



**Documento:** DI/2  
**Item Agenda:** EHAI  
**Presentado por:** Argentina

## **“ CUATRO TRAVESIAS ARGENTINAS PARADIGMÁTICAS Y UN AS ”**



## **CUATRO TRAVESÍAS ARGENTINAS PARADIGMÁTICAS Y UN AS.**

**Por Adolfo E. Quevedo Paiva**

### Introducción:

Desde el año 1904, la República Argentina se encuentra presente efectiva e inequívocamente en las islas, mares y costas antárticas.

En 1951, el país irrumpe en el escenario continental, iniciando una penetración en todo el sector pretendido, con el fin de explorar, conocer y dominar todo el espacio o territorio polar reclamado, en respaldo del supremo interés nacional y como aporte al saber universal de los demás actores extranjeros involucrados.

A partir de entonces, como una rutina anual, las dotaciones de las Bases sistemáticamente recorren su área de influencia, apoyando a los hombres de ciencia y actualizando los conocimientos del terreno y su cartografía, en una geografía permanentemente modificada, característica nata del suelo glacial.

El señorío e imperio territorial, está principalmente registrado en múltiples recorridos e itinerarios, de entre los cuales destacaremos cuatro -excluidos los triunfales sobre el Polo Sur en 1965 y 2000, bastamente difundidos-, que consideramos ejemplares o paradigmáticos y que por lo general están escasamente divulgados, siendo de igual o mayor valor de cuantos aquellos extranjeros narrados abundantemente, con su cuota de heroicidad, sacrificio y audacia, que mucho nos conmueven, asombran y emocionan. También incluimos para completar el tema los extraordinarios y singulares lauros de un notable aviador antártico pionero.

La crónica del relato de lo realizado por nuestros hombres, conlleva la natural modestia, humildad y servicio de sus ejecutores; procurando su comentarista, rescatar la real dimensión del esfuerzo para ampliar el conocimiento de las regiones exploradas, rememorándolos para evitar la ingratitud de su ignorancia u olvido. Desde ya, simple es escribir cómodamente instalado en un escritorio, pero cuanto de arduo, penoso y difícil fue



hacerlo en esas solitarias, complicadas y frías latitudes, donde vencieron un puñado de voluntades con tenacidad, esfuerzo y grandeza.

### Cruce de la Península Antártica entre Bahía Margarita y Mar de Weddell.

No había sido hecho hasta entonces este cruce.

Solo lo había intentado entre octubre de 1936 y enero de 1937, con trineos de perros del Labrador y Groenlandia, disponiendo de reconocimientos aéreos previos con un avión De Havilland Fox Moth equipado con esquís y flotadores, el australiano John Riddoch Rymill, Jefe de la “Expedición Inglesa a la Tierra de Graham, 1934-1937” instalado en la Base Sur en los islotes Debenham, quien junto con los otros participantes poseían una gran experiencia acumulada en el Ártico; no obstante fracasaron en su propósito después de 72 días impedidos por los ventisqueros, peligrosos aludes, grietas y demás anfractuosidades del terreno, concluyendo que era una empresa irrealizable.

El 21 de marzo de 1951, en el islote Barry de los islotes Debenham, cerca de la Base Sur inglesa, en bahía Margarita, al oeste de la Península Antártica, la “Expedición Científica a la Antártida Continental Argentina” comandada por el Coronel Hernán Pujato, ha inaugurado la Base “General San Martín”.

La dotación inicial de la Base, es relevada el 16 de marzo de 1952, quedando Jefe de la misma, el Capitán Humberto Bassani Grande, quien es asesorado por Pujato, sobre la conveniencia de realizar el cruce de Península a través y sobre las estribaciones de los Antartandes hasta el mar de Weddell.

Durante los meses de invierno, la Jefatura de la San Martín, planifica y programa sus patrullas realizándose en el mes de setiembre una exitosa al sur de la Base donde se recorren 200 Km en 16 días.

El otro itinerario programado implica acometer el trayecto de unión de bahía Margarita al mar de Weddell, para lo cual se instala el 27 de octubre en el glaciar al norte de la Base a 4 Km de la misma y a 73 m de altura, un malacate, a fin de subir trineos, animales y carga hasta la cima helada, lo cual se logra transportando seguidamente desde allí, en



sucesivos días hasta el 10 de noviembre, un cargamento de 2.565 Kg a un depósito que se instala a 268 m sobre el nivel del mar.

