas Merino, una de ellas, es la primer enfermera del Hospital Naval de Puerto Belgrano, que ya jubilada, va en carácter de tal en este viaje hacia los hielos. Un grupo de médicos, los Dres. Martinez Dalke, Bengochea, Boero, Yankilevich, Dante y Costa, descansan de sus abrumadoras tareas de aliviar almas y cuerpos de sus dolencias, jugando un truco que atrae espectadores...

Y en fin, material humano de interés siempre, por su diversidad.

Pero sigamos ya el viaje.



Day 20: A calm and cloudy day. Our ship slips as if were over oil. Light wind. The temperature is cold but nice. We have not experienced temperatures under 0°. We can perfectly stand it. We are getting away and heading to "25 de Mayo" island.

We are already in the mysterious heart of Antarctica. Suddenly, we watch the island. Its icebergs are extraordinary; they show a dazzling landscape; they give the impression of eternity, power, wait....I have the feeling of viewing the reserve of the centuries. The ice accumulated up there has a pinkish shade on the edge, then it turns light blue, turquoise, which is beyond words, and weird blue-greenish transparencies in the caves eroded by the sea in an endless kiss of that dual eternal love...

We anchor opposite to "Potter" Bay detachment and get off in boats. Disembarkment is not easy. The buildings are small and new. We find two petrologists and two geologists there. The administrator offers a good coffee which cheers us up. The kitchen is warm but ...made up of tents after all. The military area visited by the Captain and the Commander is apart at some distance.

We go up the hills in groups. The hillsides are full of very small lichens, stunted, of a few meters high. I



Día 21: Navegamos ahora con destino a Almirante Brown. Nos dicen que hay mucho hielo frente a ese Destacamento. Cruzamos por el mar de la Flota; vamos pasando entre las islas Astrolabio y Torre. Entramos en el Estrecho Davies Gilbert; costeamos la Tierra de San Martín. Navegamos por Dos Mogotes y Costa de Danco, y entramos en un archipiélago de numerosas islas pequeñas. El paisaje aquí es un tanto monótono y desolado. Enfrentamos al fin el Destacamento Almirante Brown, que aparece como un nido en lo alto de las rocas; es el único punto oscuro visible.

Mar bloqueado de témpanos grandes y chicos. No podremos bajar. Una lancha viene al barco; sus integrantes suben a "Les Eclaireurs" y pasan un momento de cordialidad con el pasaje y la oficialidad. Se despiden luego y vuelven a su destino. Seguimos la ruta; ahora nuestro rumbo es hacia Melchior.

Al atardecer, luego de encontrar al paso témpanos cada vez mayores, altos e imponentes, estamos frente a las torres metálicas de MELCHIOR, que dan una apariencia de seguridad, de vida más asentada definitivamente. Fondeamos a distancia. Recién mañana desembarcaremos.

collect some which have a sort of little black flowers. They are like dry, almost golden, stems. Twelve elephant seals rest on an open and sunny beach, next to giant rocks which nest the birds, and we catch them unawares. Giant grey and velvety masses, with their tails seeming helices and so helpless that one regrets to see them staggered, without knowing what to do. It is the largest of the seal species. They are up to 6 m high and weigh 2 tons when they grow up. Everybody approach and record them in every possible position.

We return to the ship early. In our trip back to the boat, we admire the different shades of algae remains, dragged by the sea onto the beach. They are very nice.

We left "Potter" Bay in solitude.

A party on board has been organized that night, a ball. The youth is preparing their evening clothes. The old crew rest, think, talk.....remember ... The music amidst this loneliness and on the cradling sea has something unreal and produces an enchantment environment. The threads of life are woven and unwoven...

While writing the report of the day, I draw a picture of a penguin as I will always see in my memory.

Watching the landscape is a pleasant and teaching task. Among us is an enthusiastic group of philatelists, eager to have their envelopes conveniently sealed at every Detachment visited. Art is very well represented; my cabin mate, Mrs. Luisa de Priemer, a painter from Rosario is taking interesting notes; she is taken aback by the colors of the icebergs. Mrs. Maristany de Cianis and Mrs. Leonor de Welmelskirch, handle their brushes and pencils, drawing notes, perpetuating some instants.

Mrs. Julia Vigil Monteverde, an engraver from Buenos Aires, who has a quick and precise stroke masterfully gets the soul of the landscape, takes full advantage of her time. Everybody asks her for a sketch, a drawing, a note... She has prepared the scrolls which the crew members are going to give to the ship Commander and officials.

Coccaro, Laurent, Jutronich, represent the eyes of "la

Hace falta tener más ojos para abarcar debidamente la belleza que nos circunda. Nos rodean como una guardia silenciosa, expectante, estas moles de hielo en que la luz se irisa, los ojos se deslumbran, y el alma que cautiva. Hay perfiles admirablemente recortados, en los que es fácil reconocer figuras. Contemplo así un rostro enorme de mujer, mirando hacia el cielo, con su larga cabellera hacia atrás, mojándose en el mar. Otros semejan catedrales, con sus ojivas, sus torres, su imponencia como de altares a dioses desconocidos... Vuelvo a recordar las creaciones mitológicas de los Onas, de que nos habla su tradición.



Esa noche hay cine a bordo, pero el público sale a cada momento a contemplar la clara noche fantástica, que no tiene sombras, esperando quizá el milagro de que estas extrañas moles tomen movimiento y empiecen una danza en aquel magnífico escenario. Ningún milagro me parece aquí imposible, ni en las cosas ni en las almas... Es sencillamente maravilloso todo.

Así, llega al fin el sueño, en esta noche que no va a tener olvido. En la página de ese día, anoto:

Día 22: Hermoso y clarísimo el día. Templado.

Nación, "La Prensa", "Vea y Lea" newspapers in this place. The correspondents of foreign journals and magazines are here. We also see Marta and Susana Casablanca, who are saving the notes for "Ecos" and "La Capital de Rosario", one of them in her camera and the other with her fountain pen.

Chousinho gets some shots for T. V., and also Manuel Romero is eager to capture every moment. With a wide smile such as that of announcers, every night Bringer Ayala broadcasts his comments on the snowed land to the world.

Anhesia Pinheiro Machado, a dean of the Brazilian female aviation, funny and smart, is somewhat the spoiled child of the crew. The Ambassador of Finland reads books on Antarctic issues with much interest while his wife, a journalist, who we know has won many important prizes, writes in her note book... a "poncho" flaps on the clothes of a young lawyer from the North and brings memories of Atahualpa Yupanqui and his "vidalas"...

Drift apart are the little sisters Merino, one of them is the first nurse of the Naval Hospital of "Puerto Belgrano", who travels to the ice in her capacity as retired. A group of doctors Martinez Dalke, Bengochea, Boero, Yankilevich, Dante and Costa rest from the overwhelming tasks of relieving souls and bodies from pain, and play "truco" which attracts viewers...

Indeed, human material always of interest due to its diversity.

But let's now go on with the trip.

Day 21: We are now heading to "Almirante Brown". We are told there is much ice opposite to the Detachment. We cross the Fleet Sea and move forward between "Astrolabio" and "Torre" islands. We go into the "Davies Gilbert" strait and alongside the "San Martín" Land. We navigate across "Dos Mogotes" and "Costa de Danco" and enter an archipelago formed by small islands. The landscape is somewhat monotonous and desolate. We finally approach the "Almirante Brown" detachment which appears as a nest at the top of the rocks, this being the only visible dark point.

Inusitado movimiento a bordo. Ansias de bajar. Desembarcamos en Melchior por grupos, en las lanchas habituales.

Todo el que tiene máquina fotográfica o de filmar, gastas sus tomas sin medida. Estamos en el punto final del viaje y los motivos son extraordinarios. Con nuestro grupo se embarca el equipo de T.V. y va captando ansiosamente los perfiles de las blancas esculturas que el Polo parece haber inaugurado en nuestro honor. Llegamos al Destacamento. Descendemos, pasando por escaleras que nos dan paso a las demás dependencias. Entramos a la sala principal. Confortable y bien puesta. Muebles elegantes en color y forma. Los muchachos han cosido a máquina unas lindas cortinas claras que colocaron en los ventanales y lograron el efecto de darles tono de hogar. Cuadros, poemas, discos y un hermoso cofre labrado, de madera, para guardar la bien querida bandera de la patria, en cuyos pliegues verán los moradores los ojos que aman y que están lejos...

Llama la atención ver plantas aquí. Son las únicas en la Antártida conocida. Sabía yo de este original cultivo, por comentarios de amigas de Cosquin, donde vive el Dr. Werpachowsky, que hace dos años estuvo en Melchior como médico, e inició el cultivo de varias plantas, conservándolas sobre las estufas, en improvisado invernáculo, trasplantándolas luego a las macetas. Vemos que su obra ha sido continuada por los otros dos médicos que le sucedieron. Observamos lechugas, espinacas, perejil y hasta gladiolos que nos aseguran han florecido. Hay plantas bien crecidas, de tomate. Una tiene flores y otra muestra pequeños frutos, que fotografiaron repetidamente. Es realmente una curiosidad. Esto muestra un éxito de voluntad y constancia. Es una feliz experiencia que servirá de base a futuros planes de mayor escala.

Miramos ahora las canchas de esquiar, maravillosas en sus declives. Solo que la nieve, como algunas almas, tiene sus grietas traicioneras. Nos dan por eso guías y marchamos hacia lo alto, hacia el reino de la albura. Cada uno sube tanto como sus piernas, su voluntad o su corazón se lo permiten.

The sea is blocked by small and big icebergs. We will not be able to get off. A boat approaches the ship; its members get onto "Les Eclaireurs" and spend a cordial time with the crew and the officials. They give the farewell and go back to their destination.

We continue with our course; now heading to "Melchior".

At sunset, after encountering increasingly bigger, tall and impressive icebergs on our way, we come across the metal towers of MELCHIOR, which give and appearance of security, of a more settled life. We anchor at some distance. We will disembark only tomorrow.

We should need more eyes to span the whole beauty surrounding us. These ice masses before which light becomes iridescent, eyes dazzle and the soul is captured surround us as a silent guard. There are remarkably cut-out profiles, which enables making out figures. I thus contemplate a big woman face, looking at the sky, her long hair backwards, getting wet in the sea. Some others seem cathedrals, with their pointed arches, their towers, their magnificence as altars in homage to unknown gods, ... Again I recall the mythological creations of the "Onas" which speak of their tradition.

There is cinema on board that night. However, the public continuously go out to gaze at the fantastic clear night, may be expecting a miracle: that the big masses begin to move and dance in that magnificent scenario. No miracle seems impossible to me here, neither regarding things nor souls... Everything is simply marvelous.

Finally, we fall asleep in this night which we will never forget. On the page of this day I write down a poem: (not included)

Day 22: *Beautiful and very clear day. Mild weather. Unusual movement on board. Eager to get off. We disembark in "Melchior" in groups, in the usual boats. Everybody who has a camera or recording machine gets innumerable shots. We are at the end of the trip and have extraordinary motives. The TV team gets on board with our group; they eagerly film the sides of the white sculptures that the Pole seems to have inau-*

Pero nadie teme a la muerte, en todos canta la vida. hay que detenerse a cada instante, a mirar y guardar alma adentro, este recuerdo blanco que llevaremos para siempre. Desde lo alto, se ve el mar del otro lado, como un espejuelo clarísimo, sobre el que sobrenadan esas formas curiosas, caprichosamente diseñadas, cuya visión completa este panorama magnifico, que infunde una alegría pura, una paz interior, una siembre de emociones buenas y dulces. Es como nacer o despertar de pronto, y sentirse libre de toda angustia anterior, lejos de todo terreno lastre. Una limpia euforia cascabelea alma adentro y nos vuelve un poco niños. Los turistas más audaces empiezan a deslizarse desde lo alto. Vuelan por allí bufandas y bastones, y hasta el gorro monumental del norteamericano Langley, pasa dando tumbos, hasta que se recobra.

Visitamos la estación radiotelegráfica, bien equipada. Despacho un saludo antártico a mis hermanos.

El Teniente de Corbeta, Comandante Luis Ventimiglia, hace gentilmente de dueño de casa y se preocupa porque todos estemos bien atendidos. Un grupo queda en tierra, otros volvemos al barco. "Les Eclaireurs" esperará por todo el día y partirá al alba, para hacer menos dolorosa la despedida de este reino de la "Esperanza Blanca" que es Melchior.

En la cubierta de nuestro barco se realiza en la tarde un número especial, con participación de los músicos del CHIRIGUANO y otros artistas aficionados.

Las cámaras filman todos los detalles. ¡Cómo llegan al alma la música y los cantos en esta serenidad augusta que aquí logran las expresiones!...

Por la noche, hay baile y champagne en honor del Capitán y la oficialidad. Se entrega el pergamino que dibujó hermosamente Julia Vigil Monteverde, y que ofrece con cálida palabra el Sr. Ernesto Belcaguy. Dicho pergamino lleva la firma de todos los primeros viajeros antárticos. Y entre música y risas, llega la medianoche y empieza a hablarse de la despedida de nuestro amigo polar: el

gured to our honor. We arrive at the Detachment. We get off, through the ladders that lead us to the facilities. We enter the main room. Comfortable and well-equipped. Elegant furniture both as regards color and shape. The crew members have machine-stitched beautiful pale curtains which they set on the big windows and transmit a cozy home feeling. Pictures, poems, records and a beautiful carved wooden chest to keep our beloved national flag, in the folds of which inhabitants will see the eyes of the far away loved ones...

The presence of plants here calls our attention. They are the only ones known in Antarctica. I knew about these original plants, by some friends from Cosquin, the place of residence of Werpachowsky, who was doctor at "Melchior" two years ago. He began to grow several plants, keeping them over the heaters as an improvised greenhouse, and subsequently moving them to flower pots. We see that his work has been continued by two other succeeding physicians. We notice lettuce, spinach, parsley, and even gladiolus which some people assert they have bloomed. There are well grown tomato plants. One has flowers and the other shows little fruits, of which people repeatedly took pictures. It is very curious indeed and proof of successful will and perseverance. This happy experience will serve as a basis for future large-scale plans.

We now look at the skiing tracks with their wonderful slopes. It seems to me that snow, as some souls, has some treacherous cracks. That is the reason why we are provided with guidance and climb up towards the realm of sapwood. Each one climbs as much as their legs, their will or heart will allow. But nobody fears death, life sings in all of them. We have to stop all the time, catch a glimpse and keep this white memory in our souls forever. From the top, the sea on the other side is seen as a very clear mirror on which these curious capriciously designed shapes move, the view of which completes this magnificent landscape, which instills pure happiness, inner peace and a sowing of good and sweet emotions. It is like being born or waking up all of a sudden, and feeling free of the previous distress, far from any earth hindrance. A clean euphoria jingles in our soul and renders us childish.

“Chiriguano”. Había empezado a nevar temprano y una sábana blanca lo iba envolviendo todo. ¡Es una noche para ser cantada!

La nieve parece que es como un llanto silencioso, que nos va contagiando una tristeza que tiene mucho que ver con este sueño de belleza y de mundo distinto, que va muriendo en un sudario de pureza.

La tripulación del “Chiriguano” ha elegido para su Reina a la Srta.

Leonor Gersbasch Martin, Maestra de Empedrado, Corrientes, y la están homenajeando con brindis y canciones. El ambiente se llena de palabras, todo el pasaje se agolpa junto a la borda. Inútilmente se pretende cubrir con risas este momento hermoso y sugestivo. El ¡adiós! Está en el aire. El cielo sigue dejando caer su llanto de lágrimas de nieve... Se agitan al fin los pañuelos, se cruzan las serpentinas de los últimos saludos... Se suelta el último cable, y el “Chiriguano”, veterano de los mares sureños, a cuyo mejor conocimiento tanto han colaborado sus tripulaciones, se hunde en la noche, tras la cortina blanca y fría y espesa de la nieve...

Estaba en la borda. Tendí la mano y tomé un pequeño copo, que vuelto lágrima, se cayó al mar. Me pareció como el símbolo del renovado soñar de mi alma. Y esa noche escribí:

Día 23: Nuestro barco zarpo a la misma hora que

The boldest tourists began to slip down from the top. Scarfs and ski sticks fly everywhere and even a US Langley cap flaps around until it is got back.

We visited the well-equipped radio-telegraph station. I send an Antarctic greeting to my brothers.

The corvette lieutenant, Commander Luis Ventimiglia, kindly performs as homeowner and is concerned about our being well attended. A group remains ashore, some others go back to the ship. “Les Eclaireurs”

will wait for the whole day and set sail the day after, to render the farewell from “Melchior”, this “White Hope” realm, less painful.

A special show is organized on the deck of our ship, with the participation of the musicians of CHIRIGUANO and other amateur artists.

Cameras record every detail. How deep this music and songs reach our souls in the august peacefulness that expressions achieve!...

At night, there is a ball with champagne in honor to the Captain and officials. The scrolls beautifully drawn by Julia Vigil Monteverde are delivered, with gentle words by Mr. Ernesto Belcaguy. Those scrolls

are signed by the first expedition members traveling to Antarctica. Among music and laughter, it is already midnight and everybody begins to talk about the farewell of our polar friend: the “Chiriguano”. It has been snowing since early in the morning and a white sheet wraps it all. It is a night to be sung!

The snow appears as a silent weeping, which gradually transmits a sadness which has much to do with



Melchior

el "Chiriguano", cada uno hacia su destino. Enfilando por el Canal Norte, con maquina en "Despacio", entre aquella floración de témpanos a cada cual más bello. Navegamos con radar por la mala visibilidad.

Pasamos frente al Faro 1º de Mayo y se pone rumbo hacia el Drake, en procura del Cabo de Hornos, ya con destino a Ushuaia. Amaneció el día con poco sol y bruma en las lamas, por el pensamiento de que, de aquí en adelante, nuestro viaje lo es de regreso. Lo lamentamos porque termina la maravillosa aventura de este mundo nuevo, inhabitado casi, y porque debemos disolver esta gran familia afectiva que todo los grupos han ido formando. Ya nos conocemos bastante: el Dr. Gaspar, simpático y original psicólogo, que preocupaba a todos por su afán de analizarnos, ya había hecho la clasificación de cada uno de nosotros con los términos extraños de su ciencia... Nosotros, a la vez, sabíamos quiénes eran los mejores compañeros, los más chistosos,

los desconfiados, los apáticos, los contemplativos. Disfrutamos de magnificas conferencias en petit comité, gustando así de una isla de armonía y sutileza, mientras el mar cantaba en la grandeza de su soledad, y mientras los siglos dormían en las entrañas de las cumbres nevadas...

