

Bienes destacados  
del transporte del  
Complejo Museográfico  
Provincial  
ENRIQUE UDAONDO

---



Ibáñez, Hernán Víctor

Bienes destacados del transporte del Complejo Museográfico Provincial Enrique Udaondo / Hernán Víctor Ibáñez ; compilación de Hernán Víctor Ibáñez. - 1a ed - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Fundación de Historia Natural Félix de Azara, 2023.

Memoria USB, PDF

ISBN 978-987-8989-33-4

1. Medios de Transporte. 2. Historia. I. Título.

CDD 388.04

## Bienes destacados del transporte del Complejo Museográfico Provincial Enrique Udaondo

Editor: Hernán Víctor Ibáñez

Diseño: Gustavo Javier Ramírez



Fundación EOS, Naturaleza y Patrimonio

Se ha hecho el depósito que marca la ley 11.723. No se permite la reproducción parcial o total, el almacenamiento, el alquiler, la transmisión o la transformación de este libro, en cualquier forma o por cualquier medio, sea electrónico o mecánico, mediante fotocopias, digitalización u otros métodos, sin el permiso previo y escrito del editor. Su infracción está penada por las leyes 11.723 y 25.446.

El contenido de este libro es responsabilidad de sus autores.

Impresión: Mil Tintas SRL - [miltintas@miltintas.com](mailto:miltintas@miltintas.com)

Impreso en Argentina - Printed in Argentina

Noviembre de 2023

Bienes destacados  
del transporte del  
Complejo Museográfico  
Provincial  
ENRIQUE UDAONDO

EDITOR  
Hernán Víctor Ibáñez



**L**a Fundación EOS, en la mitología griega la diosa de la aurora, abraza la esperanza de un nuevo amanecer cultural, patrimonial y ambiental para nuestro país.

Desarrollamos para esto proyectos propios y generamos asociaciones virtuosas, en este caso apoyando al Complejo Museográfico Provincial Enrique Udaondo con la producción de una breve publicación que resalta algunas de las piezas más representativas de la historia del transporte nacional.

En la convicción de que valorar nuestra historia ilumine el camino al futuro de la tan necesaria refundación de la Argentina, agradecemos a Hernán Ibáñez quien coordinó el trabajo con la colaboración de la Asociación Civil Museo Histórico Enrique Udaondo, Complejo Museográfico Provincial Enrique Udaondo y la Fundación Azara.

**Ezequiel Eskenazi Storey**  
**Presidente Fundación EOS**

## **Agradecimientos**

Carlos Fernández Balboa, Débora Bártoli, Claudio Bertonatti, Sergio Bogan, Mauricio Cano, Ricardo Ceppi (hijo), Aldo Chiappe, Ezequiel Ezkenazi Storey, Sergio Frascaroli, Marina Homberg, Leonardo Ibáñez, Luis María Loza, Viviana Melloni de Mallol, Eduardo Nolazco, Aníbal Onetto, Leonardo Parodi, José Luis Rodríguez y Sergio Torres.

## **Créditos fotos**

Páginas 1, 21, 25, 33, 37, 49 y 53: Complejo Museográfico Provincial Enrique Udaondo.

Páginas 17, 29, 41, 45, 57 y 61: José Luis Rodríguez.



# ÍNDICE

- 17. La berlina del General Juan Manuel de Rosas
- 21. La histórica carreta quinchada de El Plumerillo
- 25. La Porteña, primera locomotora de nuestro país
- 29. Las primeras bicicletas de Argentina
- 33. Mancha y Gato, los caballos criollos que recorrieron América
- 37. El Sno-Cat y la primera expedición terrestre argentina al Polo Sur

41. Vito Dumas y su travesía a bordo del velero Lehg
45. Plus Ultra, primer vuelo entre España y el Río de la Plata
49. La sopanda del General Manuel Belgrano
53. La carroza de nuestros presidentes
57. El papamóvil y la visita de Juan Pablo II
61. El Rambler Ambassador, auto presidencial



# Prólogo

---

**L**os aniversarios de vida ameritan festejos. Cumplir 100 mucho más. Sin duda, celebrar el centenario de una Institución conlleva un profundo compromiso y responsabilidad. El Complejo Museográfico Provincial Enrique Udaondo ha transitado un largo camino que lo posicionó entre los museos más reconocidos del país. Mantener y difundir tal legado es una convicción y una obligación que tenemos todos los que abrazamos las disciplinas del patrimonio, herencia moral que nos infundió el “hacedor” del Museo, uno de los “padres de la museología nacional”.

Por su estratégica localización, el Museo forma parte de un conjunto arquitectónico patrimonial con características propias y reconocibles. La cantidad, calidad y diversidad de sus colecciones lo han convertido en un referente provincial, nacional y latinoamericano.

El Museo de Transportes con una nueva reorganización museológica-museográfica presenta una oferta permanente para las audiencias y una vinculación continua con la comunidad. A partir de la implementación de renovadas estrategias apuntamos al enriquecimiento de la cultura desde estos testimonios patrimoniales tan distintivos y característicos, haciendo un especial énfasis en la identidad bonaerense y en la multiculturalidad de la Nación.

Es para mí una satisfacción, acrecentar los festejos, presentando la edición del catálogo “Bienes destacados del transporte del Complejo Museográfico Provincial Enrique Udaondo” que constituirá una herramienta fundamental para la permanente difusión de nuestro patrimonio.

Viviana Melloni de Mallol  
Directora Complejo Museográfico  
Provincial Enrique Udaondo

# Prólogo

---

**E**l Complejo Museográfico Provincial Enrique Udaondo es mucho más que un simple recorrido por la historia de la movilidad. Es un viaje en el tiempo que nos transporta a épocas pasadas, a momentos cruciales en el desarrollo de la humanidad. Esta publicación es una invitación a adentrarse en ese fascinante mundo que el museo alberga, un mundo que nos revela no solo la evolución de los medios de transporte, sino también la evolución de la sociedad, la tecnología y la cultura.

En estas páginas, el lector encontrará una cuidadosa recopilación de las piezas más destacadas que conforman la colección del Complejo Museográfico Provincial, donde estarán los medios de transporte terrestre, acuático y aéreo más emblemático de la República Argentina. Cada una de estas piezas cuenta una historia propia, una historia que se entrelaza con la de las personas que las utilizaron y que marcó un hito en la evolución de la movilidad humana.