Toda esta actividad la ejecutan:

- Trineo N° 1: Capitán Bassani Grande  
Cabo Mayor Raúl Cirilo Urtasún  
Cabo Mayor Mario Juan de la Torre
- Trineo N° 2: Teniente José María Toribio Vaca  
Teniente Farmacéutico Luis Roberto Fontana  
Cabo Mayor Antonio Osés
- Trineo N° 3: Teniente Primero Alberto Pedro Giovannini  
Subteniente Federico María Soares Gache  
Cabo Mayor Mecánico Radiotelegrafista Enrique González

Cada trineo es arrastrado por una jauría de 13 perros cada uno y llevan un doble juego de carpas para su uso en emergencia. El día 18 se agrega al grupo el Cabo Principal Cocinero Edmundo Cirilo Burgos.

Coincidiendo con el completamiento del depósito, los expedicionarios quedan merced a fuertes temporales que les inmovilizan durante días repetidamente, luego avanzan sobre el glaciar hasta el Km 20 a 600 m de altura, donde instalan el nuevo Campamento Depósito y mientras acarrean la carga desde el anterior depósito un violento temporal el 27 de noviembre sorprende a una patrulla con dos trineos, provocando una congestión pulmonar doble al suboficial Osés, que es evacuado a la Base y se le reemplaza por el señor Carlos Román Marrón. La permanencia en este Campamento estuvo regida por continuos temporales que impidieron toda actividad al exterior, causando además constantemente grandes derrumbes y avalanchas de los glaciares aledaños, sin afectar al campamento ubicado en una dorsal.



Mejorado el tiempo, recién el 1° de diciembre es posible realizar el reconocimiento del terreno de avance en un tramo de 8 Km donde se jalonó con 20 banderolas anaranjadas la ruta ascendente hasta llegar a 1.720 m de altura. Al día siguiente debe evacuarse al Teniente Fontana afectado de dolor de muelas. Nuevos temporales y desprendimientos retrasan la marcha; el día 6 debe evacuarse al Tte 1ro Giovannini por

padecer de fuertes dolores de estómago y miembros inferiores; dado su estado le acompañan Vaca y Soares Gache, quienes regresan dos días después.

En las pausas entre temporales se continúa transportando la carga, el 10 de diciembre estando en la ubicación de la banderola N° 20 en la altura especificada, 8 hombres que inician el regreso con dos trineos y dos pequeñas carpas para 3 y 2 hombres respectivamente, debieron apresuradamente alojarse 5 en una y 3 en otra, ante un repentino temporal con un brusco descenso de la temperatura a  $-32^{\circ}\text{C}$ , encontrándose rodeados por doquier de profundas barrancas o precipicios; la visibilidad mejoró al día siguiente y cuando se reiniciaba la marcha otro fuerte temporal con furia inusitada duró 48 horas. El 14, afectado de intoxicación con monóxido de carbono, por mal funcionamiento de un calentador, es evacuado el Teniente Vaca, en un trineo con 8 perros, siendo acompañado por Soares Gache, quien ante la proximidad de reanudar pronto la marcha, el Jefe dispone éste no regrese.

Reorganizada la patrulla, quedó así:

Trineo N°1:   Capitán Bassani Grande  
                  Cabo Mayor Urtasún  
                  Cabo Mayor de la Torre

Trineo N°2:   Cabo Mayor Mecánico Radiotelegrafista González  
                  Cabo Principal Cocinero Burgos  
                  Señor Marrón.

Un can apareció muerto, así que a cada trineo se le asignaron 15 perros, para facilitar su remolque.



Nuevos temporales con copiosas nevadas impidieron continuar hasta el mediodía del 20, en que puede reunirse casi toda la carga en el campamento de la banderola N° 20.

Urtasún y Marrón al día siguiente van de regreso a la Base donde reunidos con el Teniente Vaca ya restablecido intentan volver al campamento, pero a 2 Km de llegar,

los perros de Vaca con viento de frente se niegan a seguir adelante, así que los dos trineos retornan a la Base. El día de Navidad, Urtasún con Osés, dado de alta, se dirigen hacia el campamento, acarreando en el camino la carga que faltaba acopiar en él, son detenidos por numerosas tempestades una y otra vez, arribando finalmente a la banderola N° 20, juntándose con el resto que había permanecido allí sufriendo asiduos temporales, que dejaban oír derrumbamientos y avalanchas cercanas. El 27, después de 18 días sin radio logran restablecer la comunicación con la Base, y el tiempo ha mejorado, pero tanto los hombres como los perros están muy fatigados.

