



Revista de Estudios Históricos Aeroantárticos
del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

SOBERANÍA
IDENTIDAD NACIONAL
PATRIMONIO TERRITORIAL

- **Rumbo al Sur, operación “Estrella Polar”**
- **Una cruz cristiana en la Antártica**
- **Primer aterrizaje de un Jet comercial en Territorio Antártico Chileno**
- **Centro Meteorológico Antártico**
- **Pioneros aéreos antárticos**





Abriendo nuevas rutas

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas



Vía56

Monjitas 527 Of. 812
Santiago Centro, Chile
F +56 2 24654201 - 24654202

EDITORIAL

***“Chile, fértil provincia, y señalada
En la región Antártica famosa,
De remotas naciones respetada
Por fuerte, principal y poderosa;
La gente que produce es tan granada,
Tan soberbia, gallarda y belicosa,
Que no ha sido por Rey jamás regida
Ni a extranjero dominio sometida.”***

**Alonso de Ercilla y Zúñiga
(1569)**

La Araucana, poema épico basado en la conquista española de esta parte de América del Sur, bautizada como *Chile*. No sé si hoy se aún se enseñe en nuestros colegios, pero sí sé, que aún se le considera una de las obras de la literatura española, más relevante a nivel mundial.

En mí no tan buena memoria, junto a mis no tan esmerados períodos de aplicación escolar, puedo aún recordar con especial cariño, las líneas que elegí para comenzar este editorial.

Cuando este 23 de junio se cumple el quincuagésimo noveno aniversario de la entrada en vigor del Tratado Antártico, del cual Chile es uno de los doce países signatarios, se me hace difícil no asociar a esta hermosa pieza con un claro y certero testimonio de *identidad* como también de *herencia geoestratégica*.

¿Qué argumentos más válidos podríamos esgrimir, para indicar al mundo, quienes somos y dónde estamos?
¿Hay alguna otra nación, que pueda argumentar alguna pretensión escrita, similar o más antigua, para con la Antártica?

Hoy, este nuevo “Skua” continúa el vuelo que iniciamos hace tres meses, a través de los relatos, estudios y experiencias que vuelven a conectar este Chile continental con el Territorio Chileno Antártico, tantas veces desconocido e inexplorado, no sólo conquistado por DERECHO y NATURAL HERENCIA, sino que también por la tenacidad, voluntad y valor de vivirlo, explorarlo y quererlo, territorio dueño de una historia e identidad que forma parte íntegra de la fortaleza e ingenuidad que nos hace y distingue como chilenos.

Nuestra contribución trimestral será permanente, volaremos para explorarlo desde estas páginas, cumpliendo el sagrado compromiso de cuidar las raíces e identidad nacional de estas tierra y mar, desde nuestros cielos.

Desde sus tempranos años de trabajo, esta corporación, se ha granjeado el cariño y reconocimiento de todas las organizaciones civiles y militares aeronáuticas del país, con acuciosidad, investigación y perseverancia, alcanzando logros destacados en las actividades de conmemoración y difusión, y que hoy continuamos extendiendo y relevando con el apoyo entusiasta de los miembros que componen este cuerpo académico y cultural, para así seguir resguardando desde las líneas, la razón y el corazón: nuestra Soberanía, Identidad Nacional y Patrimonio Territorial.

Al continuar este 2020 con Skua, aún con las dificultades inherentes que la grave situación nacional y mundial nos plantea como limitante a muchos archivos y valiosos testimonios personales, esta ventana de acceso aeroantártico histórica y cultural, nos brinda una fresca y suave brisa de conocimiento que nos acerca a conectar desde lo intangible con la verdad del Chile Antártico, tan veraz, trascendente y natural como lo son las ciertas letras de La Araucana.

Norberto Traub Gainsborg

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

*Resguardando la historia de la aviación chilena y de nuestros aviadores desde el 28 de enero de 1983.
La aeronáutica también es parte de la Historia de Chile.*



El **Tratado Antártico** se firmó el 1° de diciembre de 1959 en Washington y entró en vigencia el 23 de junio de 1961.

A través de éste, se brinda un marco normativo en relación a: *el uso pacífico de la Antártica; la cooperación para la investigación científica; intercambio de informaciones; el régimen de inspecciones de las actividades que se realizan en la Antártica; la condición de statu quo de las reclamaciones territoriales de siete de los países signatarios, entre los cuales se encuentra Chile; la estructura orgánica; las actividades de terceros Estados en la Antártica; y las normas y convenciones para la conservación de los recursos y del ambiente.*

El Tratado designa a la Antártica como una región de paz y cooperación, abordando además las cuestiones relacionadas con los reclamos de soberanía. Establece que: *“en interés de toda la humanidad que la Antártica continúe utilizándose siempre exclusivamente para fines pacíficos y que no llegue a ser escenario u objeto de discordia internacional”.*

El Tratado fue firmado por doce países que habían desarrollado actividades en el Continente Blanco durante el Año Geofísico Internacional (1957-58). Los países signatarios fueron: Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Estados Unidos de Norteamérica; Francia, Japón, Nueva Zelandia, Noruega, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, la Unión del África del Sur y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. Estos países adquirieron automáticamente la condición de Miembros Consultivos.

ÍNDICE

EDITORIAL	3
Límites Antárticos	6
HITOS, LOGROS Y EXPERIENCIAS AÉREAS ANTÁRTICAS	
Rumbo al Sur, operación "Estrella Polar"	11
Una cruz cristiana en la Antártica – " <i>Símbolo de Paz y Justicia entre los pueblos</i> "	19
Primer aterrizaje de un Jet comercial en Territorio Antártico Chileno	24
Centro Meteorológico Antártico	30
Fuerza Aérea de Chile rescata avión canadiense en la Antártica	32
Un siglo de Oscar Pinochet de la Barra	41
PIONEROS AÉREOS ANTÁRTICOS	
Coronel de Aviación Humberto Tenorio Iturra	43
General de Aviación Javier Lopetegui Torres	59
AERONAVES ANTÁRTICAS CON HISTORIA	
Piper Twin Comanche del Club Aéreo de Santiago en la Antártica	67
RECORTES O DOCUMENTOS HISTÓRICOS	
Base Aérea Antártica "Presidente Frei"	75
FILATELIA ANTÁRTICA, FRAGMENTOS DE HISTORIA	
Tratado Antártico	80
PATRIMONIO MONUMENTAL O ESCULTÓRICO	
El Busto "Capitán General Bernardo O'Higgins Riquelme"	95
ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR	97



LIMITES ANTÁRTICOS

Chile y su soberanía en la Antártica

Chile ejerce soberanía, en la parte del cuadrante sudamericano que le corresponde, desde hace más de medio siglo y señaló hace más de uno su continuidad geográfica y territorial por intermedio del Libertador O'Higgins, fundador de la República.

El ejercicio de esa soberanía sobre territorios que constituyen su prolongación geográfica cumple todos los requisitos señalados por el Derecho de Gentes y se fundamenta en títulos tan claros que ninguna nación ha podido objetarlos válidamente, siendo de notar que cuentan con el reconocimiento moral tácito de los Estados Unidos, cuya Secretaría de Estado jamás ha formulado ninguna objeción oficial.



El distinguido abogado e internacionalista don Oscar Pinochet de la Barra estudió a fondo la materia en su libro *La Antártida Chilena*, obra que, desde el punto de vista jurídico, tiene importancia notable. A ella remitimos a los lectores y estudiosos que deseen profundizar la materia.

Vamos a extraer la rica y bien ordenada documentación respectiva.

Chile es el país que se encuentra más próximo a la Antártica en su cuadrante, siendo éste la prolongación natural de la cordillera de los Andes (Antartandes); teoría establecida, en forma que puede estimarse unánime, por los hombres de ciencia. Entre ellos: R. E. Priestley, C. E. Tilley, padre Alberto M. Agostini, J. Brüggén, Arctowski (*“Los Andes reaparecen en la tierra de Graham”*), J. Gunnar Anderson (*On the Geology of Graham Land*), el explorador Otto Nordenskjöld, Eduardo Suess, A. Wegener, Windhaussen, Sir Douglas Mawson, explorador antártico australiano. Gunnar Anderson dice, por ejemplo, en su obra mencionada: *“Los contornos y la orografía de la extremidad meridional de la América del Sur y de la Tierra de Graham se parecen en tal forma, que se puede representar cualquiera de estos continentes como un reflejo del otro”*. *“La estructura geológica es estrictamente simétrica;”* *“La serie de capas del Cretáceo superior y del Terciario es la misma en la Patagonia y en la Tierra de Graham.”* En el mapa batimétrico de W. J. Bruce (1905) aparecen *“la Tierra del Fuego y la Tierra de Graham, unidas por un gran zócalo marino en forma de semicircunferencia que se interna al E.”*

R. E. Priestley y C. E. Tilley, en su obra *Geological problems of Antarctic*, dicen: *“Morfológicamente la Tierra de Graham se yergue como la imagen de la Patagonia reflejada en un espejo al otro lado de las profundas aguas del estrecho de Drake. La cadena de islas de la Patagonia occidental se refleja en las islas de su borde occidental. Esta simetría se revela aún más en la arquitectura geológica, pues la estructura geológica de la Patagonia se repite en la península de la Tierra de Graham”*.

Los mismos autores agregan: *“La unanimidad de la opinión científica insiste en la conexión directa de la Tierra de Graham y de la Patagonia, la cual está tan claramente revelada por la similitud de la arquitectura geológica de las dos regiones”*.

El examen de los antecedentes históricos complementa el basamento geográfico y jurídico.

En los primeros tiempos de los descubrimientos y conquista del Nuevo Mundo en su parte meridional, Carlos V, Emperador de Alemania y Rey de España y de sus Indias, *"distribuyó los territorios que se extienden desde la línea equinoccial hasta el Estrecho de Magallanes y aun — como dice Morla Vicuña en su Estudio Histórico sobre el descubrimiento y conquista de la Patagonia y de la Tierra del Fuego— las que se suponía que se extendían hacia el Polo a la banda del Sur de esa vía marítima"*.

En 1534, Carlos V expidió cuatro Reales Cédulas de grande importancia en la materia, por una de las cuales, fechada el 21 de mayo de aquel año, la corona capitula con don Diego de Almagro, concediéndole la gobernación de Nueva Toledo que se extiende en doscientas leguas hacia el Sur, desde el término de Nueva Castilla, hasta el paralelo 25 de latitud austral, y por cédula de la misma fecha concede al cosmógrafo Simón de Alcazava, doscientas leguas entre el grado 36 de latitud Sur y el Estrecho de Magallanes.

Al tenor de las concesiones reales, el cronista de Indias Antonio de Herrera dice en su obra *Descripción de las Indias Occidentales* (1601 a 1615): *"Todo el dicho mar, sus riberas y tierras caen en la demarcación de la Corona de Castilla y de León, y todo lo demás que está por descubrir, en este mar, desde la línea equinoccial hasta el Polo Antártico, que es el Polo del Sur, asimismo pertenecen a la Corona de Castilla"*.

Las tierras situadas al Sur del Estrecho de Magallanes, incluyéndose el Polo, fueron dadas en gobernación a Sancho de Hoz, compañero de don Pedro de Valdivia y uno de los conquistadores del Reino de Chile, siendo de notar, como advierte muy bien Pinochet de la Barra, *"que nuestros títulos a las regiones antárticas son anteriores a aquellos que dieron origen al territorio chileno americano"*. En efecto, Valdivia fue gobernador de la Terra Australis antes que de la Nueva Extremadura, cuyo territorio era la prolongación del anterior, no descubierto aún, pero del cual los hombres de ciencia al servicio del monarca español tenían clara conciencia.

Sancho de Hoz renunció a la gobernación antedicha y ésta recayó en don Pedro de Valdivia. El monarca, por Real Cédula de 29 de mayo de 1555, ordenó a don Jerónimo de Alderete, gobernador de Terra Australis y Nueva Extremadura (Chile hasta el Polo Antártico), tomase posesión de las tierras y provincias existentes en la ribera Sur del Estrecho de Magallanes.

Las reales cédulas de Alderete, años de 1554 y 1555, y la escritura pública en que Sancho de Hoz hacía renuncia de sus derechos otorgados por la corona, constituyen los principales títulos históricos coloniales de Chile a su Antártica; forman la fe de bautismo de la Antártica Chilena. A ellos deben agregarse el nombramiento de don García Hurtado de Mendoza como gobernador de Chile y su Terra Australis, otorgado, en nombre del rey, por el virrey del Perú don Andrés Hurtado de Mendoza, con motivo del fallecimiento de Alderete, y la designación real directa de don Francisco de Villagra.

Con fecha 20 de diciembre de 1558 el monarca otorgó nueva Real Cédula, titulada: *"Al dicho Francisco de Villagra para que envíe relación de las tierras que hay de la otra parte del Estrecho y tome posesión de ellas"*. En las cédulas posteriores, el rey varió la fórmula, en sentido más categórico aún, mandando a sus gobernadores de Chile que usen y ejerzan sus cargos "en los límites y distritos que los usó y ejerció y pudo y debió ejercerlos" su antecesor.

Estos títulos y antecedentes se han mantenido ininterrumpidamente en potencia, derecho y uso, durante cuatrocientos años, habiendo quedado tácitamente a salvo en el Tratado de Límites de 1881, concertado con la República Argentina.

Tan reconocidos estaban esos derechos bajo la dominación española, que, en un informe pedido por el Real Consejo, en 1718, al Procurador de la Compañía de Jesús, se lee: *"Y si V. R. gustase, se le podría formar con seguridad una relación de todas esas tierras del Reyno de Chile de una y otra banda de la cordillera, desde Coquimbo, principio de lo poblado de Chile, hasta el Cabo de Hornos, última tierra de lo descubierto de aquellas provincias"*.

Ello está reconocido, por igual manera, en la Historia Geográfica e Hidrográfica del Reino de Chile del gobernador don Manuel de Amat y Junient, remitida como informe al Consejo de Indias en 27 de abril de 1761.

Con posterioridad a la Independencia, debe señalarse como pieza fundamental — con valor histórico y moral de disposición suprema — la carta del libertador O'Higgins al capitán Coghlan, de la Marina Real Británica, fechada en Lima el 20 de agosto de 1831. En esa carta se contiene un "Bosquejo comparativo", donde se exponen sus ideas personales y políticas. Dice en lo pertinente: *"Chile viejo y nuevo se extiende en el Pacífico desde la Bahía de Mejillones hasta Nueva Shetland del Sur en latitud 65° Sur; y en el Atlántico desde la Península de San José en latitud 42° hasta Nueva Shetland del Sur, o sea, 23° que añadidos a 42° en el Pacífico hacen 65°, o sea, 3.900 millas geográficas, con una superabundancia de excelentes puertos en ambos océanos y todos ellos salubres en todas las estaciones"*. Añade: *"Tampoco hay en toda la Unión una sola posesión que pueda llamarse la llave del Atlántico o del Pacífico, mientras que Chile posee evidentemente la llave del Atlántico desde el grado 30 de latitud Sur hasta el Polo Antártico y la de todo el Gran Pacífico"*.

Así era, realmente.

En conformidad a estos títulos, el Gobierno de Chile ejerció soberanía real y efectiva sobre su Antártica muchos años antes de que se iniciaran, a fines del siglo pasado, las exploraciones antárticas que culminan en la era actual.

Esa soberanía se manifestó:

1.°—A través de las actividades continuas y prolongadas de los foqueros chilenos que establecieron su base en Punta Arenas desde mediados del siglo XIX (y aun antes, en la costa), haciendo escala en isla Decepción y otras, donde establecieron seguramente bases de temporada.

2.°— Por concesiones oficiales hechas por el Gobierno chileno a sociedades y compañías chilenas dedicadas a la caza de ballenas.

3.°— Por la concesión de islas y territorios antárticos para su explotación por súbditos chilenos y extranjeros.

El Gobierno de Chile, por intermedio del Ministerio de Industrias y Obras Públicas, mediante Decreto Supremo N.° 3310, de 31 de diciembre de 1902, que lleva la firma del Presidente de la República don Germán Riesco y del Ministro del ramo señor A. Gana Urzúa, concedió en arrendamiento a don Pedro Pablo Benavides G. las islas Diego Ramírez y San Ildefonso y otras situadas al Sur y Suroeste de la Tierra del Fuego, disponiendo que se aplique en ellas la ordenanza sobre pesca del 17 de agosto de 1892. La concesión se extendía *"hacia el Sur indefinidamente"*.

A esa concesión, que implica incontestable soberanía y fue la primera Otorgada en la Antártica por nación alguna del mundo, siguió la que en 1906 hizo el Gobierno chileno, bajo la administración del mencionado Presidente

Riesco, con la firma del Ministro don Federico Puga Borne, a los señores Enrique Fabry y Domingo de Toro Herrera para fines de pesca y vigilancia de la soberanía chilena.

Dicho decreto autorizaba la ocupación aparte de sectores de Tierra del Fuego, *“de las islas Diego Ramírez, Shetland y tierras situadas más al Sur, por el término de veinticinco años”*. En el preámbulo de dicho Decreto Supremo (27 de febrero de 1906, N° 260) se lee: *“teniendo presente la conveniencia de ejercer de una manera positiva la debida vigilancia sobre los bienes nacionales de aquellas regiones y el cumplimiento de las ordenanzas que rigen la pesca en los mares del Sur”*.

El decreto obligaba a los concesionarios “a) A ejercer los actos administrativos que el Gobierno de Chile juzgue conveniente para el resguardo de sus intereses en las regiones indicadas ... e) A resguardar los bienes nacionales existentes en aquellas regiones, impidiendo su explotación por terceras personas que no tengan para ello la correspondiente autorización gubernativa ... f) A respetar las ordenanzas y disposiciones que el Gobierno y autoridades competentes dicten. . .” El artículo cuarto dice: *“El Estado se reserva la facultad de fundar poblaciones conforme a las disposiciones vigentes en los terrenos a que se refiere el presente decreto”*.

Este decreto, como observa atinadamente el señor Pinochet en su obra citada, guarda una total analogía con la Concesión Tayler, otorgada por Dinamarca sobre la Groenlandia Oriental, documento que le valió el reconocimiento de su soberanía por la Corte Permanente de Justicia Internacional.

Con posterioridad, en junio de 1906, el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, don Antonio Huneeus Gana, presentó al Congreso Nacional un proyecto de ley que destinaba fondos para enviar una expedición exploradora de las tierras antárticas. Aun cuando el proyecto no pudo realizarse a causa del terremoto que asoló a la nación en agosto de dicho año, quedó en pie, con el concurso de todos los poderes del Estado, la afirmación de los derechos de soberanía chilena en la Antártica, que ese proyecto y los decretos y actos anteriores entrañaban.

En 7 de julio de dicho año de 1906 fue reconocida la Sociedad Ballenera de Magallanes, formada, en 1905 por los señores Adolfo Andressen y Pedro A. de Bruyne y reestructurada a comienzo del año siguiente. La sociedad, convertida posteriormente en compañía, fue revitalizada por Decreto Supremo de 14 de enero de 1911, que lleva las firmas del Presidente Barros Luco y de su Ministro don Roberto Sánchez.

Las actividades de la Compañía Ballenera chilena en la Antártica fueron reconocidas y elogiadas por el doctor Charcot, según queda constancia en el libro de su expedición antártica.

Tan claros eran los antecedentes de posesión y soberanía de Chile, que el Gobierno de Noruega lo invitó a participar en la exposición polar de Bergen que debía realizarse en dicha ciudad en los meses de mayo a septiembre de 1940 (Nota al Ministerio de Relaciones chileno de 6 de junio de 1938).

En marzo de 1939, la Cancillería chilena dejó a salvo todos los derechos que Chile pudiera hacer valer sobre el territorio antártico que Noruega se atribuía en decreto de 14 de enero de 1939.