Cuando el 23 fuimos a desayunar, notamos las mesas con rebordes de madera. Esto se coloca cuando el rolo del mar es muy fuerte, para evitar que rueden por el suelo tazas y platos. El mar esta bravío, como nunca hasta entonces. No es posible acá hacer otra cosa que aguantarlo. Nuestra mesa del litoral, soporta con estoicismo la contingencia.

this beauty and different world dream, which is gradually dying in a pure shroud.

The crew of "Chiriguano" has chosen Miss Leonor Gersbasch Martin, Teacher of Empedrado, Corrientes as the ship queen and homage is given to her with a toast and songs. The scenario is full of words, the whole landscape crowds round the bulwark. Attempts at covering this beautiful and suggestive moment with laughter are unsuccessfully made. The Goodbye! is on the air. The sky keeps on crying snow tears... handkerchiefs are waved, the serpentine of last greetings mingle... the last wire is loosened and the "Chiriguano", the veteran of the southern seas,



of which full understanding has been gained by the crew, goes down in the night, behind the white, cold and dense white curtain...

I was at the bulwark. I stretched out my hand and grabbed a little snow flake which, turned into tears, fell in the sea. It seemed to me a symbol of the renewed dream of my soul. And that night I wrote a poem: (not included)

La mayoría del pasaje se recoge en su camarote, lee o actualiza sus notas, si le es posible... El barco es así más de los quedamos a mirar el mar bravo, tan querido, y la lejanía azul que ya se esfuma. Se hizo la noche en descanso, ya que no en sombra, sobre la pausa del retorno. Este es un viaje sin sombras, ya que, como estamos en los seis meses de luz polar, la oscuridad no se hace total nunca. Pasan sobre un tempano chato y bajo, unos grandes lobos marinos. A los lejos, alcanzamos a divisar una ballena.



Día 24: Nace un hermoso y tibio día. Menos se mueve el mar, mas placidos están los rostros, más alegres las almas.



Isla Decepción

Canje apresurado de firmas y recuerdos. Escribí a noche mi Poema a la Antártida, las compañeras lo difundieron y el Comandante pide lo escriba en su libro de Bitácora.

Se prepara activamente el salón para la fiesta de la noche, la despedida del crucero, con un baile de disfraz. Se ha puesto a disposición nuestra una montaña de antifaces, flores, adornos, caretas, etc.

Day 23: Our vessel set sail at the same time as the "Chiriguano", each heading to its own destination. Going across the North Channel, with a slow engine, among that blooming of icebergs, all beautiful. We navigated with radar due to poor visibility.

We went past lighthouse "1° de Mayo" heading to Drake to reach Cape Horn, with Ushuaia as final destination. It dawned with little sun and fog on the slime, with the thought that from now on we were on our trip back. We regretted it because the wonderful adventures of this almost uninhabited world came to an end, and because we must dissolve this great family which all groups have been forming. We already knew each other quite well: Gaspar, the genial and unusual psychologist who worried us with his eagerness to analyze us, had already classified us all with the weird terms characterizing his science... We, in turn, knew who were our best friends, the funniest, the most distrustful, apathetic and contemplative. We enjoyed wonderful conferences in petit committees,

amidst an island of harmony and subtleness, while the sea sang the greatness of its solitude and while the centuries slept in the heart of the snowed peaks...

When we went to have breakfast on day 23, we noted the wooden edge tables. Those edges are placed when

the roar of the sea is very strong to prevent cups and dishes from rolling over the floor. The sea was wild as had never been. One could do nothing but stand it. Our littoral table bears this contingency with stoicism. Most of the crew go to their cabins to read or update their notes, if this is possible....the ship thus belongs more to those who stare at the fierce and beloved sea, and the blue distance which vanishes. The night came into rest, not in shadow, in the return

entregan en otro rincón, los últimos banderines. Por la tarde enfrentamos el Cabo de Hornos. Son las 15 y media. Se realiza la ceremonia del bautismo del mar. Consiste en lo siguiente: se forma una larga fila junto a la borda. Cada viajero debe arrojar un buche de agua al mar, sin mojarse, y luego de tan poco poético asunto, tomará un trago de ginebra de la botella que ofrece el Comandante. Se presta a chistes el acto, pero, con buena voluntad y disposición de ánimo, se cumple entre risas y comentarios. El Agregado a la Embajada de Estados Unidos, Mr. Nichols, arroja una botella al mar llena de tarjetas y mensajes.

¿Donde arribará algún día?...

Hay una reunión para escuchar al Asesor Phifterer sobre temas antárticos. Más tarde se invita a presenciar la entrega de premios y distinciones. Jutronich es declarado el mejor periodista, por la colaboración prestada. Se entregan los trofeos a los ganadores de los distintos concursos, y entre tantos premios, me alcanzan el Premio Estimulo al pasaje, una bonita copa, que significará para mí un querido recuerdo de este viaje hacia los hielos polares, la más hermosa travesía que he cumplido.

Al anochechar estamos llegando a Ushuaia. Costas verdes, cielos más comunes, montañas oscuras. Es la tierra que nos muestra con su rostro distinto. La ciudad más austral del mundo, ha encendido sus cocuyos para esperarnos y una luna bonita ha salido a mirarnos con su corte de estrellas. Con precisas maniobras, que observamos desde el puente de mando, entramos a puerto y anclamos. Hemos navegado hasta aquí, 1.691 millas marinas, según lo atestigua en cada libro de viaje, la firma del Comandante Llosa. No descendemos esta noche. Se realiza el mencionado baile. Alegría. Animación. Miramos

break. This trip has no shadows as we are in the six-month polar light period, full darkness never comes. Big sea wolves walk over a flat and low iceberg. We glimpse a whale at a distance.

Day 24: A beautiful and warm day is born. The less the sea moves, the more pleasant the faces and more cheerful the souls are. Quick exchange of signatures and remembrances. Last night I wrote my poem to Antarctica, my colleagues scattered it around and the Commander asks me to write it on the logbook.

The room for the night party, a disguise ball, is arran-



ged for the cruiser farewell. A mountain of disguises, flowers, ornaments, masks, and so on, are placed at our disposal and the last small flags are delivered in another corner. In the afternoon we approached Cape Horn. It is 3:30 pm. The sea baptism ceremony is held. It consists of the following: a long queue is made next to the bulwark. Each traveler must throw a mouthful of water into the sea without getting wet and after this little poetic action; he/she shall sip some gin from the Commander's bottle. The act, although subject to jokes, is carried out among laughter and good will.

bailar. Hay disfraces muy originales y graciosos, aunque recuerden mucho las cortinas y las colchas de nuestros camarotes.

Se elige a la Reina de la Antártida. La candidata de nuestro grupo, es Susana Casablanca, interesante y espiritual, que sale en segundo término. Triunfa la señorita Alicia Giménez, rubia y bonita.

Después de tanta fiesta, bueno es salir a mirar el mar, el cielo azul, la noche maga y el perfil de las montañas. El corazón se me iba allá, lejos, a lo que era un Reino perdido. El alma dijo su oración de gracias por todo lo visto, lo gozado; por el recuerdo de aquel extraño mundo blanco, como el legendario Konik-Sciön de los Onas.

Y nació el poema:

Día 25: Día radiante. Ushuaia al alba es como una postal de propaganda; al fondo el cordón oscuro de las montañas alegres. Luego el caserío rojo, con muchas ventanitas. Al frente el mar amigo, placido y azul como el cielo que lo cobija. A un costado de nuestro barco, el GUARANI nos acompaña. Bajamos, paseamos, admiramos las hermosas flores de esta ciudad, sus amapolas rojas que son como sirenas que encantan al viajero. Conocemos los caminos fueguinos, verdes, rientes, umbrosos. Visitamos fábricas, usinas, el antiguo penal, hoy dependencia del Destacamento Naval.

Tendría mucho que hablar de Ushuaia, su desconocida belleza, su placidez, su encanto, su laborioso vivir. No es posible ahora, otra vez será. Despedimos al primer contingente de compañeros que regresan a Buenos Aires en avión. Quedamos formando una familia más pequeña, los que llegamos en el segundo grupo. En paseos en ómnibus, conocemos la Laguna Escondida, el Lago Fagnano, otros alrededores, y en el buque GUARANI, llegamos hasta la Península de Lapataia. Todos estos lugares son otras tantas postales para el álbum de nuestra evocación.

Ushuaia queda así dibujada en mis poemas:

The US Embassy attaché, Mr. Nichols, throws a bottle into the sea laden with cards and messages. Where will it get one day?...

There is a meeting to listen to Advisor Phifterer talk about Antarctic issues. Later on, an invitation to attend the awards ceremony is made. Jutronich is declared the best journalist due to his cooperation. Prizes are delivered to the winners, and among so many prizes, I am awarded the "Stimulus to the Crew" prize, a nice cup which will be a nice remembrance of this trip to the polar ice, the most beautiful trip I have ever made.

We are reaching Ushuaia at dusk. Green coasts, more common skies, dark mountains. It is the land showing a different face. The southernmost city worldwide has turned on their lights to await us and a beautiful moon has come out to watch us surrounded by stars. With accurate maneuvers, which we observe from the bridge, we enter the port and anchor. We have navigated 1,691 naval miles up to here, which is witnessed by Commander Llosa's signature on each travel journal. We will not get off tonight. The ball I mentioned above is held. Happiness. Cheerfulness. We see people dance. There are very original and funny disguises, although they remind us of our cabin curtains and covers.

The queen of Antarctica is chosen. The candidate of our group is Susana Casablanca, an interesting and spiritual woman, who holds the second place. Alicia Giménez, a blonde and pretty woman, is the winner.

After much party, it is good to go out to watch the sea, the blue sky, the magic night and the mountains profile. My heart went far way, to that lost Kingdom. The soul said a thanks prayer for everything that could be seen and enjoyed; for the remembrance of that strange white world as the legendary Konik-Sciön of the "Onas".

And I wrote a poem: (not included)

Day 25: Radiant day. Ushuaia at dawn is like and advertising postcard; the dark cord of cheerful mountains at the end. Then the red houses with small windows. Opposite to us, the friendly, placid and blue sea

28 de enero: Estamos en el último día de nuestra magnífica aventura por conocer la Antártida. Dedicuémosle estas palabras finales.

Sentíamos ahora, que la ANTARTIDA nevada, con sus témpanos, sus noches largas, el mar cambiante, bravío y dulce, los pingüinos vestidos de etiqueta, el viento silbador y leyendero.... las montañas cobijadas en su hielo de siglos, y con sus milenios agazapados en la piedra de sus entrañas; los glaciares bajando hacia el mar y dando vida a los blancos mensajes de eternidad, todo eso, había quedado lejos, fuera de nuestro alcance ya. Pero, sobre el fondo de esa evocación, lo más importante, era lo humano; la proyección sobre el futuro, la sensación del valor, del sacrificio, el esfuerzo, la dedicación, la angustia, la soledad y el silencio vívidos; la investigación tesonera de todos los días, y el aporte de los hombres de ahora, de los que les precedieron, de los que les seguirán, que, callada y oscuramente, estaban allí, en los Destacamentos de avanzada, basando el porvenir de reserva para la patria y el mundo. Si todo va bien, pasa como una simple, dura prueba. Si algo ocurre de malo, como hace poco, cuando el mar se llevó a los que perdieron la vida junto al rompehielos San Martín, o cuando la muerte siega la existencia de uno de sus vigías, como la del Comandante Ventimiglia, recientemente fallecido, celosamente guardado en su nicho de nieve hasta que sea posible retornarlo a su Buenos Aires, dice: "Es el destino. Murió en cumplimiento de su deber!". Un hombre entra en la historia, una cruz se levanta. Luego... como siempre. La vida que pasa y sigue. Pero la obra queda allí, como si fuera una página que continúa el que sigue.

Es un heroísmo sin alardes, en el amplio escenario de la soledad y la lejanía, el que está trabajando por la patria en las nevadas tierras. El pueblo tiene que saberlo, para que lo aquilate y lo reverencie.

Todo eso, hecho pensamiento y emoción era lo que sentíamos al despedirnos del Sur, aquella mañana en que, ya instalados en el avión de la Marina de Guerra, levantamos un vuelo rumbo a Buenos Aires.

the same as the sky which shelters it. The GUARANI accompanies us alongside our ship. We get off, walk around and admire the beautiful flowers of the city, its red puppies that enchant the travelers as if they were mermaids. We know the routes of Tierra del Fuego, green, bright and shady. We visit factories, power stations, the old prison, now a naval Detachment.

I would have so much to say about Ushuaia, its unknown beauty, placidity, charm and hard-working life. It is not possible now, may be some other time. We gave the farewell to the first group of colleagues returning to Buenos Aires by plane. We remained a smaller family, those who returned second. We visited the "Laguna Escondida", "Lago Fagnano" its surroundings by bus and reached the "Lapataia" Peninsula on board of GUARANI. All these places are some other postcards for the album of memories.

Ushuaia is thus drawn in my poems: (not included)

January 28: *We are on our last day of the magnificent adventure of visiting Antarctica. Let's say these last words.*

We now felt that the snowed ANTARCTICA, with its icebergs, long nights, the changing fierce and sweet sea, the penguins dressed on etiquette, the blowing and legendary windthe mountains lodged in the ice aging centuries with its thousands of years hidden in their core stones; the icebergs getting down to the sea and giving rise to the white endless messages, all of this was far away now, out of reach.

But of this thought the most important was the human essence, the projection towards the future, the feeling of value, sacrifice, effort, dedication, anguish, loneliness and silence experienced, the tenacious research of every day and the contribution made by men at present, by those who preceded and those who will follow, who silently remained there, in the advanced Detachments, shaping the future for our motherland and the world. If everything goes fine, this will simply mean passing a harsh test. If something goes wrong, as recently happened, when the sea dragged those who lost their lives on the icebreaker "San Martín", or when death took the life of one of its lookout

Hubo un aterrizaje en Rio Gallegos. Charlas evocativas, recomendaciones y promesas... Todo lo que tiende a dulcificar una despedida y la hace amable. Reiniciando el vuelo, luego de unas horas de viaje, a las 19 y cuarto, asentábase nuestro pájaro de metal en Ezeiza. Cumplido estaba el itinerario que los Comandos de Operaciones y de Transportes Navales habían señalado para nosotros. Terminaba así, el Primer Viaje de Turismo a la Antártida Argentina. ¡Las mujeres habíamos llegado por primera vez a esas lejanas tierras! El sueño y la realidad se fundían en una sola, inolvidable estampa de belleza...

Ahora ya pasado algún tiempo, parece que todo fue algo imaginado, no realmente vivido, de puro hermoso.

Pero, cuando en la soledad de mi retiro isleño, miro un pequeño ramito de LIQUEN que guardo, sé que todo es verdad. Y así, con el nombre de LIQUEN, viene el último poema del recuerdo...

(Conferencia pronunciada en el centro Naval, el 30 de septiembre de 1958, en Buenos Aires, bajo el auspicio de la Asociación Antártica Argentina).

persons, commander Ventimiglia, who has just passed away, zealously kept in the snow bed until he can be taken to Buenos Aires, one says: "It is fate. He died on duty!". The man enters history, a cross is raised. Then... as usual. Life passes by and keeps going. But the work remains there, as if it were a page which continues.

Those working for our motherland in the snowed lands perform a heroic act without boast, in the wide scenario of loneliness and distance. People should know this, so that they can value and venerate it.

We felt all this thought and emotion when we said goodbye to the South that morning when, already on the War Navy aircraft, we took off heading to Buenos Aires.

We landed in Rio Gallegos. Evocative talks, recommendations and promises... all of this tends to lessen a farewell and renders it kind. We resumed our flight and after some hours of trip, at 7:00 pm, our metal bird landed in Ezeiza. The trip entrusted to us by Naval Operations and Transport Commands has been completed. The first tourism trip to Argentine Antarctica has thus come to an end. Women have for the first time reached those far lands!

Dream and reality blended in a unique, unforgettable beauty picture...

Some time has already passed by and it seems as everything has been imagined, and not really experienced, because it was beautiful.

But when in the loneliness of my island shelter, I look at a little bunch of lichen that I keep, I know that everything is true. And then with the name of LI-CHEN comes the last poem of memories...

(Conference held in the Naval Center, September 30, 1958, in Buenos Aires, sponsored by the Argentine Antarctic Association).

LIQUEN

sobre la piedra de la Antártida,
así mi corazón.

LIQUEN sobre el recuerdo de aquel tiempo,
me siento yo.

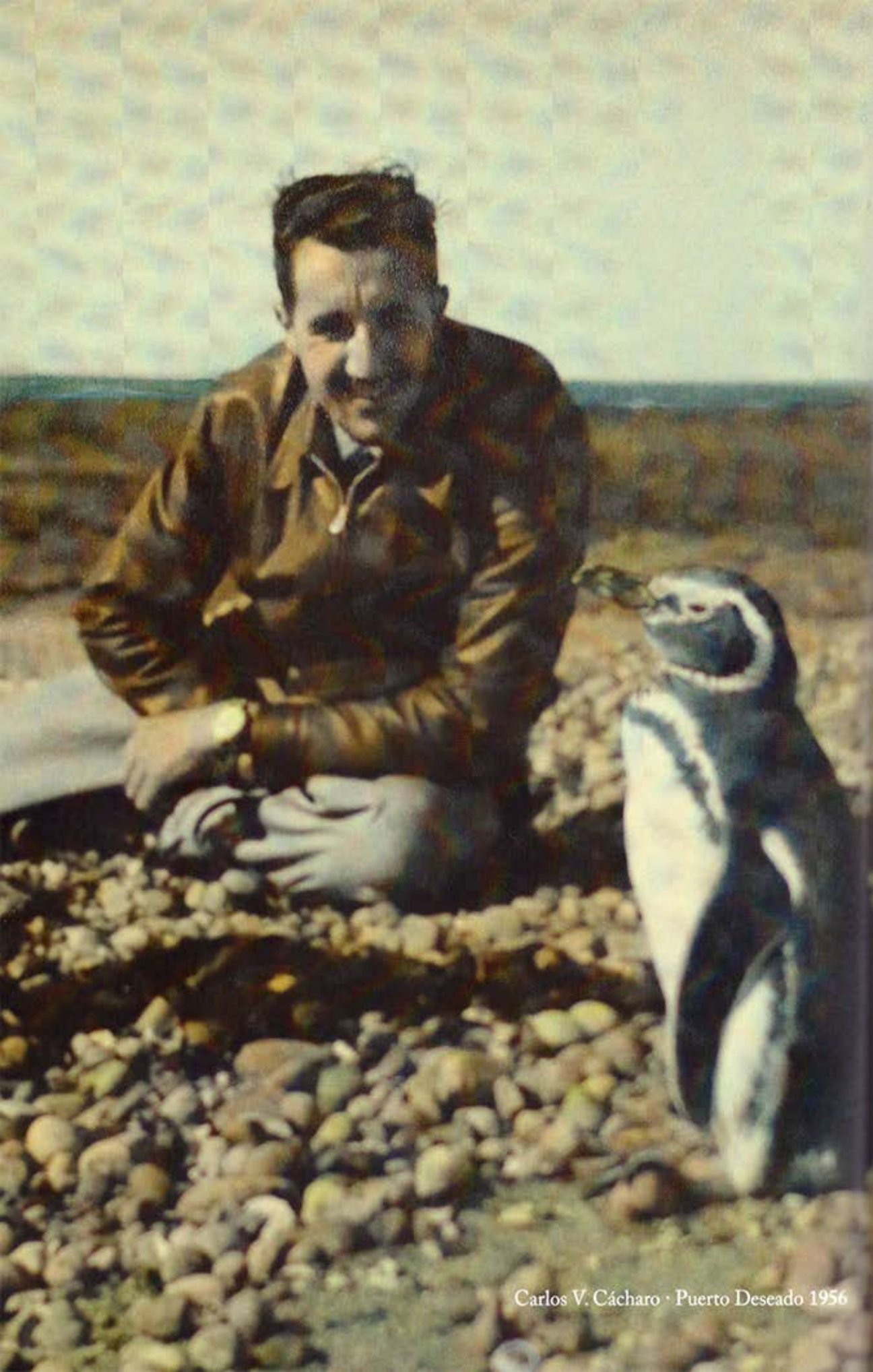
Y el petróleo del suelo en que parece inútil
pretensión florecer,
es frío corazón,
que no se muestra
ni se deja querer...