Las ansias de alcanzar el objetivo, pueden más que el cansancio, hay que aprovechar las condiciones meteorológicas reinantes y así a cinco minutos de iniciarse el día 28, parten avanzando 5 km en terreno montañoso quebrado y luego otros 25 Km más en

suelo amesetado con moderado relieve y suave pendiente arriban a la bahía Mobiloil culminando exitosamente en la meta, que presenta grandes depresiones en su caída al pie de hielo del Weddell.

En total se hicieron 116 Km entre ida y regreso, sobre una superficie muy accidentada, casi infranqueable, llena de grietas, con frecuentes desmoronamientos, en dos largos meses de tempestuosos vientos, abundantes nevadas y bajísimas temperaturas. La misión fue cumplida únicamente con 6 de los 11 hombres participantes; 2 trineos de los 3 iniciales; y 30 perros de los 39 originales.

Así los argentinos, lograron el mérito de alzarse con la cinta azul, al ser los primeros en ir de bahía Margarita al mar de Weddell y viceversa, a través de los Antartandes, sus nombres: Bassani Grande, Urtasún, de la Torre, Osés, González y Burgos.



### Operación “Esperanza”.

Bajo este título abarcamos, una secuencia de acciones operativas íntimamente vinculadas.

Durante la campaña de verano 1958/59, la Armada , resolvió efectuar la Operación R.A.Z.A. (relevamiento aerofotogramétrico zona antártica), con un avión bimotor

Beechcraft AT-11 Kansan y un avión monomotor DHC-2 Beaver (IAA 101), a órdenes del Teniente de Navío Isidoro A. Paradelo, con personal del Servicio de Hidrografía Naval y de los EE UU contratados, al mando del Capitán Piloto USAF (R) James W. Lassiter, desde la isla Robertson.

En noviembre de 1958, se realizan diferentes vuelos, que permiten desplegar los grupos geodésicos en el terreno y el día 24, el Beaver carreteando, sufre la rotura del ala izquierda; posteriormente, el Beechcraft, el 6 de diciembre, en cabo Longing capota y cae en una grieta. Felizmente ambos accidentes sin víctimas pero con las dos aeronaves fuera de servicio, los tripulantes del Beechcraft sin elementos de supervivencia, los geodestas aislados en campamentos improvisados y todos sin medios de rescate. Ante esta situación el Teniente Paradelo, requiere ayuda al transporte ARA “Bahía Aguirre” que se encontraba operando en Base “Esperanza”, solicitando asimismo la colaboración de dicha Base, con una patrulla de auxilio que se organiza con un vehículo a oruga weasel y 2 trineos de perros, integrada por el Jefe de Base Capitán Ignacio Carro (p), Sargento Ayudante Antonio Osés, Sargentos Primeros Roberto Humberto Carrión, Telmo Buonomo y Aldo Santos y Cabo (Res) Carlos María Bustamante, quienes desembarcados en la madrugada del día 8 en una planicie de hielo contigua a la isla Robertson, rescatan parte del personal accidentado con éxito el 10 de diciembre en cabo Longing, después de una marcha forzada continua sobre hielo marino bastante agrietado y, al resto sin parar ni descansar el día 15 en isla Nevada (Lassiter con pies congelados y, los norteamericanos Hicks y Walls debilitados por carecer de alimentos 72 hs; además dos argentinos muy disminuidos físicamente). Desde los lugares alcanzados, con el personal recuperado vuelven al transporte ARA “Bahía Aguirre” que los retorna a la Base el día 17 de diciembre.



Ya en Esperanza, su Jefe que tenía órdenes de establecer depósitos al sur para su utilización futura, se abocó a preparar la travesía planeada, impartiendo las órdenes correspondientes. El personal que integra la nueva patrulla es el mismo de la anterior, excepto Carrión que es reemplazado por el Sargento René Héctor Ayala. Los medios a utilizar son un weasel con trineo de arrastre, un puente de madera para grietas, dos trineos con 11 perros cada uno, dos refugios desarmados, una radiomochila de 25 vatios con fuente de energía a pedal, víveres, combustible, carpas y otros elementos de patrulla.

Personal y efectos, son embarcados en el rompehielos ARA “General San Martín”, el 25 de enero de 1959, con destino a la isla Robertson, desde donde ya solos en el

terreno el día 28, se dirigieron al nunatak Larsen distante 35 Km, teniendo como plazo para cumplir con las tareas previstas y ser recuperados por el mismo rompehielos, 30 días.

Durante este lapso los integrantes de la Patrulla, trabajaron febrilmente, instalando el Refugio “San Antonio” y montaron depósitos en islote Jason, cabo Suecia y cabo Robinson.