En la Conferencia de La Habana (febrero de 1940) se hizo expresa y solemne *“reserva de los derechos de Chile en la Antártica”*.

A pesar de que Chile se encontraba prácticamente en ejercicio permanente de soberanía sobre sus territorios antárticos, su gobierno juzgó conveniente dictar un Decreto Supremo que estableciese a firme los límites de dicha soberanía, a fin de evitar conflictos posteriores.

El decreto en referencia lleva el número 1747 y fue firmado por el Presidente de la República, don Pedro Aguirre Cerda, el 6 de noviembre de 1940.

FIJA TERRITORIO CHILENO ANTARTICO

Núm. 1747.- Santiago, 6 de noviembre de 1940.- Considerando:

Que es deber del Estado fijar con exactitud sus límites territoriales;

Que no se han precisado hasta ahora los límites del Territorio Chileno en la parte que se prolonga hacia la región polar denominada Antártica Americana;

Que este Ministerio dejó públicamente constancia, en 1906, que la delimitación del referido territorio era materia de estudios iniciados, pero todavía no completos;

Que el actual estado de tales estudios permite tomar ya una determinación al respecto;

Que la Comisión Especial, nombrada por Decreto de este Ministerio Nr. 1541, de 7 de septiembre de 1939, ha establecido los límites del Territorio Chileno Antártico en conformidad a los datos que suministran los antecedentes geográficos, históricos, jurídicos y diplomáticos compulsados y que se han venido acumulando hasta la fecha.

Decreto:

Forman la Antártica Chilena o Territorio Chileno Antártico todas las tierras, islas, islotes, arrecifes glaciares (pack-ice), y demás, conocidos y por conocerse, y el mar territorial respectivo, existentes dentro de los límites del casquete constituido por los meridianos 53° longitud Oeste de Greenwich y 90° longitud Oeste de Greenwich.

Tómese razón, comuníquese, publíquese e insértese en el Boletín de las Leyes y Decretos del Gobierno.- AGUIRRE CERDA.- Marcial Mora M.

Eugenio Orrego Vicuña
(Del libro Terra Australis, Diario de la primera
Expedición Antártica Chilena. 1948)

RUMBO AL SUR, OPERACIÓN “ESTRELLA POLAR”

Primera Expedición Aérea al Polo Sur de la Fuerza Aérea de Chile



Algunos de los integrantes de la Operación *Estrella Polar* en el Polo Sur, 1984.

De izq. a derecha: Sof. Carlos Palacios Velásquez; Tte. (A) Leandro Serra Orellana; CDE (A) Claudio Sanhueza Corvalán; CDB (A) Francisco de Diego Viñas; Tte. (A) Ricardo Ruminot Saffirio y Sgto. 1° José Bermedo Villablanca

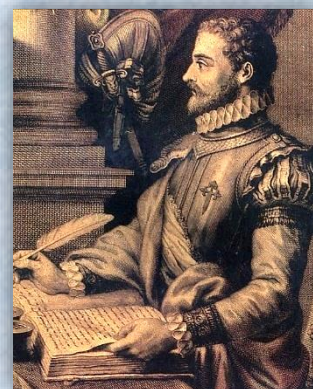
Al observar el globo terráqueo, salta a la vista la variada distribución de continentes, mares, océanos y muy especialmente, sus dos hemisferios. Es el mundo en que vivimos y que ha sido objeto de grandes interrogantes por parte de sus habitantes –el hombre-, quién con ansias de conocer lo mejor, no ha trepidado en llevar a cabo todo lo que está a su alcance para lograr su propósito. Es así como los países han aunado sus esfuerzos aportando lo mejor de sus conocimientos científicos y tecnológicos para explorarlo en sus diferentes áreas.

La presencia de Chile en el Territorio Antártico se remonta a su propio nacimiento, por la cercanía geográfica a éste, pues es el país más cercano al continente helado. Esta ventaja competitiva que otorga la contigüidad geográfica ha permitido que Chile haya querido establecer grupos humanos de trabajo que desarrollen labores de soberanía y de carácter científico en el Territorio Antártico, cimentada en la reafirmación de lo dispuesto en el Decreto Supremo N°1747, de fecha 6 de noviembre de 1940, mediante el cual se fijaron los límites del Territorio Antártico Chileno.

Chile como signatario original del Tratado Antártico, le ha correspondido velar por los acuerdos establecidos en él, contribuyendo al desarrollo del Continente Antártico, como zona de paz, preservando el medio ambiente natural, evitando su alteración ecológica e intensificando las exploraciones conducentes al conocimiento científico y geográfico del territorio.

La historia de Chile es rica en eventos, algunos más conocidos que los otros, que, sumados en una línea coherente y continuada, han tendido a mostrar nuestra presencia en la región austral y su natural continuidad, la Antártica. No es este el momento para demostraciones jurídicas, ya abundantes e indiscutibles; lo que pretendemos es rendir homenaje a quienes han hecho posible esa presencia.

Cuando Alonso de Ercilla canta en versos inmortales a *“Chile, fértil provincia y señalada en la región antártica famosa”*, no hace sino escribir el acta de bautismo de un país que había nacido, geográficamente integrado, con la consolidación del planeta. Cuando algunos siglos después O’Higgins lanza su postrer *“Magallanes”* confirma la identidad de Chile en esas regiones.



Hoy parece natural hablar del sector con presencia antártica nacional, y sin embargo esta expresión escuchada en foros internacionales y leída en publicaciones de la más variada índole y de las más diversas procedencias, tiene tras ella una tradición de esfuerzo y sacrificio.

En siglos precedentes, osados marinos en frágiles barcos cruzaron las procelosas aguas del Drake y en expediciones sucesivas fueron descubriendo, primero los contornos del continente helado y luego, lenta pero valientemente, fueron incursionando hacia el interior a fin de aportar al ser humano un mejor conocimiento de la Tierra.

Los balleneros chilenos se contaron numerosos entre los viajeros que desafiaron tormentas y establecieron bases en la región.

La valentía del Piloto Pardo, presto a socorrer al viajero en peligro, marca un hito inolvidable y dice claro de la preocupación de nuestro país por cumplir sus obligaciones humanitarias en parte de su territorio.

El presente siglo, observa un mayor interés del hombre y de las naciones por llegar hasta la zona, y es precisamente ese interés el que permite en variadas ocasiones, que Chile vuelva a desarrollar acciones como la de Pardo, que no por tener menor notoriedad, disminuye en grandeza.

Poco antes de llegar a la mitad del siglo XX, el país encarga a sus Fuerzas Armadas la misión de establecer estaciones científicas, las que, desde 1947 venida con la Primera Expedición Nacional a la Antártica, bajo responsabilidad de la Armada Nacional y con el apoyo de eruditos provenientes de las universidades chilenas, se encuentran aportando al mundo un conocimiento sistemático en casi todas las disciplinas científicas conocidas.

La Fuerza Aérea de Chile, al igual que sus instituciones hermanas, ha estado colaborando de manera permanente a esta tarea de bienestar y desarrollo científico; pero es evidente que su condición alada la capacita para llegar más lejos y más rápido y en condiciones meteorológicas que imposibilitan el desplazamiento terrestre y marítimo.

Es por esta razón que con clara visión de sus posibilidades y responsabilidades y animada de un solo espíritu, ha emprendido en los últimos años una acción sostenida para llegar a los lugares menos explorados de la profundidad polar a través de una superficie de virginal blancura de los hielos antárticos.

Presencia de la Fuerza Aérea de Chile en la Antártica

Los primeros vuelos nacionales a la Antártica datan de 1947, año en que por primera vez, un avión de la Fuerza Aérea de Chile sobrevoló el último confín de nuestros territorios como parte de la Primera Expedición Antártica.

Con posterioridad a esta fecha, muchas fueron las misiones aéreas comandadas por valerosos y audaces pilotos y tripulaciones que efectuaron labores de exploración, que arrojaron una rica experiencia de vuelo que más tarde serviría para la instalación de las bases aéreas antárticas en la Tierra de O'Higgins (Península Antártica).

La Fuerza Aérea de Chile, consciente de su misión permanente de resguardar la soberanía nacional, proyectó y construyó las Bases Aéreas Antárticas "Presidente Gabriel González Videla" 1951, "Presidente Pedro Aguirre Cerda" 1955 (desaparecida por una erupción volcánica en isla Decepción en 1967), "Centro Meteorológico Antártico Presidente Eduardo Frei Montalva" 1969, hoy Base "Presidente Frei" que aglutina a la Base Aérea del mismo nombre, el poblado de "Villa las Estrellas", el Aeródromo "Teniente Marsh" y el Centro Meteorológico Antártico.

La creación de la Base Aérea Antártica "Teniente Rodolfo Marsh Martín" (actual Base Aérea Antártica "Presidente Frei"), fue establecida por Decreto Supremo N°221 de fecha 17 de marzo de 1980, como parte importante de la Celebración del Cincuentenario Institucional.

La instalación de esta importante Base Aérea Antártica se debió principalmente al resultado del interés y esfuerzo de nuestro país y en especial de la Fuerza Aérea al elaborar y materializar los planes y proyectos de desarrollo del Continente Antártico. Las óptimas condiciones que presenta esta Base para la operatividad de los medios aéreos, y dado que cuenta con excelentes instalaciones, equipos y con una pista de aterrizaje de 1.300 metros de longitud, siendo uno de los más importantes campos aéreos construidos sobre roca y material compactado, ubicado en la Península de Fildes, en el extremo Sur Oeste de la isla Rey Jorge, isla Shetland del Sur (62° 11' 30" Sur – 58° 57' 0" Weste en la Región de la Península Antártica.).

La pista de aterrizaje se mantiene operativa durante todo el año para ser usada por aviones con ruedas, de alta capacidad de carga, como lo es el avión Hércules C-130 que cubre la distancia de 650 millas náuticas (desde la ciudad de Punta Arenas a la Base Aérea Antártica "Presidente Frei"), en dos horas treinta minutos. En esta pista se mantienen permanentemente equipos de compactación, barre nieves y bulldozer. Existen, además, ayudas a la navegación aérea, servicio de extinción de incendio y servicio de búsqueda y salvamento SAR.

La pista aérea, fue inaugurada y presta servicios desde el 22 de marzo de 1980 y presenta un nuevo esfuerzo hecho por Chile, guiado por un amplio espíritu de cooperación científica y de desarrollo de acuerdos a las orientaciones emanadas del Sistema del Tratado Antártico.



Las facilidades logísticas con que cuenta la Base Frei están a disposición de los investigadores nacionales y de los países miembros del Tratado Antártico, especialmente para casos de emergencia y como pista de aterrizaje alternativa durante todo el año.

Con este esfuerzo, Chile pasó a la primera línea entre los países antárticos que utilizan la vía aérea como apoyo permanente a la investigación, exploración y protección del medio ambiente en el Continente Antártico. Cabe recordar que, entre las 12 naciones signatarias del Tratado Antártico, sólo cinco –Estados Unidos, Nueva Zelandia, Inglaterra, Argentina, y la Ex Unión Soviética – han utilizado la aviación en apoyo de sus actividades antárticas. De éstos sólo tres, Estados Unidos, Nueva Zelandia y Argentina han operado con aviones de gran capacidad como los Hércules. Aún más, es necesario destacar, que el Continente Antártico, posee hoy más de 26 pistas de aterrizaje, 11 de las cuales están en el sector de la Península Antártica.

Es por este motivo que existe coincidencia en denominar a la Base Aérea Antártica “Presidente Frei”, como la “*Puerta de entrada a la Antártica*”. Ante estas perspectivas de un nuevo horizonte que nos augura este esfuerzo del Estado en el desarrollo de la Antártica, a través de la Fuerza Aérea de Chile, se ha aprovechado en forma integral.

Otro aspecto importante de la presencia de la Fuerza Aérea de Chile en la Antártica fue el establecimiento de la fundación de “Villa Las Estrellas”, que fue la culminación de un esfuerzo de decenios, que significó la consolidación de la soberanía nacional en ese territorio. Cuya fundación fue oficializada solemnemente con la presencia de Su Excelencia el Presidente de la República, acompañado del Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile y miembro de la Junta de Gobierno de ese entonces, General del Aire don Fernando Matthei Aubel y Ministros de Estado.



Vista general de “Villa Las Estrellas”

Rumbo al Polo Sur: OPERACIÓN “ESTRELLA POLAR”, UNA REALIDAD.

En aquella época, el Supremo Gobierno comprendiendo la importancia que revestía el desarrollo de Chile en el continente Antártico, elaboró una política antártica (1983), que orientó el esfuerzo en tres grandes áreas:

- ❖ La colonización de la Antártica, lo que posteriormente conllevó a la fundación del primer poblado de chilenos, Villa Las Estrellas en 1984.
- ❖ La exploración del continente que significó la creación del “Grupo de Exploración Antártica N°19”, lo que permitió a través de las operaciones denominadas Skúas, la llegada al Polo Sur en 1984.
- ❖ La generación de una mayor actividad científica en el continente blanco, actividad desarrollada por el INACH.

Lo anterior estaba dado por la inquietud de cumplir con el mandato del Decreto Supremo 1.747 del año 1940, de que Chile limita al Sur con el Polo Sur, por tal razón había que conocer lo que estábamos declarando como propio y conocer desde ya la profundidad polar, por lo que se privilegió el medio aéreo para esta importante misión.

Bajo este contexto y mandato político, se le asignó a la Fuerza Aérea de Chile una importante misión de exploración de este territorio, basado en la rica experiencia adquirida, a través de las múltiples misiones, realizadas por sus pilotos y tripulaciones, las que, con un profesionalismo evidente y un acabado entrenamiento en este tipo de tareas, dan una completa seguridad en el cumplimiento de su cometido.

Es así como nació la “Operación Estrella Polar”, la que tuvo como objetivo principal **“Realizar el primer vuelo de la Fuerza Aérea de Chile con aterrizaje en el Polo Sur, el cual se ejecutó con medios propios y con un total apoyo logístico institucional”**.

La responsabilidad de esta importante operación aérea estuvo a cargo del Director de Operaciones, General de Aviación Mario López Tobar, designado para este efecto por Orden de la Comandancia en Jefe N°002, del 26 de enero de 1984, como Jefe Superior de la Planificación y Ejecución de todas las Operaciones Aéreas que se realicen para el cumplimiento del Primer Vuelo de la Fuerza Aérea de Chile al Polo Sur. La preparación de esta misión requirió, por parte de la Comandancia en Jefe, de la dictación de una Directiva Especial destinada a coordinar centralizadamente todas las actividades previas a la materialización del vuelo al Polo Sur.

Para ello se dispuso la formación de Comités de Trabajo, en diferentes áreas, para ir identificando las necesidades y darle solución rápida. Desarrollando capacidades en los aviones, se instruyó y capacitó a las tripulaciones, se adquirió y perfeccionó el equipamiento terrestre, especialmente las comunicaciones y radio-ayudas y equipamiento meteorológico.

En materia operacional, se instalaron sensores para trabajos especiales en nieve, en dos aviones DHC-6 Twin Otter que dieron cumplimiento a esta misión; se efectuó un mantenimiento completo y especial a los dos aviones; se realizaron vuelos exploratorios simulando al máximo las condiciones que encontrarían en la ruta al Polo Sur, la que abarcó 1.870 millas náuticas.

El personal de la Agrupación Terrestre realizó su instrucción, entrenamiento y adaptación, tanto al medio ambiente, como a los equipos que debieron utilizar en las respectivas Bases Antárticas y campamentos que se fueron construyendo a lo largo del camino.

La materialización de la Operación “Estrella Polar”, requerida por parte de la Fuerza Aérea de Chile, significó que el acondicionamiento previo de la ruta trazada para llegar al objetivo final, se tradujera en la operación de los aviones Hércules C-130 del Grupo de Aviación N°10, que realizaron el lanzamiento de la carga de alimentos, combustibles y otros, en las siguientes bases logísticas: Base Gabriel González Videla, Base Teniente Carvajal, campamentos Fossil Bluff, Siple, Ellosworth y Martin Hills.

La Operación “Estrella Polar” tuvo su punto de partida en la Base Aérea Antártica “Presidente Frei”, comprendiendo los siguientes tramos de la ruta de vuelo de los dos aviones Twin Otter:

Base Teniente Carvajal	(67° 45' 09" – 68° 55' W.)
Sub Base Fossil Bluff	(71° 20' S – 68° 17' W.)
Base Siple	(75° 57' S – 84° 15' W.)

Sub Base Ellsworth	(79° 05' S – 85° 58' W.)
Sub Base Martin Hills	(81° 54' S – 88° 02' W.)
Sub Base Thiel Mountains	(89° 00' S – 90° 00' W.)
Base Amundsen-Scott en el POLO SUR. (META FINAL)	

La Operación de exploración y aterrizaje en el Polo Sur fue dirigida personalmente por el Jefe del Proyecto “ESTRELLA POLAR”, General de Aviación Mario López Tobar.

Los integrantes de las tripulaciones de los dos aviones Twin Otter fueron los siguientes:

Pilotos:

Comandante de Escuadrilla (A)	Sr. Claudio Sanhueza Corvalán
Capitán de Bandada (A)	Sr. Francisco de Diego Viñas
Teniente (A)	Sr. Ricardo Ruminot Saffirio
Teniente (A)	Sr. Leandro Serra Orellana

Mecánicos:

Suboficial	Sr. Carlos Palacios Velásquez
Sargento 1°	Sr. José Bermedo Villablanca

En dicha oportunidad se efectuaron continuas prácticas de navegación estelar en rutas polares una de las más difíciles del mundo por la cercanía del Polo Sur Magnético. Especial reconocimiento en esta Operación merece la Agrupación Terrestre, conformada por radio operadores terrestres, meteorólogos previsionistas, mecánicos de plantas electrógenas y comandos de aviación, que con alto espíritu de sacrificio apoyaron esta Operación en distintas bases y campamentos logísticos.

BASE TENIENTE CARVAJAL

Suboficial Radio operador terrestre, Miguel Jara Betancourt
 Mecánico Pl. Auxiliar, Cabo 1ª, Hernán Salinas Neira
 Radio operador terrestre, Cabo 2ª Juan Acosta Muñoz
 Radio operador terrestre, Cabo 2ª Servando Aliaga Rodríguez
 Empleado Civil, Meteorólogo previsionista, Augusto Llanos Eck.
 Empleado Civil, Mecánico electrónico, Víctor Vásquez M.
 Empleado Civil Meteorólogo, Carlos Becerra
 Empleado Civil Instructor Meteorología, José Gallardo E.

SUB-BASE SIPLE

Sargento 1ª Radio Operador terrestre, Gustavo Pulgar Briones
 Cabo 2ª Comando de aviación, Abraham Parra Gallegos

SUB-BASE ELLSWORTH

Capitán de Bandada (T) Alberto Álvarez Rubio
 Sargento 1ª Radio operador terrestre, Eduardo Peña Ramírez

BASE GABRIEL GONZÁLEZ VIDELA

Cabo 2º Radio operador terrestre, Jorge Jerez Rodríguez

Cabo 2º Mecánico Electrónico, Ricardo Santelices Mena

Una vez concretada esta trascendente e histórica Operación Aérea, todo Chile se sintió orgulloso de que ella fue realizada por su Fuerza Aérea, usando su potencial humano y sus propios recursos.

Los objetivos de la operación fueron:

- A. Efectuar la activación de las Bases Carvajal, Siple y Campamento Welcome Nunatak.
- B. Efectuar acopio de combustible en Fossil Bluff, Siple Station, Welcome Nunatak, Martim Hills y Thiel Mountains.
- C. Alcanzar el Polo Sur con dos aviones DHC-6 Twin Otter desde Welcome Nunatak.