Y sin embargo,
en el paisaje triste,
sin una hoja verde
ni una flor,
el LIQUEN pequeñito,
es una suave,
inofensiva muestra de color...

Eso quizá parezca mi ternura,
para tu descreído corazón,
que se hace hosco,
y ¡es como una fuente!
Que se hace frío,
¡y tiene su canción!...

Así, cuando me busque tu recuerdo,
y quieras retratar lo que yo soy,
¡piénsame como un LIQUEN de la ANTARTIDA,
para tu solitario corazón!...





Carlos V. Cácharo · Puerto Deseado 1956

PRIMER VIAJE DE TURISMO A LA ANTÁRTIDA

ENERO de 1958

Relato de CARLOS VICENTE CÁCHARO

Transcripción realizada por Guillermo Cácharo, enero de 2019.

Carlos Vicente Cácharo, nacido en 1925 tiene actualmente 93 años de edad; tenía 32 al hacer el viaje.

Me enteré por la televisión de que el Comando de Operaciones Navales de la Marina hacía un viaje de turismo a la Antártida, y que había que anotarse. Creo que también había salido la noticia en el diario La Nación. Entonces me anoté. Fui al Comando de Operaciones Navales. Había que anotarse y después esperar el llamado en el que me iban a confirmar si participaba o no del viaje. No recuerdo con precisión cuánto antes fue, pero debe de haber sido a fines de 1957, unos dos meses antes del viaje, que fue en enero de 1958.

Un día me llamaron por teléfono al trabajo, avisándome que había un lugar, y preguntaron si quería participar yendo en el segundo grupo, la segunda tanda que salía para el sur, en una semana más o menos. Pero el viaje había que ir a pagarlo ese mismo día, y abonarlo completo. No me acuerdo cuánta plata era, puede ser que fueran mil pesos de esa época, pero ya no me acuerdo. Como yo no tenía la plata ahí en el trabajo, le comenté lo que pasaba al contador, y me dieron el dinero para que pudiera ir a pagarlo, y yo al otro día lo devolvía.

Así que pocos días después salí con el segundo grupo. La primera mitad de los pasajeros había ido una semana antes, y ese tiempo habían estado recorriendo Ushuaia, hasta que llegáramos los 50

*First Tourist Cruise to Antarctica
(January 1958)*

*Account by Carlos Vicente Cácharo, born in 1925
(transcribed by Guillermo Cácharo; January 2019)*

*(Carlos Vicente Cácharo is 93 years old now; he was
32 when he took part in this voyage)*

I learned on television that the Naval Operations Command was organizing a cruise to Antarctica. Candidates had to sign up. I think the news was also published in the newspaper La Nación. So I signed up. I went to the Naval Operations Command. Candidates had to sign up and then wait for a call that would confirm whether they were going on the cruise or not. I don't remember exactly how long before the cruise that was, but it must have been at the end of 1957, about two months before the cruise, which took place in January 1958.

One day I received a phone call at work. They informed me there was a vacancy. They asked if I wanted to go with the second party. The second group would head south in a week or so. But I had to pay for the cruise that same day, and it had to be payed in full. I do not remember how much it was. Maybe it was a thousand pesos at that time, but I don't remember. As I did not have that amount there at work, I commented what was going on with the accountant. So I borrowed the money to be able to go and pay for the cruise. I would return the money on the following day.

Then, a few days later, I left with the second party. The first half of the passengers had left a week before.

que faltábamos.

El avión era un DC3, me parece. Un avión de dos hélices. Eran aviones de la Marina, chicos, no cabían más de 50 personas, por eso había que ir en dos tandas. Pero el avión no pudo bajar en Ushuaia, porque la pista era cortita en aquella época, y había mucha nieve ese día y nubes, entonces tuvo que volver hasta Río Grande o Río Gallegos, no me acuerdo cuál primero, porque al otro día tampoco pudo bajar en Ushuaia y hubo que ir al otro de esos aeropuertos. Y el tercer día sí pudimos aterrizar en Ushuaia.

Así que cuando llegamos nosotros ya embarcamos en el *Les Eclaireurs* y salimos hacia la Antártida. Días de navegación no recuerdo cuántos fueron. Durante el viaje estábamos en la cubierta o visitábamos el puente, o en el camarote (sobre todo cuando se movía). Hubo algo especial, que parece que era una tradición: justo cuando cruzamos el Cabo de Hornos, nos dieron para tomar un trago de una bebida, ya no sé cuál, y había que escupirla al agua.

Cuando estábamos en cubierta y se sentía el frío, nos traían unos jarritos con caldo. Las comidas eran siempre en el salón del barco.

El primer puerto que tocamos fue Isla Decepción. Vino una lancha inglesa. Creo que subieron al barco. Y hablaron como dándonos la bienvenida. El capitán del *Les Eclaireurs* también dijo algo, pero como dándole la bienvenida nosotros a ellos.

El *Les Eclaireurs* quedó anclado y a nosotros nos fueron bajando por tandas en una lancha del buque. Ahí el gobernador de Tierra del Fuego dio un discurso para todos los pasajeros. Estoy en la duda, me parece que él iba también en el viaje, pero no recuerdo bien, también puede ser que ya estuviera ahí. Y en el refugio habían puesto unas placas conmemorativas de ese primer viaje de turismo. Está esa placa en alguna foto.

Hay un libro que escribió una mujer que iba en el viaje, Rosaura de nombre y un apellido alemán o algo así. Una mujer mayor, que dio varias conferencias después sobre el viaje. En el libro puso los

During that time, they had been touring around Ushuaia waiting for the other fifty of us to arrive.

The plane was a DC-3, I think. It was a two-propeller plane. They were Navy planes, small planes. They could not accommodate more than 50 people, so the tourist group was split into two. But the plane could not land in Ushuaia. The strip was short at that time, and there was a lot of snow and it was cloudy that day. So the plane had to fly back to Río Grande or Río Gallegos. I don't remember which airport was the first because the next day the plane could not land in Ushuaia either. The plane had to land in one of those two airports. We managed to land in Ushuaia on the third day.

*So we all embarked on the *Les Eclaireurs* as soon as we arrived and left for Antarctica. I don't remember how many days the cruise lasted. During the cruise, we spent our days on the deck or visiting the bridge, or we stayed in our cabins (especially when the ship was rolling). I remember some special thing. It was a tradition, apparently. Exactly when crossing Cape Horn, they served us a drink. I don't remember what it was. And we had to spit it out into the water.*

When we were on the deck and it was cold, they served small bowls of soup. We always had meals at the ship lounge.

*The first port we called at was Deception Island. An English speedboat approached. I think they got on the ship. They seemed to be welcoming us. The captain of the *Les Eclaireurs* also said something, as if we were welcoming them.*

*The *Les Eclaireurs* dropped anchor and we were disembarked in groups on a boat. Then the governor of Tierra del Fuego gave a speech for all passengers. I am in doubt, but I think he was also on the cruise. I can't remember well. Maybe he was already there. They had fixed some plaques in the refuge commemorating that first tourist cruise. You can see those in one of the photographs.*

There is some book written by a woman who was on the cruise. Rosaura was her name and she had a German last name or something of the sort. She was an older woman and she gave several lectures later about the cruise. She mentioned the names of the passengers

nombres de los pasajeros. Éramos ciento y pico. Me acuerdo que estaba la mujer del embajador de Francia con los hijos, una mujer brasileña que era la primera aviadora de Sudamérica, estaba el escritor Nicolás Cócara, Julio Bringuer Ayala que era conductor en el Canal 7, una mujer que me parece que era sobrina de Noble, del diario Clarín, y muchos más. Había un grupo de cinco muchachos que me parece que eran estudiantes que habían ido becados, otro de apellido Fioravanti que era nieto del escultor José Fioravanti, y recuerdo algunos otros apellidos: Bolsinger, Califano o algo parecido.

Nosotros íbamos anotando como una bitácora. Todos los días la gente del buque ponía lo que había sucedido como en la bitácora del barco. Nosotros podíamos anotarlo en la nuestra, que cada uno tenía.

En Decepción estuvimos uno o dos días. Almorzamos ahí.

De ahí fuimos a diferentes puestos. No me acuerdo en qué orden, pero fuimos al Melchior, al Teniente Cámara, al Jubany, al Almirante Brown. No había nada, tenían una cabaña chiquita, un refugio. En algunos pudimos bajar, pero un ratito nada más. Andábamos un poco por ahí y compartíamos un rato con la gente que estaba en los puestos. Almorzábamos y dormíamos en el barco. En la única donde había una construcción grande era en Decepción y ahí sí comimos un día. Habían traído mejillones, los bajaron, prendieron fuego y los hicieron en asaderas. Me acuerdo que le echaban vino blanco por arriba mientras se cocinaban. Ese día comimos ahí. El resto no. El barco hacía de hotel.

En los puestos caminábamos un poco por ahí y nos mostraban algo. También donde caminamos más fue en Decepción. Ese recorrido lo hicimos con gente que estaba ahí en la base de la isla. Fuimos a ver una pingüinera; había que subir por la nieve, hay una foto en la que estamos subiendo y se nos ve chiquitos. Me acuerdo de algo que me pasó ahí: cuando bajábamos me resbalé, y yo llevaba el trípode para la cámara, y lo perdí. Y resulta

in her book. We were around a hundred. Among the passengers, I remember the wife of the French ambassador with her children; a Brazilian woman who was the first South American female aviator; the writer Nicolás Cócara; Julio Bringuer Ayala, who was an anchor at Channel 7; a woman I think was the niece of Noble, the owner of the newspaper Clarín, and many others. There was a group of five boys who, I think, were students who had been granted the cruise. There was another young man by the last name Fioravanti, who was the grandson of the sculptor José Fioravanti. And I remember the last names of some other passengers - Bolsinger, Califano or something of the sort.

We were taking notes on a sort of logbook. Every day, the crew would write what had happened as in the ship's log. We all had our own logbook to write.

We stayed one or two days in Deception. We had lunch there.

We visited different posts departing from Deception. I can't remember the order, but we called at Melchior, Teniente Cámara, Jubany, Almirante Brown. There were few facilities, just a small hut, a refuge. We could disembark at some posts, but we payed a short visit. We would walk around a bit and visited the people who were on duty at the post. We had lunch and slept on the ship. The only post with larger premises was Deception and we had a meal there on one occasion. They had brought mussels. They made a fire and cooked them in roasters. I remember they poured white wine on top while cooking. We ate there that day. But not the remainder of the days. The ship was used as hotel.

When calling at the posts, we would walk around and were shown some things. Our longest walk was in Deception. We took that tour with the crew assigned at the base on the island. We visited a penguin colony. We had to climb through the snow. There is a picture of us going up and we look very small. I remember something that happened to me there. I slipped when coming down holding my camera tripod and I lost it. And it turned out that someone behind me tripped over it. So once back down, he asked whose tripod that was. I still have that tripod. Deception

que uno de los que venía atrás, al final, se tropezó con él y cuando bajó preguntó de quién era. Ese trípode lo tengo todavía. Decepción fue el lugar donde estuvimos más. En la playa había lobos marinos.

Algunos de los días que estuvimos en la Antártida, estaba acompañando al buque el vapor Chiriguano, que estaba prestando servicio ahí. Amarraban junto al Les Eclaireurs y subían. Un día ellos organizaron la elección de una Reina de la Antártida entre las pasajeras. Me acuerdo del nombre: Leonor Gerbach Martín.

Si pienso en cosas que me llamaron la atención, la primera que me impresionó fue cuando vimos el primer témpano. Después ya fueron muchos. Incluso hay una foto en la que estoy yo adentro de uno. El témpano ese era chiquitito, estaba en la orilla de la playa en Decepción. Tenía como un hueco, entonces pegué un salto y me metí adentro. Y me parece que la foto me la sacó uno de los muchachos que estaban por ahí, no me acuerdo. O a lo mejor había puesto el trípode con la cámara para que se disparara sola. Lo que no me acuerdo de haber visto en el viaje es ballenas.

Después de esos días ahí en la Antártida volvimos a Ushuaia. En el viaje de vuelta, un día hubo una especie de baile de disfraces de los pasajeros. Algunos hicieron como un tubo con tela, como un animal largo y circulaban así disfrazados.

Ya en Ushuaia el primer contingente se volvió en avión a Buenos Aires, y nosotros nos quedamos una semana recorriendo la ciudad. Después de eso, fue nuestro turno de regresar.

Por Carlos Vicente Cácharo.

Nota de Carlos Pedro Vairo: Tuvimos una muy amena reunión con Don Carlos Cácharo y su hijo Alejandro Cácharo. Muy afable, siempre con una sonrisa, contaba anécdotas de su viaje. Según él, este fue el más especial que hizo por toda la Argentina. Le encantaba salir hacia el Sur y eso se lo transmitió a los hijos. De una vitalidad sorprendente, se entusiasmó más él por el libro que nosotros mismos. En un bolsito trajo unas 400

was the place where we stayed longer. There were sea lions on the beach.

The steamer Chiriguano accompanied our ship for some days during our stay in Antarctica. She was on duty there. She was moored next to the Les Eclaireurs and her crew embarked with us. On one occasion, they organized the election of a Queen of Antarctica among passengers. I remember her name – she was Leonor Gerbach Martín.

Thinking of things that caught my attention, the first one that struck me was when we saw the first iceberg. Then would come many others. I even have a picture of me inside an iceberg. That was a small one on the beach shore in Deception. It had a sort of hole, so I jumped and got inside. And it seems to me that the photo was taken by one of the boys who were there. I can't remember. Or maybe I used the tripod with the camera auto shot. One thing I don't remember having seen during the cruise is whales.

After those days in Antarctica, we returned to Ushuaia. On our return voyage, they organized a kind of fancy-dress ball for us passengers. Some prepared a sort of tube with cloth imitating a long animal and would walk around in that disguise.

Back in Ushuaia, the first party took a plane back to Buenos Aires and we stayed a week touring the town. After that, it was our turn to go back.

By Carlos Vicente Cácharo.

Note by Carlos Pedro Vairo: We had a very pleasant meeting with Don Carlos Cácharo and his son Alejandro Cácharo. Being very affable, Carlos told anecdotes of his cruise smiling all the time. For him, this cruise to Antarctica was the most special trip he experienced in Argentina. He loved going south and he passed that on to his children. Being surprisingly full of life, he was more excited with the idea of the book than we were. He brought about 400 photos in a small bag. Of course, in black and white. A myriad of landscapes, penguins, shots depicting the group of tourists, the ship, and the transshipment of fuel in Deception Island, where they met with the icebreaker San Martín.

Carlos P. Vairo – Carlos V. Cácharo · 2018

fotos; lógico blanco y negro. Cantidad de paisajes, pingüinos, tomas del grupo de turistas, del buque, del trasbordo de combustible en la isla Decepción donde se encontraron con el rompehielos San Martín.