El buque, es demorado en su regreso por hielos que le cierran el paso y el 20 de marzo su Comandante por radio le expresa a Carro, que le es imposible recobrarlos y contando la Patrulla con víveres, combustible y efectos para 10 meses deberán permanecer en la zona hasta que se congelen las aguas en junio o julio y poder reintegrarse a la Base a través del mar helado.

Asumiendo los hombres esta realidad, continuaron normalmente sus tareas, erigieron el Refugio “Guaraní” en cabo Sobral, perfeccionaron el Refugio “San Antonio”, reforzaron los 3 depósitos instalados, reconocieron diversos itinerarios, alcanzaron el Refugio “Libertador General San Martín” con trineos de perros y el weasel, recorriendo otros 360 Km.

El 6 de mayo, dejó de funcionar la radiomochila, no logrando ponérsela más en servicio no obstante los muchos intentos del operador mecánico especialista.

El 3 de junio el weasel que había caído repetidamente en grietas de diferentes magnitudes sin hundirse, cae para siempre en una profunda a unos 130 Km del Refugio “San Antonio” mientras lo tripulaban Osés y Santos, quienes se deslizan varios metros en el vacío y providencialmente se salvan de morir encajados en un puente de hielo, pudiendo así subir por sus propios medios salen con varias contusiones y, caminando dos





días pueden luego reunirse con el resto de sus compañeros que en dos patrullas habían desarrollado tareas en otros itinerarios.

Entretanto, la carencia de noticias de Carro y sus hombres preocupa a toda la comunidad antártica argentina en sus instalaciones polares y a sus superiores de Buenos Aires, quienes permanecen en máxima alerta, fijándose como fecha tope para el arribo de la Patrulla a Base “Esperanza” el 5 de junio, pues el último parte del Capitán Carro de un mes atrás, era que salían hacia la Base, no tenían novedades y que el 25 de mayo preveía inaugurar el refugio de cabo Sobral.

Vencido el plazo, el día 6 de junio el Ejército pone en ejecución la propiamente llamada “Operación Esperanza”, que inicia un avión de la Armada, un Douglas

DC-4 (CTA-2) comandado por el Capitán de Corbeta Guillermo Jorge Campbell, llevando a bordo como miembros del Ejército al jefe del Organismo antártico, su Oficial auxiliar, dos Oficiales paracaidistas equipados para saltar y un Suboficial mecánico radiotelegrafista. La aeronave en la tarde se encuentra en Río Gallegos, lugar desde donde se dirigirán las operaciones de búsqueda y rescate y centralizará la información meteorológica en la Carta del Tiempo.

Temprano el día 7, estudiada la Carta elaborada, se resolvió desapegar, con buena visibilidad pero con viento en constante aumento; luego de sobrevolar Base “Esperanza” se penetró hasta cabo Longing y sin resultado se inició el regreso hasta el aeropuerto de partida, arribando tras casi 15 horas de vuelo.

Recién la meteorología, permitió volar nuevamente el 10, pero a menos de dos horas de viaje, persistiendo la formación de hielo en las alas y hélice, que hacían perder altura a la máquina, se abortó el vuelo.

Entretanto en Buenos Aires se alistaron otros aviones, un DC-4 (T-45) de la Fuerza Aérea (comandado por el Vicecomodoro Aníbal Borderes Castex), un DC-6 de Aerolíneas Argentinas (a órdenes del Comandante Rogelio Merelles) y un DC-4 (D.54) de la



Fuerza Aérea de los Estados Unidos (estacionado en Ezeiza), que arriban a Río Gallegos el 13.

El avión estadounidense despegó el 14 con un Comodoro argentino como enlace; sobrevolando el pasaje de Drake, queda sin radar; a la altura de Esperanza, se le incendió un motor y seguidamente se prende fuego la calefacción y debe regresar con solo tres motores. Esta emergencia obligó a salir en su apoyo al DC-4 de la Marina y al DC-6 de Aerolíneas, aterrizando sin inconvenientes los tres en Río Gallegos

El día 15 están en el aire antártico los aviones de la Armada, Fuerza Aérea y Aerolíneas Argentinas, haciendo un amplio rastillaje de la probable zona en que se encontraría la Patrulla buscada. A las 1130 horas, el DC-4 de la Marina sobrevolando el nunatak Larsen localiza la Patrulla (con gran sorpresa de sus miembros quienes ignoraban ser buscados y que se les consideraban en situación crítica o al menos extraviados), arrojándole una carga que contenía un radio con la que establecen contacto con el avión; acto seguido se les arroja 4 paracaídas más con víveres, medicamentos, vestuario, etc.