Logros obtenidos

- A. Se activó las Bases Carvajal, Siple y Campamento Welcome Nunatak.
- B. Se acopió combustible con DHC-6 en Fossil Bluff.
- C. Se lanzó combustible con C-130 en Siple, Welcome Nunatak y Carvajal.
- D. Se acopió combustible con DHC-6 en Pirrit Hills y Thiel Mountains.
- E. Se alcanzó el Polo Sur con dos DHC-6.

La Fuerza Aérea de Chile al culminar la Operación “Estrella Polar”, dejó constancia ante la opinión pública que, dos de sus hombres ofrendaron sus vidas en el cumplimiento del deber, en los preparativos de lo que hoy es una realidad. Ellos son el Teniente Luis Carvajal Villarroel, piloto de helicóptero y el tripulante, Cabo 2º Rolando Pizarro Valencia, quienes fallecieron a consecuencia de un accidente aéreo ocurrido el 27 de septiembre de 1980, mientras realizaban arriesgadas operaciones de vuelo, en tareas de abastecimiento de las Bases Logísticas Institucionales asentadas al interior del Continente Antártico.



Conclusiones

El proyecto “Estrella Polar”, emprendido y logrado por la Fuerza Aérea de Chile, colocó al país en un honroso sitio de vanguardia ante la opinión pública mundial, por esta razón resulta necesario destacar a este puñado de hombres que con tanto sacrificio, entrega y valor hizo posible realizar esta operación y a la política visionaria de la época. Con ello, además, se cumplió el viejo anhelo que reclama el Decreto de límites de conocer lo que Chile reclama soberanamente como propio, privilegiando la versatilidad del medio aéreo en la profundidad polar.

De esta manera, los hechos del pasado son coincidentes con los sentimientos de hoy expresados por el Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, en el sentido de señalar que *“la capacidad de operación alcanzada hoy, corresponde al esfuerzo de aviadores visionarios de los años ochenta que incursionaron en el Territorio Antártico”*, palabras del entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire Osvaldo Sarabia Vilches, en alusión de la Expedición Científica que se organizaba por esos días para ir al Polo Sur el año 2004 en forma mecanizada desde el sector de Patriot Hills.

La Fuerza Aérea de Chile, es la institución nacional quien hace 36 años se asignó una titánica tarea de real esfuerzo con un gran sentido futurista y responsabilidad patriótica, donde ha demostrado fehacientemente el valer de sus hombres, su especial preparación y profesionalismo a toda prueba.

Miguel Figueroa Ibarra
Coronel de Aviación (BA)
Jefe de la División Antártica
Fuerza Aérea de Chile



UNA CRUZ CRISTIANA EN LA ANTÁRTICA

"Símbolo de Paz y Justicia entre los pueblos"

La colocación de una Cruz Cristiana en el Territorio Antártico Chile, quizás no sea en sí, un acto de validación sobre los innegables derechos de Chile sobre las tierras polares australes, que ya habían sido promovidas y afianzadas durante la Capitanía del Reino de Chile, por el Rey de España con el título: "*Uti Possidetis Juris*"; la actividad ballenera chilena a inicios del 1900 y la decidida actitud de los presidentes Pedro Aguirre Cerda, que definió los límites de Chile en la Antártica el 6 de noviembre de 1940; y de Gabriel González Videla, para lo cual envió una expedición de buques de la Armada Nacional para tomar posesión definitiva de nuestras tierras antárticas en el verano de 1947¹, pero el hecho de cursar la invitación para llevar en la tripulación participante de la Primera Expedición antártica chilena, a oficiales de la Armada argentina como sus invitados, constituye una prueba indudable de la certeza, ánimos e intenciones con que el Gobierno de Chile, abordara el tema de soberanía nacional por aquellos días.

UNA CRUZ CHILENA EN LA ANTÁRTICA

Esta Cruz Cristiana² se levantó durante la 1ª Expedición Antártica que se desarrolló entre el 8 de enero al 15 de abril de 1947 desde Valparaíso y quiso la Divina Providencia que el viaje tuviera todo el éxito proyectado.

Un valiente grupo de chilenos que se adentraron en tierras completamente desconocidas, fue comandado por el Comodoro Federico Guesalaga Toro; y los buques de nuestra Armada Nacional: fragata "Iquique", al mando del Capitán de Fragata Ernesto González Navarrete; y el transporte "Angamos", al mando del Capitán de Fragata Gabriel Rojas Parker. También participó la fragata "Esmeralda", al mando del Capitán de Fragata Juan de Dios Moraga Ramos, pero sólo como buque de apoyo logístico desde bahía Orange, al sur del Canal Beagle.

Esta 1ª Expedición Antártica efectuó importantes labores de soberanía: Chile toma posesión In Situ de su Territorio Antártico, navegación de los buques de la Armada en las aguas polares, vuelos de un avión de la Fuerza Aérea de Chile, primeros trabajos de reconocimiento, exploración, científicos, fotogramétricos e hidrográficos; instalación del primer faro y balizas en bahía Chile, observación y determinación de coordenadas geográficas, y la inauguración de la Estación Meteorológica y Radiotelegráfica "Soberanía" el 6 de febrero de 1947, entre otros.

A este maravilloso espectáculo digno de admiración, que pueden inspirar reseñas poéticas y pinceles de artistas, con una fauna juguetona e inocente, donde los acantilados caen verticalmente al mar y los grandes icebergs causan estruendo al partirse; el rumor de las olas, con vientos y marejadas constantes, entre los reflejos anaranjados y violetas del sol polar que deja amaneceres para entregar un cielo diurno de gran pureza y atardeceres fantásticos que dan paso a una espectacular noche estrellada; lo interrumpían el eco de voces, motores y herramientas en la bahía; y las constantes y ruidosas manifestaciones de júbilo y cariño de estos chilenos que estaban de fiesta, tanto en tierra como en las cámaras de los barcos, había absoluta alegría, cantos

¹ Romero Julio, Pedro. "*El Uti Possidetis Juris: Breve repaso por los límites coloniales de Chile y Argentina hasta 1810*", Corporación de Defensa de la Soberanía, 2005, www.soberaniachile.cl; y "*Síntesis de la Historia Antártica de Chile*". 1985

² Romero Julio, Pedro. "*Anuario Hidrográfico de la Marina - Viajes y Exploraciones, 1947-1951*", Tomo 39, 1979; "*Síntesis de la Historia Antártica de Chile*". 1985; Lopetegui Torres, Javier. "*Antártica, un Desafío Perentorio*". 1986; y Silva Maturana, Raúl. "*Antártida blanca*". 1947 (detalle del párrafo: "*En este maravilloso espectáculo...*")

y conversaciones, con chistes y chistes que desbordaban los espíritus de ánimo y esperanza, y risas contagiosas que inundaban el ambiente.

En este espléndido clima, se desarrolló otro hecho histórico para nuestro país. El día 19 de marzo de 1947, cuando la expedición ya finalizaba su misión, se decidió erigir en Puerto Soberanía: "Una Cruz Antártica"³, como símbolo de sumisión y agradecimiento a Dios, representante de aquellos principios de Dios-Patria-Familia grandemente inspirados aún en esos años en nuestras familias y militares.

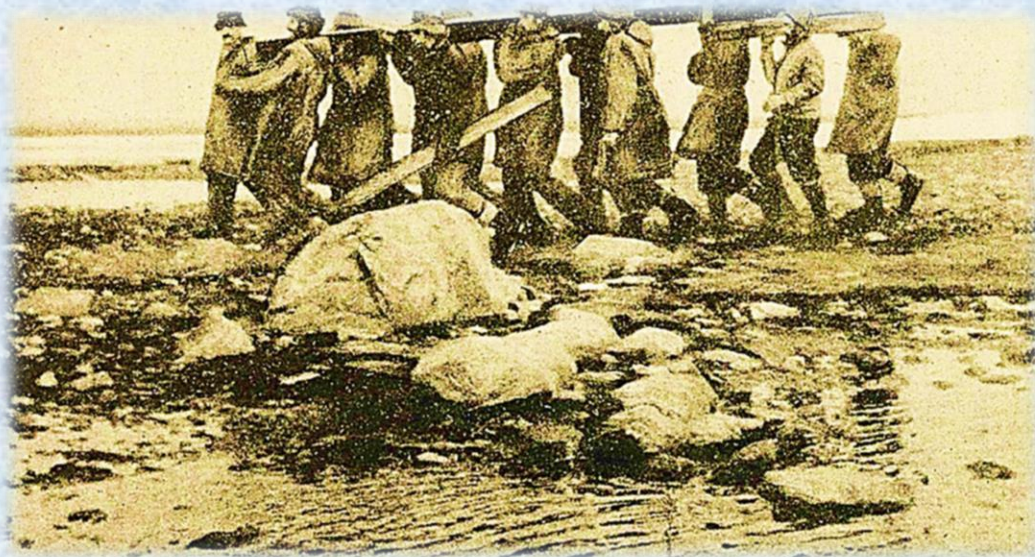
CONSTRUCCIÓN E INSTALACIÓN DE LA CRUZ ANTÁRTICA

Miembro de la dotación participante de esta expedición, fue el abogado y escritor Eugenio Orrego Vicuña, quien en su diario a bordo del transporte "Angamos", relata⁴: "17 de marzo. Muchos se acercaron a poner un poco de mano entre los voluntarios que trabajan en la confección de la gran cruz que erigiremos en una ladera de tierra descubierta y firme, frente a los edificios y al otro lado de la ensenada. Ripamonti toma medidas, los tenientes argentinos Frago y Aliaga⁵ cepillan el engaste de madera.

Enrique Bunster se confirma como obrero magnífico... El símbolo sumo del amor, de la piedad y de la paz, presidirá la primera instalación de Chile en tierras de su Antártida".

"18 de marzo. La lluvia impide los trabajos en su improvisado taller al aire libre".

"19 de marzo. Se trabajó en la cruz. Bajo débil nevisca, que a ratos se transformaba en llovizna, se pusieron maderos de basamento, sólidamente apernados... Concluido que fue lo principal, transportamos a hombro el árbol por excelencia... Iba la procesión en penoso esfuerzo, haciendo estaciones que la fatiga imponía...



Transportando la primera cruz de la Antártica

³ El 20 de febrero de 1946, una primera misa en la Antártica se habría celebrado las 01.00 hrs. de la mañana. Este acontecimiento, fue comunicado desde el Observatorio Orcadas al Sumo Pontífice en estos términos: "Santísimo Padre Pío XII - Ciudad Vaticano. Celebrada primera misa, erigida Cruz, establecido culto Virgen María, Continente Antártico, islas Orcadas, República Argentina. Solicita bendición Padre Lérica, Jesuita, Buenos Aires", de acuerdo a la información proporcionada en <http://www.ara.mil.ar/efemerides.asp?mes=2&dia=20>

⁴ Orrego Vicuña, Eugenio. "Terra Australis, Diario de la primera Expedición Antártica Chilena". Editorial Zig-Zag, Santiago, 1948

⁵ Teniente de Navío Constantino Fraguío y Teniente de Fragata Guillermo Aliaga.

Escogí una roca baja, con amplia visión a la bahía, a no mucha distancia del lugar donde se ubicó la primera bandera antártica chilena. Cavóse un hoyo y se acumularon los materiales... Levantamos en seguida la cruz... depositándose al pie una botella con el acta inaugural... se fraguó el cemento, se acumularon las piedras en forma de montículo, y el monumento, erigido junto a la roca, alto de más de cuatro metros, coronó con alegría nuestro común esfuerzo. El comodoro y el jefe del 'Angamos', seguidos de numerosa asistencia, se reunieron en semicírculo ante la cruz.



Levantando la Primera Cruz de la Antártica, en Puerto Soberanía

“Dos grandes banderas chilenas, sostenidas en sus extremos por oficiales, fueron izadas en los brazos. Comenzó la ceremonia con el Padre Nuestro que se rezó en coro unánime.

Luego pronuncié breve discurso, terminado el cual Oliver Schneider leyó un capítulo de la Imitación de Cristo. Había en los circunstantes, sincronizados por admirable manera con el paisaje y la ceremonia, una emoción inexpresable, era como un retorno a los días primitivos del cristianismo...

Cuando nos retirábamos en la embarcación, la Cruz de Soberanía parecía extender sobre nosotros y en el paisaje sus brazos de paz”.



Ceremonia inaugural de la Cruz de Soberanía

ACTA INAUGURAL DE LA CRUZ ANTÁRTICA ⁶

"En Puerto Soberanía, del Territorio Chileno Antártico, a 19 días del mes de marzo de 1947, levantamos solemnemente esta Cruz Cristiana, símbolo de Paz y Justicia entre los pueblos".

Comodoro Federico Guesalaga T.; Capitán de Fragata Gabriel Rojas Parker; Eugenio Orrego Vicuña; Carlos Oliver Schneider; Humberto Barrera; Pablo Estay; Oscar Pinochet de la B.; Arturo Larraín; Hernán Correa; Teniente David Maydl G.; Teniente Arturo Troncoso; Teniente Guillermo Aliaga; Capitán de Corbeta Oscar H. Rousseau y Teniente de Navío Constantino Fraguío (Armada Argentina); Comandante de Escuadrilla Enrique Byers (FACH); Mayor de Ejército Sebastián Carbonell; Raúl Bahamondes; Teniente de Ejército Jorge González B.; Julio Ripamonti; Dr. Pedro Peña y Lillo y Enrique Torrealba.

PARTIDA DE LA EXPEDICIÓN DESDE PTO. SOBERANÍA AL CONTINENTE⁷

"20 de marzo. En la tarde acompañamos al Comodoro a una breve ceremonia de despedida de la base; se coloca el original del acta de instalación, se entregan al jefe los obsequios que sus compañeros le ofrendan. Al separarse definitivamente, por la noche, los chilenos que permanecerán a las órdenes de Boris Kopaitic O'Neill, formados junto al muelle de Soberanía, entonaron la Canción Nacional, mientras la última lancha se alejaba velozmente.

Aquí quedaron el sargento 1º Carlos Rivera, el cabo 1º Carlos Arriagada, telegrafista; el suboficial practicante Luis A. Coloma, el cabo de mar Aguedo Gutiérrez y el marinero cocinero Luis Paredes. La panga ha llevado gente a la construcción de un faro en Isla Roberts y los hombres regresan con uno accidentado..."

⁶ Orrego Vicuña, Eugenio. "Terra Australis, Diario de la primera Expedición Antártica Chilena". Editorial Zig-Zag, Santiago, 1948

⁷ Ibid

“21 de marzo. ‘El “Angamos”, que zarpó de madrugada, se encuentra ante la isla Roberts... en la parte que mira a la bahía, al estrecho de acceso y el mar libre, se prosiguen durante todo el día los trabajos de construcción del faro, que recibirá el nombre de Punta Prat. Hacia el atardecer queda terminado y desde la borda vemos como se encienden sus luces, que brillan en intermitencias de diez segundos...”

El día 25 de marzo la expedición ingresó sin novedad, pero con viento de tormenta, al Estrecho de Magallanes, para quedar en Río Seco, el puerto del frigorífico.

Al día siguiente, 26 de marzo, a media mañana; los buques llegaron a Punta Arenas para recalar en el muelle y ser recibidos como héroes.

CONCLUSIONES

Quizás algunos de los primeros símbolos cristianos en territorio antártico, sean la cruz de Vince Hut Point, en honor de George T. Vince que perdió su vida en 1902 o la de Cabo Evans, que el equipo del mar de Ross, liderado por el explorador británico Aeneas Mackintosh, parte de la Expedición Imperial Trans Antártica⁸ de Sir Ernest Shackleton, erigiera en el cerro Wind Vane en memoria de los tres miembros de la tripulación que murieron en aquella zona en 1916, y que hoy esta última aparece catalogada como “Sitio o monumento histórico de la Antártica (SMH 17) a petición de Nueva Zelanda y el Reino Unido a la Reunión Consultiva del Tratado Antártico, pero la importancia histórica que esta nueva cruz erigida en 1947 en Puerto Soberanía, territorio antártico chileno, vino a representar como *símbolo de Paz y Justicia entre los pueblos*, es innegable.

Ella, fue levantada con esfuerzo y esperanza, más que como símbolo de justa soberanía, nos recuerda la Paz y Unión que debe existir tras el trabajo dedicado y mancomunado de pueblos hermanos que acudieron a la Antártica, para *levantar una verdadera marca de amor y respeto imperecedero* dentro de un territorio tan poco explorado y conocido de aquella hermosa y dura tierra chilena.

Walter E. Foral Liebsch

Viena, Austria

Agradecimientos:

A Norberto Traub Gainsborg, presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, por su colaboración en el generoso y acertado suministro de información relativa a otras cruces en la Antártica.

⁸ La Expedición Imperial Transantártica (1914-1917, fue quizás la última expedición importante de la llamada *edad heroica de la exploración de la Antártica*. Planificada por Sir Ernest Shackleton, aspiraba a ser la primera en atravesar por tierra el continente antártico. Después de que en 1911 Roald Amundsen llegara al Polo Sur, Shackleton dijo que la travesía del continente era el “*único gran objetivo principal de los viajes antárticos*”. La distancia a recorrer era de unos 2900 kilómetros, y la mitad del trayecto, entre el mar de Weddell y el Polo Sur, aún estaba sin explorar. La expedición no consiguió cumplir este propósito, pero es recordada como una historia épica de heroísmo y supervivencia y que fue coronada con el rescate realizado por el marino chileno Piloto 2° Luis Alberto Pardo Villalón.

Shackleton había estado en la Antártica entre 1901 y el 1904 formando parte de la expedición Discovery del capitán Scott, y había liderado la segunda expedición entre 1907 y 1909. Esta nueva expedición requería, por una parte, una tripulación principal que navegaría por el mar de Weddell y que desembarcaría en la costa, aproximadamente en la latitud 78°S, cerca de la bahía Vahsel, como preparación para una marcha transcontinental en dirección al mar de Ross, atravesando el Polo Sur. Paralelamente, un grupo de apoyo, el equipo del mar de Ross, viajaría por el lado opuesto del continente, establecería un campamento en el estrecho de McMurdo y desde allí prepararía una serie de depósitos de suministro a lo largo de la barrera de hielo de Ross, al pie del glaciar Beardmore. Estos almacenes tenían que ser esenciales para la supervivencia del equipo transcontinental, ya que no llevaban bastantes provisiones para hacer toda la travesía. La expedición disponía de dos barcos: el Endurance, que llevaría el equipo de Shackleton por el mar de Weddell, y el Aurora, a las órdenes del capitán Aeneas Mackintosh, que llevaría el equipo del mar de Ross hasta el estrecho de McMurdo. (Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Expedici%C3%B3n_Imperial_Transant%C3%A1rtica)

PRIMER ATERRIZAJE DE UN JET COMERCIAL EN TERRITORIO ANTÁRTICO CHILENO

Al privatizarse Lan Chile a fines de la década de los ochenta y principio de la del noventa del siglo pasado, sus nuevos accionistas mayoritarios se enfrentaron al principal desafío cual era el de transformarla de una empresa estatal a una privada, con todo lo que ello conlleva en cuanto a políticas de administración, rutas, material de vuelo, etc.

Prioridad se dio a la ruta nacional, donde había caído con relación a su principal competidor Ladeco, teniendo una participación de solo el 20% del mercado.

Como muchas de las pistas donde operaba la compañía se encontraban en mantenimiento, su PCN había sido restringido, por lo que muchas operaciones debían ser realizadas con el material Hawker Siddeley HS 748 turbohélice, lo que obviamente conspiraba con el propósito de recuperar mercado.

Luego de los estudios pertinentes se optó por incorporar a la flota cuadrireactores British Aerospace BAe 146-200 de procedencia inglesa, por lo que fue necesario enviar pilotos y personal de mantenimiento a Inglaterra a especializarse en ellos.