Volando sobre Ushuaia - 15 de enero de 1958



Llegada a Ushuaia 15/1

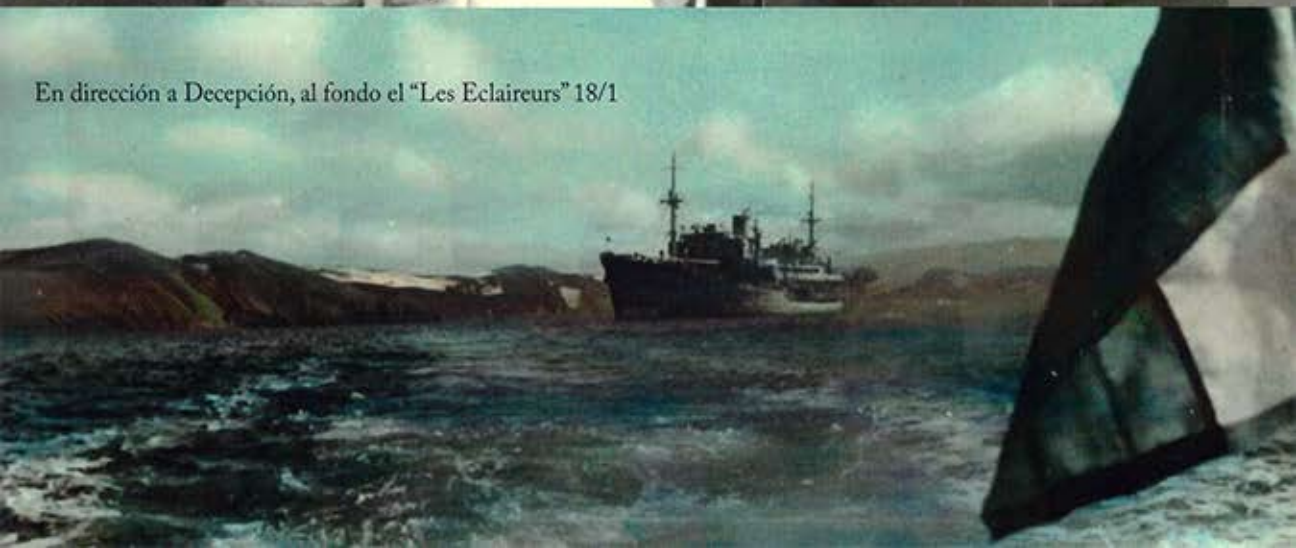


Pasaje Drake - 17/1



Puente de mando "Les Eclaireurs" - Df, Iglesias, Fioravanti Jefe de Maquina, García Leonor

En dirección a Decepción, al fondo el "Les Eclaireurs" 18/1



Desembarco en Decepción, 18/1



Decepción, casa principal - 18/1





Decepción - Almorzando 18/1



Decepción, haciendo la digestión - 18/1



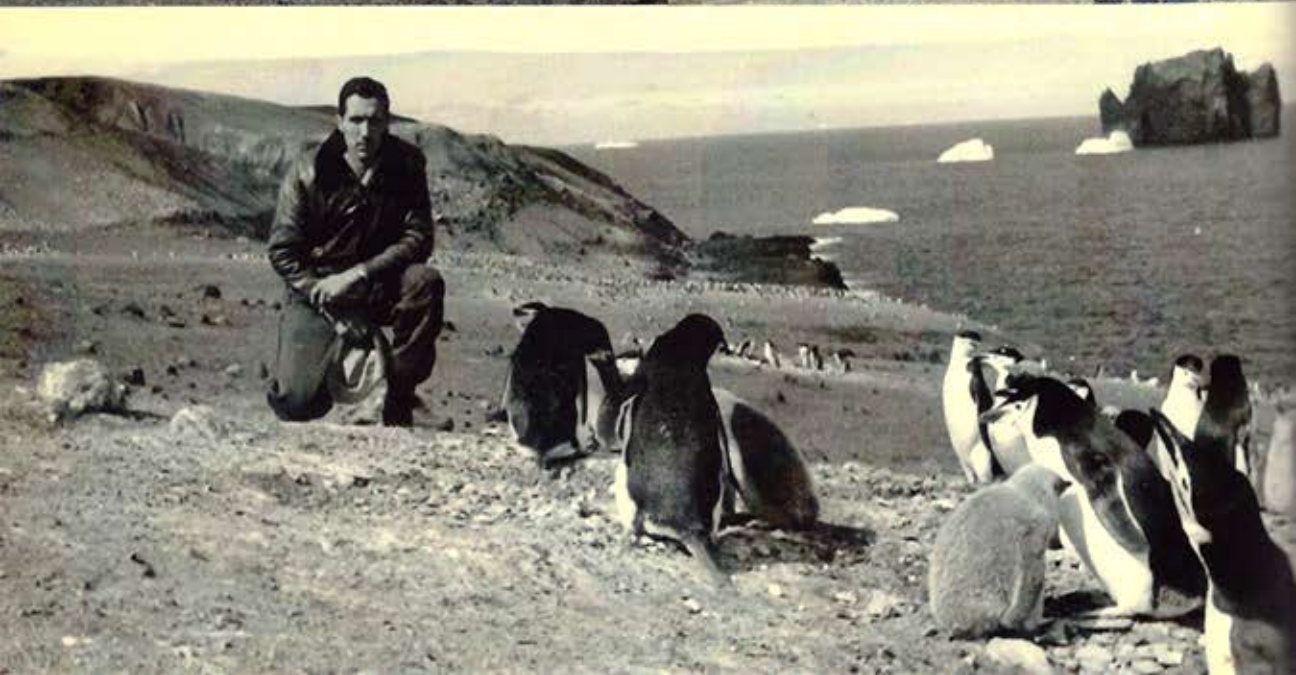
Decepción - Placa colocada en la casa principal, 18/1



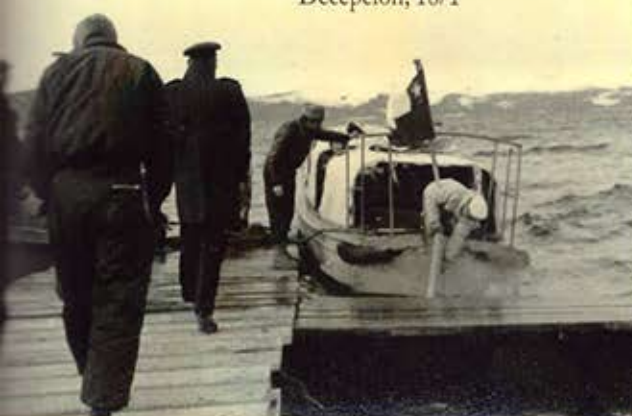
Restos de ballena - Decepción, 18/1



Decepción - Hacia la pingüinera, 18/1



Decepción, 18/1



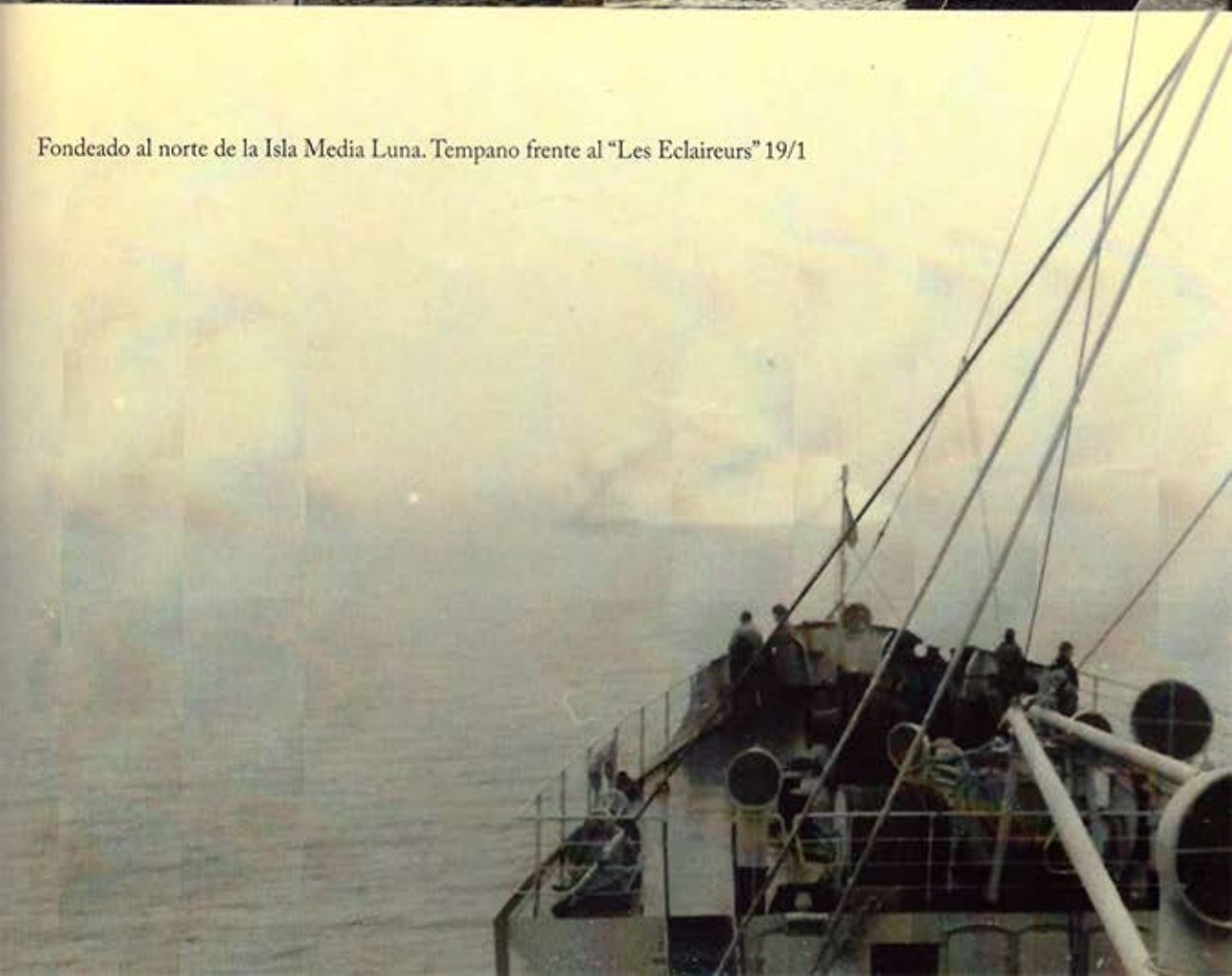
Decepción, Caleta Potter 18/1 - Lancha de los ingleses



Decepción - Buque Chirigüano junto al Les Eclaireurs



Fondeado al norte de la Isla Media Luna. Tempamo frente al "Les Eclaireurs" 19/1



Desembarco - Base Naval Tte. Cámara 19/1



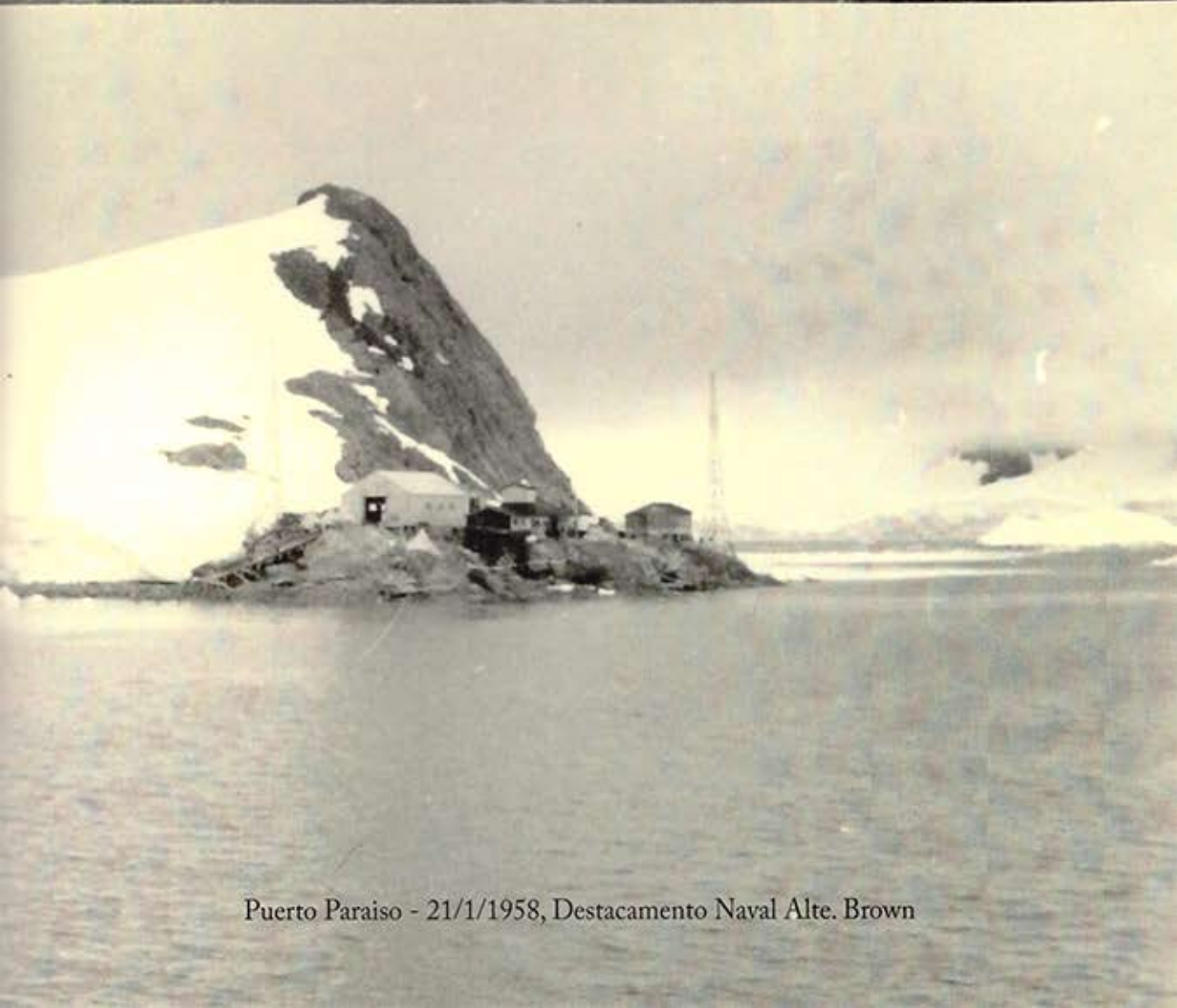
Hacia el Refugio Jubany - 20/1, Isla 25 de Mayo



Desembarco en Refugio Jubany - 20/1, Isla 25 de Mayo



Caleta Potter - 20/1



Puerto Paraiso - 21/1/1958, Destacamento Naval Alte. Brown

SEGUNDO VIAJE - CUADERNO DE BITÁCORA

CERTIFICO que MARIA TEODELINA ELIZALDE

ha realizado el VIAJE DE TURISMO A LA ANTÁRTIDA ARGENTINA con el itinerario trazado en la carta adjunta, a bordo del TRANSPORTE A.R.A. "LES ECLAIREURS"

del COMANDO DE TRANSPORTES NAVALES, que se inició en el Puerto de USHUAIA el 31 de FEBRERO de 1958,

habiendo regresado al mismo punto el 11 de FEBRERO

de 1958 luego de navegar 1714.2 millas.




EDUARDO J. LLOSA
CAPITAN DE CORBETA
COMANDANTE

I HEREBY CERTIFY that MARIA TEODELINA ELIZALDE took part in the ARGENTINE ANTARTICA TOUR with the itinerary detailed on the attached map on board of the TRANSPORT A.R.A. LES ECLAIREURS under the NAVAL TRANSPORTS COMMAND starting at the port of USHUAILA on FEBRUARY 31st, 1958 returning to the same port on FEBRUARY 11, 1958 AFTER SAILING 1,714.2 miles.

CUADERNO DE BITÁCORA

Fecha: 31 de enero de 1958 Singladura N° 7

Posición a Mediodía: Latitud: $16^{\circ} 39' 9''$ (S)

Longitud: $66^{\circ} 36' 0''$ (W)

Acaecimientos: Zarpamos a las 0.45 hrs.

del puerto Ushuaia en una hermosa noche - navegamos por la bahía hasta el Canal Beagle, pasamos junto al faro Les Belineurs del cual tomamos el nombre para bautizar el buque que nos lleva. Hasta ahora el buque se desliza - Pero a las 9 hrs - después de pasar varios isles y Cabo de Hornos - se puso rumbo 157° para cruzar el estrecho de Drake - empezó el tamboré y hasta ahora que son las 21 hrs. seguimos rotando todo el tiempo, y son muchos los pasajeros que han sufrido seas como cuencias y otros males - nosotros hasta ahora nos mantenemos por la salud & que no resulta agradable el viaje acumulado todo el tiempo - Después de comer tuvimos cine "La leyón Blanca" muy vieja pero hela un potlona hermosa. La noche anterior hicimos un cocktail of el gobernador y otros invitados -

(p. 97)

LOGBOOK

Date: January 31, 1958. Nautical day #: 1

Position at noon: Latitude: 56° 39' 9" (S).

Longitude: 66° 36' 0" (S).

Remarks: We set sail at 0:45 from the port of Ushuaia. It was a beautiful night. We sailed along the bay down to the Beagle Channel (1:40), sailed past the lighthouse (1:35) *Les Eclaireurs*, after which this ship was named. For the time being, the ship is sailing smoothly. But by 9, after sailing past several islands and Cape Horn, we headed 157° to cross the Drake Passage, and she started to shake. Now being 9 p.m., we have been rolling all day long. Many passengers have suffered serious consequences, while others suffered less. We have been enduring, but the truth is it is not nice being rocked all day long. After dinner, we watched the very old film "The White Legion" (*La legión blanca*), but deals with a truly human topic. The previous evening, we attended a cocktail with the governor and other guests.

(p. 98)

Date: February 1, 1958. Nautical day #:

Remarks: We are waiting to get to Smith island, which will be our first approach to Antarctic ice. We are estimating descreying this island at around 2 p.m. For the time being, we can only see a sad cloudy sky and an almost quiet sea. Every now and then, the news is we can see a whale puffing air out. Yesterday we saw some birds. I remember one petrel flying and others behind our wake. At 12:15, we descried Smith Island - our first view of Antarctica. There is a mountain over 7,200 feet high there. For the time being, we can only see flat huge white blocks crowned with clouds. We could see Smith Island quite clearly at 12.35. Later, we could see a beautiful ice floe on our left. It looked like a fortress amidst a desolate desert. Further on, we descried a smaller ice floe, but it was curious in shape and transparency. We arrived at Melchior Bay and dropped anchor near Detachment 1. ° de Mayo. We were surrounded by a new unreal world, a sort of magnificent scenery of great beauty. Next to the ship, I saw a small ice floe looking like a white flower surrounded by light and dark hues of green leaves.

Fecha: 1 de FEBRERO de 1958 Singladura N°

Posición a Mediodía: Latitud:

Longitud:

Acontecimientos: Estamos esperando llegar a Isla Smith o será la primera visión de los hielos antárticos - Se calcula divisarla a las 14H. Por ahora solo vemos cielo azulado hielos y mar casi tranquilo, como usualmente cada tanto vemos una ballena o lanza el aire su chont de aire - el día anterior vimos algunos pájaros, recuerdo un petrel volando y otros detrás en nuestra estela - a las 12:5 divisamos la Isla Smith nuestra pensión de la Antártida en ella hay un monte de más de 2200 mts. Por ahora solo vemos enormes bloques blancos pero chatos coronados por un helo apareció a la vista la Isla Smith a las 12:35 bastante clara - Ya más adelante vimos un terreno empinado a la izquierda, parecía una fortaleza en medio del desierto - Continuando viaje llegamos a la vista de otro terreno más chico pero de curiosa configuración y forma - llegamos a Bahía Melchior y anclamos cerca del destacamento 1º de Mayo - Nos rodeaba un mundo ⁹⁸ mudo, inusual, algo así como una fantástica escenografía de una gran belleza - Junto al buque sí un poco ruido simpático que semejaba una flor blanca rodeada de sus hojas verde claro y oscuro.