Informados los otros aviones, volaron sobre el lugar y desde el avión de la Fuerza Aérea, donde estaba la comisión del Ejército se le lanzó un trineo y combustible. A través del contacto radial tierra-avión el Capitán Carro hizo conocer que todos estaban bien de salud, que el silencio radial prolongado fue causado por fallas del material, que necesitaban los trineos que tuviesen pues los de ellos estaban en muy mal estado, el weasel se había hundido definitivamente en el abismo de una grieta, la marcha continuaba sobre un terreno muy difícil y apreciaba llegar a la Base en 30 días.

Terminada la búsqueda, hecho el reporte pertinente, prosiguiendo la marcha; ésta progresó con muchas dificultades (un parte decía “...**avanzamos un kilómetro cada tres horas**”), se hundieron varias veces en grietas, repetidamente desandaron sus caminos por hallar terrenos infranqueables, el 8 de julio volvieron a quedarse sin radio y sufrieron accidentes personales felizmente menores. Finalmente el 16 de agosto de 1959, luego de casi 7 meses de ausencia arribaron a la Base, habiendo recorrido en total más de 1.750 Km (cantidad aproximada, se destrozó la rueda cuentakilómetros).



Unión en el invierno polar entre bahía Esperanza – bahía Margarita y viceversa.

En las temporadas de verano de 1952/53 y 1958/59, el estado de los hielos impidió a los buques el relevo de las dotaciones de la Base “General San Martín”, totalmente en el primer caso y, sólo parte del personal pudo evacuarse en helicóptero en el límite de su autonomía, en el segundo incidente. A fin de evitar situaciones similares críticas o de emergencias futuras, se analizó la posibilidad que los hombres pudieran replegarse ante eventualidades, hacia Base “Esperanza”.

Esta instancia, junto con el embrionario proyecto de una expedición terrestre al Polo Sur, motivó analizar la posibilidad de unir bahía Esperanza con bahía Margarita, separadas entre sí por más de 700 Km en línea recta.

A tales propósitos el Jefe de Base “Esperanza”, Teniente Primero Gustavo Adolfo Giró Tapper, planificó la pertinente travesía a realizarse en las más rigurosas condiciones meteorológicas, en pleno invierno polar, con escasas horas de luz. Los detalles correspondientes están pormenorizados en la bibliografía utilizada, nuestro extracto sucinto considera su realización neta entre el 14 de junio y 24 de octubre de 1962 (excluido el lapso del Grupo Avanzada), con gélidas temperaturas, vientos huracanados y abundantes precipitaciones de nieve, en un difícil trayecto de 2.060 Km (1.500 Km con trineos de perros) durante casi cuatro meses y medios.

Este recorrido operativo fue ejecutado por:

Grupo Avanzada:

Jefe: Teniente Oscar Roberto Sosa (esquiador y escalador andino)

Sargento Ayudante Héctor Pablo Elgueta (conductor de jauría y técnico en escalamientos)

Sargento Primero Roberto Humberto Carrión (topógrafo)

Medios: 2 trineos de perros con 8 perros cada uno

**Grupo Principal:**

Jefe: Teniente Primero Gustavo Adolfo Giró Tapper (observador meteorológico y glaciológico)

Sargento Ayudante Mecánico Radiotelegrafista Silvano Corvalán

Sargento Primero Mecánico Motorista Jorge Raúl Rodríguez

Sargento Mecánico Motorista Gerónimo Mauricio Andrada

Cabo Primero Ramón Oscar Alfonso (conductor de jauría)

Medios: 3 vehículos a oruga Sno Cat

1 trineo con 8 perros

**Su desarrollo fue así:**

Grupo Avanzada: El Grupo Aéreo, dependiente de la Base “Teniente Matienzo”, en dos aviones monomotores Beaver, transporta a Sosa, Carrión y Rodríguez (en reemplazo de Elgueta), el 1º de enero de 1962 hasta cabo Longing (64°30’S- 58°45’W) en cercanías del Refugio “Florentino Ameghino” erigido en 1960; desde allí estos hombres exploraron los glaciares Sjögren y Victoria en duras y riesgosas excursiones, hasta el 13 de enero en que se repliegan al Refugio. Posteriormente harían nuevas incursiones de reconocimiento del área, enfrentando deshielos cuyas aguas les llegan hasta las rodillas y, múltiples peligrosas grietas del 23 de enero al 3 de febrero y del 3 al 10 de abril. Al día siguiente marchan hacia Matienzo y el día 14 arriban a la Base.