Recibidos en el país, se elaboró un plan para darlos a conocer a los potenciales usuarios, resaltando sus condiciones para operar en pistas cortas y no pavimentadas, naciendo el concepto del "todo terreno del aire".

Fue así como en presencia de altas autoridades se realizó en agosto de 1990, un aterrizaje en el aeródromo "Eulogio Sánchez Errázuriz" (Tobalaba) en Santiago y luego se incorporó al aeródromo "Teniente Vidal" de Coyhaique en las rutas a cubrir por los BAe 146-200.



El tercer BAe 146-200 es incorporado a la flota de Lan Chile en una ceremonia realizada el 10 agosto de 1990, en el aeródromo "Eulogio Sánchez Errázuriz" de Tobalaba. (Col. Alberto Fernández D.)

Con ello se evitaba al pasajero el tener que volar a Balmaceda y de ahí, viajar vía terrestre a Coyhaique por un camino por entonces dificultoso y no pavimentado.

Ello constituía una ventaja con respecto a Ladeco, que por el material de vuelo que empleaba debía obligatoriamente seguir operando en Balmaceda. Pero había otro destino que figuraba en los planes de los nuevos dueños de la compañía; el Territorio Antártico Nacional.

Permanecía en el recuerdo el sobrevuelo de aquella región que, en diciembre de 1956, con fines turísticos, efectuara un Douglas DC-6B de Lan-Chile, lo que llevó a la compañía a poner con orgullo desde esa fecha en la puerta de sus cuadrimotores, aquella frase que señalaba: "Primera sobre la Antártida".⁹

Se trataba entonces de ser la primera en la Antártica. Era cierto que pequeñas empresas magallánicas habían efectuado algunos vuelos charter al continente helado llevando turistas, pero ahora el propósito era realizar vuelos regulares en combinación con empresas navieras, para que desde ahí los pasajeros pudieran internarse en los mares australes y conocer territorios hasta entonces ignotos para el común de los mortales.



Portalón de acceso de uno de los DC-6B de LAN (Gentileza del señor Esteban E. Raczynski)

⁹ Luego de este histórico vuelo del día 22 de diciembre de 1956 sobre el continente blanco, todos los DC-6B de LAN portaron orgullosamente, sobre el fuselaje la leyenda «Primera sobre la Antártida».



DC-6B de LAN (Ilustración gentileza del señor Juan Carlos Velasco García)

Para tal efecto, se planificó un vuelo con uno de los flamantes BAe 146-200, el que uniría Punta Arenas con isla Rey Jorge, donde estaba asentada la Base Antártica "Presidente Eduardo Frei Montalva" de la Fuerza Aérea de Chile, aterrizando en el aeródromo "Teniente Marsh".

Fue así como el día miércoles 24 de enero de 1990, uno de aquellos aviones realizó el vuelo de itinerario normal entre Santiago y Punta Arenas y al día siguiente, jueves 25, cuando las condiciones meteorológicas indicaron que la ruta estaba operable, a las 09.15 hrs. local el BAe despegó hacia dicha lejana posesión.



Los tripulantes del BAe 146-200 de Lan-Chile al descender de la aeronave en Teniente Marsh

Al mando del mismo iba el capitán Oscar Bonilla Menchaca, Vicepresidente Ejecutivo de Lan-Chile. Como primer oficial, se desempeñaba el capitán Rafael Acchiardo Nissim y como navegante los acompañaba el primer oficial de material Boeing 707, Patricio Toro Papapietro, oficial en retiro de la Fuerza Aérea, uno de los pilotos chilenos con más experiencia en vuelos a Marsh en material C-130 Hércules. Auxiliar de vuelo era Constanza Baglino.

22 pasajeros invitados por la compañía, viajaban también a bordo, entre los que se contaban los capitanes Pedro Timmermann Bethke y Rodrigo Molina Díaz y la auxiliar de vuelo Carolina Gallardo, quienes habían realizado el vuelo de itinerario del día anterior entre Santiago y Punta Arenas y regresarían al día siguiente con la aeronave a la capital.



BAe 146-200 de Lan-Chile en Miami matrícula N401XV (CC-CEJ)



Capitanes señores Rafael Acchiardo y Oscar Bonilla M. hacen entrega de un emblema recordatorio de la compañía al comandante de la base antártica CDG(A) Sr. Héctor Barrientos Parra

Asimismo, lo hacían Bernard Castell, Gerente de Ventas Técnicas de British Aerospace y Jack Thompson, Gerente de Marketing para Sudamérica del fabricante británico, quienes por cierto tenían especial interés en el éxito del vuelo.

Hasta la mitad del cruce del Drake el viaje se realizó sin mayores dificultades, pero a partir de ahí ingresaron a un frente de mal tiempo que fue empeorando las condiciones meteorológicas hasta la misma aproximación final. Tramo en que valiosas resultaron las recomendaciones de Patricio Toro, quien puso toda su experiencia en la zona al servicio de ambos capitanes.

Sin duda estaban conscientes de la responsabilidad que habían asumido, el tiempo era inestable, iniciaron la aproximación y tan pronto volaban VFR como quedaban sólido, para recién poco antes de la altura de decisión tomar contacto visual con la pista, la que era de tierra y se encontraba por completo cubierta de nieve.

A las 11:14 hrs. local el cuadrireactor ponía felizmente ruedas en Marsh, siendo recibidos cordialmente por el jefe de la base, Comandante de Grupo (A) Héctor Barrientos Parra acompañado el personal a su mando.

Era la primera vez que un jet comercial chileno aterrizaba en aquel aeródromo cuya pista por cierto no reunía las mejores condiciones para un avión como el BAe 146-200, el que incluso no contaba con reversa en sus motores para ayudar al frenado durante el aterrizaje.



BAe 146-200 aterrizado en la Antártica. (Fotografía gentileza Claudio Cáceres Godoy)

Visitas a las dependencias de la base y a lugares cercanos de interés turístico hicieron que las horas se pasaran volando y a las 17:07 hrs. el avión inició su retorno a Punta Arenas, arribando sin novedad a destino a las 19:00 hrs. local, donde la prensa expectante los esperaba para conocer y difundir las alternativas de aquel vuelo pionero.

En conferencia de prensa realizada más tarde, Bonilla expresó que el objetivo del vuelo había sido *"desarrollar el turismo antártico para los chilenos y extranjeros y que próximamente se haría un segundo viaje con invitados especiales y a partir del año venidero, iniciar los vuelos rentados"*. Por su parte, uno de los más contentos era Bernard Castell, quien no ocultaba su satisfacción por el desarrollo del vuelo, *"en el que con todo éxito se había utilizado un avión fabricado por British Aerospace"*.

No obstante, los logros alcanzados, a la postre por razones de mercado, la empresa no prosiguió con los vuelos a la Antártica, quedando aquel como una muestra más del profesionalismo y capacidad de los pilotos chilenos.

Sergio Barriga Kreft

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Nota: el autor desea expresar sus agradecimientos por la colaboración prestada por los hoy en día Comandantes de Aeronaves (R) Sres. Oscar Bonilla, Rafael Acchiardo y Patricio Toro en la elaboración de este pequeño recuerdo histórico aeronáutico.

CENTRO METEOROLÓGICO ANTÁRTICO

Durante el “Año Geofísico Internacional” (AGI), se gestó la creación del Centro Meteorológico Antártico, con la participación directa del Coronel de Aviación Sergio Napoleón Bravo Flores (QEPD), en una reunión internacional de la Oficina Meteorológica Mundial (OMS) en Australia.

El año Geofísico Internacional, con el auspicio de la ONU, duró desde 1 de julio de 1957 al 31 de diciembre de 1958. Ese año, se reunieron 30.000 científicos y técnicos de 66 países para analizar y consolidar antecedentes sobre actividad solar, rayos cósmicos, geomagnetismo, auroras boreales y física de la atmósfera. También esta reunión internacional fue el origen del Tratado Antártico que se firmaría finalmente en el año 1959.



CDA Sergio Napoleón Bravo Flores

En esta reunión meteorológica en Australia, los delegados de diversos Estados que ya operaban en el territorio antártico, expresaron que cada país estaba haciendo sus propias observaciones meteorológicas para sus actividades y coordinar las operaciones con otros países, muchas veces en el mismo sector con más de un operador. Ante esta situación, el Coronel Sergio Napoleón Bravo, propuso que Chile con su Oficina Meteorológica, que él presidía, podía crear un “Centro Meteorológico Antártico” para la Antártica Occidental que incluía toda la península hasta el Polo Sur, adelantándose a otros Delegados de países que operaban que operaban allí, pero que debían consultar primero a sus respectivos gobiernos.

El Coronel Bravo, a su regreso informó sobre su decisión; que involucró incluso al Gobierno de Chile. Como es común en nuestro país, muchos lo criticaron, expresando que no teníamos los medios para ejercer esta función, sin embargo, otros estuvieron de acuerdo, recordando a Carlos Dittborn P., que antes había comprometido al país para celebrar aquí el campeonato mundial de fútbol en Chile y que ante las críticas dijo: *“Porque no tenemos nada lo haremos todo”*.

Volviendo a nuestro Centro Meteorológico Antártico, debemos recordar que empezó a funcionar en la Base antártica “Presidente Aguirre Cerda” (PAC), en la isla Decepción y que operó allí hasta el 4 de diciembre de 1967, año que ocurrió la erupción volcánica y que obligó a evacuarla de emergencia y suspender sus trabajos.

Durante el año siguiente, 1968, continuó la operación meteorológica desde la Base Gabriel González (GGV). bahía Paraíso, donde está ubicada, es un lugar extraordinariamente hermoso haciendo gala de su nombre, pero es un pequeño islote frente a un glaciar con muy poco espacio, incluso para instalar antenas de comunicaciones.

Ante la situación anterior, fue necesario buscar otro lugar para construir definitivamente este Centro Meteorológico, que resultó ser en isla “Rey Jorge”, donde se construyó en el verano 1968- 1969.- Con una excelente bahía para los buques de chilenos, además, como se vio después, con un terreno cercano que permitió construir una pista de aterrizaje llamada “Teniente Marsh”, que se convirtió en un aeródromo internacional para Chile. Donde otros países deben pedir permiso para aterrizar.

Todo lo anterior, le ha permitido a Chile tener una pequeña ciudad antártica “Villa las Estrellas”; para familiares de los que trabajan allí. Además, tiene un pequeño hospital, iglesia, mercado, banco que presta servicios internacionales y otros servicios. En la actualidad, ya han nacido algunos chilenos antárticos; algo que nos alegra y confirma nuestra soberanía.

Aunque muchos chilenos no se den cuenta, nuestro país es muy antártico, no sólo porque es el que está más cerca del territorio antártico a través del Cabo de Hornos, y las islas Diego Ramírez, que se unen bajo el mar con la Península Antártica, sino también porque nuestro clima está directamente relacionado con la Antártica.

Todos los fenómenos atmosféricos, son masas de aire frío que traen la influencia del aire fresco de ese territorio. Además, la corriente fría de Humboldt que baña nuestras costas de sur a norte enriquece nuestros productos marítimos y deja nieve en la Cordillera que se transforma en agua para regar nuestros campos.

El Centro Meteorológico Antártico, que nació como una idea del Coronel Bravo, a lo largo de unos pocos años, permitió que muchos aviadores integrantes de la Fuerza Aérea de Chile, hayan trabajado en ese territorio. Oficiales, suboficiales, empleados civiles y científicos de las Universidades y del Instituto Antártico, uniendo sus esfuerzos y sacrificios, puedan mostrar mundo, que el territorio antártico es la prolongación natural de nuestro país, tal como lo visualizó el Libertador Bernardo O'Higgins cuando le definió los límites de esta nueva República a Thomas Cochrane; antes de nombrarlo comandante en Jefe de la Escuadra nacional, el 20 de agosto de 1821, expresándole que: ...*“el límite sur de esta nueva República llamada Chile, era el Polo Sur en sí mismo”*.

Nuestra generación, está muy preocupada del medio ambiente y del calentamiento global, por lo que la Antártica y su entorno oceánico adquieren gran importancia para todo mundo. Para Chile es parte vital de su vida presente y futura.

Jorge Iturriaga Moreira
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

FUERZA AÉREA DE CHILE RESCATA AVIÓN CANADIENSE EN LA ANTÁRTICA



DHC-5 Buffalo posado en Base Antártica Teniente Rodolfo Marsh. (Fotografía: Archivo Sr. Claudio Cáceres Godoy)

A inicio de los años en la década de 1960, la compañía aeronáutica, De Havilland Canadá (Toronto) trabajaba en el diseño y fabricación de un avión de transporte, bimotor turbohélice denominado DHC-5 Buffalo.

La singular aeronave era descendiente directo del modelo anterior DHC-4 Caribou. Unas de sus características principales, tener la capacidad STOL (Short Take Off Landing), un radio de acción de 1.500 kilómetros, gran capacidad de carga y dos motores General Electric de 3.000 HP.

Su primer vuelo fue el 9 de abril del año 1964, y del cual se construyeron en total 122 unidades, en sus distintas versiones.

El avión de nuestro relato fue fabricado en el año 1979 con el C/N° 96 y recibiendo la matrícula de Canadá C-GTLW. Este avión se presentó ese mismo año como avión demostrador en el Salón de Le Bourget, Francia, con el número demostrador 113.



El Buffalo en demostración de Le Bourget 1979. Fotografía y créditos en la imagen. Vía Sr. Juan Carlos Velasco.

Posteriormente el avión fue enviado desde Toronto, Canadá en junio del año 1980 por la De Havilland Canadá a pruebas y demostraciones en el Territorio Antártico Chileno.

Para cumplir estas tareas, es que se trasladó a Chile, desde donde el 30 de junio de 1980 iniciaba un insólito raid que *“se iba a prolongar por casi tres semanas y que el final de la demostración sería quedar atrapados en un glaciar relativamente cercano a la Base O’Higgins, del Ejército.”*¹⁰

La histórica aventura se iniciaba a las 10.15 horas en el aeropuerto de Los Cerrillos, en Santiago, cuando el bimotor canadiense DHC-5D Buffalo despegaba transportando un equipo de evaluadores chilenos, arribando a eso de las 18.00 horas al Aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo de la austral ciudad de Punta Arenas.

¹⁰ Iturriaga Moreira, Jorge. *Infierno en Isla Decepción*. Pág. 134.

Al día siguiente, el 1 de julio, efectuó un vuelo demostrativo trasladando carga y combustible desde Punta Arenas rumbo a la isla Rey Jorge, aterrizando a las 08.45 horas en la entonces Base Aérea Antártica “Teniente Rodolfo Marsh” de la Fuerza Aérea de Chile, convirtiéndose así en el primer avión extranjero en aterrizar en la pista antártica de 900 metros de largo.



Descargando la carga del avión en Teniente Rodolfo Marsh Martin. (Archivo Sr. Erwin Cubillos Salazar)

El mismo día, el avión inició el regreso a las 14.35 hrs. rumbo a Punta Arenas, arribando a las 17.40 hora local. Este primer vuelo había resultado sin novedad.

A la mañana siguiente realizó un segundo vuelo a “Teniente Marsh”, llevando a bordo 17 pasajeros, incluyendo la tripulación; entre ellos integrantes del Instituto Antártico Chileno, un científico de la Universidad de Chile y miembros de las Fuerzas Armadas de Chile. Al mando de la delegación, iba el Coronel de Aviación (A) Sr. Jorge Iturriaga Moreira.

La misión era llegar a Marsh y de ahí, dirigirse y aterrizar en la Base General Bernardo O'Higgins del Ejército de Chile y luego sobrevolar la Base Arturo Prat de la Armada.

El día 3 de julio el Buffalo volvió a despegar para sobrevolar la Península Antártica hasta isla Adelaida e intentar un aterrizaje ahí, lo cual no fue posible por la excesiva nieve reportada en el sector. Por este motivo, sólo se sobrevolaron las bases las bases Gabriel González Videla y Palmer de los Estados Unidos.

Posteriormente, el vuelo se dirigió en dirección a la Base O'Higgins, donde se reportaban buenas condiciones¹¹ sufriendo al aterrizar un incidente. Su tren de aterrizaje izquierdo se hundió en la nieve.



Vista general del estado del avión tras el aterrizaje. (Archivo GAv. Jorge Iturriaga Moreira.)



Vista frontal del avión con el montículo de nieve causante del daño.
(Fotografía: Archivo Sr. Erwin Cubillos Salazar)

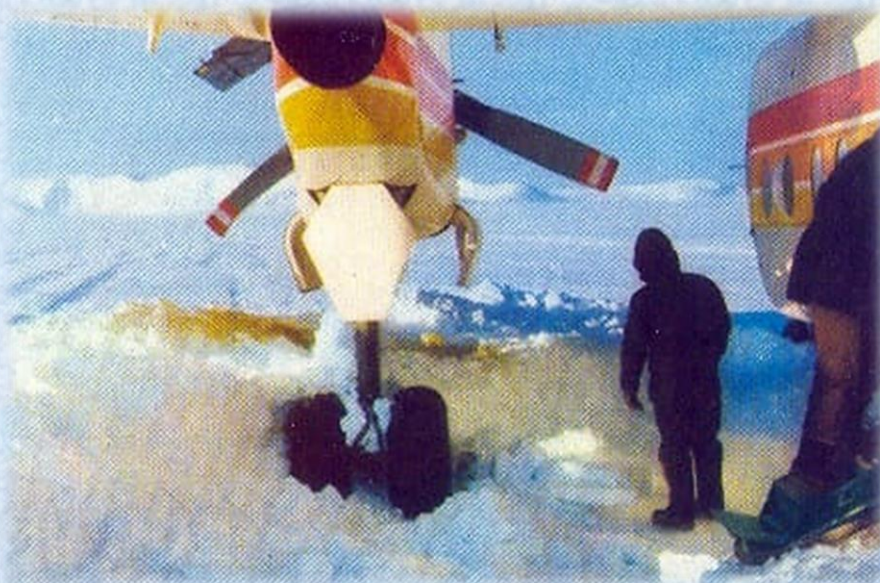
¹¹ Iturriaga Moreira, Jorge. *Infierno en Isla Decepción*. Pág. 136. "5/8 de estratos cúmulos a 800 metros, un viento de 180° con seis nudos, temperatura 13,2 grados y una presión de 1.006,3 milibares. Además, el comandante de la base, Mayor Juan Morales, midió en la pista ubicada a unos 4 kilómetros de la base, una capa de nieve de seis cms. De espesor, sobre el hielo del glaciar."

Después de bajar la carga, el piloto canadiense William Pullen, trató nuevamente de despegar, ya que su experiencia en la nieve, le indicaba que, si el avión se movía, podría acelerar y partir de ahí.

A continuación, la aeronave alcanzó a recorrer unos diez metros, pero sólo logró enterrarse aún más, por lo que solicitó ayuda para limpiar la nieve suelta delante del avión e intentar un segundo despegue. Para llevar a cabo esta delicada tarea, casi la totalidad de la dotación de la base, debió trabajar con palas el resto de la tarde y parte de la noche.

A eso de las diez y media de la mañana del día siguiente, la tripulación y los integrantes de la comisión subieron al avión, los pasajeros se acomodaron lo más atrás posible para alivianar la nariz de la nave, mientras los motores comenzaban a rugir. El avión se movió lentamente mientras la esperanza de todos, comenzó a crecer.

Grande fue la decepción cuando al cabo de unos metros más, el avión se desvió hacia el lado izquierdo y la hélice de ese lado topó con un duro montículo de nieve que se había formado durante la noche producto de la nieve retirada. Esto provocó un accidente con serios daños en la hélice y en ese motor, motivo por el cual habían quedado atrapados.