Pero esta guía no se limita a ser una mera descripción de objetos inanimados. A través de sus páginas, también se exploran las vidas de aquellos visionarios e ingenieros que concibieron y construyeron estos ingenios, así como las historias de quienes los utilizaron en su día a día. Es un homenaje a la inventiva humana y a la perseverancia de aquellos que se atrevieron a soñar con un mundo más conectado y accesible.

Los objetos expuestos en esta obra, sobre las travesías y medios de locomoción del Museo Udaondo, nos invitan a reflexionar sobre el pasado, el presente y el futuro de la movilidad. Cada pieza expuesta nos habla de los desafíos que enfrentamos como sociedad en materia de transporte y nos inspira a imaginar soluciones innovadoras para los desafíos que el futuro nos depara.

Desde la Asociación Civil Museo Histórico Enrique Udaondo es un honor escribir este prólogo en el marco del centenario de nuestro querido museo, y así también nos honra seguir el legado de nuestro Fundador y Director Honorífico Don Enrique Udaondo que entre sus frases predilectas decía a diario: “Trabajar por el Museo de Luján es un signo de Argentinidad”.

Eduardo Nolazco y Sergio Frascaroli  
Asociación Civil Museo Histórico Enrique Udaondo

# Introducción

---

**E**sta publicación surge como una actualización de las históricas guías del Museo de Transportes publicadas en los años 1931 y 1950 por Enrique Udaondo, director del Museo de Luján durante 39 años y quien en la actualidad da nombre al Complejo Museográfico, conformado por el Museo Colonial e Histórico, el Museo de Transportes y el Museo del Automóvil.

La misma resume una primera selección de doce bienes destacados del transporte, hoy expuestos en las salas de dichos museos.

Debido al importante acervo con el que cuenta el Complejo, en la presente publicación solo se incluyen algunos de los tantísimos tesoros que formaran parte de eventos legendarios, acompañando en muchos casos a personalidades históricas argentinas.

La elección se llevó a cabo con el objeto de convertirse en una guía que acompañe al visitante en su recorrido, sin tornarla un voluminoso libro que incluya la totalidad de objetos expuestos.

A las diversas guías, álbumes y folletos que la institución ha editado a lo largo de su rica existencia, se suma hoy esta publicación.

Su objetivo es contextualizar y poner en valor los objetos que el visitante observa durante su recorrido, al tiempo que relata, de manera amena y en compañía de imágenes, la historia de los mismos.

Esperamos que el visitante pueda dimensionar la importancia de los bienes que conserva el Complejo Museográfico Provincial Enrique Udaondo, y llevarse el mejor recuerdo de ellos.



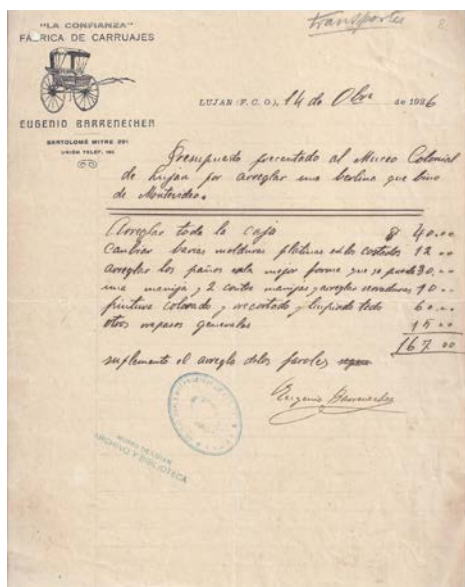
**LA BERLINA**  
del General  
Juan Manuel de Rosas

Este vehículo fue utilizado por el Gobernador de Buenos Aires Juan Manuel de Rosas, durante su segundo gobierno entre los años 1835 y 1852.

Su fabricación se remontaría a comienzos de 1830 en Inglaterra para luego ser enviada a nuestro país. El modelo se denomina Berlina y en las tasas de las ruedas figura la inscripción

“Edwin Kesterton, Long 93 y 94, Acre, London”.

La berlina era vidriada en forma fija en sus laterales delanteros, con cortinas de enrollar en su interior y ventanillas en las puertas que podían abrirse. El vehículo se encontraba pintado de colorado, con filetes, faroles, manijas de metal blanco y con el escudo nobiliario de la familia Ortiz de Rosas en sus portezuelas. Ese escudo lucía un casco penachado,



Documento de presupuesto para restauración de la berlina, año 1926.  
Crédito: archivo fotográfico E. Zeballos.



Daguerrotipo de J. M. de Rosas, año 1850.  
Crédito: C. G. Vertanessian.



Imagen antigua de la berlina del General Juan Manuel de Rosas.

Crédito: archivo fotográfico E. Zeballos.

un león rampante y ocho rosas. La historia dice que fue tirada por dos o cuatro caballos de pelaje colorado, con testeras, coleras y adornos punzó, como era costumbre en la época.

Una vez caído el gobierno de Rosas, se sucedieron largos debates en la Legislatura de Buenos Aires, hasta que sus bienes fueron vendidos en subasta pública. La berlina, fue adquirida por Mister Richard Banister Hughes, comerciante uruguayo dueño de la casa comercial Hughes Brothers, quien

la llevó a Montevideo donde la utilizó por largo tiempo para realizar viajes entre esa ciudad y la quinta del Paso del Molino. En el año 1868 el propietario la llevó a su estancia en Paysandú, donde la utilizaba para desplazarse entre su establecimiento de campo y esa ciudad.

Pasaron los años y la berlina fue heredada por Carlos A. Arocena, esposo de una hija de Hughes, quien la conservó en su estancia hasta que fuera pedida por el Dr. Juan Lagos Mármol, ministro argentino en Montevideo, con el fin de



Carruaje expuesto en el Museo de Transportes antes de su remodelación.  
Crédito: archivo fotográfico E. Zeballos.

que fuera repatriada para conservarse en el Complejo Museográfico Provincial "Enrique Udaondo".

Así, la berlina fue transportada a nuestro país en el Vapor Paris, desde

Paysandú hasta la Dársena Sud, para finalmente ser conducida en tren y finalizar su largo viaje en Luján. Ya en el Museo, fue restaurada por Eugenio Barrenechea quien la volvió a pintar de rojo y restauró su tapicería.



Escudo nobiliario ubicado en las portezuelas. Crédito: J. L. Rodríguez.



# LA HISTÓRICA CARRETA QUINCHADA de El Plumerillo



**D**urante trescientos años, las carretas quinchadas constituyeron el más importante medio de transporte de mercaderías y personas por el territorio de la actual República Argentina.