El 1º de Mayo van hacia el sur, el 12 cruzan el Círculo Polar Antártico (primera vez por argentinos en modo terrestre) y el 19 regresaron a la Base Matienzo, donde esperan al grueso de sus camaradas expedicionarios.

El Grupo Principal, partió de Esperanza el 14 de junio, hacia el Refugio Ameghino, tardando 14 días en cruzar las montañas cordilleranas, y luego se desplazan buena parte de su trayecto lentamente sobre el mar congelado, donde grietas ocultas precipitan a los vehículos en 5 oportunidades, afortunadamente sin consecuencias; hasta arribar a Base Matienzo el 14 de julio.

Integrada la Expedición, realizada reparaciones de trineos de arrastre y mantenimiento de vehículos, ambos grupos partieron el 23 de julio; ahora el trayecto sería



casi totalmente sobre hielo, muchas veces entre paredones congelados, cruzan el Círculo Polar Antártico el día 29 y posteriormente debieron atravesar tres importantes extensiones agrietadas, alcanzando la caleta Carretera (68°03' S- 65°27'W) a 500 Km de Matienzo, el 8 de agosto, habiendo registrado el día 4 la temperatura más baja, -42,5° C.

Desde la caleta, entre los días 8 y 16, se hicieron diferentes reconocimientos del área, concluyéndose que el ascenso de la meseta y cruce de la Península hacia la Base San Martín, no era posible intentarlo con vehículos y se resolvió hacerlo sólo con dos trineos de ocho perros cada uno, debiendo permanecer en el lugar los vehículos, medios y material prescindible, custodiados por Elgueta y Andrada, que quedaban en apoyo, manteniendo el enlace radial con Esperanza y el grupo de asalto.

El 17 se inició el ascenso a la meseta, alcanzándose una altura de 1.842 m, descendiendo luego por una sucesión de precipicios, pendientes de hielo y un gran glaciar agrietado muy peligroso; el día 25 avistan el Refugio "Yapeyú" ubicado a 20 Km de la Base, y aunque están exhaustos saben que ya se encuentran próximos a San Martín (desocupada desde el 28 de febrero de 1960) adonde regresan entusiastas y felices Giró Tapper, Rodríguez y Alfonso que la había cerrado entonces, ahora acompañados del resto de sus compañeros expedicionarios, quienes comparten la alegría del éxito: unir Esperanza con San Martín e inversamente, es posible.

El 18 de setiembre se inició el regreso, asiduos temporales, fuertes vientos y caída de mucha nieve impusieron se arribara a la caleta Carretera después de 14 días. Seguidamente en 9 días se alcanzó la Base Matienzo, reanudándose la marcha el 14 de octubre, hacia Esperanza, con tres trineos de ocho perros cada uno, dejándose los vehículos en aquella Base, en razón de encontrarse el mar en proceso de descongelamiento. Esta última etapa, tampoco estuvo exenta de riesgos, debido al ascenso de temperatura se formaron lagunas con profundidades de más de un metro y muchos puentes de nieve, cedían al paso de los trineos; por fin el 24 de octubre estaban nuevamente en casa con la satisfacción de haber cumplido la misión y, tener realizado paralelamente un amplio programa científico-técnico durante todo el trayecto.

Expedición a las barreras de hielo Filchner y Ronne.



Además de las misiones ordenadas, el Jefe de la Base de Ejército “General Belgrano” en el año 1966, se autoimpuso recorrer desde esa Base transitando la plataforma de hielo de la barrera de hielos Filchner, su continuación la barrera de hielos Ronne hasta cabo Adams (ensenada Gardner), a cuyo efecto planificó la operación, impartió las órdenes pertinentes y organizó la Patrulla, como se expresa:

Jefe:	Teniente Primero Oscar Roberto Sosa (J Base)
2do Jefe:	Teniente Edgardo René Piuizzi
Topógrafos:	Sargentos Primeros Oscar Roberto Rodríguez y Humberto Angel Cagnello
Mecánicos Motoristas:	Sargento Ayudante Alfredo Florencio Pérez, Sargento Primero Ramón Tito Torres y Sargento Roberto Tamashiro.
Conductor de Jauría:	Cabo Carpintero Ramón Oscar Alfonso
Medios:	3 vehículos a oruga Sno Cat 2 trineos de 7 perros cada uno.

Se previó su realización en dos partes, interrumpidas entre sí por la Noche Polar, que impide las actividades al exterior durante casi cuatro meses en esas latitudes. La Primera Parte, se efectuó entre el 28 de febrero y 9 de abril de 1966, con partida y regreso a la Base “General Belgrano”, por sobre la isla Berkner (cubierta siempre por una capa de hielo) hasta 765 Km de la Base, donde se instaló un depósito con combustible y víveres.