Vista posterior del daño sufrido, el aspa del lado izquierdo esta doblada. Fotografía: Archivo Sr. Cristian Figueroa Caro.

A contar de ese momento, la superioridad de la Fuerza Aérea de Chile, comprometió su ayuda para el rescate de los tripulantes. La misión consistió en el envío desde el Grupo de Aviación N° 6 de la Cuarta Brigada de la FACH con asiento en Punta Arenas, de dos aviones DHC-6-300 Twin Otter a la Base Teniente Marsh y de ahí a la Base General Bernardo O'Higgins.

Lamentablemente las condiciones climáticas, impidieron realizar esta operación. Sólo hasta el día 9 de julio, los Twin Otter al mando de los pilotos Chester Spencer Hernández y Gustavo de la Cruz, pudieron aterrizar en Marsh. Recién el día 13 las condiciones del clima cambiaron, por lo que los aviones pudieron volar a la Base

O'Higgins, procediendo a trasladar en dos vuelos de cuarenta minutos a los nueve tripulantes y pasajeros por vuelo.

En tanto el transporte a Punta Arenas debía realizarse en un avión Lockheed C-130H Hércules de dotación del Grupo de Aviación N° 10, que llegó a la Base Antártica de la FACH el día 16, procediendo a trasladar a los rescatados a Punta Arenas.

La tripulación y pasajeros del Buffalo, destacaron el profesionalismo de las tripulaciones de los aviones Twin Otter de la FACH en este rescate, calificándola como una hazaña de nivel mundial.

El avión estuvo en la Base O'Higgins casi dos meses, tiempo en que la fábrica canadiense envió repuestos y especialistas para reparar el avión. Todo esto supuso una logística por parte de la Fuerza Aérea de Chile, trasladando personal y equipos.

Una vez terminada la reparación, el avión fue sometido a varias pruebas de vuelo en el continente helado y posteriormente emprendió el vuelo al aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo, en Punta Arenas y de ahí directo a dependencias del Grupo de Aviación N°10 en Santiago, para posteriormente retornar a su país de origen, Canadá.

Al retorno del avión a la fábrica De Havilland, la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, recibió una nota de agradecimiento, que señalaba:

“Nosotros en la De Havilland Aircraft of Canadá Ltda., estamos felices con la buena noticia que el DHC-5, ha sido recuperado de la Base O'Higgins en la Antártica, y en nombre de los empleados y ejecutivos, deseamos expresarles nuestros sinceros agradecimientos a Ud. y a todos los de la Fuerzas Armadas Chilenas, que nos brindaron una ayuda tan generosa, deferente e ingeniosa.

Tal cooperación nos permite la formación de verdadera y calurosa amistad.

Respetuosamente.

*F.A. Johnson
Vicepresidente”*

El DHC-5 Buffalo vuelve a Chile

En forma posterior, la Fuerza Aérea de Chile, decide comprar el DHC-5 Buffalo, para ser utilizado en operaciones antárticas.

La adquisición fue el resultado de comprobar las excelentes performances del avión en climas fríos y su buen resultado en operaciones con nieve, llevando gran cantidad de carga y la capacidad para operar en pistas semipreparadas.



El nuevo avión de la FACH, manteniendo la librea de la fábrica De Havilland, pero con el timón azul característico de los aviones institucionales. (Fotografía: Sr. Anselmo Aguilar Urra.)

Una agrupación compuesta por tres pilotos, un ingeniero y tres tripulantes del Grupo de Aviación N° 6, se desplazaron a la fábrica De Havilland en Toronto, a fin de realizar el curso de adaptación del nuevo material, y proceden a traerlo en vuelo a Chile. Al llegar e ingresar al inventario de la FACH, obtiene la matrícula militar 920.



DHC-5 Buffalo operando en la Base Teniente Marsh de la Antártica. (Fotografía: Archivo Sr. Claudio Cáceres Godoy)

El avión pasa a depender del Grupo N° 6, complementando las operaciones antárticas con los Twin Otter.

Durante la Feria Internacional del Aire 1982, realizada en marzo de ese año, fue posible ver y hasta volar en el avión, que realizó los famosos vuelos populares de esa época. Destacándose que en esa ocasión lucía su nueva matrícula 921.



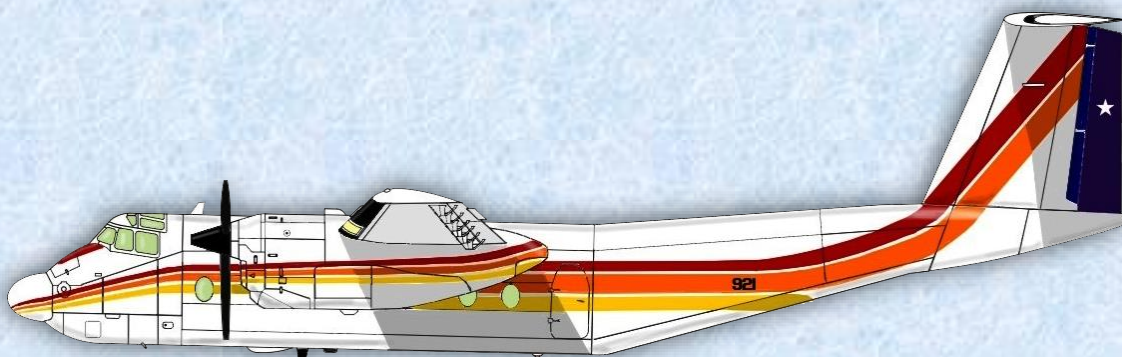
Durante los vuelos populares de FIDA 82, se ve el Buffalo aterrizando en la Base Aérea El Bosque.
(Fotografía: Sr. Anselmo Aguilar Urra.)

Lamentablemente el avión tuvo una corta vida operacional en la Fuerza Aérea de Chile.

El día 1 de mayo de 1982, realizando vuelos de entrenamiento en Punta Arenas, sufre un accidente. Mientras practicaba la aproximación con un solo motor, se desvió hacia la izquierda de la pista al aterrizar. Como resultado del accidente, el avión se incendió resultando totalmente destruido.



Resultado del accidente del Buffalo, totalmente destruido. Fotografía: Archivo Sr. Claudio Cáceres Godoy.



Perfil del avión DHC-5 Buffalo Fach 921 realizado por el Sr. Erwin Cubillos Salazar.

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile.

Bibliografía:

Archivos Fuerza Aérea de Chile

<https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19819999-2>

https://en.wikipedia.org/wiki/De_Havilland_Canada_DHC-5_Buffalo

Accidentes Fach, Tony Beales

Colaboraciones:

Señores Cristian Figueroa Caro, Erwin Cubillos Salazar, Jorge Iturriaga Moreira y Juan Carlos Velasco García

UN SIGLO DE OSCAR PINOCHET DE LA BARRA



De izquierda a derecha: CDA Miguel Figueroa Ibarra junto al Embajador don Oscar Pinochet de la Barra

El destino quiso que el día 23 de junio se conmemore dos hechos relevantes relacionados con el Territorio Antártico Chileno. En 1920 el nacimiento del insigne maulino don Oscar Pinochet de la Barra y la entrada en vigor del Tratado Antártico para la República de Chile en 1961.

Tuve el grato honor de conocerlo en 1999 en las oficinas del Instituto Antártico Chileno, que funcionaba en ese entonces en calle Luis Thayer Ojeda, Providencia, siendo su Director.

Si quisiéramos describir los aspectos de la vida que le interesaron, el arte ocupa un lugar relevante, su dedicada pasión por la escritura, pero lo que sobresale sin duda alguna es su aporte a las relaciones internacionales de Chile y particularmente su amor y dedicación por “Antártica” como se refería don Óscar al continente, sin anteponer el artículo femenino “la”.

El Embajador Pinochet desde los inicios de su carrera diplomática abrió la ruta chilena en el continente Antártico, al escribir su tesis de Derecho “La Antártica Chilena”, merecedora del Premio Municipal de Literatura de 1944 y posteriormente al integrar desde 1947, las tres primeras Campañas Antártica de Chile junto a Guillermo Mann y Julio Ripamonti, figuras recordadas en los nombres de bases y refugios del Instituto Antártico Chileno en las islas Shetland del Sur. “Chilean Sovereignty in Antarctica” (1955), “Base Soberanía y otros recuerdos antárticos” (1977), “Antártica sueños de ayer y del mañana” (1988) y “Medio siglo de recuerdos antárticos, Memorias” (1994).

Pinochet fue subsecretario de Relaciones Exteriores durante el gobierno de Eduardo Frei Montalva, con quien compartiría correspondencia y visiones sobre la Antártica desde los años cuarenta, década que se abre con la delimitación del Territorio Chileno Antártico (6 de noviembre de 1940) en el gobierno de Pedro Aguirre Cerda. Asimismo, participó en la ceremonia de la firma del Tratado Antártico en Washington en 1959.

El año 1994 logró llegar al Polo Sur y gran parte de su vida diplomática y fruto de sus numerosos escritos tuvieron relación con el continente blanco. Debemos destacar su invaluable aporte al Sistema Antártico durante todos los años que fue Jefe de la Delegación Nacional a las Reuniones Consultivas y en la génesis del Protocolo

al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente, como Presidente de la Reunión Consultiva Especial que negoció dicho acuerdo, en Viña del Mar, 1990.

Fue Director del Instituto Antártico Chileno, INACH, desde 1990 hasta 2003, año en que la institución se trasladó a Punta Arenas, siendo además uno de sus fundadores en 1963. También y en forma conjunta, fue Director de la Academia Diplomática, "Andrés Bello", entre 1990 y 1991. No obstante que su principal interés estaba en los temas antárticos, tuvo una brillante y fructífera carrera diplomática, sirviendo a Chile en Bélgica, Argentina, Estados Unidos y como embajador ante Rusia y Japón, entre otros.

También fue importante su interés por la Isla de Pascua, las relaciones con Bolivia y Perú y otra gran gama de temas que quedaron plasmados en numerosos libros, ensayos, novelas, antologías, poesías y varios cientos de artículos en revistas. Asimismo, su relevancia académica se reflejó en su pertenencia a la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, a la Academia Chilena de la Lengua y en su membresía correspondiente a la Real Academia Española.

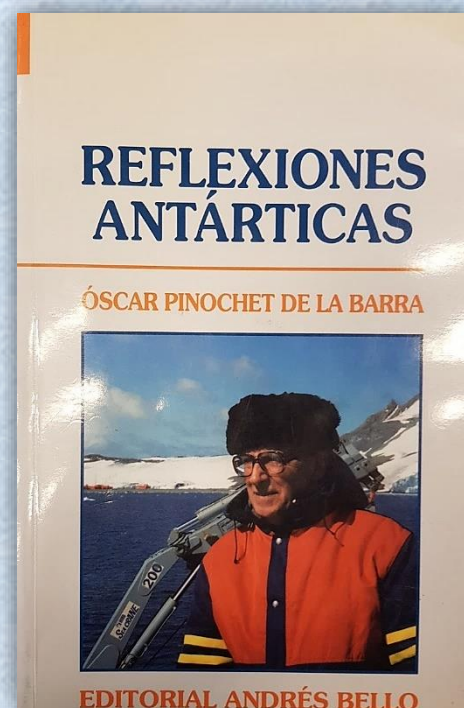
Junto al privilegio de ser parte de los invitados a la ceremonia de lanzamiento de su libro "Reflexiones Antárticas" el día 5 de mayo del año 2008 en el Ministerio de Relaciones Exteriores, así también en la ceremonia donde hizo entrega a ese Ministerio de sus distinciones durante su carrera diplomática.

En abril del año 2014 tuve el honor de que me prologara el libro "La Antártica como escenario de cooperación: oportunidades para afianzar el statu quo" editado por la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos ANEPE. Semanas después y participando en una reunión relacionada con Política Antártica en Punta Arenas en la sede del INACH, nos enterábamos en plena reunión de su fallecimiento, era el 28 de mayo del 2014.

Fue uno de los últimos sobrevivientes de la legendaria Conferencia de Washington de 1959 que dio origen al Tratado Antártico y al sistema que rige hasta hoy el destino de la Terra Australis Ignota.

Pinochet de la Barra es sin lugar a dudas una de las figuras nacionales más relevantes del siglo XX por su permanente pasión y entrega a la contribución del interés de nuestro país por la Antártica, dado que su mirada de acercar Chile al continente blanco, significó para la Fuerza Aérea de Chile asumir el desafío de conectarlo por vía aérea, lo que generó la condición para que Chile se consolide como "puerta de entrada" y "país puente" a la Antártica, ambos preceptos consagrados en la Política Antártica Nacional.

Miguel Figueroa Ibarra
Coronel de Aviación (BA)
Jefe de la División Antártica
Fuerza Aérea de Chile



PIONEROS AÉREOS ANTÁRTICOS

Tras el término de la Segunda Guerra Mundial, muchas naciones poderosas y otras no tanto, comenzaron a manifestar derechos soberanos sobre el territorio antártico nacional, no obstante que algunas no tenían ninguna relación con aquellas inhóspitas regiones.

Nuestro país viendo amenazados sus incuestionables derechos soberanos en tan altas latitudes, comprendió que había llegado la hora de establecer una presencia permanente en la Antártica¹² y para ello, el gobierno chileno dispuso a fines de 1946¹³ la toma de posesión efectiva in situ, del Territorio Chileno Antártico definido en noviembre de 1940, como también la tarea de levantar e inaugurar la Estación Meteorológica y Radiotelegráfica "Soberanía", la que sería nuestra primera base en el helado continente. Otras importantes labores que estaban comprendidas en las instrucciones, eran el efectuar trabajos de reconocimiento, exploración y observación científica, fotogramétrica e hidrográfica; instalación del primer faro y balizas en la Antártica Chilena; observación y determinación de coordenadas geográficas y levantamiento de cartas nacionales para la navegación segura de los buques de la Armada y estudiar la eventual operación de vuelo con aeronaves de la Fuerza Aérea de Chile.



La Nación, 7 de noviembre de 1940. Archivo del IIAHCH

Para asistir y complementar el éxito de las tareas encomendadas en la mejor forma posible, se determinó la participación de seleccionados integrantes de las otras dos ramas de la Defensa Nacional como también, se invitó a participar a variados civiles, cada uno con definidas funciones y tareas para hacer de esta primera expedición, una memorable y trascendente aventura nacional.

¹² En el Decreto N°1541 del 7 de septiembre de 1939, se establece que nuestro gobierno había conformado en una Comisión Especial para que estableciera de manera definida nuestros límites antárticos históricos, declarados públicamente en 1906, pero que cuya delimitación era ambigua pues sólo se basaba en antiguos estudios aún no completados.

¹³ Decreto Supremo N° 2162 del 17 de diciembre de 1946

La tarea principal fue asignada a la Armada Nacional, quien organizó una flotilla antártica al mando del comodoro Federico Guesalaga Toro, e integrada inicialmente por el transporte Angamos y la fragata Iquique¹⁴, las que, tras una salida desde Valparaíso, cruzarían peligrosos y aún desconocidos mares para llegar a las tierras del continente antártico, donde en mes de febrero de 1947 se levantaría la primera estación antártica permanente, denominada "Base Soberanía", posteriormente bautizada "Base Arturo Prat".

Aquilatando el gobierno la importancia de contar con apoyo aéreo para cumplir a cabalidad las tareas encomendadas, consultó a la Fuerza Aérea de Chile si sería posible contar con apoyo aéreo, principalmente para transportar equipo como también practicar reconocimiento aéreo sobre las rutas a seguir por las naves de la flotilla antártica. Analizadas las posibilidades de cumplir a cabalidad lo encomendado, la institución aérea inició las tareas de planificar una eventual operación aérea que uniendo nuestro Chile continental con el Territorio Chileno Antártico pudiera llevar el material solicitado.

La Fuerza Aérea de Chile en la Primera Expedición Antártica

Pese a la trascendencia de la tarea encomendada, una de las primeras noticias¹⁵ registradas en la prensa nacional sólo apareció durante el mes de enero de 1947, presentando al público un ambicioso y decidido titular que involucraba a la Fuerza Aérea: *"Dos Catalinas y un Vought-Sikorsky van a explorar la Antártica desde el aire"*, indicaba el porteño diario "La Unión". El contenido de la noticia señalaba, entre otros, *"Periodistas del diario 'La Unión' comprobaron en terreno la preparación de dos aviones Catalinas y un Vought-Sikorsky en la Base Aérea de Quintero, grupo a cargo del Comandante de Escuadrilla don Enrique Byers de Campo. Entre los días 20 y 25 del mes en curso deberán salir desde la base de Quintero, en vuelo hasta Punta Arenas, los aviones 'Catalina' 400 y 402 destinados en las exploraciones que se han ordenado realizar en la expedición oficial que se ha enviado a la Antártica."*



Avión anfíbio Vought Sikorsky "Kingfisher" OS2U-3 N°308 en la Base de Quintero, antes de embarcarse en el Transporte Angamos. Atrás uno de las aeronaves "Catalina" que cumplirían la misión posterior de transporte de equipo. (Archivo Museo Histórico Nacional)

¹⁴ Nave construida en Dinamarca en 1939, utilizado por los alemanes durante la Segunda Guerra Mundial y adquirida por Chile en 1946. Contaba con casco reforzado y sin ser un buque polar, era el más apropiado de la Armada para operar en la Antártica.

¹⁵ Diario "La Unión" de Valparaíso, 12 de enero de 1947

Además de estas poderosas máquinas, una de las más modernas con que cuenta la Fuerza Aérea de Chile, ya salió a bordo del “Angamos”, un “Vought-Sikorsky”, hidroavión de reconocimiento... Los “Catalina” llevarán a bordo todos los elementos que se necesitan... Incluso pudimos observar que se lleva un líquido especial para disolver el hielo... equipos completos de oxígeno... Llevan botes de goma... para un caso de emergencia...” La Plana Mayor del grupo de exploración estaba compuesta por el Comandante de Escuadrilla señor Enrique Byers del Campo, el Capitán de Bandada señor Eduardo Iensen, el Capitán de Bandada ingeniero Andrés Martínez y el Teniente 1° de comunicaciones don Tomás Francetti”. Y finalmente, las líneas siguientes agregaban, “El miércoles zarpó con rumbo a Punta Arenas la fragata “Iquique”, llevando a bordo al Teniente 2° Humberto Tenorio I., quien lleva la misión especial de buscar y fijar en la región magallánica... los lugares apropiados para fondear los Catalina.”

El 18 de enero, días más tarde de ya zarpada la fragata Iquique desde Valparaíso, el diario La Estrella informaba que los aviones Catalina chilenos no podrán volar hacia la Antártida y se agregaba que... “Las razones que se han tenido en vista para adoptar esta medida se refieren a que las condiciones técnicas de estos aparatos no están a la altura de las exigidas para emprender una empresa de tal magnitud...”

Al día siguiente, el diario “La Unión” de Valparaíso, en una nota titulada “La Fuerza Aérea desempeñará gran papel en la expedición que va a la Antártica”, agregaba “...se ha debido estudiar cuidadosamente el equipo de que se dotará a los pilotos y tripulantes... se han sometido a un severo entrenamiento, en especial en el “vuelo a ciegas”. Los trajes son producto de la manufactura nacional.