La historia cuenta que, en el año 1595, el gobernador Juan Ramírez de Velazco introdujo en los territorios de Tucumán y el Río de la Plata cuarenta carretas destinadas para la comunicación y el comercio entre Buenos Aires y Potosí.

La carreta quinchada posee dos grandes ruedas de madera de lapacho sin llanta que superaban la altura de una persona.

Están retobadas en cuero, el eje es de madera de naranjo donde apoya la caja construida con tablas gruesas y sus laterales son quinchados con parantes de caña tacuara. El techo es de junco recubierto de cueros crudos atados y extendidos con tientos.

Esta carreta conserva algunos de sus accesorios originales tales como el llamador unido a la cumbreira del toldo con su trabilla y adornos de hilo tejido. La tiraban yuntas de bueyes, que eran avivados por una larga caña que pendía de una de las varillas de la cumbreira o toldo. Era común que los viajes los realizaran varias carretas juntas, lo que se denominaba "tropa", siendo el



Antigua foto de carretas, año 1864. Crédito foto: E. Gonnet.



“Viajeros de la pampa” acrílico sobre lienzo. Crédito: gentileza A. Chiappe.

transporte más cómodo y seguro en esa época. Ofrecía resguardo de las inclemencias del tiempo y en muchas ocasiones de los ataques de indios y ladrones que acechaban los caminos. En los relatos de viajeros se menciona el singular ruido o chillido ensordecedor producto del girar de las gigantescas ruedas sobre su eje de madera dura.

La fabricación de este medio de transporte se concentraba principalmente en las provincias de Tucumán y Mendoza donde intervenían una importante cantidad de artesanos

y ayudantes, siendo una actividad económica importante en esos tiempos.

Con la llegada del ferrocarril y el alambrado, este medio de transporte lento y pesado comenzó a desaparecer.

Esta carreta quinchada es quizás la más antigua de nuestro país, data de 1828 aproximadamente. Fue conservada en la finca del General Pedro Pascual Segura quien fuera dos veces gobernador de la provincia de Mendoza y propietario de la finca donde estuvo el campamento del ejército de los Andes denominado el



Ubicación antigua de la carreta quinchada en el Museo de Transportes.  
Crédito: archivo fotográfico E. Zeballos.

Plumerillo (Mendoza), donde el General San Martín hizo construir los cuarteles para el hospedaje de jefes, oficiales y tropa.

Luego, la carreta fue adquirida por Don José Vicente Zapata, vecino de

Mendoza y colaborador de la gesta libertadora. En 1927 fue donada al Complejo Museográfico Provincial "Enrique Udaondo" por una de sus descendientes, Elvira Quesada de Zapata. La misma fue restaurada por Eugenio Barrenechea.



Sello postal de carreta, siglo XVIII.



# LA PORTEÑA

primera locomotora  
de nuestro país

**E**n el año 1857, circuló la primera locomotora en nuestro país, bautizada como “La Porteña”. La locomotora llegó al puerto de Buenos Aires el 25 de diciembre de 1856. Según el contrato, el ferrocarril debía inaugurarse en enero del año siguiente, pero debido a las intensas lluvias de ese verano se dañaron los terraplenes y la inauguración oficial se pospuso hasta el 29 de agosto de 1857.

La primera estación se ubicaba donde hoy se encuentra el Teatro Colón y el

recorrido total era de 10 kilómetros, llegando hasta el pueblo de San José de Flores (actualmente Floresta).

Esta locomotora fue fabricada por la casa Manning Wordle y Cía., en los talleres de “The Railway Foundry Leeds” de Inglaterra. Su peso ronda las 15 toneladas y alcanzaba una velocidad máxima de 25 km/h.

El ferrocarril llegó a nuestro país, luego de que la Legislatura de Buenos Aires sancionara una ley apoyando a un grupo de vecinos porteños que habían creado



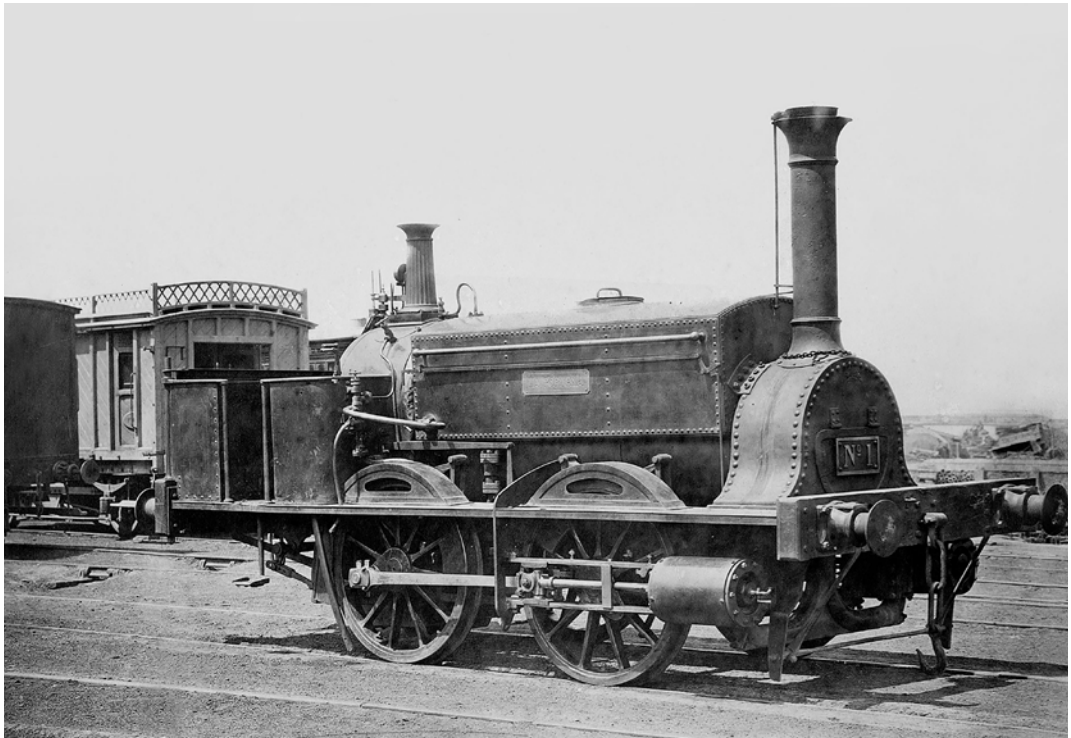
La Porteña es izada por una grúa, año 1948.  
Crédito: archivo fotográfico E. Zeballos.