En tales circunstancias los vehículos sufrieron dos caídas en profundas grietas, rescatándose los mismos y tripulantes sin mayores consecuencias, requiriendo ambas máquinas trabajosas reparaciones. En total, se recorrieron 1.782 Km.

En la Segunda Parte, la Patrulla, partió de Belgrano el 16 de octubre y retornó el 28 de noviembre. Con una etapa previa de entrenamiento a la Base inglesa, Shackleton, continuó hasta la Base Avanzada Científica de Ejército “Alférez de Navío Sobral y desde allí a la isla Berkner desde donde siguió hasta el depósito referido instalado en la Parte precedente y con rumbo a la ensenada Gardner, la parte final es hecha con los trineos de



perros, por considerarlos más aptos para atravesar el terreno agrietado próximo. En el trayecto recorrido también se habían caído a grietas cuyos puentes de hielo cedieron, dos Sno Cat, que se recuperaron junto con el personal que los ocupaba, todos por suerte con problemas menores. Al alcanzarse la ensenada Gardner se determinó con el instrumental de entonces, su posición astronómica en 75°03'49" S y 61°25'15" W. Entre ida y regreso se recorrieron 2.858 Km.

La Expedición, cubrió en total un trayecto de 4.640 Km, -con marchas, contramarchas y rodeos impuestos por las anfractuosidades del terreno-, en más de dos meses y medio, haciendo un recorrido inédito, donde se realizaron varias actividades científico-técnicas.

#### Un As.

En 1950, un joven suboficial del Ejército, nacido en la ciudad de Rufino (Provincia de Santa Fe), el 30 de noviembre de 1931, realiza como inquietud personal el curso de Piloto de Avión en el Aeroclub de Pigüe (Provincia de Buenos Aires) y de Piloto de Acrobacia en Planeador, perfeccionándose posteriormente como Mecánico de Aviación, Radioperador, Observador Meteorológico, Navegador Astronómico, Aerofotografía e Inspector Técnico de Avión y Helicóptero (esto último en EE UU). Años después cuando el Instituto Antártico Argentino, requiere Pilotos, se presenta voluntariamente y dado sus antecedentes y capacitación, el General Pujato lo elige para pilotear las aeronaves del Organismo, designándole para realizar en 1954, un curso para operar en regiones polares, en la Real Escuela de Aviación de Canadá, donde obtiene el diploma de Polar Pilot of Canadian Air Force.

Habilitado como Piloto de Ejército, durante los años 1955 y 1956, queda facultado para volar los primeros aviones adquiridos por el Instituto Antártico Argentino, basados en la Base de Ejército "General Belgrano", pertenecientes a la Expedición Polar Argentina, comandada por el General de División Hernán Pujato.

Ya en la Antártida, el 9 de enero de 1955, realizó los tres primeros vuelos argentinos y latinoamericanos, decolando y anevizando en una pista de hielo natural en la





Barrera de Hielos Filchner, piloteando durante dos horas un avión monomotor biplaza Cessna C-180 "Skywagon". Siendo así el primer Piloto argentino que voló con aviones conformados con patines, aptos para operar sobre hielo y nieve.

Desde 1955 a 1957, integra durante dos años y cuatro meses la dotación fundadora de la Base "General Belgrano", realizando diferentes vuelos de exploración en dirección al Polo Sur, sobre zonas no conocidas por hombre alguno de la Tierra, teniendo el honor de avistar conjuntamente con el General Pujato, los únicos descubrimientos geográfico argentinos y sudamericanos en una superficie de 105.000 Km<sup>2</sup> (525 veces la ciudad de Buenos Aires o aproximadamente las extensiones de Cuba, Honduras o Guatemala)

El 28 de noviembre de 1956, piloteando un avión Beaver DHC-2, rescató con vida al piloto General Pujato y su mecánico, cuando se precipitó a tierra a casi 600 Km del Polo, por formación de hielo en el carburador el avión Cessna C-180.

En el primer trimestre de 1962, a requerimiento de la Fuerza Aérea Argentina, se desempeñó como Instructor de Vuelo y Asesor Técnico de Operaciones de Vuelo en la Antártida, de la escuadrilla Beaver DHC-2.

En 1965, volvió a la Base de Ejército "General Belgrano", como Piloto del Grupo Aviación con el Cessna 185 B del Comando de Aviación del Ejército, que efectuó exploración, reconocimiento y apoyo logístico a la "Operación 90" que alcanzó el Polo Sur, el 10 de diciembre.