Tal como había informado previamente la prensa, para realizar esta primera operación aérea antártica, la Fuerza Aérea embarcaba una dotación en el Transporte Angamos junto a la respectiva aeronave, el Comandante de Escuadrilla Enrique Byers del Campo, Comandante de la Expedición Aérea; Capitán de Bandada Eduardo Iensen Franke, como 2° Comandante; Capitán de Bandada Andrés Martínez Vigoroux, Ingeniero de la Expedición; Teniente 1° Arturo Parodi Alister (piloto); Teniente 1° Tomás Franzetti Padlina (Jefe comunicaciones aéreas); meteorólogo Millán Toro Rojas; Suboficial Mayor Juan Valdivia Torrijos; Suboficial Daniel Gavilán Garrido; Sargento 1° Tomás Pineda Letelier (fotógrafo); Sargento 2° Juan Sallés Troncoso; Cabo 1° Exequiel Garrido P.; Cabo 2° Raúl Palma Morales y el Cabo 2° Jorge Iturriaga A. Mientras tanto, en la fragata Iquique lo había hecho el Teniente 2° Humberto Tenorio Iturra, perteneciente al Grupo de Aviación N°2 de la Base Aérea de Quintero.

Pese a estas imperiosas necesidades de hacer soberanía, la expedición chilena zarpa de manera diferida. La fragata “Iquique” zarpa de Valparaíso el 8 de enero llegando a la Antártica el 20 de ese mes, mientras que el transporte “Angamos” zarparía recién, a las 22.30 horas del martes 28 de enero y llegando a bahía Chile el 12 de febrero, lugar donde el día 6, ya se había inaugurado la primera Estación naval Antártica.

Finalmente, una tercera nave participante -pocas veces mencionada en los relatos antárticos- la fragata Esmeralda (gemela a la Iquique), será el buque que aprovisionará de combustible y algunos otros elementos necesarios a la fragata Iquique en algún punto de la antártica, y que luego de hacerlo recibirá órdenes de volver a Punta Arenas.

El 20 de enero la Iquique recalaba a las islas Shetland del Sur, iniciando la exploración de ese archipiélago de Norte a Sur, comenzando por bahía Almirantazgo donde se encontró una base británica. Avanzando hacia el Sur conocieron la isla Greenwich y bahía Discovery, a la que rebautizaron como bahía Chile y continuaron a isla

Decepción, donde en 1906 y con el respectivo permiso de nuestro gobierno, se había instalado y operado una Sociedad Ballenera¹⁶ por varios años.

Allí había ahora, otra base británica, por lo que momentáneamente se desechó también ese lugar. La navegación continuó hacia una mayor latitud alcanzando las islas Melchior, pero ahora los argentinos trabajaban en la construcción de una base en ese lugar, por lo que también fue descartado. Progresando hacia el Sur, se transitó por el canal Guerlache y luego por el canal Neumayer, comprobando nuevamente que había una instalación británica en Puerto Lockroy.

Se siguió en demanda de bahía Margarita, pero la barrera de hielos no lo permitió y fue necesario retromarchar, ya que el buque no tenía la capacidad para operar en esas condiciones. Hecho el análisis de los sectores reconocidos donde no había presencia de otros países, se resolvió regresar a la amplia bahía Chile en la isla Greenwich, ya que cumplía los requisitos básicos para alojar la nueva base.

Al recalar el 27 de enero, se procedió a desembarcar el material para la construcción del muelle y de la base, iniciándose los trabajos.



Durante la construcción de la base "Soberanía", labores en los cuales Tenorio tuvo activa participación al igual que muchos de los otros orgullosos participantes. (Archivo Norberto Traub G.)

Cabe consignar que con esta diferencia de zarpes y en cumplimiento de las labores asignadas, el teniente Humberto Tenorio será el primer miembro de la Fuerza Aérea de Chile en pisar Territorio Antártico Nacional, según lo atestigua la firma del acta de fundación de aquella base, hecho trascendental acaecido el 6 de febrero de 1947.

¹⁶ "Sociedad Ballenera de Magallanes", legalizada en 1906, con un capital de £ 30.000 que se duplicó en 1911, ejercía bajo pabellón chileno la industria pesquera en la zona antártica.

me acompañada en la...
 Hace dos días atrás, el 6 de Febrero, con
 gran solemnidad, se izó la bandera chilena
 en tierra junto a la casa recién construida,
 para lo que se van a quedar todo el año
 en ella, y se tomó posesión en forma oficial
 de estas tierras, junto con la izada de la
 bandera se firmó un pergamino de los cuales
 un ejemplar quedó en los cimientos de la casa
 y el otro en los archivos del Ministerio de Rela-
 ciones Exteriores, fue un imponente espectá-
 culo que llenó de emoción a todo el mundo,
 156 hombres cantando la canción Nacio-
 nal que vibraba entre los hielos de los
 glaciares; me sentía orgulloso de estar entre
 estos 156; junto seguramente verás en noti-
 carios chilenos este acto junto con los
 demás aspectos de esta expedición
 antártica.

Relato epistolar de uno de los oficiales presentes en el acto de inauguración de la Base "Soberanía" el 6.2.1947 (Col. N.Traub)



Honores al pabellón en la inauguración de la Estación Meteorológica y Radiotelegráfica "Soberanía". En el recuadro el teniente Tenorio, primer oficial de la Fuerza Aérea en el Territorio Chileno Antártico. (Archivo IIAHACH)



Por orden del Gobierno de la República de Chile, la que constituye una forma más y una manifestación de efectivo ejercicio de los derechos de la misma República sobre el Territorio Chileno Antártico determinado por decreto del Ministerio de Relaciones Exteriores N° 1747 de fecha 6 de Noviembre de 1940, a las 16⁰⁰ horas del día 6 de Febrero de 1947, el suscrito, Capitán de Navío de la Armada Nacional, Don Federico Guesalaga Toro, venido en viaje oficial a la Antártica Chilena, al mando de la Flotilla compuesta por las naves de la Armada de Chile Iquique y Angamos, comandada la primera por el Capitán de Fragata Don Ernesto Gonzalez Maravarte y la segunda por el Capitán de Fragata Don Gabriel Rojas Parter, a 62°5' grados de latitud Sur y 59°41' de longitud Oeste de Greenwich, en la isla Greenwich, procedió a inaugurar oficialmente la nueva Estación Meteorológica y Radioelégráfica de propiedad del Gobierno de Chile denominada Soberanía, que en el mismo sitio ha sido erigida, y frente a la cual en el asta correspondiente, se izó la bandera nacional, pintándose además sus colores sobre la cubierta metálica exterior de la construcción.

Para constancia, en la ceremonia inaugural de esta fecha se lee y firma por los circunstantes nombrados y demás testigos invitados a ello por el Jefe de la Flotilla, la presente Acta Formal en triple ejemplar, de los cuales uno queda enterrado en el punto central de la sala principal de la nueva Estación Soberanía, otro será colocado en condiciones adecuadas para su visibilidad y conservación en sitio preferente de la misma sala, y el tercero será entregado personalmente en Santiago a su Excelencia el Presidente de la República por el Jefe de la Expedición, a su regreso a la capital.

El izamiento de la bandera nacional se efectuó con honores militares, a continuación de lo cual los firmantes y testigos presenciales entonaron el himno patrio y pusieron término al acto con tres descargas de fusilería y un Viva Chile.

[Firmas de los presentes en la ceremonia inaugural, incluyendo a Federico Guesalaga Toro, Ernesto Gonzalez Maravarte, Gabriel Rojas Parter, y Humberto Tenorio Iturra.]

Detalle del Acta inaugural con la firma de Humberto Tenorio Iturra. (Colección Norberto Traub G.)



Grupo de algunos de los integrantes de la primera expedición antártica que viajaron en la Fragata Iquique y se desempeñaron en las primeras tareas de reconocimiento del territorio, definición del lugar más adecuado para construir la primera base permanente y construcción de la misma. De izquierda a derecha: El número 4 es el Teniente 2° de Aviación, Humberto Tenorio Iturra.

(Archivo Norberto Traub G.)

Primer vuelo de la Fuerza Aérea de Chile

Seis días después de la inauguración de la Base Soberanía, casi al medio día del 12 de febrero recalaba a bahía Chile, el transporte Angamos, una emotiva recepción de la fragata Iquique, que incluía empavesado completo. *“Un agudo pito de sirena fue lanzado al aire. Nuestro transporte le respondió con su pito ronco. Eran los saludos tradicionales que se cambiaban¹⁷”* Inmediatamente el comandante del transporte desembarcó a saludar al comodoro e informarle novedades. Temprano por la tarde, los pasajeros y parte de la dotación mientras tanto, bajaban a tierra para conocer la novedosa estructura de la base, que aún se seguía armando con gran entusiasmo en tierra, tarea a la que pronto se sumaron.

Al día siguiente, tras haber realizado la descarga del avión, se dio inicio a la ubicación y construcción de una rampa con la que poder subir el avión a tierra. Es así que el sábado 15 de febrero de 1947, aproximadamente a las 16:30 horas, la quietud de bahía Chile fue rota por el motor del Vought Sikorsky N°308, que a los mandos del Teniente 1° Arturo Parodi Alister y llevando como observador al Comandante de Escuadrilla Enrique Byers del Campo, realizó un vuelo de treinta minutos de duración.

Era la primera vez que un avión de nuestra Fuerza Aérea se elevaba en la Antártica.

¹⁷ Anotación del día miércoles 12 de febrero de 1947 en la bitácora del capitán Arturo Ayala Arce

Quizás sean algunas de las líneas extractadas del diario de viaje que realizara uno de los expedicionarios que viajaban en el Angamos, el Capitán de Ejército Arturo Ayala Arce, un significativo testimonio que nos entregue algunas reveladoras notas respecto a los contratiempos y éxitos que involucrarían al avión que se había mandado cargar a bordo del Transporte de la Armada.

La primera de estas menciones y que resulta muy significativa, pues data del lunes 6 de febrero, fecha de inauguración de la Base Prat, da cuenta de un problema con el avión, que se presentó mientras el buque venía rumbo a la Antártica: *“Amanecemos navegando en el canal Magdalena. A las 8.30 horas anclamos en bahía Morris. En la noche un viento de fuerza 8 había roto la antena del Sikorsky 308 que iba a bordo, y arrancado su funda protectora impermeable.”* Esta observación, indudablemente señala que la travesía fue algo dura y no exenta de inesperadas experiencias que a la postre aportarían a los cuidados de operación y embarque, en las futuras expediciones.

Una segunda nota del Capitán Ayala, muy sucinta y perdida dentro del extenso e interesantísimo diario de viaje, da cuenta del primer despegue de este y las características meteorológicas que se habían vivido ese día sábado 15 de febrero: *“Es el día de nuestra expedición terrestre. Desgraciadamente el día amaneció muy nublado y una lluvia intensa caía, razón que nos impidió partir a la hora fijada. En la tarde, cambiaron completamente las condiciones meteorológicas. A las 16.00 horas nos encontrábamos en tierra, cargando los dos toboganes. Dos horas demoró esta labor. Mientras nos preparábamos para la partida, a las 16.35 horas, el Sikorsky 308 decolaba.”*

En la bibliografía existente, hemos podido encontrar otro valioso testimonio presencial de esta ocasión y que ubica este trascendente hecho, con tan solo cinco minutos de diferencia¹⁸.

“Esta mañana la Bahía Chile adquiría vida propia, animación que no tuvo nunca. Más vida tal vez de la encontrada en las tierras americanas cuando los españoles se instalaron, porque en ella el hombre ya había puesto su planta. Y aquí, probablemente, todo es virgen, como en los días de la creación.

A media tarde, con sol que irradiaba temperatura primaveral, ocurrió un acontecimiento de significación: el primer vuelo de aviones chilenos en la Antártica.

Bajo la dirección del comandante Byers y del capitán lensen, despegó -gallardamente el Vought-Sikorsky 308, llenando el rumor de sus alas el espacio, sólo turbado habitualmente por el quejido ronco de los desprendimientos del glaciar.

Todos acudían a cubierta, contemplando las evoluciones rápidas de la máquina que surcaba los aires sobre los barcos para luego desaparecer en las serranías. El primer vuelo tuvo lugar a las tres y cuarenta minutos (dato para los eruditos) . . .

A la misma hora o poco antes partió la expedición de técnicos militares encargados de hacer un levantamiento geodésico topográfico de la isla, tarea que durará alrededor de seis días. La integran el mayor Pablo Ihl, del Instituto Geográfico Militar, el capitán Ayala, el teniente Jorge González, y tres sub oficiales del Regimiento

¹⁸ Orrego Vicuña, Eugenio. *Terra Australis, Diario de la primera Expedición Antártica Chilena*. 1948)

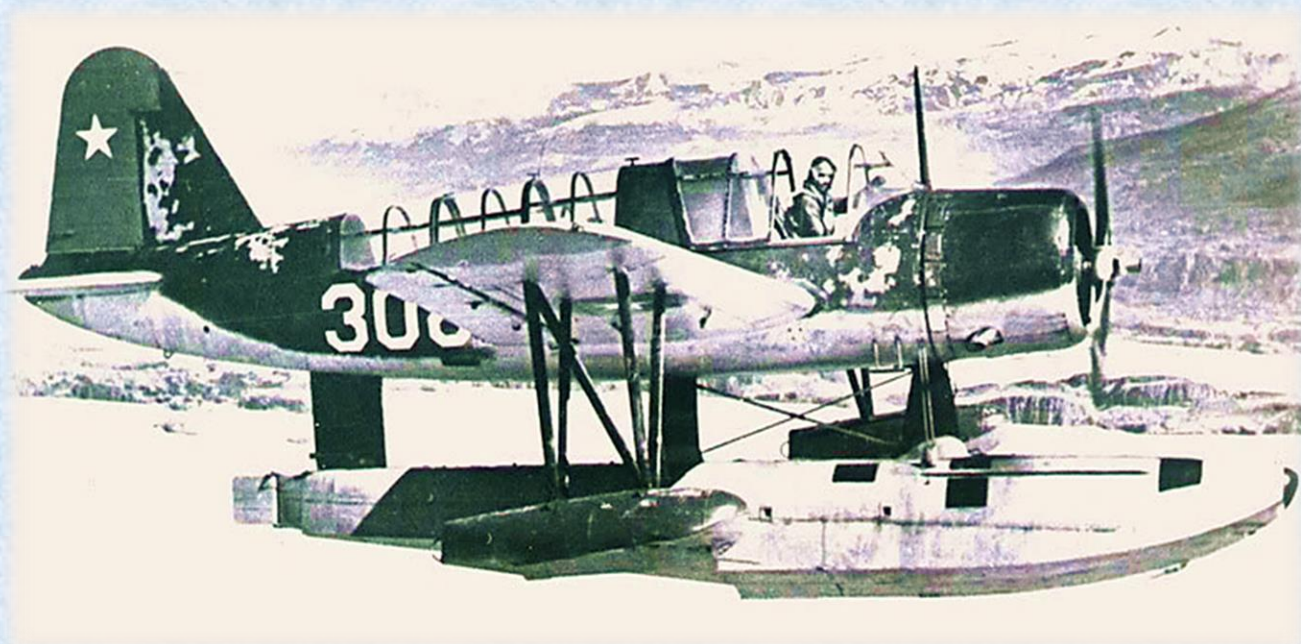
Andino Número 2, aparte del doctor Arturo Larraín, del profesor Humberto Barrera, hombre de empuje y cultura, director de la "Revista Andina", del geólogo Flores, del topógrafo Próspero Madrid y Oscar Pinochet."



Hidroavión Vought Sikorsky "Kingfisher" N°308 de la Fuerza Aérea de Chile, a los mandos del Teniente 1° Arturo Parodi Alister y llevando como observador al Comandante de Escuadrilla Enrique Byers del Campo primera aeronave nacional en surcar los cielos del Territorio Chileno Antártico. Aquí tras amarizar en bahía Chile.



"Marinos y aviadores chilenos por un mismo objetivo" (Del álbum de fotos del Teniente Boris Kopaitic O' Neill)
 Primero a la izquierda, el Capitán de Bandada Eduardo Iensen Franke y al extremo derecho, el Teniente 1° de la Armada
 Boris Kopaitic O'Neill, primer comandante de la Base "Soberanía".



Vought Sikorsky 308 piloteado por alguno de los temerarios pioneros de la aviación chilena en la Antártica

El legado pionero de Humberto Tenorio en la Antártica chilena

No bien el Vought Sikorsky amarizó al costado del Angamos tras realizar su histórico primer vuelo, vino otro, esta vez piloteado por el teniente Tenorio, quien llevó como observador al Capitán de Bandada Eduardo Iensen Franke.

Posteriormente se realizaron varios otros vuelos de reconocimiento y exploración tanto al archipiélago de las Shetland como también sobre otros territorios más al sur. Todos estos vuelos fueron de gran ayuda para la segura navegación como para el levantamiento cartográfico.

Al término de la comisión registraron un total de 20 horas, de ellas 16 efectuadas por el teniente Tenorio, quien fuera el primero en amarizar en isla Decepción, de gran importancia futura para el país y nuestra Fuerza Aérea.



CDA (A) Humberto Tenorio Iturra

Sin duda son muy pocos quienes saben que 2,2 millas náuticas al W de Punta Bascopé, sobre la costa weste de Bahía Chile en isla Greenwich, en las Shetland del Sur, para ser más precisos en longitud 62°28'S y latitud 59°43'W, se alza el denominado islote "Aviador Tenorio".

Y tal vez menos, los que sepan quien fuera aquel destacado oficial de la Fuerza Aérea de Chile, que mereciera que su nombre quedara registrado en las cartas de navegación marítima a nivel mundial.

Adentrándonos en las páginas de la historia de la aeronáutica nacional y un somero repaso de algunos de sus hechos más trascendentes, nos permitirá develar esta interrogante.



En reconocimiento a su abnegada y sacrificada labor, en un gesto que lo honra, el Comodoro Guesalaga dio el nombre de "Aviador Tenorio" a aquel islote que encabeza estas líneas. Gesto que él agradeció con la modestia y sencillez que lo caracterizaba.

Al año siguiente, en febrero de 1948, habiéndose inaugurado la Base Antártica "General Bernardo O'Higgins" del Ejército, el Presidente de la República don Gabriel González Videla, acompañado de altas autoridades de

gobierno y de los jefes de las fuerzas armadas, viajó a la Antártica en el Transporte "Pinto". Era la primera vez que un Jefe de Estado en el mundo pisaba aquel continente.

Con la experiencia acumulada el año anterior, en que se había comprobado que el avión era insustituible al tratar de efectuar reconocimientos en un continente como aquel rodeado por áreas de acceso difícil, una vez más se ordenó que la Fuerza Aérea de Chile embarcara a bordo del buque un Vought Sikorsky y su respectiva tripulación.

Innumerables vuelos debió realizar, fuera ya desarrollando ejercicios tácticos con los buques escoltas durante la navegación, trasladando personas, de reconocimiento y soberanía, de enlace con las bases antárticas y de ayuda a la navegación.

El avión el 314 y su piloto, el teniente Tenorio.

A su regreso a Quintero ya tenía él conciencia cabal de la importancia que a la Fuerza Aérea de Chile cabría en un futuro no lejano en la Antártica.

En febrero de 1949, con preocupación la Armada comprobó que las condiciones del mar cubierto de hielos hacían imposible aproximarse y efectuar el relevo de la dotación de la Base O'Higgins y lamentablemente no se podía contar con el Vought Sikorsky N°313 que aquel año la Fuerza Aérea de Chile enviara embarcado para servir de enlace y observación. Aeronave que el 23 de enero al quedar anclado durante la noche, había sido dada vuelta e inutilizada por el fuerte viento reinante.

Como las circunstancias apremiaban, la superioridad de la institución ordenó que los Vought Sikorsky N° 311 y 314 se trasladaran inmediatamente en vuelo desde Quintero al canal Beagle, donde serían embarcados en el petrolero "Maipo" para ser llevados a la Antártica.



Los Vought Sikorsky desembarcados del petrolero "Maipo"

Pilotos, el Teniente 2° Humberto Tenorio Iturra, al mando de la misión y el Subteniente Rafael Vásquez Reginensi, más un mecánico y un radiooperador.