Domingo

Fecha: 2 de febrero de 1958 Singladura N°

Posición a Mediodía: Latitud:

Longitud:

Acaecimientos: Visitamos a Melchior el destam-
 camento en la isla 1.ª de los del
 archipiélago - pasamos un día de
 tranquilidad - cuando llegamos visitamos
 la casa que es realmente confortable, tiene
 un living con un par de sillas que mira al
 mar y está agradablemente amueblado. Después
 salimos a pie a subir por la nieve la
 cumbre más cercana y nos largamos en
 nieve desde arriba varias veces, fue real-
 mente divertido - Después de la hora de
 comer y saboreamos rico arroz acompa-
 ñado de risot, empanadas, ensalada y
 seguido por fruta - Y después de comer tuvimos
 la alegría de escuchar a los melancólicos y
 picarescos canciones por el coro de los chicos
 del barco que tienen un repertorio inagotable.
 También escuchamos a las Americanas
 que lo hicieron muy bien - y a la vuelta
 del Melchior visitamos el glaciar
 cercano que es un panorama indes-
 cribible por su grandiosa belleza -
 me faltan las 99 palabras que
 pueden traducir fielmente
 la impresión que se experimenta
 al recorrer esa ciudad de helados
 edificios. Allí mismo también

(p. 99)

Date: February 2, 1958. Nautical day #:

Position at noon: Latitude:

Longitude:

Remarks: At Melchior, we visited the detachment on 1.° de Mayo Island in the archipelago. Our day was very entertaining. On arrival, we visited the house, which is really comfortable. The living-room has nice furniture and a large window overlooking the sea. Then we went out to climb the closest snowy peak and we sledged down from the top several times. It was real fun. Then it was lunch time and we had tasty grilled meat with wine, pasties, a salad, and fruit. And after dinner, we were glad to listen to cheerful, melancholic, and picaresque songs by the Galicians chorus who have an endless repertoire. We also listened to the American girls who sang very well. On our way back from Melchior, we visited the nearby glacier, which is an indescribable view of great beauty. I cannot find the words to accurately translate the experience of visiting that city of frozen buildings. We could also see sea lions at a very short distance.

(p. 100)

Date: February 3, 1958. Nautical day #:

Position at noon: Latitude:

Longitude:

Remarks: At 7 a.m., we set sail for Neimayer and Argentino channels. Then we sailed into the Schollaert and Gerlache. We sailed along the Neimayer slowing down and changing our course every now and then to sort out ice floes and smaller ice floes. We sailed out the Neimayer and into the Linquete and Argentino Sur and dropped anchor at 4:24 p.m. at port Pto. Paraiso. We disembarked to visit the Detachment Almirante Brown which, in the distance, seems to be more inhospitable than Melchior as it has a small rocky surface with all the rest being snow. Still we climbed a little bit to reach a cross and, from the top, we descried a very beautiful landscape. We also slid down on the snow from the top. The Detachment has a very comfortable and cozy house. We bumped into some English men from a nearby detachment. In the evening, they came on board and we had a ball that turned out to be very funny. As on other occasions, the crew from El Chirijano, our escort vessel, also joined.

*(p. 101)**Date: February 4th and 5th, 1958 Nautical day #:**Position at noon:**Latitude: 64° 20' 8 (S) 62° 13' 8 (S)**Longitude: 61° 49' 8 (S) 58° 37' 9 (S)*

Remarks: We set sail for cove Caleta Potter in the small hours. Around 8 a.m., we started disembarking to visit the cove, which was a very interesting show. Snow was falling and the landscape was the beach and mountain sides covered with snow or snowflakes. There were few rocky tops breaking whiteness. Some walked a long way and reached the area where elephant seals dwell. We returned for lunch and went on sailing for bay Bahía Luna and we disembarked in the afternoon. This is a very beautiful place where there is a detachment with a nice shelter. We visited a penguin rookery located in a sort of rocky fortress. This is a very interesting show, though smelly. I escaped back to the Shelter and I enjoyed a superb view from inside. We used the radar to reach cove Caleta Potter due to the lack of visibility in the snowy weather.

*(p. 102)**Date: February 6, 1958. Nautical day #:**Position at noon: Latitude: 62° 35' 50" (S).**Longitude: 59° 52' 40" (S).*

Remarks: We spent the morning at the detachment Teniente Cámara. We set sail at noon for Decepción and we dropped anchor at port Puerto Foster at 4:12 p.m. with very nasty weather. I stayed on board because of my cold, but many disembarked. One of them was Raúl, who joined a group for a walk to visit the fumaroles, but it was useless because they were obstructed with high tide. Their trip back was hazardous due to the choppy sea and they had a hard time boarding the boat. Waves were preventing them from approaching the pier. El Chirijano had to sail away from us to stay at a safe distance.

CUADERNO DE BITÁCORA

Fecha: 4^{to} de febrero de 1958 Singladura N°

Posición a Mediodía: Latitud: 64° 20' 8 (S) 62° 13' 8 (S)

Longitud: 61° 49' 8 (W) 58° 37' 9 (W)

Acercamientos: a la enaduzada Salinas

para Caleta Potter - A eso de los 3 empezamos a descender para visitar la que es un espectáculo muy interesante - Estaba nevando y todo el panorama era la playa y los faldeos de las montañas cubiertas de nieve o copos de nieve, sólo algunos puntos rocosos rompían la blancura - Quien hubo que caímos mucho llegando hasta donde los elefantes marinos viven - Volvimos a almorzar y seguimos viaje a Bahía Luna y a la tarde bajamos - Es un lugar precioso donde existe un destacamento que tiene un refugio muy lindo - Visitamos una pinguinera situada en una especie de plataforma rocosa, es un espectáculo interesante pero muy doloroso - Me volí más que disparando al Refugio y desde allí gocé de la vista sublime - Utilizamos radar p' llegar a Caleta Potter a causa de la falta de visibilidad causada x la nieve -

CUADERNO DE BITÁCORA

Fecha: 6 de febrero de 1958 Singladura N°

Posición a Mediodía: Latitud: 62° 35' 50 (S)

Longitud: 59° 52' 40 (W)

Acaecimientos:

Permanecimos en ste Cámara durante la mañana -
 A mediodía zarparamos hacia Deception, a las 16¹² bordeando en Pt Foster pero con tiempo muy desagradable - yo no fui debido a mi terrible resaca - Pero muchos fueron a tierra - Sube ellos Raúl que con otros fueron hasta los fumarolas pero en vano ya que debido a la marea alta estaban tapadas La mella fue agarrada por el mar picado y los costó subir al bote por el oleaje que no lo dejaba acercarse al embarcadero y El Chiriquant tres q' alejarse de nosotros y quedarse a prudente distancia -

CUADERNO DE BITÁCORA

Fecha: 7 de febrero de 1958. Singladura N°

Posición a Mediodía: Latitud: 62° 58' 6" (S)

Longitud: 60° 43' 1" (W)

Acaecimientos: el hielo tan que per =
monecer fondeado y no
se pudo bajar a tierra
porque el tiempo no lo
permitió -

A las 13,05 atracó por babor
el Reemplazo ARA "Chirijuanos"

(p. 103)

Date: February 7, 1958. Nautical day #:

Position at noon: Latitude: 62° 58' 6" (S).

Longitude: 60° 43' 1" (S).

Remarks: The ship had to stay anchored and nobody could disembark because of bad weather.

At 1:05 p.m., the icebreaker ARA Chirijuanos docked on our port side.

(p. 104)

Date: February 8, 1958. Nautical day #:

Position at noon: Latitude:

Longitude:

Remarks: We could disembark today. I went on a short incursion on my own on the speed boat. On arriving at the Detachment, the engineer and the doctor sharing our table invited me on a short sledge excursion. Later on, I went out for a walk toward the penguin rookery with Estela, but we did not intend to get there. The landscape was beautiful, even in the monotony of snow, rocks, and colorless water as we had a gray sky. Weather improved in the afternoon and we contemplated a beautiful sunset. It was kind of a gift from the sky. And there were some who witnessed a really beautiful sunrise. The ARA Bahía Aguirre docked on our side around 7:15 a.m. on our starboard. We are still waiting for favorable weather to cross the Drake.

Fecha: 2 de febrero de 1958 Singladura N°

Posición a Mediodía: Latitud:

Longitud:

Acaecimientos: Hoy pudimos bajar a tierra. Hice una primera incursión - fui sola en la lancha - al llegar al río me dieron un pequeño paseo en bote el ingeniero y el doctor de mucha mesa - luego fui con Estela a caminar camino de la primera presa sin poder llegar a ella - era un paisaje hermoso aun en su monotonía de niebla, roca y agua icolora porque el cielo estaba gris - pero a la tarde el tiempo mejoró y al alardecer contemplamos un hermoso crepúsculo, fue una especie de regalo que nos hizo el cielo - ¡hubo quien vio el amanecer realmente bello. EL ARA

Bahía Arguina ¹⁰⁴ abasteció a nuestro costado a las 7.15, a estibar, y seguimos a la espera del tiempo favorable para cruzar el Drake -

CUADERNO DE BITÁCORA

Fecha: 9 de febrero de 195..... Singladura N°

Posición a Mediodía: Latitud:

Longitud:

Acaecimientos: Aprox. a las 01:00 llegamos el dichoso Rompehielos San Martín a quien esperábamos para darle combustible y así poder zupar cuando el tiempo lo permitiera. Los tanques aprovechando su proximidad y el menor tiempo tiene dos helicópteros que se usen para hacer incursiones y escapes - Después de almorzar a las 12:46 zarparamos hacia Usukuaia, también este domingo como usua pues el San Martín tiene su capellán y pasó a nuestro barco a decir usua - Conociendo la mascota del helicóptero, una amorosa cachorra de 14 días o'han de llorar usuyin o usuecia hacia las 15 hrs nos encontramos a última y el Chir-paut o' nos deso feliz viaje - Va una hermosa tarde - Los últimos glaciar y tempales se destacaban a la distancia.

CUADERNO DE BITÁCORA

Fecha: 10 de febrero de 1958 Singladura N°

Posición a Mediodía: Latitud: _____

Longitud: _____

Acacimientos: El día amaneció nublado

pero a las 11:00 a.m. el día
 se despejó después de almorzar
 salí a tomar sol en cubierta
 y el mar lucía hermoso - 1577
 Salí el último momento de
 "El Pingüino Turista" el primer
 diario antártico - Creo que es el
 mejor momento por su agilidad
 en el estilo -

(p. 105)

Date: February 9, 1958. Nautical day #:

Position at noon: Latitude:

Longitude:

Remarks: Around midnight, the Icebreaker San
 Martin finally arrived. We had been waiting to sup-
 ply her with fuel and then we would be able to set
 sail as soon as weather conditions allowed. We visited
 the icebreaker taking advantage of her proximity and
 fine weather. She is equipped with two helicopters
 that operate in incursions and rescue operations. After
 lunch, we set sail for Ushuaia at around 12:46. We
 also heard mass this Sunday as the chaplain with the
 San Martin visited our ship to say mass. We met the
 helicopter pet, a beautiful 14-day she-dog they will
 name Marilyn or Lucrecia. Around 7 p.m., we met
 with the Chiriguano for the last time and they said
 farewell to us. It was a beautiful afternoon. We could
 see the last glaciers and ice floes in the distance.

(p. 106)

Date: February 10, 1958. Nautical day #:

Position at noon: Latitude:

Longitude:

Remarks: The day broke cloudy and cold, but around
 midday, after lunch, we could get out and sunbathe
 on the deck. The sea looked beautiful. The last issue of
 our "El Pingüino Turista," (The Tourist Penguin) the
 first Antarctic newspaper, was issued today. I think
 this is the best issue because of its lively style.

108 - 1958 - Los inicios del Turismo Antártico

Diario La Nación 18/01/1958

Rumbo a la estribacion final del continente

Canal Beagle, a la altura de la isla Picton, 17 (de un enviado especial) – Dentro de todas las previsiones que aconsejaba este primer viaje de turismo a la Antártida, la Marina Argentina ha dado a los pasajeros e máximo de seguridad desde la partida de Ezeiza. El día 14, el avión que conducía a una parte del pasaje, a pesar de encontrarse ya en horas de la tarde sobre Ushuaia, tuvo que regresar, debido a la falta de visibilidad, primero a Rio Grande, en Tierra del Fuego, donde permaneció más de una hora, y luego a Rio Gallegos, en la provincia de Santa Cruz, donde pernoctaron los viajeros. De esta manera se pudo apreciar en escaso tiempo – apenas tres horas – dos veces el Estrecho de Magallanes allí donde en las rocas como garfios que se hunden en el agua se sostiene la estribación final del continente. La nota emotiva la pusieron a bordo del avión los cuatro niños que son los primeros del mundo que se dirigen a la Antártida: dos argentinos y dos canadienses.

Tres veces sobre el estrecho

No obstante la escasa visibilidad que hubo de continuo sobre el pequeño aeródromo de Tierra del Fuego, el 15 por la tarde no bien lo permitieron algunos claros dentro de las nubes compactas, el cuatrimotor de la Marina de Guerra, al mando del teniente del navío Grau, volvió a cruzar por tercera vez el Estrecho de Magallanes. Un paisaje primero inhóspito – roca y mar – y luego sembrado de arbustos con variados ojos de agua, era lo que divisaba desde las alturas el viajero. Finalmente, entre altas montañas azuladas con manchones blancos de la nieve que coronaba sus cumbres, entre un compacto colchón de nubes vióse el caserío de techos rojos enclavado entre las elevaciones. La población de Ushuaia se presentó a la vista de los viajeros.



Conducido el pasaje al barco Les Eclaireurs, se aguardó el pronóstico del tiempo para decidir el momento de zarpar, que se hizo a las tres de la mañana del jueves 16. Conduce a bordo 98 turistas, 57 hombres, entre los que se cuenta un niño de doce años. Entre las cuarenta y una mujeres figuran niñas menores de quince años. Asimismo, además de los turistas cuya nómina ha sido publicada, figura el gobernador de Tierra del Fuego, capitán de fragata Pedro Florido. De esta manera, por primera vez un gobernador de nuestro territorio más austral viajara al continente helado.

Más al sur

Hacia el mediodía del jueves el Les Eclaireurs viajaba por el canal de Beagle entre abruptas montañas de tonos oscuros y de vegetaciones azuladas, por aguas tranquilas rumbo al estrecho de Drake, para dirigirse por último al destacamento Decepción.

Rumbo a la Estribación

Final del Continente

CANAL BEAGLE. a la altura de la isla Picton, 17 (De un canal especial). — Dentro de todas las previsiones que aconsejaba este primer viaje de turismo a la Antártida, la Marina Argentina ha dado a los pasajeros el máximo de seguridad desde la partida en Ezeiza. El día 14, el avión que conducía a una parte del pasaje, a pesar de encontrarse ya en horas de la tarde sobre Ushuaia, tuvo que regresar, debido a la falta de visibilidad, primero a Río Grande, en Tierra del Fuego, donde permaneció más de una hora, y luego a Río Gallegos, en la provincia de Santa Cruz, donde pernoctaron los viajeros. De esta manera se pudo apreciar en escaso tiempo — apenas tres horas — dos veces el estrecho de Magallanes allí donde en las rocas como garfios que se hunden en el agua se sostiene la estribación final del continente. La nota emotiva la pusieron a bordo del avión los cuatro niños que son los primeros del mundo que se dirigen a la Antártida: dos argentinos y dos canadienses.

Tres Veces Sobre el Estrecho

No obstante la escasa visibilidad que hubo de continuo sobre el pequeño aeródromo de Tierra del Fuego, el 15 por la tarde no bien lo permitieron algunos claros dentro de las nubes compactas, el cuatrimotor de la

no cruzar por terreno del Estrecho de Magallanes. Un pasaje primero inhospitable —rocas y mar— y luego sembrado de arbustos con variados tonos de azul, era lo que divisaba de de las alturas el viajero. Finalmente, entre altas montañas empinadas con manchones blancos de la nieve que coronaba las cumbres, entre un compacto colchón de nieves encerrado entre las elevaciones.

La población de Ushuaia se presentó a la vista de los viajeros. Conducido el pasaje al barco *Les Eclaireurs*, se aguardó el pronóstico del tiempo para decidir el momento de zarpar, que se hizo a las tres de la mañana del jueves 16. Conduce a bordo 98 turistas, 57 hombres, entre los que se cuenta un niño de doce años. Entre las niñas, una y una mujeres figuran niñas menores de quince años. Asimismo, además de los turistas cuya nominación ha sido publicada figura el gobernador de Tierra del Fuego, capitán de fragata Pedro Florido. De esta manera, por primera vez un gobernador de nuestro territorio más austral viajaba al continente helado.

Más al Sur

Hacia el mediodía del jueves el *Les Eclaireurs* viajaba por el canal de Beagle entre abruptas montañas de tonos oscuros y de vegetaciones azules, por aguas tranquilas rumbo al estrecho de

Three times over the strait

Notwithstanding the ongoing poor visibility at the small airfield of Tierra del Fuego, in the afternoon of the 15th, as soon as sun started to shine among the thick clouds, the four-engined plane of the Navy, commanded by First Lieutenant Grau, flew again over the Magellan Strait. An inhospitable view at first —rocks and sea— would later turn into a field of shrubs and a variety of ponds. This is what the traveler could see from high above. Finally, a hamlet with red roofs enclosed by hills emerged from a thick mattress of clouds among high blue snowcapped mountains. The village of Ushuaia came into the view of passengers.

*Once the party was led to the ship *Les Eclaireurs*, the crew waited for the forecast to choose the time for the departure, which took place at 3 a.m. on Thursday, 16th. She is carrying 98 tourists, 57 of them being men, including a 12 year-old boy. Among the 41 women, there are girls under 15 years old. Apart from the tourists whose list has been published, we find the governor of Tierra del Fuego, Lieutenant Commander Pedro Florido. Thus, a governor of our southernmost territory will travel to the frozen continent for the first time.*

Newspaper La Nación 1/18/1958

Toward the last foothills of the continent

Beagle Channel, near Picton Island, 17 (special correspondent) — Considering all provisions suitable for this first tourist trip to Antarctica, the Argentine Navy has offered passengers maximum safety as from their taking off from Ezeiza. On the 14th, the plane with some of the passengers, even when already overflying Ushuaia early in the afternoon, had to return due to the lack of visibility. They first flew to Río Grande, Tierra del Fuego, where they stayed over an hour, and then to Río Gallegos, in the province of Santa Cruz, where travelers stayed the night. Thus they could appreciate the Magellan Strait on two occasions in a short time — only three hours. There hook-like rocks plunge into the ocean supporting the final foothills of the continent. Four children aboard the plane gave the emotional touch. They are the first in the world to visit Antarctica: two Argentinians and two Canadians.