Placa de latón de la locomotora.



Llegada de la locomotora a Luján, año 1923.  
Crédito: archivo fotográfico E. Zeballos.



La primera locomotora de Argentina. Crédito: archivo fotográfico E. Zeballos.

la Sociedad del Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste. Así, les otorgó la concesión para construir una línea ferroviaria desde la ciudad de Buenos Aires hacia el oeste.

La locomotora fue protagonista de la historia de nuestro país. Durante la epidemia de fiebre amarilla (1871) cumplió un rol clave al transportar los cuerpos de los fallecidos hasta el cementerio de la Chacarita por una vía que fue instalada en tiempo récord para ese fin.

La Porteña estuvo operativa para servicio de pasajeros hasta agosto de

1889, sufriendo diversas reparaciones y agregados. Tal es el caso del farol que no poseía, ya que circulaba solo en las noches con luna. Una vez que dejó de cumplir con este servicio, la locomotora fue utilizada por 10 años más para maniobras en los talleres de Tolosa.

El 1° de mayo de 1925, la Porteña fue subida en un pedestal en los talleres de Villa Luro para celebrar la inauguración del servicio eléctrico del ferrocarril oeste hasta la localidad de Moreno.

El 30 de octubre de 1923 la histórica locomotora realiza su viaje hasta su



LOCOMOTORA "LA PORTEÑA"

MUSEO DE LUJÁN - BS. AIRES

Antigua postal. Crédito: archivo fotográfico E. Zeballos.

destino final: el Complejo Museográfico Provincial "Enrique Udaondo". Partió desde los talleres de Liniers donde fue alistada y restaurada, para llegar hasta la desaparecida estación "Basilica". Allí, fue cargada en una chata que era tirada por bueyes y transportada hasta el Museo. Junto con la locomotora

también fue trasladado uno de sus coches de pasajeros.

Tal es la importancia de esta histórica locomotora que, durante el transcurso de las siguientes décadas, fue trasladada para distintas exhibiciones desde el Museo a distintos eventos en nuestro país.



Sello postal dedicado a La Porteña.



# LAS PRIMERAS BICICLETAS de Argentina



**E**l primer velocípedo se remonta a fines del siglo XVIII, carecía de pedales, sillín y el conductor no tenía dominio de la dirección. Fue recién a comienzos del siglo XIX que un joven inventor alemán, Karl Freiherr Von Drais, mejoró el diseño incorporándole un sistema de dirección en la rueda delantera y un sillín para darle confort al conductor. Este modelo recibió el nombre de “Draisinas” en honor a su inventor.

A mediados del siglo XIX, un herrero francés, Pierre Michaux junto a su hijo Ernest, incorporaron apoyapiés fijos aplicados a la rueda delantera. Esto permitía al conductor adoptar una posición de reposo en las bajadas y, al

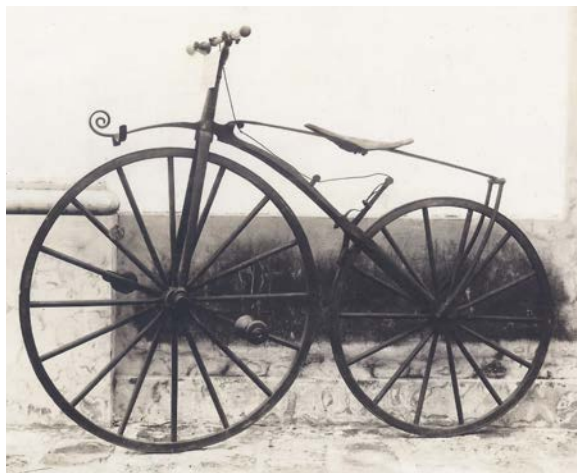
mismo tiempo, daba mayor estabilidad y equilibrio.

Este modelo, denominado Benon, se fabricó en París en 1855. Se construyó en hierro forjado, con partes de madera, cuero y bronce.

Fue traído a Buenos Aires por la Familia Nougier y su arribo fue todo un acontecimiento, dado que no existía este tipo de movilidad en la Argentina.

Este velocípedo fue donado al Complejo Museográfico Provincial “Enrique Udaondo”, por la señora Alicia Nougier Gutiérrez.

La exposición Internacional de París de 1878 posibilitó que los velocípedos



Velocípedos. Izq. modelo araña, año 1867 y der. modelo Benon, año 1855.

Crédito: archivo fotográfico E. Zeballos.



Mujer sobre velocípedo, año 1865. Crédito: J. Willemsen

existentes atrajeran la atención de las clases populares, manteniendo su auge hasta el año 1900.

No tardó en desarrollarse el sistema de transmisión del movimiento a la rueda trasera a través de una cadena y a su vez reducir el diámetro de la rueda delantera para que el ciclista no estuviese tan expuesto ante una caída. Con la invención del neumático

en el año 1888, el concepto del velocípedo cambió notablemente para encontrarnos con la bicicleta de nuestros tiempos.

Según información que se encuentra en el Archivo General de la Nación, existió una fábrica de velocípedos en la calle Rivadavia 911, en la ciudad de Buenos Aires, que publicitaba en el Diario La Chispa en el año 1885.



Publicidad de venta de velocipedos en Argentina.

Crédito: Archivo General de la Nación.



Patentes de velocipedos de Argentina.  
Crédito: T. Rezelj.

En ese mismo año el prestigioso estadista Amancio Alcorta, obsequió a su hijo un velocípedo. Se trata del modelo del año 1867 que, según un catálogo de la exposición de París, se denominaba con el nombre de araña.

Es de hierro y acero, con una gran

rueda de un metro y medio de diámetro y otra pequeña con llantas revestidas con caucho al igual que los pedales. Este velocípedo fue donado en 1926 al Complejo Museográfico Provincial "Enrique Udaondo" por el Doctor Horacio Williams, pariente de Alcorta.



Sello postal dedicado a la evolución de las bicicletas en Argentina.