Tan pronto arribaron a bahía Chile, se realizaron varios vuelos de observación, sobrevolando más de 500 millas en busca de un paso para las naves de la Armada, comprobándose que los hielos impedían todo acercamiento de los buques hacia la base del Ejército, por lo que Tenorio recomendó realizar el relevo de su dotación por vía aérea.

Proposición que fue aceptada, pero que debió ser postergada hasta el 6 de marzo cuando las condiciones meteorológicas permitieron que los vuelos pudieran ser reiniciados y los aviones amarizaran en las inmediaciones de la base llevando a la comisión interventora.

Fue así como en dos días se pudo relevar a toda la dotación militar, la que ya mostraba evidentes signos de peligroso agotamiento, después de tan larga permanencia en condiciones de aislamiento en aquellas soledades de clima tan riguroso.

Demás está decir que la prensa nacional dio amplia cobertura a aquella brillante acción resaltando la importancia de la aviación en la exploración antártica.

Meses más tarde, la Ilustre Municipalidad de Nueva Imperial, su ciudad natal, procedía a nombrar a Tenorio hijo ilustre, haciéndole entrega de una medalla de oro por "*Sus brillantes servicios prestados a la Patria y a la Ciudad*".

Los años fueron pasando, debió cumplir nuevas destinaciones tanto en el país como en el extranjero, pero en su mente germinaba una idea que hacía tiempo maduraba.

Siendo ya Comandante de Escuadrilla y ocupando el puesto de ayudante del Ministro de Defensa Nacional, con la ayuda del Capitán de Bandada Rafael Vásquez Reginensi, en 1955, elaboró un proyecto para unir en vuelo directo, en un anfibio Catalina, Punta Arenas con la recién creada base Antártica "Presidente Pedro Aguirre Cerda" de la Fuerza Aérea de Chile. Lejana posesión ubicada en isla Decepción, en la cual un ya distante 1947, él fuera el primero en amarizar.

Proposición que reservadamente a puso en manos del recién nombrado Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, el General del Aire Diego Barros Ortiz, quien luego de leerla atentamente la guardó en su escritorio sin agregar comentario alguno.

Tiempo después, cuando ya habían pasado algunos días, fue llamado urgente a la Comandancia en Jefe, donde el general Barros le señaló que en reunión con el Presidente Carlos Ibáñez, aquel, de improviso le había preguntado; "*General, ¿Cuándo la Fuerza Aérea va a ir en vuelo directo a la Antártica?*", a lo que él había respondido; "*Cuando Ud. lo ordene presidente*".

"¡Hágalo!", fue la respuesta del primer mandatario, hombre de pocas palabras, que en sus dos administraciones de gobierno se caracterizara por el impulso que diera a la aviación chilena.

Otorgándole carta blanca para proceder de acuerdo a lo por él propuesto, le ordenó su materialización al más breve plazo por intermedio del Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea y dándole además las

siguientes disposiciones; el vuelo se mantendría dentro del más estricto secreto tanto a nivel institucional como con la prensa, hasta que ya vinieran de regreso desde Punta Arenas y el despegue hacia y desde la Antártica no se efectuaría mientras no se tuviera la más absoluta seguridad con respecto a la operación a realizar.

Como primera medida y con miras a mantener la reserva se ordenó el traslado a Santiago del Catalina OA-10A N°406 de dotación del Grupo de Aviación N°2, el que fue entregado a la Maestranza Central de Aviación en la Base Aérea El Bosque “por razones de mantenimiento”.

Orden que no fue bien comprendida en el Ala N°2 de Quintero y menos en el Grupo de Aviación N°2, unidad a la cual pertenecía el anfibio, cuyo personal durante mucho tiempo lo estimó como una falta de confianza en su capacidad profesional, sobre todo cuando posteriormente se enteraron que los pilotos que lo operarían, aún cuando eran “viejos quinteranos” ya no pertenecían a la base.

Medida por cierto impopular y difícil de comprender, pero había que mantener la debida reserva del vuelo proyectado, lo que habría sido imposible de lograr en una localidad pequeña como Quintero donde todos se conocían y eran amigos.

Fue el 25 de diciembre de 1955, día de la Navidad, que el “Skua”, como había sido bautizado el Catalina, despegó desde Los Cerrillos con destino a Bahía Catalina en Punta Arenas.



Sobre conmemorativo del vuelo directo entre Punta Arenas e isla Decepción

Componían la tripulación; el Comandante de Escuadrilla Humberto Tenorio I. como comandante de la aeronave, al mando de la misión; como piloto, el Capitán de Bandada Rafael Vásquez Reginensi como copiloto, el Capitán de Bandada Sabino Poblete Alay, como ingeniero; el Capitán de Bandada Orlando Gutiérrez Bravo; como mecánico jefe, el suboficial Agustín Azola Hinojosa; como mecánico, el sargento 2º Juan Navia N. y como radiooperador, el sargento 2º Flamarión Gárate G.

Tras una escala técnica en Balmaceda, donde fue reabastecida de combustible y se reparó una pequeña falla en uno de sus componentes, al día siguiente se prosiguió a destino. Arribando al atardecer del 26 a la Base Aérea de Bahía Catalina, se informó al mando local que se realizaba un vuelo de rutina con fines de instrucción, por lo que a nadie llamó mayormente la atención la llegada de aquel avión.

El día 27, las condiciones meteorológicas no eran las más óptimas por lo que el vuelo se pospuso para el 28, en que desde temprano junto al meteorólogo de la LAN, don Santiago Martinson Osorio, se analizaron las diversas alternativas, hasta que pasado el mediodía y consciente de la responsabilidad que caía sobre sus espaldas, Tenorio presentó plan de vuelo hacia la Base Presidente Pedro Aguirre Cerda.

A las 13:15 horas local, el pesado bimotor despegó rumbo a isla Decepción en la cual y tras seis horas y cuarenta y siete minutos de vuelo, amarizaba en completa calma en bahía Foster ante la sorpresa y alegría de los integrantes de la base, los que encabezados por su comandante el Capitán de Bandada Hugo Sage Sage les dio la más cordial bienvenida.

Hubo intercambio de modestos regalos y una sencilla cena de camaradería y cuando de acuerdo a las condiciones reinantes empezaba a clarear, siguiendo las instrucciones del general Diego Barros en el sentido de hacerlo cuando aquello fuera seguro, Tenorio ordenó el regreso.



Sello conmemorativo del arribo del "Skua"
a Territorio Chileno Antártico

A las 02:00 horas, el Skua estaba nuevamente en el aire poniendo proa a Punta Arenas donde puso ruedas a las 08:10 hrs. La noticia como reguero de pólvora corrió a lo largo y ancho del país y a su arribo más tarde a Los Cerrillos los tripulantes fueron recibidos por el alto mando con sinceras muestras de alegría.

		RADIOS	LLEGADOS	29-XII-955
9/1	STGO	44	29	14.10/14/55
CDTE TENORIO				
CENA				
811 ACEPTE CORDIALES Y EMOCIONADAS FELICITACIONES				
ESTE CDO EN JEFE POR BRILLANTE RAID ENTRE LA ANTARTICA Y EL				
CONTINENTE QUE DEMUESTRA LA CAPACIDAD LA FE Y EL IDEALISMO				
INHERENTE AL PERSONAL DE LA FUERZA AEREA DE CHILE, TRANSMITA				
A TRIPULACION SALUDOS Y FELICITACIONES ESTA SUPERIORIDAD.				
GENERAL BARROS				
CBN SILVA ROA				
291513				

El comandante Tenorio culminó su carrera con el grado de Coronel de Aviación en 1970, año en que por razones de salud debió hacer abandono de las filas de la institución. Silenciosa y ajena a todo boato como fuera su vida, el 22 de febrero de 1995, se apagó la de quien en una de las pocas entrevistas que concediera, expresara; *“Amé el vuelo por sobre todas las cosas”*. Tras ello cayó el olvido sobre su dilatada trayectoria como aviador, que hoy en día, el Islote en Bahía Chile y una modesta calle en su natal Nueva Imperial que también lleva su nombre, lo recuerdan como testimonio imperecedero.

Algunas reflexiones finales

Al analizar con la perspectiva del tiempo la importancia que tuvo la primera expedición antártica chilena, cabe destacar la visión estratégica y voluntad política del Presidente Gabriel González Videla, quien haciendo caso omiso a las dificultades existentes y teniendo clara la importancia para el país, ordenó su ejecución a los pocos días de iniciar su mandato.

También, es digno de mención la capacidad de reacción de nuestras Fuerzas Armadas, en especial de la Armada Nacional como de la Fuerza Aérea de Chile, para organizar la campaña con tan poco aviso, lo que incluyó también las coordinaciones con el Ejército y demás instituciones civiles involucradas, que les permitieron cumplir con los objetivos trazados, desenvolverse en un escenario complejo desde el punto de vista diplomático y compatibilizar los intereses superiores del Estado con las destrezas y capacidades de quienes participaron en la expedición.

Luego destacar, el compromiso y mística de cada uno de los miembros de la expedición, uniformados y civiles, haciendo grandes sacrificios y trabajando unidos en una gran tarea nacional. Esta capacidad y flexibilidad de los medios en una labor pionera, ha sido la raíz de una actitud esencial y permanente en el cumplimiento y desarrollo de las tareas que nuestro país se ha propuesto en el continente blanco.

Finalmente, en esta oportunidad de recorrer parte de la verdadera y activa historia aeroantártica, donde vimos la evolución del primer vuelo de una aeronave chilena hasta la demostración del hecho factible de enlazar por vía aérea con nuestras bases antárticas, nos brinda la oportunidad de volver a recordar los muchos méritos que tantos aviadores ostentan al entregar su amor y valiente servicio a nuestro Territorio Chileno Antártico, convirtiendo esta ocasión en ideal y oportuna, para realizar un homenaje en memoria de quien fuera uno más, de aquellos destacados pioneros chilenos en los vuelos al continente helado.

Norberto Traub Gainsborg

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

León Wöppke, María Consuelo; Jara Fernández, Mauricio. *“Antártica, testimonios periodísticos 1947 - 1957”* 2003

León Wöppke, María Consuelo; Jara Fernández, Mauricio. *“Valientes Muchachos. Vivencias en la Antártica Chilena en 1947”* 2007

Barriga Kreft, Sergio. Islote *“Aviador Tenorio”*. Boletín Informativo N°2/2017 del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Siminic Ossio, Iván. *“Actividades aéreas”*, Revista Fuerza Aérea de Chile, enero - marzo 1980.

revista *“Vea”* de Santiago, N.873, 04.01.1956

Diario *“La Prensa Austral”*, jueves 6 – lunes 17 de febrero de 1947

www.minrel.gob.cl *“Informe de Oscar Pinochet De la Barra sobre Primera Expedición Oficial (1947) al Ministerio de RR.EE.”*. Cancillería Bicentenario, Antártica y antecedentes históricos. Ministerio de Relaciones Exteriores.

<http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/631/w3-article-320534.html>. *“Bahía Chile, Puerto Soberanía”*.

JAVIER LOPETEGUI TORRES

“Un visionario que aportó al desarrollo de las capacidades antárticas y contribuyó al quehacer antártico institucional, nacional e internacional”

“La Antártica, tal vez el territorio más desconocido e inexplorado del planeta, hoy cuando miramos hacia ese fantástico lugar del fin del mundo no podemos dejar de reconocer que lo hacemos con la luz que hombres visionarios nos dejaron hace ya muchos años. Hoy miramos hacia atrás, porque es la mejor manera de acercarnos al porvenir. Uno de esos seres notables fue Javier Lopetegui Torres, un hombre extraordinario, fuera de lo común, uno de esos príncipes de la humanidad como lo describen los que lo conocieron, que nos iluminó el camino y que hace posible que el género humano haya podido avanzar a pasos agigantados en la realización de sueños que hasta hace tan poco parecían imposibles. Dicen que no hay tareas imposibles, que sólo existen hombres incapaces de soñar y luchar por convertirlas en realidad. Javier Lopetegui intentó lo grande y eso le bastó para ser grande. Recordarlo en este momento significa saldar una deuda de honor con él, agradecer su pensamiento visionario, su imaginación y su trabajo.

Los hielos antárticos en su blanco e infinito silencio brillan hoy con un especial resplandor y agradecemos su enorme trabajo, que sólo alguien que ame profundamente a su Patria puede imaginar y apalancar empresas de esta envergadura”.

Con el relato de estas palabras introductorias, comienza el video con que se dio inicio a la Ceremonia en homenaje al General de Aviación Javier Lopetegui Torres (Q.E.P.D.) realizada el día 5 de abril del año 2019, relatos que se entretajeron con las imágenes alusivas a la figura del Sr. General. En la ocasión, la Fuerza Aérea de Chile destacó su visión de futuro y el aporte a las actuales capacidades antárticas de la Institución y el país.

Para poner en perspectiva la figura del General Lopetegui, basta mencionar un extracto de la Carta saludo con que el Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, fechada el 20 de marzo de 1986, grabó en el prólogo su libro “Antártica un desafío perentorio” y porque ellas reflejan de manera precisa el corolario de la figura del General Lopetegui.

“Es realmente un placer para este Comandante en Jefe y amigo hacer llegar a Usted las felicitaciones por el espíritu de trabajo, iniciativa y diligencias que ha empleado para acercar ese continente a los chilenos, hacer soberanía y haber colaborado con la Fuerza Aérea para que ésta llegara hasta el Polo Sur. Hacen falta muchos chilenos como usted que se dediquen a trabajar por lo que los realiza, más aún, si ello engrandece al país y a sus Instituciones.

Firmado

FERNANDO MATTHEI AUBEL

General del Aire

COMANDANTE EN JEFE DE LA FUERZA AÉREA

MIEMBRO DE LA JUNTA DE GOBIERNO”

En tal contexto y antes de continuar este relato, no puedo dejar pasar la ocasión para agradecer la valiosa información que compartió Elvira Núñez esposa del General Lopetegui, a quien agradezco infinitamente por hacer posible el presente relato como la chispa de entusiasmo que generó entre los integrantes de la División Antártica, en resaltar la figura del General, la que se vio plasmada el día 5 de abril del año 2019, en una ceremonia que rescató y elevó su memoria en el día de su cumpleaños, cuyo testimonio se encuentra actualmente en las oficinas de la División Antártica, en cuya entrada un hermoso mueble, obsequio de su compañera Elvira, entregó formalmente acompañado de sus distinciones militares y su espada, que el aviador recibió en vida y que hoy obliga la mirada y atención de cada aviador y visita que concurre al piso trece del edificio corporativo de la Fuerza Aérea de Chile “Comodoro Arturo Merino Benítez”.

Desde ese día dichas distinciones son resguardados en un lugar especial de la FACH como testimonio de su entrega al quehacer antártico institucional y nacional.



General de Aviación Javier Lopetegui T.

El poeta y filósofo Jorge Ruiz de Santayana decía que *“quién olvida su pasado está condenado a repetirlo”*. Con esta célebre y conocida frase, sostengo este relato, puesto que el General Lopetegui con todo su espíritu de trabajo, iniciativa y diligencias empleadas en pro de su Fuerza Aérea y de su país, nunca buscó ni le interesó el reconocimiento público, ni menos las autorías de los trabajos efectuados; pero hoy es preciso cambiar esa tendencia y desafiar de pasada al destino. En virtud del tiempo transcurrido, se hacía necesario poner en su justo sitio la figura de un distinguido camarada de armas, que empeñó todo su tiempo, esfuerzo y dedicación a una causa noble y superior; amalgamada en su contribución a fortalecer los intereses antárticos de Chile y por consiguiente a elevar la estatura estratégica de la Fuerza Aérea en el concierto nacional e internacional.

La historia permite que conozcamos el pasado para entender el presente y proyectarnos al futuro con lecciones aprendidas y retos por lograr. Asumimos que somos sujetos históricos, es decir, que comprendemos que somos producto de un pasado, pero a la vez, que estamos construyendo, desde el presente, nuestro futuro. Ello nos permite construir y darle forma a nuestra historia antártica más reciente. En ese desafío estamos...

Dos grandes hechos destacan su trayectoria que deseamos compartir:

Su trayectoria antártica como Oficial de la Fuerza Aérea de Chile y su vocación profesional en el mundo privado, pero que a pesar de aquello siempre lo mantuvo ligado a su Institución y siempre estuvo disponible para atender consultas, no tan sólo nuestras, sino que también de Oficiales que cursaba la Academia de Guerra en el Curso de Estado Mayor y que realizaban sus tesis con la temática antártica. Hoy mirando en perspectiva nos convencemos de que su corazón azul aéreo nunca se destiñó y siempre mantuvo su color original.

El General Lopetegui nació en Valdivia un día 5 de abril de 1927 y falleció en su hogar, en Las Condes, el 19 de junio de 2016, meses después de haber cumplido 89 años. Ingresó a la Escuela de Aviación en 1946 y egresó en 1948 como Piloto Militar y en enero de 1949, junto con su primer ascenso recibió su título de Piloto de Guerra.



El entonces Subteniente Lopetegui como Instructor del Club Aéreo Universitario de Santiago, a bordo de un Fairchild PT-19 A (1951)

Esta primera descripción nos permite efectuar un primer acercamiento a la figura del General que nos aproxima aún más a su obra. Sabido es que su humildad, seriedad y austeridad, no nos permitió ver la obra en toda su magnitud. Albert Einstein decía *“comienza a manifestarse la madurez cuando sentimos que nuestra preocupación es mayor por los demás que por nosotros”*, creo que esta idea grafica en buena forma su espíritu de servicio y entrega a causas superiores, ajena a cualquier interés personal.

Mi primera aproximación con el General Lopetegui, siendo yo aún un joven oficial, la visualizo a través de mi primera experiencia con el continente antártico en 1996, sin percatarme que todo lo que me conmovió y me invadió en ese momento estuvo dado por la encomiable labor que cumplía la Fuerza Aérea en el continente blanco, y todo lo visualizado, sin percatarme de aquello, era gestión de quien hoy recibe este merecido reconocimiento. Luego al conocerlo en persona, fueron variados los encuentros con breves pero profundas conversaciones en torno al continente blanco, quien estuvo siempre disponible para ayudar y apoyar con su conocimiento y experiencia.

Conversamos de las operaciones aéreas en el interior del continente, de las nuevas tecnologías para las zonas polares y los desafíos que debía emprender, tanto la Fuerza Aérea como nuestro país. De esta manera, fui

conociendo al hombre y su pensamiento antártico los cuales llamaron mi atención por la claridad de sus ideas de lo que Chile debía asumir como desafío en el sexto continente.

Debo reconocer eso sí que todos nuestros encuentros, de la cual incluyo a Elvira, fueron tremendamente productivos, uno de aquellos se relaciona con el libro donde fuimos coautores con el nombre de “Chileantártico a través del vuelo de la Fuerza Aérea”, que lanzamos en el año 2007 en Club de Oficiales de la Fuerza Aérea, hace ya más de un lustro, entre varios connotados antárticos que hoy ya no están con nosotros en presencia, pero siempre presente en nuestros corazones.

Muchas fueron las experiencias que nos vincularon, tal vez no con la frecuencia deseada, pero sí en la calidad esperada; pero la más significativa tiene relación con percatarme que compartíamos los mismos ideales, sueños y pasiones por la Antártica. Creo que fui el Oficial de mi generación que más lo conoció, pero a la vez lamento profundamente y en la perspectiva que me da el tiempo y la madurez, no haber podido alternar más largamente como me hubiera gustado; los motivos son variados, desde destinaciones y la naturaleza del día a día en nuestras labores más inmediatas y cotidianas. Pero el viernes 5 de abril del año 2019, el destino quiso algo diferente y alineó los planetas y nos convocó para hablar de su figura.