Further south

*By Thursday noon, the *Les Eclaireurs* was sailing along the Beagle Channel among steep dark mountains with bluish vegetation. Calm waters accompanied them on their way to the Drake Passage and their final destination at the station Decepción.*

Diario La Razon 17/01/1958

Zarpo de Ushuaia y navega normalmente el transporte que conduce a 98 inquietos turistas a la region reservada para los exploradores.

A bordo del transporte argentino Les Eclaireurs (Por el enviado especial de la agencia France Presse, Pierre Brissard) – el primer crucero turístico antártico zarpo al alba de ayer desde el pequeño puerto de Ushuaia (Tierra del Fuego) con 98 intrépidos turistas que serán los primeros en efectuar un viaje por la región reservada hasta ahora para exploradores y sabios.

El joven comandante de 36 años, capitán de corbeta Eduardo Llosa (nacido en Mentón, Francia, donde su padre era cónsul argentino), dio la orden de salir cuando los informes radiales procedentes de la estación meteorológica de la Marina argentina en Isla Decepción (al Norte de la Tierra de San Martín), indicaron que la tempestad que azotaba desde hacía dos días el canal de Drake, al Sur del Cabo de Hornos, comenzaba a amainar mejorando notablemente las condiciones atmosféricas. “El buque puede hacer frente a tempestades más duras que la que azotó el paso de Drake – declaró el capitán Llosa-, pero para el confort del pasaje entre el cual figuran muchas mujeres, se prefirió zarpar cuando estuvo asegurada la buena navegación”.

El transporte atravesó por la mañana el Canal de Beagle, al Este de Ushuaia, hacia el mar libre, donde pondrá proa hacia las islas Sheetlands del Sur. El buque ya tripulado por 110 oficiales y marineros y transporta 98 turistas (57 hombres y 41 mujeres) entre los que figuran cinco niños de menos de 15 años, un muchacho y cuatro chicas. El “benjamín” es Máxime Picard, de 7 años. Entre los tripulantes hay dos oficiales de la marina argentina, veteranos de las campañas antárticas, especialmente destacados para el viaje. Son ellos el teniente de navío Alberto González Liesco (seis campañas antárticas) y el teniente de navío Leopold Pfistere (dos campañas). También par-

ticipa de esta primera excursión turística el señor Pedro Florido, gobernador del territorio de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Newspaper La Razón 1/17/1958

Transport with 98 enterprising tourists set off from Ushuaia and sails smoothly for the region reserved for explorers

Aboard the Argentine transport Les Eclaireurs (France Press special correspondent Pierre Brissard) – The first Antarctic tourist cruise set sail from the small port of Ushuaia (Tierra del Fuego) yesterday at sunrise with 98 intrepid tourists who will be the first to tour around a region reserved for explorers and the learned until now.

The young 36-year-old commander, Lieutenant Commander Eduardo Llosa (born in Mentón, France, where his father was the Argentine consul), gave the order to set sail when radio reports from the meteorological station of the Argentine Navy on Decepción Island (north of Tierra de San Martín) stated that the storm that had been hitting for two days the Drake Passage, south of Cape Horn, was starting to die down and atmospheric conditions were clearly improving. “This ship can face heavier storms than the one that hit the Drake Passage – stated Captain Llosa-, but for the comfort of passengers, including many women, we’d rather set sail when fine weather was guaranteed.” In the morning, the transport sailed across the Beagle Channel, east of Ushuaia, heading for the high seas, where she will head for the South Shetland Islands. With a crew of 110 officers and sailors, this vessel is carrying 98 tourists (57 men and 41 women), including five children under 15 years old – one boy and four girls. The youngest is the 7 year-old Máxime Picard. Two members of the crew are officers of the Argentine Navy, Antarctic campaigns veterans who are specially assigned for this voyage. They are First Lieutenant Alberto González Liesco (six Antarctic campaigns) and First Lieutenant Leopold Pfistere (two Antarctic campaigns). The governor of the territory of Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, Pedro Florido, is also taking part in this first tourist trip.

EL BANCO DE LA NACIÓN ENTREGA HOY SU BALANCE

LOS DECRETOS

UNA síntesis de sus estados de cuenta al 20 de noviembre del año anterior, dio a conocer esta tarde el Banco de la Nación Argentina. El balance incluye en su activo más de 6.702 millones de pesos en efectivo, 33.672 millones en préstamos, 2.459 millones en otros fondos disponibles, 200 millones en inversiones a plazos cortos e intermedios y 4.214 millones en otras cuentas. Los demás rubros del activo corresponden a títulos, inmuebles, bienes difuntos y cuenta de resultado. En el pasivo, la cuenta más abultada es Banco Central de la República Argentina, con más de 20.000 millones de pesos. Los demás rubros corresponden a depósitos en oro y monedas extranjeras, obligaciones, otras cuentas y reservas. Las cifras referidas que hemos citado son inferiores a las reales en una fracción menor de un millón de pesos.

Aplicación de 2 decretos. Por su decreto dado a publicado hoy en el Boletín Oficial, el Poder Ejecutivo ha procedido a modificar la denominación de los decretos-leyes números 22.574 y 22.575 de los años 1956 y 1957, respectivamente. También modifica algunas reglamentarias de la Ley 11.583 dictada ordenando en 1951 de las dictadas para la aplicación de los impuestos a los vehículos y al subsidio del gravamen a la transmisión gratuita de bienes y al régimen de la declaración patrimonial al 31 de diciembre de 1955.

Se Fijan los Precios Para el Mijo y el Sorgo de la Cosecha de 1957-58

CON el fin de propiciar en su plenitud la explotación del grano argentino, incluso en aquellos granos hasta el presente de moderada gravitación en la producción, según se expresa, el Poder Ejecutivo fijó en 25 pesos por cada cien kilogramos, el precio mínimo para dicho embolsado cosecha 1957-58 y sorgo granifero coborado, de la misma especie, ambos puestos sobre vagón puerto de Buenos Aires. El decreto determina, además, que las cooperativas agrarias, acopiadoras, exportadoras, industriales y exportadoras podrán operar libremente con esos granos siempre que abonen como mínimo, los tributos ya establecidos.

Con Tendencia Más Sostenida se Operó en el Rubro de Acciones

CON un movimiento algo más activo y tendencia sostenida se realizaron hoy las operaciones en acciones en el mercado de valores. Se realizaron 85 papeles particulares, de los cuales 29 se abarataron al alza que oscilaron entre 50 centavos y 30 pesos; 25 declinaciones de 10 centavos a 10 pesos, y 31 mantuvieron los niveles del cierre anterior. Lo negociado en acciones ascendió en la única rueda, a 3.164.027,27 pesos nominales, sobre un monto de 3.513.027,27.

El día cerró a 34.10 pesos

Un fuerte avance experimentaron hoy las divisas extranjeras en el Mercado Libre de Cambios, quedando al cierre de las transacciones del día a los siguientes niveles comparativos para el tipo vendedor:

Ayer Hoy

| | | |
|-------------------------|--------|--------|
| 1 libra esterlina | 294,55 | 295,29 |
| 1 dólar estadounidense | 37,55 | 34,74 |
| 100 francos franceses | 5,89 | 6,03 |
| 100 pesetas | 6,16 | 6,29 |
| 100 escudos portugueses | 89,70 | 90,79 |
| 100 marcos alemanes | 849,25 | 843,27 |
| 100 florines holandeses | 198,15 | 1,805 |
| 100 francos suizos | 94,78 | 95,25 |
| 100 coronas danesas | 205,20 | 205,20 |
| 100 pesetas vascas | 300,63 | 300,63 |
| 100 escudos españoles | 264,50 | 267,62 |
| 100 pesetas vascas | 151,50 | 151,50 |
| 100 pesetas vascas | 151,50 | 151,50 |
| 100 pesetas vascas | 151,50 | 151,50 |
| 100 pesetas vascas | 151,50 | 151,50 |
| 100 pesetas vascas | 151,50 | 151,50 |

Mercado de Ianas

Un ambiente algo menos activo se observó en la plaza local, en relación a la observada

en días anteriores para las lanas claras, cruces finas y medianas de la provincia de Buenos Aires, que estaban negociándose con animación. También se advirtió una situación desfavorable para las cruces gruesas de esa misma procedencia. En los demás tipos, calidades y procedencias los negocios mantuvieron el mismo carácter de aislamiento y por consiguiente deparando muy escasas posibilidades de venta a los tenedores dispuestos a realizarlos. Se mantuvo la inactividad y la expectativa en el mercado de cueros lanares, en tanto que en los cueros secos de vacunos hubo tendencia sostenida.

Mercados a Término

Las cotizaciones anotadas hoy en los mercados de Cereales a Término, son los siguientes: Buenos Aires: Maíz, febrero, 274; marzo, 276; girasol, febrero, 160; marzo, 150; abril, 165; mayo, 165; lino, febrero, 233; marzo, 237; abril, 227; mayo, 230,50; maíz, febrero, 101; abril, 101,50; avena, febrero, 70; avena (Pabón Blanco), 63. Rosario: Maíz, mayo, 161,50; lino, febrero, 220,50; marzo, 222,50; abril, 223,50; mayo, 225,50 pesos los 70 kilos.

Gran Recibimiento en París a María Callas; Cantaría en la Opera

Olvidó a su Perrito

PARIS (AFP) — Treinta y cinco personas, entre las cuales se hallaba el célebre poeta francés Guy de Maupassant, la cantante italiana que provocó recientemente un escándalo en la Opera de Roma. Durante más de una hora, la cantante respondió entusiasmada a las preguntas de los periodistas. María Callas conó en el famoso restaurante Maxim's, en compañía de otras doce personas. Luego, en un angélico Cadillac negro, regresó al aeródromo para continuar viaje a Chile. Al subir al aparato se limitó a decir que espera cantar dentro de poco en la Opera de París. "He sufrido mucho —manifestó—, pero el recibimiento que se me hizo en París me impulsó a la fuerza para continuar mi carrera. Para mí es ahora un deber". Con pocas palabras se retiró en el avión, pero, pocos segundos después, volvió a abrir: María Callas había olvidado su perrito entre las valijas. Al animalillo hubieron arrojándolo en el compartimiento reservado al equipaje.



M. CALLAS

El Origen de se Podrán C

MOSCÚ (AFP) — Ver el gran Tierra y de los científicos. En una materia orgánica y en su investigación positiva y deficiente laboratorio está la que se llama de años, mundos por consiste en rotación vapor la misma su cuestión científica. Así, como el mundo ha sido creado por la materia y la energía, la sustancia sustituye al aire que se le da la Tierra. El problema del equivalente a un planeta del mundo que el mundo.

La Expedición Llegar Mañana

WELLINGTON — Bido en esta transantártico del mes del polo llegar al mañana. Se supo anoche que el buque australiano de la expedición, el "Terra Nova", se encuentra en los muelles de la costa antártica. Una expedición desde el Polo también que se encuentran en esta estación inspec-

El Automovilista Sufre de un su Volante, Creerse un Galán

BRUSELAS (ANSA) — Según los psicólogos, no hay un automovilista que escape al "complejo de potencia"; tal la conclusión de expertos franceses y belgas reunidos en esta para estudiar las manifestaciones actuales del mismo. Interven al de los Institutos que intervienen al hombre. El psicoanalista Roger Piret, por su parte, afirmó que el 70 por ciento de los accidentes viales se origina en neurosis, complejos, dinamismo del inconsciente o, lo que es equivalente, por el espíritu de omnipotencia, que es peligroso, dado su primitivismo, más viceroso aún que el impulso sexual, al que Freud mismo colocaba en segundo término.

Como pezones, declaró el nombrado estudioso, se puede ser accidente, no profeta, un accidente que ocurre para una persona que se encuentra en un accidente de este tipo, que se llama "complejo de potencia", que se llama "complejo de potencia", que se llama "complejo de potencia".

Zarpó de Ushuaia y Navega Normalmente el Transporte que Conduce a 98 Inquietos Turistas a la Región Reservada Para los Exploradores

A BORDO DEL TRANSPORTE ARGENTINO LES ECLAIRÉURS (Por el enviado especial de la agencia France Presse, Pierre Brisard) — El primer crucero turístico antártico zarpó al alba de ayer desde el puerto de Ushuaia (Tierra del Fuego) con 98 intrépidos turistas que serán los primeros en efectuar un viaje por la región reservada hasta ahora para exploradores y sabios.

El joven comandante de 26 años, capitán de corbeta Eduardo Linares (nacido en Montón, Francia, donde su padre era cónsul argentino), dio la orden de salir cuando los informes radiales procedentes de la estación meteorológica de la Marina argentina en Tierra Desolación (al Norte de la Isla de San Martín), indicaron que la tormenta que azotaba desde hacía dos días el canal de Drake, al Sur del Cabo de Hornos, comenzaba a amainar mejorando notablemente las condiciones atmosféricas. "El buque puede hacer frente a la tormenta más dura que la que azotó el paso Drake —declaró el capitán Linares—, pero para el confort del viaje entre el cual figuran muchos mujeres, es preferible zarpar cuando estuvo mejorado, a la buena navegabilidad".

El transporte atravesó por la península de Canal de Beagle, al Este de Ushuaia, hacia el mar libre, donde pondrá pie hacia las islas Shetland del Sur. El buque se tripulará por 110 oficiales y marineros y transporta 98 turistas (57 hombres y 41 mujeres), entre los que figuran cincuenta niños de menos de 16 años.

un muchacho y cuatro chicas. El "Benjamín" es Máximo Piard, de 7 años. Entre los tripulantes hay dos oficiales de la marina argentina, veteranos de las campañas antárticas, especialmente destacados para el viaje. Son ellos el teniente de navío Alberto González Liesco (seis campañas antárticas) y el teniente de navío Leopoldo Priester (dos campañas). También participa en esta primera expedición el señor Pedro Fierro, comandante del territorio de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

CASCO CHRYSLER CRAFT
NUEVO
Vendo - Permuto por Moto
T. E. 52-8470

● PORCHE 56
PLASTICO
FACILIDADES 2 AÑOS
RIVADAVIA 6654

consorcio
frente a los jardines del
PARQUE CHACABUCO
ASAMBLEA 1032
Ultimos departamentos al costo de 2 y 3 ambientes
DESDE \$ 4.845.- Y FACILIDADES
Cafetación central, 2 ascensores
Atendemos todo el día, incluso
sábado y domingo en Emilio Mitre. 1343
PROMUEVE y VENDE

Resulta, Según un Digitales no son ni
CHICAGO (AFP) — En un artículo publicado por la revista "Archives of Dermatology", el doctor James W. Barick, profesor de la Facultad de Medicina de la Universidad de Tulane, afirma la posibilidad universal según la cual los individuos digitales de un determinado individuo son permanentes e inalterables. El doctor Barick presenta el caso de dos pacientes cuyas impresiones digitales, después del "alambicamiento" no podían permitir la identificación. Ambos pacientes fueron tratados por formaciones digitales en las extremidades de los dedos debidas a un manipuleo del arsenito en una fábrica de productos químicos.

TELEVISOR
CON FACILIDADES
ZENITH - DUMONT - CBS COLU
CAPEHART - GELOSO - PANOR
GENERAL ELECTRIC - STANDARD E

Carlos E. Tress y Cia.

LA NACION

BUENOS AIRES, SABADO 1º DE FEBRERO DE 1958



En la playa de Caleta Potter lobos y elefantes de mar. La conocida aviadora brasileña duermen confiados sin temor ante la presencia del hombre con un pingüino, en el

LA ANTARTIDA, ULTIMO PARAISO

Publicamos, seguidamente, una de las crónicas escritas por un redactor de este diario, en el viaje hecho en el barco Les Eclaireurs, en la primera excursión turística a la Antártida.

PASAJE DRAKE (De un enviado especial).—Faltan pocas horas para que Les Eclaireurs entre en el canal de

proximidad del hombre; al contrario, se le acercan confiados con la primera inocencia que pudo tenerse en el paraíso per-



TURISMO

Tarifa reducida — Concesión N^o 2 1
Franqueo a pagar — Cuenta N^o 2

D



esia Pinheiro Machado
ento Teniente Cámara



LA ANTARTIDA, ULTIMO PARAISO

Publicamos, seguidamente, una de las crónicas escritas por un redactor de este diario, en el viaje hecho en el barco *Les Eclaircisseurs*, en la primera excursión turística a la Antártida.

PASAJE DRAKE (De un enviado especial).—Faltan pocas horas para que *Les Eclaircisseurs* entre en el canal de Ushuaia. Si se quisiera memorar el viaje con objetividad habría que valorar, en primer término, en lo que se refiere al paciente trabajo de los argentinos, ese constante hacer, su prolongado renovar, su afianzamiento continuado en los sitios más inhóspitos para el hombre, soportando a veces hambre, como ocurrió con el teniente García, en 1951, cuando fundó el campamento Brown, y que a falta de viveres se alimentó con huevos de pingüino y carne de cormoranes; con la amenaza constante de un incendio que le destruya la vivienda y la despensa; con el avelamiento siempre esperado de una tormenta o del desprendimiento de un inmenso glaciar que sepulte a los habitantes del pequeño caserío. Quienes han visitado la Antártida saben también —la circunstancia hace que se lo recuerde— del esfuerzo positivo de los sabios, en las distintas ramas de la ciencia, pertenecientes al Instituto Antártico Argentino que, con paciente tesón, buscan en las inmensidades heladas ejemplares de la fauna y de la flora, o investigan la formación geológica, o hacen estadísticas meteorológicas y de mareas con regularidad admirable.

Por otra parte, y así que ello significa ajustarse a un segundo término, cabe mencionar la infinita e indescriptible belleza de la Antártida Argentina. El hombre está a merced del hielo de este continente, o mejor dicho, de esta prolongación del nuestro. Quien haya observado detenidamente sus montañas, sus accidentes geográficos, habrá podido apreciar características idénticas a las costas sureñas y a la de la cordillera andina.

Además, este primer viaje turístico realizado con todas las comodidades, ventajas y seguridades que ha dado la experiencia, nos hace acreedores al agradecimiento de los esforzados marinos que se atrevieron con las furias de los mares insaciables y bravíos, como el Drake, o que desafiaron tormentas en frágiles veleros y luego en pequeños barcos, provistos de escasos alimentos, sin cámaras para preservar la carne, sin el auxilio de la radio, que en la actualidad permite a nuestros hombres acercarse a través de ella al mundo, sin que les ocurra como a Ricardo Blüthgen, en 1914, quien sólo supo, a su regreso de una misión de 12 meses en las Orcadas, que hacía un año que se había desatado la guerra mundial.