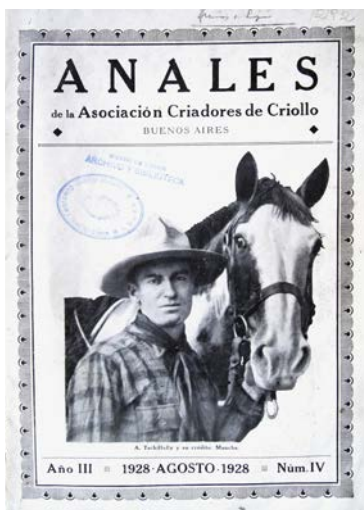
# MANCHA Y GATO

los caballos criollos que  
recorrieron América

**E**n el año 1925 el profesor suizo Aimé Félix Tschiffely tuvo la inédita idea de unir Argentina con Estados Unidos en una travesía a caballo. Como no podía ser de otra manera, esos caballos eran criollos y de la estancia El Cardal. “Mancha” y “Gato” fueron los caballos elegidos para la hazaña, donados por el Méd. Vet. Emilio Solanet, un criador experto

en esta raza.

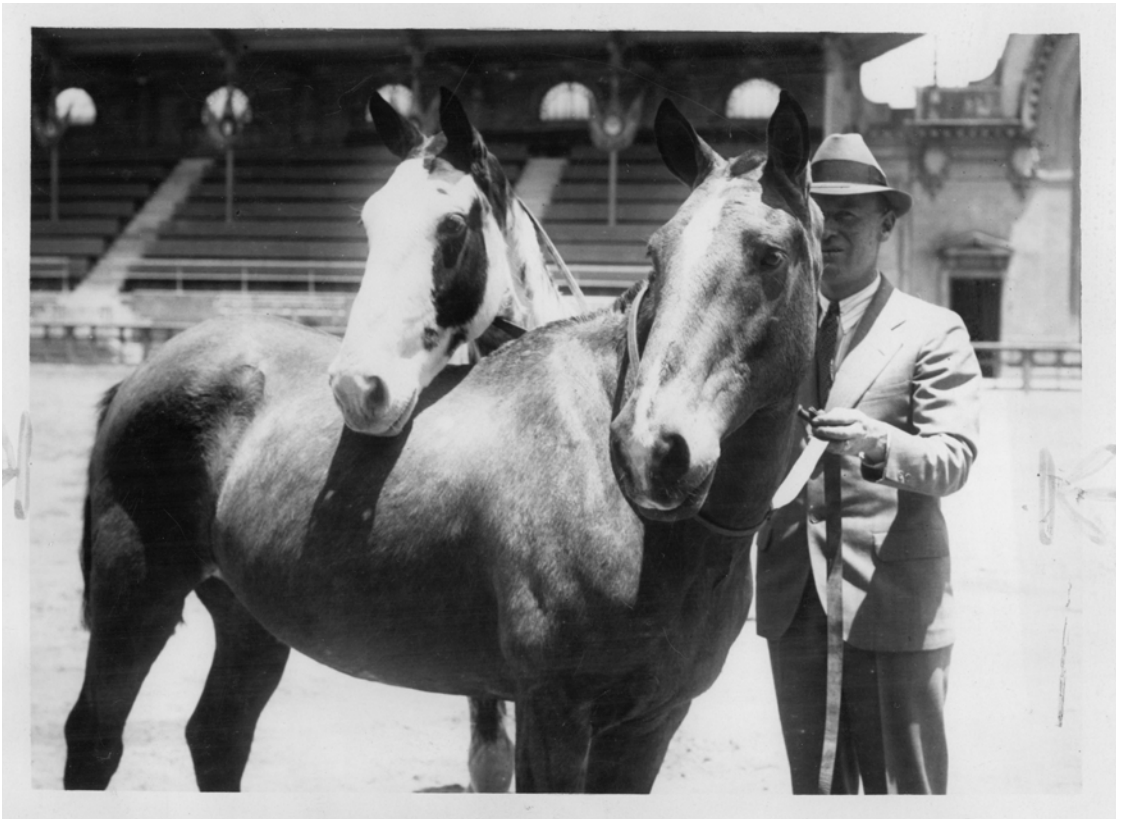
La partida se realizó el 24 de abril de 1925 desde la Ciudad de Buenos Aires. La travesía se desarrolló en 504 etapas, recorriendo un total de 21.500 kilómetros. Después de 3 años y 149 días de marcha, el 20 de septiembre de 1928 arribó a Nueva York solo con Mancha, ya que Gato quedó en la ciudad de México por un golpe que recibió de una mula.



A. F. Tschiffely en la revista de la Asociación Criadores de Criollo, año 1928.



Medallas recibidas en reconocimiento por la travesía. Crédito: archivo fotográfico E. Zeballos.



Tschiffely junto a Gato y Mancha. Crédito: Archivo General de la Nación.

En este largo viaje el profesor Tschiffely y sus dos nobles compañeros recorrieron América, desde las pampas argentinas hasta la ciudad de los rascacielos, demostrando la resistencia y versatilidad de nuestra raza equina.

En la travesía tuvieron que sortear todo tipo de dificultades, desde recorrer zonas donde no existían caminos y otros en pésimo estado, hasta cruzar varias veces la cordillera de los Andes, vadeando ríos y arroyos torrentosos, a

bajas temperaturas, grandes alturas, terrenos escarpados y, en algunas oportunidades, con poco alimento para los equinos.

Luego de su regreso, Tschiffely escribió un libro contando el derrotero y las vivencias del viaje, titulado, "Mancha y Gato: los dos caballos criollos en su viaje por las tres Américas".

Finalizada la epopeya, los caballos volvieron a la Argentina y como no podía ser de otra manera a la estancia El Cardal, donde fueron cuidados



Los caballos criollos que recorrieron América. Crédito: archivo fotográfico E. Zeballos.

hasta su muerte: Gato en 1944 y Mancha, en 1947, a los 36 y 40 años respectivamente.

Emilio Solanet solicitó al personal del Museo de Ciencias Naturales de La Plata que embalsamara los dos animales y una vez realizada esta tarea, fueron llevados al Complejo Museográfico

Provincial “Enrique Udaondo” con el objetivo de dar a conocer estos caballos criollos que lograron la mayor proeza en la historia equina.

En reconocimiento a los dos caballos y a su jinete, en la Argentina cada 20 de septiembre se festeja el Día Nacional del Caballo.



Sello postal dedicado a Mancha y Gato.



# EL SNO-CAT

y la primera expedición terrestre  
argentina al Polo Sur



**L**a expedición partió el 26 de octubre de 1965. La travesía fue bautizada como operación 90, por los 90 grados de latitud que tiene el polo sur, constituyendo la primera expedición argentina terrestre al Polo Sur.

El viaje estuvo a cargo del entonces coronel Jorge Edgar Leal junto a nueve oficiales y suboficiales, quienes recorrieron aproximadamente 3.000 kilómetros, desde la base argentina Belgrano hasta el Polo Sur en el territorio antártico argentino.