Entre el 3 y 25 de noviembre de 1965, invitado por la Fuerza Aérea Argentina, como baqueano -tenía sobrevolada la ruta hasta más allá del paralelo 83° S-, integró la tripulación del DC-3 (TA 05), que aterrizó en el Polo Sur en la primera fecha mencionada y luego continuó en vuelo transantártico (el primero sudamericano) hasta la Base estadounidense de Mc Murdo.

Al año siguiente, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, le otorgó Medalla de Oro, Distintivo Antártico de Primera Clase y Diploma por su participación en el vuelo al Polo Sur.





El 11 de mayo de 1994, la Municipalidad de la ciudad de Rufino, le honró, con la designación del nombre Barrio Rufino Sur Julio Germán Muñoz, oportunidad en que descubrió la placa de bronce alusiva.

El 19 de octubre de 1995, el Jefe del Estado Mayor General del Ejército Argentino, a propuesta del Comando de Aviación de esa Fuerza, le otorgó el brevet (concedido exclusivamente a Oficiales) de Aviador de Ejército "Honoris Causa"

En el presente año, cuando el Ejército despida a las dotaciones que invernarán en sus Base durante el 2006, le será impuesta la Orden a los Servicios Distinguidos del Ejército Argentino al Mérito Militar.

Este incuestionable As, es el Suboficial Principal Mecánico de Aviación y Piloto de Ejército (R) Julio Germán Muñoz.



### **Bibliografía**

*"Bahía Margarita. Un centro de irradiación de exploraciones antárticas"* (revista "Antártida" N° 17, Buenos Aires, 1988).

COMANDO ANTÁRTICO DEL EJÉRCITO ARGENTINO: Informes Anuales de las Bases. (Archivo).

COMERCI, S.M.: *"Dos Expediciones Argentinas a través de los Antartandes"* (Dirección Nacional del Antártico-Instituto Antártico Argentino, Buenos Aires, 1993).

GIRÓ TAPPER, G.A.: *"Expedición Terrestre Invernal Antártica entre bahía Esperanza y bahía Margarita en 1962"* (Contribución del Instituto Antártico Argentino N° 83, Buenos Aires, 1964).

*"Expedición Terrestre Invernal Antártica-1962"* (revista "Antártida" N° 11, Buenos Aires, 1981).

*"Historia de nuestras Bases: San Martín"* (revista "Antártida" N° 5, Buenos Aires, 1974).

*"Operación Esperanza"* (Revista del Suboficial, Buenos Aires, 1960).

MUÑOZ, J.G.: "Memorias de un Aviador Polar", (inédito).

PALAZZI, R.O.: *"Alas sobre el Sexto Continente"* (Editorial Dunken, Buenos Aires, 1999).

PIERROU, E.J.: *"La Armada Argentina en la Antártida-1939/1959"* (Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1981).

QUEVEDO PAIVA, A.E.: *"Antártida. Pasado. Presente...¿Futuro?- Compendio Histórico, Jurídico, Político y General"*. (Círculo Militar, Buenos Aires, 1987).

*"La Argentina y sus Descubrimientos Antárticos"* (Dirección Nacional del Antártico, Buenos Aires, 1989).

*"Los Descubrimientos Geográficos Antárticos Argentinos"* (3ra. Reunión de Historia Antártica Iberoamericana, Instituto Antártico Chileno, Santiago, 1996).

*"Medio siglo del Ejército Argentino en nuestra Antártida. 1951-2001"* (Editorial Dunken, Buenos Aires, 2001).

*"Los Descubrimientos Geográficos Antárticos Argentinos"* Edición bilingüe Español e Inglés (Edivérn SRL, Buenos Aires, 2005).

RYMILL, J.R.: *"Luces del Sur"* (Espasa Calpe SA, Buenos Aires, 1943).

SANTOS, A.: *"Auxilio a personal de Operación RAZA año 1958"*. (inédito).

*"Tareas de patrulla 'Operación Esperanza' 1959"*. (inédito).

*"Con Dios éramos siete"*. (inédito).



*"Dios estuvo con nosotros"* (inédito)

SOSA, O.R.: *"Expedición a la barrera de hielos Filchner-Ronne año 1966"*. (inédito).

VACA, J.M.T.: *"Antártida mi hogar"* (Editorial Herald, Buenos Aires, 1962).

*"Expediciones Anti-Antárticas"* (Círculo Militar, Buenos Aires, 1963).