La ruta está abierta hacia el último paraíso terrestre, donde sus características en nada podrán recordarnos otras tierras; la bandera argentina asoma altiva en los mástiles, entre hielos eternos, indicando con su presencia un refugio acogedor; animales no huyen ante la

proximidad del hombre; al contrario, se le acercan confiados con la primera inocencia que pudo tenerse en el paraíso perdido. Hace falta; el hombre lo ha experimentado en este viaje. No convertir la Antártida en un objeto de laboratorio, ni tampoco experimentar con el escalpelo discordias inútiles. Esta debe ser, como lo entienden los argentinos, tierra de trabajo, descanso para el hombre atribulado de las grandes poblaciones, reserva de amistad y tierra de confraternización.

Hablar de derechos significaría no estar seguros de ellos; por eso es preferible aplaudir esta obra silenciosa y desconocida de hombres que dejan sus hogares, sus placeres, para llevar el progreso a estas inmensidades elocuentes y eternas.

Estuaria de Hielo Entre Glaciares

Quienes, por un momento, hayan observado con detenimiento la Caleta Potter habrán podido apreciar majestuosos témpanos helados, ubicados aquí y allá, en el mar, por el oleaje y los vientos, de tal modo que semejaban a pequeñas y grandes estatuas, cuya canchales de hielo, atrás, parecía el sitio de donde se había arrancado el material para crear estas maravillosas obras de arte. No es caprichoso, de ningún modo, memorar tan extrañas creaciones, obra de la naturaleza, cuyo ritmo y cuyas líneas le dan un acentuado dinamismo, evocador de esos conjuntos estatuarios que la escultura moderna presenta en los salones de las grandes ciudades. En algún sitio, por ejemplo, un conjunto blanco con estrías azules semejava una enorme y brillante rosa, con los pétalos regulares y con el tallo apenas esbozado hundido en el agua marina. Otros, en cambio, daban la sensación de un hombre acostado. Destacábase el rostro, de líneas inseguras y vibrantes. Hacia el centro de la caleta, entre la niebla, un pájaro de hielo parecía levantar vuelo estirando sus vertiginosas alas; una elevación buscaba el cielo austral simbolizando no sé qué extraña presencia humana, de pie, como un centinela. No faltaba, cambiando la coloración azulada por el tono marrón y ceniza, un fantástico sombrero, caído de asenso sobre las aguas, con hendiduras profundas por las que el oleaje deslizaba grandes bocanadas de espuma que caían, en forma de surtidores, por todos los costados de la forma helada y también infinitos hajorrelieves apenas esbozados.

Así, hacia donde girara la vista, esta estatuaria de hielo quedaba encerrada por ventisqueros, de superficies blanquitas, por la roca oscura, y por el mar ancho y neblinoso. Sólo podía pensarse entonces en el verso de John Keats: "Lo bello es cierto y cierto es lo bello, y nada más se precisa en este mundo".

Nicolás Cócara

Partió el Segundo Grupo de Turistas Para la Antártida

Desde Eniza partió ayer, por la mañana, en un avión Douglas DC-4 de la marina de guerra, el segundo contingente de turistas que participará en el primer viaje de ese carácter a la Antártida, que organiza el comando de trasportes navales del Ministerio de Marina.

Para las últimas horas de la tarde estaba prevista la llegada a Ushuaia, después de una pequeña parada en Río Gallegos. En la capital fueguina se embarcarán en el transporte "Les Eclaircisseurs", donde se halla alojado el primer grupo que partió el sábado último de esta capital. Una vez unidos los dos grupos partirá el barco que recorrerá la zona fueguina para luego cruzar el estrecho de Drake y visitar dependencias que mantienen la marina de guerra en la Antártida.

Los pasajeros

La lista de pasajeros que integra el segundo grupo de turistas es la siguiente:

Madeline Picard, Maxine Picard, Stephane Picard, Ricardo Blüthgen, ingeniero; Luis María Martínez Daxic, médico; Heika Leppo, embajador de Finlandia; Khni Alice Mervasio de Leppo, periodista; Rita de Medeiros Reuncke, médico; Carlota Ana Reincke, Carlos Reincke, estudiante; Silvia Reincke, estudiante; Juan Carlos Claret, abogado; Walter Graham K. Werneckkirch; Rina Leonor Runkhomb de Werneckkirch; Antonieta Adriana González de Donado, maestra; Hector Donado, ingeniero; Julio Benegas, médico; Pedro Garavano, médico; Nelson Garavano, médico; María Esther Noble, profesora; María Elena Mella, profesora; María Buchinger, doctora; Ursula Stotmann, profesora; Leon Yankelevich, médico; Vrenette Posa, Guillermo Zimmerman, Pierre Francois Buisard, periodista; Umberto Eugenio D'Amico, Julio Naranjo, médico; Pedro Alberto Petrucci, Raúl Boero, médico; Norma Magdalena Pissner, estudiante; Lucía Jossia Hapdi de Pissner, estudiante; Matilde Marocchi, educadora; Ricardo Enrique Sánchez, maestro; Juan Alberto Rosatagliata, estudiante; Ricardo Héctor Callimano, estudiante; César Ariel Pinovani, estudiante; María Casablanca, estudiante; Susana Casablanca, profesora; Guido Rezzoni, estudiante; Juan Carlos Kade, estudiante; María Piedad Lacruz, Carlos Antonio Rolinger, Rostura S. de Julia Tejera, Carlos Vozzati, Carlos Pedro "Nico" Claret, Blüthgen; Alfredo Rodolfo Calandra, odontólogo; Nicolás Antonio Cócara,

LA PRENSA

15.1.58

periodista y *Elis Zoraida Martín* de Cárdenas.

Viaje de un veterano

Cabe destacar que entre los pasajeros figura el ingeniero Ricardo Blüthgen, quien hace 44 años, fue enviado por el gobierno argentino como jefe de la misión que atiende el observatorio meteorológico que la Argentina tiene en las Orcadas del Sur.

El ingeniero Blüthgen manifestó que, en aquella época, el gobierno contrataba un barco para efectuar la larga travesía y que a él le tocó navegar en el "Harpoon" que llegaba hasta las islas Georgias. Desde allí era necesario hacer el viaje en un ballester hasta el observatorio.

Explicó, asimismo, que su permanencia en el observatorio duró 13 meses y que, como en aquella época no existían comunicaciones con el resto del mundo, los cinco miembros de la misión, ante la tardanza del relevo, estaban resignados a quedarse un año más, cuando apareció en su búsqueda la corbeta "Uruguay", la misma que años atrás había rescatado de esas heladas regiones a la expedición suiza que comandaba el capitán Nordöld.

Luego de recordar que aquel fue el último viaje que efectuó la corbeta "Uruguay" el ingeniero Blüthgen, que es padre de dos oficiales de la marina de guerra argentina, afirmó que realizaba el viaje porque sentía nostalgia de esa zona en la que había vivido tantas experiencias.

playa de Caleta
n confiados sin

ANT
ULT

Publicamos, seguí
por un redacto
el barco *Les E*
rística a la An

PAJE DRAKE (D
o especial).—Falta
as para que *Les*
entre en el can
y fondee despu
a. Si se quisiera n
viaje con objetiv
ue valorar, en p
o, en lo que se ref
e trabajo de los argen-
ese constante hacer, su

escalpelo discordias inútiles. Esta debe ser, como lo entienden

El Segundo Grupo De Turistas Viaja Hoy para Ushuaia

Hoy a las 7.30 partirá en avión del aeropuerto de Esquel rumbo a Ushuaia el segundo contingente de turistas que realizará una excursión a la zona fueguina, y visitará posteriormente la Antártida. Estos viajes han sido organizados por el comando de transportes navales del Ministerio de Marina.

Los excursionistas de este grupo se reunirán con los miembros del primer contingente, que viajó el sábado último, en la capital fueguina, donde embarcarán a bordo del buque de la armada "Les Eclaireurs" que los conducirá a la Antártida.

LA PRENSA 14.1.

Problemas Fueguinos en una Reseña Oral

PABLO DRANE, 18 (De un estudio especial a bordo del "Les Eclaireurs"). — En la tarde de hoy los turistas antárticos han participado de un seminario de instrucción, organizado por el comandante del buque, a fin de que cada uno tenga conocimiento del lugar que debe ocupar en caso de peligro. Finalizado el mismo, los pasajeros se han dedicado a las más diversas actividades. Hoy quienes siguen incansables con sus máximas fatigas, se involucran en el peñón a pesar del cielo continuamente nublado y de la lluvia fina y persistente.

En general, la travesía por el Drake está resultando bastante calma, sobre todo si se tiene en cuenta que este canal tiene una profundidad de dos mil metros, y que en él mismo, a menudo, se producen tormentas ventosas que sostan sus aguas en forma continuada durante dos o tres días. La colación entre del agua y de las rocas, heladas y algunas por momentos al gris, creando una variación de matices renovada.

Ya hace más de dos horas que el barco ha dejado atrás, cubierto de niebla, el Cabo Hornos. Solamente algunos pequeños bergantines, uno que otro petrolero, y dos enormes globos marinos se han acercado al barco provocando entusiasmos comentarios de los turistas.

Reportaje a Bordo

El cronista aprovecha un encuentro con el gobernador de Tierra del Fuego, Antártida, Islas Malvinas y demás del Atlántico Sur, capitán de fragata Pedro Florido, para formularle algunas preguntas sobre los territorios de su gobierno. Al responderlas, analiza el gobernador que éstos están divididos políticamente en diversas secciones, y también anticipa la creación del escudo territorial. Dentro del mismo se encuentran dibujados, Tierra del Fuego, las islas argentinas Picton, Lennox y Nueva, ubicadas en el canal de Beagle, la Isla de los Estados, las Islas Malvinas, las Islas Sandwich, las Islas Georgias, Año Nuevo, y el

sector Antártico. Aparecen también en el mismo un indio yapanés y otro una primitiva población del archipiélago fueguino, y en el medio de su base está escrita la palabra, con Kayen, que significa hogar de los fueguinos. Terminan el escudo, los colores polares, dos pingüinos y un sol radiante, que en heráldica es símbolo de soberanía.

Al hablar sobre el petróleo, comenta el capitán Florido que la actual producción, en potencia de 120 millones de toneladas, elevarse a 2000 al concluirse la perforación contratada de 40 pozos. Destaca de interés la instalación en Tierra del Fuego de una planta refinadora piloto, y manifiesta que, para fin de año, Río Grande ya estará provista de gas, lo que tiene mucha importancia por el rigor del frío en esta zona.

El gobernador hace un análisis de las riquezas del territorio: lana y madera, señalando que para mejorar a industria en la explotación de esta última, se encuentra abocado al estudio de un proyecto que declare zonas de reservas. Al referirse a la explotación de rollos en Lepidolita, una compañía francesa se está instalando en Almanza para industrializar productos del mar. En Gritville, la Compañía Argentina de Pesca, continúa dedicándose a la caza de ballenas y abos marinos.

Casi todos estos problemas y otros — comenta el gobernador — han sido expuestos con extraordinaria vitalidad, que merece nuestro homenaje, por Ricardo Bofar, en su libro "Archipiélago".

El capitán Florido afirma que la iniciativa de la Marina de Guerra de llevar turismo a la Antártida contribuye al mejor conocimiento de esas zonas, y a la restauración de nuestra soberanía en la misma.

Los comentarios que ha sucedido entre los pasajeros el estudio del primer Memorial Fotográfico que se encuentra a 16 millas del "Les Eclaireurs", pone fin al reportaje.

LA NACIÓN 19-1-58

Rodea a Les Eclaireurs un Paisaje de Glaciares

ESTRECHO GERLACHE, 22

(De un estudio especial). — Durante toda la travesía, desde que el barco vivió en bahía Potter hacia la zona continental antártica, "Les Eclaireurs" anduvo entre témpanos de hielo con un paisaje de glaciares de extensiones "imposibles de calcular".

En Potter podía verse en pequeños resacaos estuarios, en las Tierras de San Martín — así se denomina el lugar visitado por Charcot en 1818 — por lobos argentinos en 1918 — sólo cabía imaginarse viendo tan estrambotico serenos en las ruinas de una civilización antiquísima. Así sin esfuerzo podía apreciarse un puente cuyo arco perfecto estaba atravesado en su cavidad por agua espumosa, o varias columnas tronchadas que parecían la obra inconclusa de algún escultor. Asimismo, un alto tempano perforaba los contornos de un castillo destruido rodeado de templos caídos y cura arquitectónica fantástica le daba un aspecto imponente. Visto desde adelante con sus columnas irregulares, con su portico ancho y homido, cubierto por el foto azul profundo de las aguas, parecía venir al encuentro de los turistas en el título del oleaje.

Si se continúa imaginando tan estrambotica ciudad de hielo, invadida por pingüinos, focas y ballenas, habrá que afirmar esta verdad: lo que hoy puede apreciarse desde la comodidad ciudadana de un barco, en otros tiempos, con su imponente belleza causó

el pavor de los audaces navegantes. A esto se debería sin duda, ciertos calificativos incorporados a la toponimia de la zona antártica, que por supuesto, no demuestran optimismo, sino todo lo contrario. Lo cierto es que este paisaje austral no puede describirse en toda su magnitud, pues lo grandioso está en los detalles, más que en el conjunto.

La Antártida es un refugio, y lo será aún más en el futuro, para el hombre de paz y de trabajo que llegue a las tierras australes incógnitas — como lo hacían los antiguos — y que hoy visitamos como si fuéramos a las regiones de México o de Grecia o de los países nórdicos.

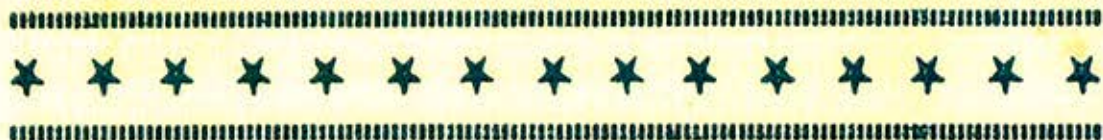
La temperatura desde que el "Les Eclaireurs" abandonó la isla 23 de Mayo, se ha mantenido entre cero y dos grados. Ahora el rumbo tomado es hacia el campamento naval Almirante Brown, dado que no ha sido posible llegar a la bahía Esperanza por la enorme cantidad de hielo que la rodea.

La tranquilidad del viaje sólo se vio alterada por un alto chorro de agua que lanzó una buena pluma, justo al casco del buque.

En la sociedad helada de la antártida austral argentina los turistas han valorado en todo momento la belleza de estas tierras en las que nuestro país, y especialmente la marina de guerra, realiza un esfuerzo constante para poblarlas y trabajarlas en bien de la humanidad.

LA NACIÓN

23-1-58



Transporte Les Eclaireurs

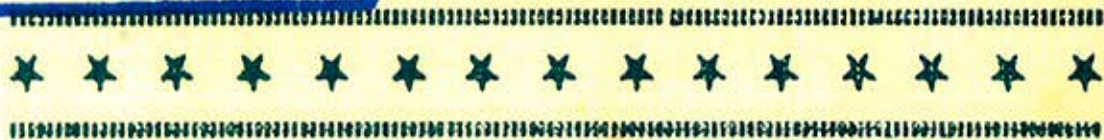
A. R. A.

"LES ECLAIREURS"
1950



PRIMER VIAJE
DE TURISMO A LA
ANTARTIDA ARGENTINA

M E N Ú





CREMA DE LEGUMBRES

pa:

radas:

stre:

TACAMENTO ATE

40² SHIP

***** ALMUERZO *****

Fiambre:

MAYONESA DE SALMON

Entradas:

SPAGUETTI AL GRATIN
ROAST BEEF A LA INGLESA CON ESPI
NACA SALTADA

Postre:

PARAS

CAFE o TE

EN NAVEGACION, 16 de Enero de 1958.-

LENGUA A
NATURAL

CHURRASCO

BOMBAS D

S

LA

8.





Nº.....

Letra.....

Viernes 17 de Enero de 1958

Singladura Nº 2

Posición a mediodía : Lat. 59° 11'

Acacimientos: Ayer al dejar el Paso Gorre se puso rumbo 170 navegando con esa dirección hasta 17,23 hs. en que se puso rumbo 162, dada la baja visibilidad no se pudo apreciar nitidamente las islas que dejábamos a ambos lados, son ellas Terhaltan, Sussamble, Wollarton, y de Hornos.- Durante este trayecto se utilizó el radar que permitió en todo momento el buque perfectamente situado. A las 17,23 hs. se navego por estima (alejados de la costa). En la noche se navego con rumbo 162. Hubo bastante viento que disminuyó recién a las 8 hs. La profundidad en el Drake alcanza a 2000 brazas, Durante la mañana se avistaron 2 lobos marinos que nadaron durante un tiempo, siguiendo nuestro rumbo. Hasta esta mañana hemos navegado 572 millas. A las 11,15 hs. se avistó el primer témpano a 15 millas de distancia por la proa a estribor. 14,15 hs. comenzó a nevar hasta 14,25 hs. Nuevamente se avistaron témpanos a las 15 hs. y 15,30 hs. A las 16,42 hs. se produjo un chubasco de 10 minutos de duración, repitiéndose otro a las 17,15 hs

Viernes 17 de enero de 1958. Este escrito se trata de un parte (informe) de navegación dado por el Capitán de lo sucedido en ese día. Suele ser entre aburrido y con mar revuelta, dado que se pasa cerca del Cabo de Hornos y se encara el Pasaje de Drake. Comenta estado del mar, viento y el acontecimiento es que dos lobos de mar los acompañaron un trecho. Tuvieron viento fuerte por la noche y luego chubascos con nieve.

Friday, January 17, 1958. This is a sailing report written by the Captain recording what happened on that day. It is boring overall and mentions rough seas, given the fact that they are sailing near Cape Horn and starting the crossing of the Drake Passage. He comments on sea and wind conditions. The highlight is that two sea lions accompanied them for a while. They endured strong winds at night and then heavy showers with snow.

EL ALARIDO DE CAMARA - PERIODICO QUINCENAL

Editado en el Destacamento Naval Teniente Camara - Todos los derechos reservados

Director: Jarold Mansi

FOR AGENCIA CAMARA 19/1.