El modelo elegido para esta travesía fue el “Freighter Double Drive” N° 742, según el catálogo oficial de la marca Tucker Sno-Cat Corporation de Medford, Estados Unidos. Sus dimensiones: 5,08 m de largo, 2,7 m de alto y 3,5 t de peso.

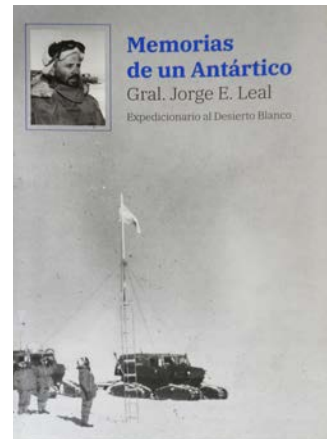
Estos vehículos poseen un motor V8 de origen Chrysler de 180 HP de potencia, caja de cambios de cuatro marchas hacia adelante y marcha atrás con caja reductora, tracción 4x4 y velocidad máxima de 25 km/h. Cuentan con 4 orugas independientes que pueden funcionar de manera diferencial entre ellas



Sello postal de la expedición argentina al Polo Sur.



Interior de Sno-Cat luego de acampar por una tormenta de nieve. Crédito: gentileza archivo Flia. Ceppi.



Tapa del libro “Memorias de un Antártico”.



Uno de los seis Sno-Cat con sus trineos de carga.  
Crédito: gentileza archivo Flia. Ceppi.

y en distintos ángulos. Las delanteras son capaces de traccionar en ángulos superiores a los 90 grados, sorteando todo tipo de terrenos, desde hielo blando, hielo duro, suelos irregulares y rocosos.

Debido a las condiciones extremas del continente Antártico, los Sno-Cat fueron sometidos a más de 60 modificaciones técnicas realizadas por mecánicos argentinos. En la travesía tuvieron que soportar temperaturas que rondaban los 40 grados bajo cero y ráfagas de viento que imposibilitaban la visión, como

así también trampas que presentaba el terreno, como las temibles grietas y fisuras en el hielo, capaces de hacer desaparecer la expedición completa. Otra dificultad que debieron afrontar fue la ausencia de elementos cartográficos para orientarse, lo que obligó a que cada 20 kilómetros debieran parar para verificar si el rumbo era el correcto.

Luego de 45 días de travesía, el 10 de diciembre de 1965, la expedición arribó con tres Sno-Cat al polo sur, donde el coronel Jorge Edgar Leal



Los diez expedicionarios saludando a la bandera argentina izada en el Polo Sur.  
Crédito: gentileza archivo Flia. Ceppi.

(1921-2017) izó la bandera argentina, siendo actualmente sitio y monumento histórico de la Antártida.

El mismo día en que se conmemora el inicio de la travesía al Polo Sur, pero en el año 2008, uno de los tractores Sno-Cat bautizado “Venado Tuerto” fue trasladado al Complejo Museográfico Provincial “Enrique Udaondo”. Este

vehículo fue restaurado y donado por el Suboficial Principal Ricardo Bautista Ceppi, jefe de mecánicos de aquella expedición.

Este famoso Sno-Cat fue declarado “Bien Histórico Nacional” por la Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos de la República Argentina.



Banderín conmemorativo de la expedición antártica.



# VITO DUMAS

y su travesía a bordo  
del velero Lehg

**N**acido en Buenos Aires, Vito Dumas (1900-1965) fue un deportista (práctico, box, natación, navegación y aviación), pintor y escultor.

En 1931 viajó a Francia, donde adquirió el Titave II, un velero de regatas construido allí en 1918 y en desuso, tenía 8 metros de eslora en flotación, 2,15 metros de manga, un calado de 1,6 metros y una superficie vélica aproximada de 100 m<sup>2</sup>.

Dumas debió hacerle reparaciones y un

elemental aislamiento. Lo rebautizó Lehg, que serían las siglas de ciertos valores atribuidos a las antiguas civilizaciones escandinavas: lucha, entereza, hombría y grandeza.

Con él zarpó desde el puerto de Arcachon, en el Golfo de Vizcaya (Francia), el 13 de diciembre de 1931. Con elementos básicos de navegación, provisto solo con agua en damajuanas y algunas conservas, azúcar, papas y galletas realizó su primera hazaña: recorrió no menos de 4.500 millas náuticas (más



Vito Dumas sobre el velero Lehg en reparación, antes de partir.  
Crédito: Archivo General de la Nación.



Vito Dumas saludando desde el velero Lehg. Crédito: Archivo General de la Nación.

de 8.000 kilómetros), uniendo Europa con Buenos Aires. Eso lo convirtió en el primer navegante solitario en completar esta travesía y sin haber navegado antes en mar abierto.

El viaje duró 121 días, con escalas en Vigo y las Palmas. Debido a las corrientes marinas no logró tocar puerto en Río de Janeiro y varó en la playa de Mostardas, cerca de Rio Grande do Sul. Allí fue rescatado por la marina brasileña.

En Montevideo fue recibido por el Presidente José Luis Gabriel Terra Leivas y honrado por numerosas instituciones. Arribó a la dársena del Yacht Club Argentino del Puerto de Buenos Aires el 13 de abril de 1932, donde fue recibido por una multitud.

Finalizada la hazaña, la Slocum Society de los Estados Unidos, le concedió una distinción "por la más notable travesía solicitada transoceánica".



El velero Lehg en las costas de Rio Grande do Sul. Crédito: Archivo General de la Nación.

Luego de este viaje, Vito Dumas realizó otros, pero el más importante lo llevó adelante entre los años 1942 y 1943 durante el transcurso de la Segunda Guerra Mundial, a bordo de otra embarcación llamada Lehg II, que se encuentra en el Museo Naval en Tigre. En ese viaje dio la vuelta al mundo recorriendo no menos que

20.600 millas náuticas por una ruta sumamente compleja y peligrosa, hecho histórico que lo posiciona como el gran navegante solitario argentino.

Actualmente, el velero Lehg se encuentra en exhibición en el Complejo Museográfico Provincial "Enrique Udaondo".



Tapa revista El Gráfico.



Sello postal dedicado a Vito Dumas.



# PLUS ULTRA

primer vuelo entre España  
y el Río de la Plata



**E**l 22 de enero de 1926 el comandante de la aeronave Plus Ultra, Ramón Franco Bahamonde (de la Aeronáutica Militar Española) junto con tres tripulantes más, Julio Ruiz de Alda, Juan Manuel Durán González y Pablo Rada Ustároz, encaró el primer vuelo que unió España con el Río de la Plata.