HOY, 19 DE ENERO DE 1958, SALE A LA LUZ DE LA CRITICA Y DEL APLAUSO EL PRIMER PERIODICO CAMARENSE, AL SABERSE LA NOTICIA, HA SIDO TANTO SU EXITO QUE HAN LLEGADO DE BUENOS AIRES UNA CANTIDAD DE TURISTAS DESEOSOS DE CONSEGUIRLO, PARA ENTERARSE POR INTERMEDIO DE UN PERIODICO TAN SERIO, X VERAZ E IMPARCIAL. POR SER LOS PRIMEROS TURISTAS DEL MUNDO QUE VISITAN ESTA ZONA (LOS DEL INSTLTUTO ANTARTICO DICEN QUE ELLOS NO SON POR QUE ALGO TRABAJAN) SE HAN PREPARADO UNOS FESTEJOS POR UNA COMISION NOMBRADA AL EFECTO E INTEGRADA POR LOS SIGUIENTES " BECHUS RARUS ANTARTICUS"

PRESIDENTE : PACHO CAROSELLA
SECRETARIO: ABACA EL POETA
VOCALES : EL PELADO MANSILLA
EL LUNGO ROGERS
ALGA MIKE

ASESOR GENERAL EL COMAN BILLINGHURST, QUE HA RECIBIDO UN LEGADO DEL ANTERIOR COMENDANTE Y QUE ES EL SIGUIENTE LEMA: TODO LO QUE NO ESTA RIGUROSAMENTE PROHIBIDO, ES ~~XXXXXXXXXXXX~~ PURIBUNDAMENTE OBLIGATORIO, VERBIGRA CIA, SACARSE LAS BOTAS PARA ENTRAR EN LA CASA HABITACION. - ENTRE OTRAS OCURRENCIAS EL PROGRAMA DE FESTEJOS CONSISTE EN DISPAROS DE BOMBAS A LA ENTRADA DEL BUQUE, Y DESDE YA ESPERAMOS Q UE LOS SEÑORES TURISTAS NO SE ASUSTEN, CREAN QUE ESTAMOS EN GUERRA Y QUIERAN VOLVERSE A BUENOS AIRES. A CARGO DE ESTO HA SIDO DESIGNADO EL PRESIDENTE Y EL SEGUNDO VOCAL, ESPERAMOS Q UE NO LES FALLEN LAS CARGAS. LOS RESTANTES VOCALES CON LA AYUDA DE LOS DEMAS COMPAÑEROS TIENEN A SU CARGO LA ATENCION DE LOS DISTINTOS NEGOCIOS HABILITADOS COMO SER EL ALQUILER DE BOTES EN EL LAGO "EL CURUJU" BAUTIZADO ASI EN HONOR DEL "HERMANO GABINO" Y LA ATENCION DE LA FISTA " LA REPALOSA". VER CARTELES CON TARIFAS CORRESPONDIENTES. LO MISMO PARA LA COMPANIA DE EXCURSION " EL PINQUINO ALEGRE" CON SU LEMA " SI A USTED LE GUSTA UN PINGUINO, CAGRLO POR EL CAMINO" ESTAMOS SEGUROS QUE LOS FESTEJOS NO SERAN IGUALADOS POR NINGUN DESTACAMENTO Y CUANDO WELVAN AL CONTINENTE LLEWARAN UN BUEN RECUERDO DE LA TRIBU DE CAMARA. -

AGENCIA CAMARA 19/1

TODAVIA NO HA TRAIIDO AL MUNDO SUS HEREDEROS LA PERRA QUE TAN PACIENTEMENTE SUFRE LOS DOLORS PROPIOS DE SU SEXO ANTES DE DAR A LUZ, QUIZAS SEA UNA AYUDITA DE TATA DIOS, POR QUE SI LOS HUBIERA TENIDO ANTES, LOS SEÑORES TURISTAS Q UISIERAN LLEVAR UN "SOUVENIR" Y EL POBRE ANIMALITO SE QUEDA SIN CACHORROS. -

CAMARA 6/1

SEGUN LAS ULTIMAS INFORMACIONES RECIBIDAS PARECE SER QUE EL AMIGO ROGERS DAINS OFICIAL DE LA MARINA DE LOS EE.UU., AL EMBARCARSE EN EL CHIRIGUANOPARA IR A CALETA POTTER A BUCEAR, NO SE ACOSTUMERO A LA COMIDA DE DICHO BUQUE, Y HA JURADO NO ACEPTAR FIAMBRES NI MAXONESAS POR LINDO QUE SEA EL MOZO QUE LA SIRVA, PIENSA TAMBIEN BATIR TODOS LOS RECORDS DE VENTAS CON SU LIBRO PROXIMO A ESCRIBIR " EL MISTERIO DE LA MAXONESA EMBRUJADA" !!! BUENA SUERTE ROGERS !!!

AVISO CLASIFICADO: CAMBIO ~~XXX~~ LORO POR FERROCARRIL IGUALMENTE ACEPTARIA FANTASMA PERO EN LO POSIBLE CON SABANA LIMPIA. ABSOLUTA RESERV

A LOS SEÑORES TURISTAS : CUANDO DESEMBARQUEN EN ALMIRANTE BROWN PREGUNTE POR EL RADIO-OPERADOR ROSSO, Y PREGUNTELE POR EL FINAL DEL REFRAN " GATO QUE ESCARBA".....

Se trata de una hoja escrita a máquina que intentó, con buen humor, ser un diario de la Base Teniente Cámara en la isla Medialuna y fue repartido entre los turistas. Fechado el 19 de enero de 1958, aclara que aparece en forma quincenal y, en realidad, publica bromas entre la gente de las bases. Dan como noticia que la perra que tienen está por dar a luz cachorritos.

This is a typewritten sheet meant to be a humorous journal of the Teniente Cámara Base on the Medialuna Island. This was distributed among the tourists. Dated on January 19, 1958, the journal states that it is a biweekly edition. In fact, it contains jokes among the people on duty at the bases. They report that their she-dog is about to give birth to some puppies.

1^a EXPOSICION NACIONAL ANTARTICA



Auspiciada por la comisión nacional del ANTARTICO

1 · 10 · SETIEMBRE · 1959

CASA DE MENDOZA

CALLE FLORIDA

CASA DE CORDOBA



1er VIAJE
DE TURISMO A LA
ANTARTIDA ARGENTINA

Qua Maria S. de Peretti

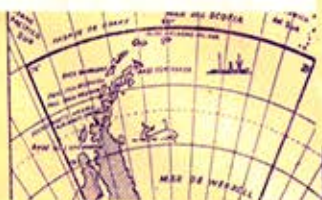
Bebedero 4115



ANTARTIDA ARGENTINA - PRIMER CRUCERO DI



ANTARTIDA ARGENTINA



TARJETA POSTAL

Elata, Luisito, y Norita:
A los queridísimos nietitos un beso grande de tu Mamina que tuvo la inmensa dicha de ser la primer mujer argentina que pisó la Antártida Argentina el 18 de Enero de 1958 en el Destacamento Naval "Decepción" Tierra del Fuego el 23 de Enero de 1958 en el transporte Naval "Les Eclaireurs"

Maria B. de Navarini

Elsita, Luisito y Norita.

A los queridísimos nietitos un beso grande de tu mamina que tuvo la inmensa dicha de ser la primer mujer argentina que pisó la Antártida Argentina el 18 de Enero de 1958 en el Destacamento Naval "Decepción".

Tierra del Fuego 23 de Enero de 1958 en el transporte naval "Les Eclaireurs"

Maria B. de Navarini

MINISTERIO DE COMUNICACIONES (REPUBLICA ARGENTINA)



URS™
58

"LES ECLAIREURS"
1958
ER VIAJE
ISMO A LA
A ARGENTINA

Señor
Eduardo Premoli
Av. Juan B. Alberdi, 14
BUENOS AIRES

EL MINISTERIO DE COMUNICACIONES (REPUBLICA ARGENTINA)

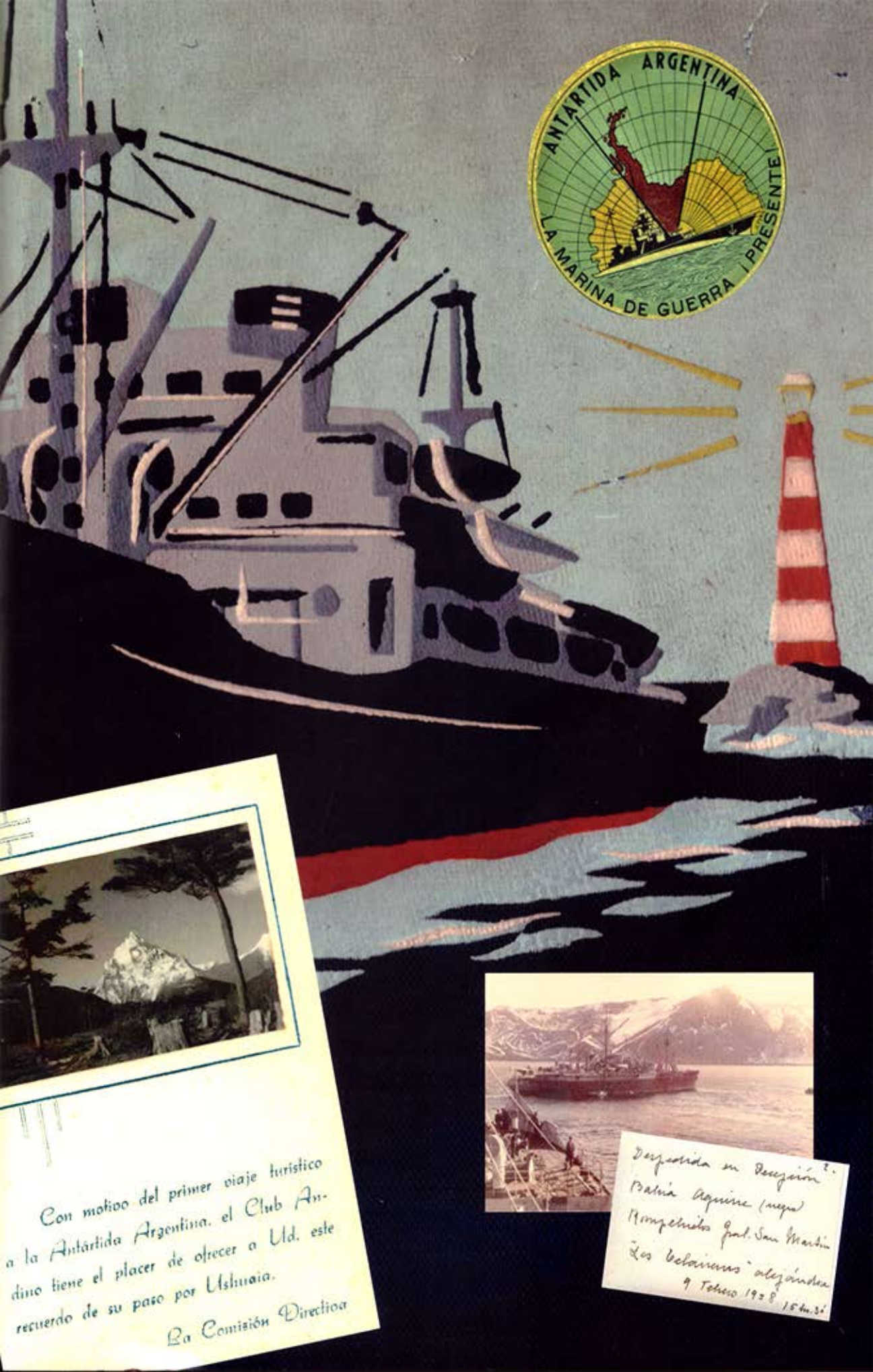




El

Club Atlético Ushuaia

al
primer
turista
antártico



Con motivo del primer viaje turístico a la Antártida Argentina, el Club Argentino tiene el placer de ofrecer a Ud. este recuerdo de su paso por Ushuaia.

La Comisión Directiva



Despedida en Descepción².
Patia Aquino (mujer)
Comandante Gen. San Martín
"Los Veleros" alejandra
9 Febrero 1958 15h.30'

JOZEF VERLINDEN



(Lier, Bélgica, 1952) es doctor en ciencias. Se desempeñó como director de una compañía farmacéutica en Bélgica hasta retirarse. Siempre ha sido un apasionado por la historia de los polos. Es autor de varios libros y artículos sobre Adrien de Gerlache y la historia polar belga y holandesa. Desde 1997, es guía y conferencista a bordo de cruceros al Ártico y la Antártida. Organizó varias muestras polares y también participó en la creación de las estatuas de Adrien de Gerlache en Hasselt (Bélgica) y Ushuaia (Argentina).

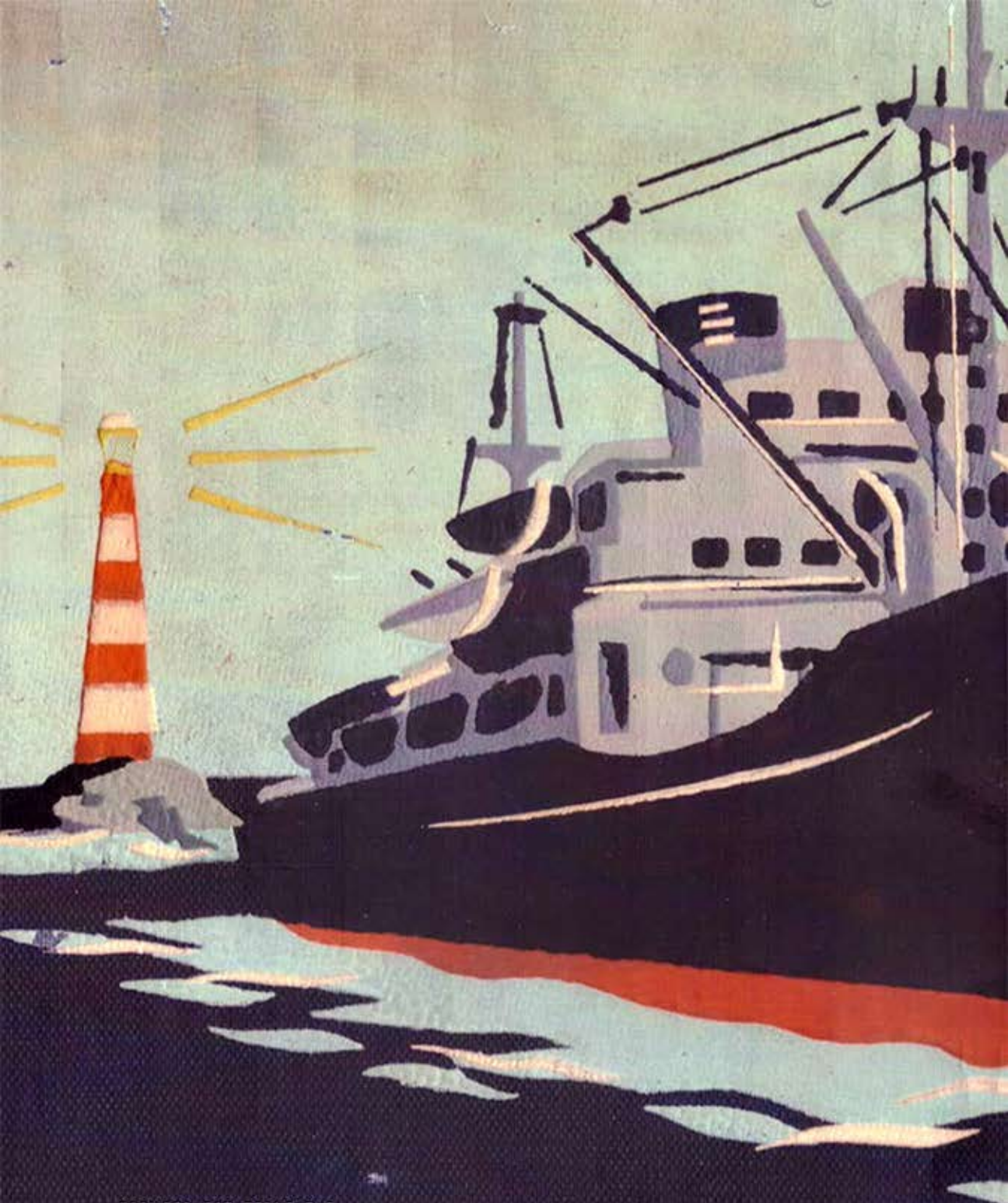
(Lier, Belgium, 1952) has a PhD in Science. He was the director of a pharmaceutical company in Belgium until his retirement. His passion was always polar history. He wrote several books and articles about Adrien de Gerlache and about Belgian and Dutch polar history. Since 1997, he has been a guide and lecturer on board of cruise ships to Antarctica and Arctica. He organized several polar exhibitions and was also involved in the creation of the statues of Adrien de Gerlache in Hasselt (Belgium) and Ushuaia (Argentina).



CARLOS PEDRO VAIRO

Museólogo. Se especializó en Etnografía Marítima en Roskilde y en Oslo. Investigador antártico de asentamientos balleneros históricos y patrimonio cultural argentino en la Antártida. Realizó investigaciones en la Península Antártica desde 1994 hasta 2010 y publicó diversos libros sobre el tema. Es miembro de la Polar Museums Net; SCAR-HASSEG; Polar Education International; y del International Congress of Maritime Museums (2000 a la actualidad). Es parte de la Comisión Directiva de la Asociación de Directores de Museos de la República Argentina, de la que fue presidente de 2002 a 2016, y Miembro de Número del Instituto Nacional Browniano. Forma parte de la organización de los Encuentros de Historiadores Antárticos Latinoamericanos. Es director del Museo Antártico de Ushuaia José María Sobral y del Museo Marítimo y del Presidio de Ushuaia. Libros publicados sobre Antártida: "Asentamientos Históricos Balleneros" y "Antártida Patrimonio Cultural Argentino".
vairocarlos@gmail.com

*Museologist. He specialized in Maritime Ethnography in Roskilde and Oslo. Antarctic researcher of historical whale settlements and Argentine cultural heritage in Antarctica. He made research in the Antarctic Peninsula since 1994 through 2010 and published several books on the subject. He is member of the Polar Museums Net; SCAR-HASSEG; International Polar Education; and of the International Congress of Maritime Museums (2000 through today). He is also member of the Steering Committee of the Association of Directors of Argentine Museums, which he chaired from 2002 through 2016 and full member of the National Brownian Institute. He takes part in the organization of Latin American Antarctic Historians' meetings. He is director of the Antarctic Museum of Ushuaia José María Sobral and of the Maritime Museum and Prison of Ushuaia. Books about Antarctica: "Antarctica Historic Whaling Settlements" and "Antarctica. Argentine Cultural Heritage".
vairocarlos@gmail.com*



ISBN 978-967-23160-2-0



9 789872 316020