Para realizar el viaje, se empleó un hidroavión Dornier Do JWal, construido

en la Marina di Pisa (Italia), en 1925. Posee un amplio casco metálico de doble pendiente y flotadores de sección aerodinámica que le daban mayor estabilidad en el agua. Para la travesía se utilizó por primera vez el radiogoniómetro, para evitar que la aeronave perdiera su rumbo.

Su envergadura es de 22,5 metros, con una longitud de 17,5 metros y una superficie alar de 96,2 metros cuadrados. Era movido por dos motores



El Plus Ultra y sus tripulantes amarrando en Río de Janeiro.  
Crédito: Archivo General de la Nación.



Julio Ruíz de Alda junto a Ramón Franco examinando una hélice del Plus Ultra.  
Crédito: Archivo General de la Nación.

Napier-Lion 450 CV en tándem sobre la sección central del ala, que accionaban una hélice tractora y otra impulsora. El Plus Ultra alcanzaba una velocidad de 180 km/h y su techo de vuelo era de 3.500 metros.

Partió desde el muelle de la Calzadilla en Puerto de Palos de Moguer, Huelva, España, para recorrer 10.270 kilómetros en 59 horas aproximadamente. El vuelo se realizó en siete etapas, arribando al

Río de la Plata en Buenos Aires el 10 de febrero de 1926.

Luego de la hazaña, la idea inicial era regresar con el avión a España, pero el Rey Alfonso XIII obsequió el Plus Ultra al gobierno argentino, por lo que los tripulantes debieron regresar a su país en barco. La donación se concretó en el Arsenal Naval de Buenos Aires el día 11 de marzo de 1926 ante el Escribano General de Gobierno de la República



El hidroavión de la hazaña. Crédito: archivo fotográfico E. Zeballos.

Argentina y actuando como representante del Gobierno Argentino el Ministro de Marina Almirante D. Manuel Domecq García.

Ya en poder de la Armada Argentina y según algunas versiones, el avión cumplió funciones como correo hasta ser retirado de servicio. En 1936 fue entregado por el Ministerio de Marina al Complejo Museográfico Provincial

“Enrique Udaondo” donde actualmente se encuentra exhibido. Tal es la importancia de esta aeronave que, en el Museo del Aire de Cuatro Vientos en Madrid, se expone una réplica.

En la década de 1980, el avión fue enviado a España, para ser restaurado con la premisa de mantener su configuración original. Finalizada su restauración fue regresado al país en 1988.



Sello postal dedicado al Plus Ultra.



# LA SOPANDA

del General Belgrano

**L**a tradición oral cuenta que este coche fue utilizado por el General Manuel Belgrano el día 20 de febrero de 1813, en la batalla de Salta. Debido a su delicado estado de salud, Belgrano se vio obligado a dirigir las acciones preliminares del combate desde este carruaje.

Por sus características, se lo denominó forlón o sopanda. Posee una caja pequeña y alta en relación a su tren delantero y está suspendida por sopandas de cuero crudo estiradas a torniquete. En el interior cuenta con dos asientos, forjados en tafilete, con vidrieras pequeñas. El exterior está pintado de verde, color usual en las



Réplica de la sopanda del Gral. M. Belgrano. Crédito: Museo del Carruaje, Córdoba.



“Coche de postas”, acuarela sobre papel, año 1818. Crédito: E. E. Vidal.

volantas de la época. Sus ruedas son de gran tamaño y la madera utilizada para su confección, como así también la de su tren, son de algarrobo y urunday.

La altura desproporcionada de la carrocería se explica dados los deteriorados caminos que frecuentaba, incluyendo ríos y zanjones profundos a vadear.

Como no tenía pescante, los conductores iban a caballo a manera de postillones, forma usual de la época.

Este histórico vehículo es uno de los más antiguos que se conservan en la Argentina, pues data de la época de la colonia.

El tiempo fue pasando y años después esta sopanda perteneció al Mariscal Andrés de Santa Cruz, figura americana



Batalla de Salta. 20 de febrero de 1813. Oleo de D. Rafael del Villar.

de gran relevancia en la historia, ya que fue presidente del Perú y de Bolivia. Con posterioridad fue utilizado como servicio de mensajerías entre las provincias de Salta y Tucumán. La familia Quirós, en Salta, lo adquirió a mediados del siglo XIX. Doña Lucinda Quirós, por solicitud del ingeniero

Rafael Sosa, lo donó al Complejo Museográfico Provincial “Enrique Udaondo”, en 1925.

Esta sopanda fue dos veces restaurada: la primera en 1925 por Don Eugenio Barrenechea y la segunda en 1998 por Don Pascual Cava.



Retrato del Gral. M. Belgrano. Crédito: archivo fotográfico E. Zeballos.



# LA CARROZA

de nuestros presidentes



**E**sta berlina de lujo llegó a Buenos Aires en vísperas del 25 de mayo de 1870. Fue encargada por el entonces presidente de la Nación, Domingo Faustino Sarmiento, quien la estrenó para ir desde su casa hasta el palacio de gobierno.

Sarmiento fue objeto de acaloradas críticas de los medios de prensa debido a la compra de tan ostentoso carruaje.

Prueba de esto es el hecho ocurrido el 26 de mayo de 1870, cuando a la salida del teatro Colón una muchedumbre exacerbada por la presencia del carruaje tomó los caballos por las riendas y arrastró el coche hasta la esquina, hecho que motivó al presidente, a tener que moverse a pie hasta ese lugar a buscarlo.

La berlina fue fabricada en Francia, más precisamente en París, por la empresa Delaye & Compañía y llevada



Carroza presidencial en el jardín del Complejo Museográfico Udaondo.

Crédito: archivo fotográfico E. Zeballos.



Adorno dorado del escudo nacional que posee la carroza.

Crédito: J. L. Rodríguez.



Carroza desfilando en el aniversario de los 150 años del nacimiento de Sarmiento en la Plaza de Mayo. Crédito: Museo Histórico Sarmiento.

a Estados Unidos, en donde fue encargada por Sarmiento.

De la época del segundo imperio, la carroza es muy parecida a una que, según los catálogos, se exhibió en la exposición de París del año 1900.

Posee en su interior tapizado de seda color beige con almohadones. En su exterior ostenta numerosos adornos

de cobre plateados artísticamente cincelados, labrados y calados. Posee cuatro faroles lujosos, grandes y redondos, y estribos plegadizos que aparecen al abrir las puertas laterales.

En ellas se observa pintado el escudo nacional con las banderas, un pescante en metal plateado y arneses con escudos plateados. El carruaje era arrastrado por dos yuntas de caballos.



Courret Hermanos, Carte de visite, Domingo F. Sarmiento, Lima, año 1864. Crédito: C. G. Vertanessian.

Finalizado el mandato de Sarmiento, fue utilizada por los presidentes Nicolás Avellaneda, Julio Argentino Roca, Miguel Juárez Célman, Carlos Pellegrini y Luis Sáenz Peña.

En el año 1930, la carroza fue cedida al Complejo Museográfico Provincial "Enrique Udaondo" por el Gobierno Provisional de la Nación. Una de las primeras medidas al ingresar a este lugar fue restaurarla e incorporar las piezas faltantes.



Escudo argentino ubicado en las portezuelas. Crédito: J. L. Rodríguez.



# EL PAPAMÓVIL

y la visita de Juan Pablo II



El Papa Juan Pablo II recorriendo las calles de nuestro país. Crédito: Canal Orbe 21.

**E**n 1987 el Papa Juan Pablo II visitó por segunda vez la Argentina. Para trasladarlo de manera segura y que -al desplazarse- pudiera saludar al público que salió a las calles, ingenieros argentinos trabajaron durante un mes para modificar una camioneta estándar en un vehículo que cumpliera con las especificaciones de la comisión episcopal. Entre ellas, que fuera una camioneta pickup con blindaje y, por consiguiente, con un

sistema dual trasero que pudiera soportar el peso que implicaba tal blindaje.

Por esos años lo que más se asemejaba a estos requerimientos era la Chevrolet C-10, pero no contaba con el sistema dual trasero. Por tal motivo se compró un camión liviano Chevrolet C-30 que, sí tenía este sistema. La misma era propiedad de un repartidor de soda de la ciudad de Rosario (provincia de Santa Fe). Este vehículo fue adquirido

y modificado por el personal de la compañía automotriz Sevel, en una de sus plantas. Al ingresar a la misma fue desarmada completamente dejando solo el chasis, las ruedas y el motor (que se reacondicionó por completo).

Como primera medida, el vehículo se blindó completamente. Se cambió la cabina y controles por los de una Chevrolet C-10 Custom Deluxe, se modificaron los guardabarros haciéndolos más anchos para cubrir

los ejes de la parte trasera donde se montó la caja vidriada donde viajaría Juan Pablo II. Esta caja fue reacondicionada para que fuese igual a la de un Ford 350 del año 1982 que usó su Santidad en la primera visita a nuestro país. Como consecuencia de estas modificaciones, el vehículo pasó a tener un peso aproximado de 4.500 kilos.

Así nació el "Papamóvil", que -debido a sus dimensiones y peso- debió ser



Papamóvil expuesto en el Museo de Transportes. Crédito: archivo fotográfico E. Zeballos.



Papamóvil frente a la Basílica de Luján.  
Crédito: archivo fotográfico E. Zeballos.

trasladado en un avión C-130 Hércules de la Fuerza Aérea Argentina entre las ciudades visitadas por el Santo Pontífice. Entre ellas se encontraban, Buenos Aires, Salta y Paraná en la provincia de Entre Ríos. También fue utilizado en la visita al país vecino de Uruguay. De esta manera, el Santo Padre pudo saludar al público que masivamente salió a las calles, siendo este un hecho histórico y de gran trascendencia para los argentinos.

En el año 2000 el vehículo fue entregado al Complejo Museográfico Provincial "Enrique Udaondo" donde actualmente se lo puede admirar.



Escudo del Estado Vaticano.  
Crédito: J. L. Rodríguez.



**EL RAMBLER  
AMBASSADOR**  
auto presidencial



**L**a historia de los autos Rambler Ambassador se remonta al año 1967, cuando el presidente de facto de la Nación Juan Carlos Onganía encarga la construcción de dos unidades que fueron desarrolladas por el Departamento Experimental de IKA- Renault. Los autos fueron extendidos 305 milímetros lográndose un habitáculo más amplio que alargaba la distancia entre los asientos traseros

y delanteros. Estas unidades fueron entregadas al gobierno el 15 de febrero de 1968.

Pasaron los años y el 5 de agosto de 1974, la viuda del General Juan Domingo Perón, María Estela Martínez de Perón, encargó a la misma automotriz dos nuevas unidades que fueron entregadas el 30 de diciembre de 1976 y que son las que actualmente se encuentran en



Fotograma de registro fílmico del día de la asunción presidencial del Dr. Alfonsín, año 1983.



Placa oficial de presidencia.  
Crédito: J. L. Rodríguez.



Rambler Ambassador expuesto en el Museo de Transportes. Crédito: archivo fotográfico E. Zeballos.

el Complejo Museográfico Provincial “Enrique Udaondo”.

A diferencia de las unidades de 1968, estas fueron blindadas, con vidrios fijos y sin ventiletes en las puertas. El blindaje fue realizado con policarbonato de 30 milímetros de espesor en las superficies vidriadas y refuerzo con placas de aluminio en el resto de la carrocería. Así, podían soportar una explosión o los impactos de bala de los fusiles FAL, por

ejemplo. Estas modificaciones llevaron a que el auto pesara aproximadamente 2.300 kilos.

Tenían un motor Torino siete bancadas, con caja de cambio ZF de cuatro velocidades. En su interior cuentan con sistema de climatización, teléfono para comunicarse con el exterior y una separación entre los pasajeros traseros y el chofer (una mampara de vidrio deslizante en sentido vertical).



Antigua fotografía de uno de los Rambler presidenciales. Crédito: archivo fotográfico E. Zeballos.

El tapizado es de cuero flor negro, matizado con insertos de madera de petiribi.

Estas dos últimas unidades fueron utilizadas por la Junta Militar y, una vez

restablecida la democracia, por el Doctor Raúl Alfonsín. En el año 2000 durante la presidencia del Doctor Fernando De la Rúa las dos unidades fueron donadas al Complejo Museográfico Provincial "Enrique Udaondo".



Afiches de eventos donde se expusieron los vehículos. Créditos: izq. Expo Auto Argentino, der. [www.archivodeautos.blogspot.com](http://www.archivodeautos.blogspot.com)

ISBN 978-987-8989-33-4



**AZARA**  
FUNDACIÓN DE HISTORIA NATURAL