En la División Antártica, a la par de nuestra labor principal de planificación superior de las actividades antárticas de la Fuerza Aérea, constantemente estamos investigando acerca de nuestra historia antártica más reciente y lo hacemos con el sano convencimiento de lo que tenemos en la actualidad es información histórica más formal, en alusión a los hitos aeronáuticos más relevantes, pero desconocemos a cabalidad las motivaciones de cómo se gestaron ciertas decisiones y más importante aún, quienes fueron sus principales actores.

Consideramos los logros tangibles de los '80 como logros muy relevantes desde el punto de vista del esfuerzo humano y material, en circunstancias que nosotros en la actualidad hemos sido incapaces de igualar.

En este contexto, el General Lopetegui tempranamente observó un letargo nacional respecto a una mayor atención por la Antártica y fue crítico de la inercia de Chile desde la firma del Tratado Antártico en 1959, el cual produjo una especie de parálisis e inacción de parte del Estado, aspecto que lo motivó para articular y cambiar de esta manera el destino de los acontecimientos antárticos en las décadas de 1980 y 1990, proponiendo permanentemente desarrollar nuevas acciones significativas.

Al no existir un programa antártico nacional, habida consideración de que él fue un crítico de este letargo como de las discusiones bizantinas que a nada conducían, fue partidario de hacer cosas concretas, proponiendo establecer una política realista, que nos proyectara al próximo siglo.

De esta manera y con la claridad que lo acompañó, comprometió a la Fuerza Aérea en esta nueva conciencia de este fenómeno y sin haber recibido una directiva, realizó por disposición del Cdte. en Jefe de la época todas las acciones conducentes a mejorar las capacidades antárticas de la Institución.

Decía el General Lopetegui, la carencia de una dirección nacional superior y la asignación de los recursos necesarios hace aparecer nuestra acción en la Antártica, no todo lo coherente que debiera ser.

Sin duda alguna fue un adelantado para su época, hombre visionario y de gran inteligencia, que al igual que nuestro insigne fundador, el Comodoro Arturo Merino Benítez, en tiempos de escasez de toda índole, esbozaron

un destino grandioso para su Institución y para su país, no ajeno a los problemas coyunturales que dicha acción conllevaba y en un contexto histórico, político y económico totalmente diferente al actual.

Sí quisiéramos contextualizar la obra que nos legó como patrimonio antártico, estas se resumen en las siguientes ideas:

- Haber establecido la conectividad aérea permanente con la Antártica a través de la construcción de la pista del aeródromo "Teniente Marsh" en 1980.
- Haber iniciado un proceso de colonización que fue determinante con la fundación del primer poblado de chilenos en la Antártica, me refiero a Villa "Las Estrellas" en 1984.
- Haber gestado las Operaciones denominadas SKUA, que nos permitieron explorar el interior de la profundidad antártica hasta llegar al Polo Sur en 1984, con la "Operación Raid Estrella Polar".
- Haber iniciado la consolidación de la actividad científica nacional en apoyo directo al Instituto Antártico Chileno INACH en la profundidad del continente.

Al compartir esta breve explicación, aquella logra sostenerse con los hechos y las acciones relatadas; aquello ha sido motivo de nuestra inquietud por recopilar la mayor información posible sobre su vida y su obra, esencialmente su pensamiento estratégico, por lo que el presente texto conmemorativo como otras actividades realizadas en base a su figura, apuntan hacia el fin último de sellar a fuego su obra, su legado.

Estando en esto, apareció la señora de mi General diciéndome que quería donar todas las distinciones militares de su marido a la División Antártica. Todo lo anterior, además de una recopilación que ella está haciendo de la obra antártica de su marido para cuando la tenga lista, lo pondrá en nuestras manos para que seamos nosotros quienes profundicemos cada hecho, de manera de escribir algún día, la historia antártica de la Fuerza Aérea. Qué difícil tarea nos deja, pero para tranquilidad de Elvira, haremos nuestro mejor esfuerzo.

Su vocación profesional en el mundo privado, al dejar el servicio activo no dejó de seguir interesado en el mundo antártico. Como asesor de la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea, como colaborador del Servicio Nacional de Turismo y como participante en las actividades del Ministerio de Relaciones Exteriores sigue preocupado del mismo tema. La Antártica observada geopolíticamente, es una preocupación que define en su libro.

Por otra parte, cabe recordar tantas jornadas dedicadas a estudiar una ley para el turismo antártico, ya que la Fuerza Aérea no podía dedicarse a esa actividad que estaba orientada a la empresa privada. Hubo muchos esfuerzos en la continuidad de esta experiencia,



Ladeco y el turismo nacional

Ladeco ha hecho noticia últimamente en dos importantes frentes. La reciente visita de cuarenta turistas chilenos y extranjeros a la base de la Fuerza Aérea Teniente Marsh en la Antártica marca un hito histórico en el turismo chileno, en el que dicha línea aérea ha tenido, junto a Sernatur y la Fach, una importante participación. Por su parte, René Dussert, gerente comercial de Ladeco, recibió la "Distinción Nacional al Mérito Turístico" por su destacada trayectoria personal en el desarrollo del turismo nacional.

Revista Ercilla, 24 de octubre de 1984

cuya ley finalmente no salió a la luz, pero si se plantaron las semillas para que Chile desde muchos años, sea la puerta de entrada en el turismo aéreo.

Javier Lopetegui:

“Antártica, un Desafío Perentorio”

EL Instituto Geopolítico de Chile ha publicado recientemente, como resultado de uno de sus proyectos específicos de investigación, un libro titulado “Antártica, un desafío perentorio”, del que es autor Javier Lopetegui Torres, miembro fundador de ese Instituto y, a la vez, responsable de esa línea de investigación.

La cuidada edición de 135 páginas incluye ilustrativas figuras, esclarecedores gráficos e impactantes fotografías a color, que le confieren a esta publicación una calidad de presentación digna de ser destacada.

La materia abordada se estructura en siete capítulos. En ellos se analizan, a través de una interesante y didáctica modalidad de presentación basada en una secuencia alternada, por un lado aquellos componentes que constituyen el escenario antártico natural, que se contraponen y confrontan con aquellos capítulos que podemos designar como “del hombre civilizado actuando y proyectándose en este escenario natural”. El prólogo de la obra es explícito para señalar aquello hacia lo cual está dirigida la investigación. En sus dos últi-

mos párrafos señala: “...El Instituto Geopolítico de Chile, consciente de esta problemática, presenta este estudio con el objeto de proporcionar a las autoridades nacionales, y al público en general, una visión amplia y descarnada del problema, destinada a remecer conciencias, a señalar urgencias, a motivar a la acción”.

“Es imposible esquivar la evidencia: estamos atrasados, muy atrasados. Debemos recuperar el tiempo perdido. Debemos cambiar la imagen romántica de la Antártica por una muy distinta: la de la acción. Ha llegado el momento de recapacitar y definir nuestro destino en la Antártica. Es nuestro desafío... un desafío perentorio”.

De este modo, el autor reconoce e identifica, con precisión, la trascendencia y la proyección que en un futuro inmediato tiene el problema antártico para el país. El continente helado representa uno de los ámbitos territoriales continentales más gravitantes en la actual dinámica geoestratégica mundial. Gravitante, en tanto su sustantiva dotación de recursos naturales renovables y no renovables, pero también en

razón de constituir el continente blanco una plataforma pivotal de acceso con respecto a los espacios oceánicos australes del planeta.

En efecto, en aquellas latitudes del hemisferio sur co-actúan, simultáneamente, los cuatro grandes macro-espacios de la tierra que aún no están geopolíticamente adjudicados, y cuyo control y dominio por parte de algunas de las dos grandes potencias hegemónicas puede significar la ruptura del actual equilibrio geoestratégico de poder mundial. Esos espacios son el océano Pacífico sur, el océano Atlántico sur, el océano Índico sur y el continente antártico.

El análisis del autor recoge y proyecta las distintas variables que están en juego en ese territorio, destacando la posición protagónica que le cabe a Chile en el contexto de estas relaciones espaciales.

En este sentido, concordamos con lo expresado por el director del Instituto Geopolítico de Chile en la presentación de la obra, cuando sostiene: “Pensamos que en todo el texto queda reflejado el pensamiento y las cuali-



dades personales de un hombre de armas, pero también queda atrapado el interés del proyecto cognoscitivo de un geopolítico de larga y vasta formación”.

En el capítulo final, el autor apunta a la urgente necesidad de la elaboración de un Plan Nacional Antártico que dé coherencia, estructura y a la vez priorice y le dé sentido e intencionalidad al quehacer chileno en este continente. Sus proposiciones son explícitas, factibles y convenientes para la consolidación nacional en ese sector de su territorio.

Ricardo Riesco

Se anuncia la publicación de su obra “Antártica, un desafío perentorio” que escribiera como fundador del Instituto Geopolítico de Chile. El Mercurio, Santiago, 25 de enero de 1987. (Pág. E-3)

Posteriormente, después de retirado, no se quedó sentado en su casa, sino que, junto con Elvira, su esposa y compañera, que lo ayudó en todo, se dedicó gran parte de esta nueva vida, a desarrollar el turismo de aventura al interior del continente, con la empresa Adventure Network International ANI, actividad que muy pocos conocen, pero que lo hizo mantenerse vigente y con una energía admirable y envidiable.

Sus principales hitos una vez retirado, ligados al turismo antártico nacional como a la fuerza aérea, los apreciamos de la siguiente manera, los que tal vez a simple vista pueden aparecer distantes del quehacer antártico de la Fuerza Aérea, pero en honor a la verdad eso no fue así, muy por el contrario, su corazón azul aéreo siguió palpitando con más fuerza que nunca y supo articular las actividades privadas y públicas como un todo indisoluble, ya que en esta acción permitió seguir asesorando a la Fuerza Aérea en forma certera y nos ayudó a encender las luces para que la autoridad política accionara posteriormente en consecuencia.

- Se le considera el principal gestor del turismo antártico entre los años 1985 a 1989, quien junto con Margarita Ducci, directora de SERNATUR de la época, llevaron a efecto las primeras travesías aéreas con turista chilenos y extranjeros.
- A él le debemos en gran parte, que Chile sea hoy la puerta de entrada al continente, en el turismo aéreo hacia Base Aérea Antártica “Presidente Frei; aprovechando la nueva pista aérea del aeródromo “Teniente Marsh”.
- Reconoció el potencial para obtener los beneficios económicos y estratégicos a través del desarrollo de las facilidades en la zona austral de Chile y en la Antártica (posición asumida en su libro en 1986).
- Instrumentalizó y estableció la primera comunidad hotelera en la Antártica, en Base Pdte. Frei, así también yendo más allá con el turismo al interior del continente.
- Bajo sus orientaciones, apoyó activamente a la primera expedición al monte Vinson en 1983.
- Efectuó las gestiones para que el Reino Unido donara la Base “Teniente Carvajal”, cuyo nombre era “Base T - Adelaide Island”.
- En 1985, Pat Morrow, Martyn Williams y Giles Kershaw fundaron Adventure Network Internacional ANI, para proveer apoyo logístico para los escaladores del Vinson y los demás aventureros antárticos.
- Menciono este dato porque esta visión adelantada, permitió a la FACH situarse en el sector de los hielos azules de Patriot Hills, al operar con dos aeronaves C-130 en 1995. Posteriormente, esta plataforma de hielo natural convertida en pista de aterrizaje serviría para sustentar la primera Operación Aérea en un helicóptero Black Hawk en enero de 1999. Posteriormente, en diciembre de ese mismo año, la FACH inauguraría la primera Estación Polar, con el nombre del primer piloto chileno que sobrevoló la Antártica en febrero de 1947, Tte. Arturo Parodi Alister.
- En esa instancia, el General Lopetegui se convierte en el Chairman de la subsidiaria chilena ANI y continuará con su trabajo en Patriot Hills y a él le debemos la actual ubicación de Chile en Glaciar Unión, al gestionar el lugar con la certificación aeronáutica chilena de ambas pistas el año 1997 y 2009 respectivamente.
- Su legado de cooperación entre los científicos chilenos, la Fuerza Aérea de Chile y ANI, actual Antarctic Logistics & Expedition aún están vigentes, como la apertura de la reciente Estación Polar Científica Conjunta Glaciar Unión, inaugurada por su Excelencia el Presidente de la República en enero del año 2014.



Javier Lopetegui Torres

Finalmente, en la perspectiva que nos otorga el tiempo y en una mirada desde el espacio azul infinito, vemos con profunda satisfacción y orgullo que su pensamiento estratégico, fueron asimilados en la Política Antártica Nacional del año 2000 y recientemente en la actualización el año 2017.

Aquello, sin lugar a duda, hace justicia al trabajo abnegado y desinteresado que el General Lopetegui nos legó; como ejemplo de vida y como por su entrega y amor a su país a través de la Fuerza Aérea y en su vida cotidiana como ciudadano.

Dicho todo lo anterior, cobra real sentido entonces las palabras del General Matthei en la carta leída al inicio... *“Hacen falta muchos chilenos como usted que se dediquen a trabajar por lo que los realiza, más aún, si ello engrandece al país y a sus Instituciones”*.

Gracias mi General, la Patria agradecida.

Miguel Figueroa Ibarra

Coronel de Aviación (BA)

JEFE DE LA DIVISIÓN ANTÁRTICA¹⁹

¹⁹ El CDA (BA) Miguel Figueroa Ibarra, es el Jefe de la División Antártica de la Fuerza Aérea de Chile



Llegando a la Isla Rey Jorge en la Antártica. (Fotografía: Sr. Pedro Hidalgo)

PIPER TWIN COMANCHE DEL CLUB AÉREO DE SANTIAGO EN LA ANTÁRTICA

Hace treinta y siete años atrás, el día 11 de febrero del año 1983, se cumplió una hazaña a nivel mundial, que permitió por vez primera unir en una aeronave civil deportiva, Chile continental con el territorio antártico.

Esta gesta comienza a fraguarse unos años antes, cuando el instructor del Club Aéreo de Santiago, don Patricio Gaete (Q.E.P.D.) propone al Directorio la idea de realizar un viaje a la Antártica. La propuesta no tuvo acogida en ese momento.

Años después, siendo Presidente del Directorio del CAS, don Felipe Neder Díaz, comentaba que el Club debía realizar algo importante en materia aeronáutica. En ese momento, aparece la figura del instructor Sr. Carlos Rocca Righton, quien presenta al Directorio, nuevamente la idea de la travesía al continente helado.

Así en el año 1982, se comienza a gestar y ver la factibilidad de llevar a cabo tan magnánimo evento. Para ello se encomienda a la Escuela de Vuelo del CAS que era liderada por el también experimentado instructor Sr. Patricio Herrera Díaz. Junto a don Carlos Rocca, se abocaron al estudio correspondiente.

Durante los siguientes tres meses, la tarea fue muy dura, y partió por elegir el avión a utilizar. De la flota del Club Aéreo, se seleccionaron dos, un Piper Arrow, avión monomotor recién llegado al inventario y equipado para vuelos por instrumentos. El segundo avión, fue el Piper Twin Comanche bimotor fabricado y llegado al Club en el año 1971. La elección recayó finalmente en la segunda aeronave.

Principalmente su elección fue determinada por contar con dos motores. Esto le otorgaba mayor autonomía de vuelo, aun cuando en contra, no contaba con otros elementos como radar meteorológico, DME y equipo antihielo. Debemos tener en cuenta que la distancia que separa Punta Arenas y la Base Aérea Teniente Marsh en esa época, es de aproximadamente 668 millas náuticas.



El Piper Twin Comanche, listo para su travesía en el Aeródromo de Tobalaba. (Fotografía: CAS.)

La preparación del avión Piper PA-39 Twin Comanche, matrícula CC-KXD (s/n° 98) comenzó con la instalación de un estanque adicional de combustible con capacidad para 30 galones. Con esto, se aumentó la autonomía a diez horas de vuelo.

Los trabajos fueron realizados en la Maestranza del Club Aéreo de Santiago, bajo la supervisión del ingeniero aeronáutico Sr. Francisco Bravo Aracena. Además, se contó con el apoyo del Ala de Mantenimiento de la Fuerza Aérea de Chile, quienes facilitaron algunos equipos para esta travesía. Todo esto, a su vez autorizado directamente por el Comandante en Jefe de la Fach, General del Aire Fernando Matthei Aubel, quien dio su apoyo total a la empresa.

En la parte electrónica al avión se le instaló un moderno sistema de comunicación, un equipo HF SSB, que le dio la posibilidad de comunicación permanente con los centros de control de operaciones aéreas de la Isla Rey Jorge en la Antártica, Punta Arenas, el aeródromo de Tobalaba y el Radio Club de Magallanes. Además, se instaló un equipo de navegación OMEGA. Todos estos, se colocaron previo acondicionamiento de la cabina, quedando esta reducida a dos asientos, para piloto y copiloto, además de un tercer espacio muy pequeño en la parte posterior de la cabina para alojar un operador y el equipaje correspondiente.

Quedaba ahora determinar la conformación de las tripulaciones que atacarían la travesía. El primero en anotarse fue don Patricio Herrera en su calidad de director de la Escuela de Vuelo, el segundo piloto se decantó en la persona de don Carlos Rocca, gestor de la actualización del proyecto. Quedaba aun definir la segunda tripulación, ya que una de ellas sería encargada del viaje de ida y la otra del viaje de vuelta.

Para la selección se inscribieron 20 pilotos del CAS, descartándose a los que tuvieran licencia comercial, ya que este viaje simbolizaba a la aviación deportiva, por ende, los pilotos debían ser civiles. El requisito final fue tener habilitación en aeronaves bimotores e IFR. Tras el cumplimiento de estas premisas, quedaron seleccionados los socios pilotos señores Sergio Elgueta Zunino y Gerardo Díaz del Río.

Los cuatro pilotos se abocaron a la preparación de la travesía y se complementaron como un todo, revisando cada detalle exhaustivamente. El Sr. Elgueta fue el encargado de inventar e instalar un sistema artesanal de descongelamiento del parabrisas a base de alcohol. En tanto el Sr. Díaz del Río radioaficionado de toda la vida, sería el encargado de las comunicaciones durante el trayecto Tobalaba a Punta Arenas, ya que el estanque adicional iría vacío en este tramo.



31 años después de la hazaña, los cuatro pilotos, señores Patricio Herrera, Gerardo Díaz del Río, Sergio Elgueta y Carlos Rocca.
(Fotografía: CAS.)

Ahora el siguiente paso fue la planificación del vuelo, cálculos y acopios de datos, coordenadas de control de ruta, meteorología y otros. Una vez cumplidas estas tareas, estaban en condiciones de comenzar la aventura.

La tripulación inicial determinó a los pilotos señores Herrera y Rocca a los mandos del avión en su primera etapa, acompañados del Sr. Díaz del Río como encargado de comunicaciones.

Despegaron desde Tobalaba el día 10 de febrero a las 08.30 hrs. rumbo a Puerto Montt, vuelo que se cumplió sin problemas, exceptuando una pequeña falla del equipo OMEGA que fue solucionado mientras realizaban el vuelo.

El siguiente tramo Puerto Montt-Punta Arenas tampoco revistió inconveniente alguno y pudieron observar las maravillas naturales del sur de Chile.

Arribado la aeronave al austral aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas, fueron recibidos por autoridades aeronáuticas, el Gobernador y sus aliados comunicacionales, los miembros del Radio Club de Magallanes. Se procedió a llenar los estanques de combustibles, incluyendo el de reserva y se guardó el avión para la próxima jornada.



El avión y su tripulación Sres. Carlos Rocca y Patricio Herrera, en el Aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo en Punta Arenas. (Fotografía: CAS.)

Al día siguiente, 11 de febrero, la aeronave con sus pilotos, se alza al vuelo en demanda de su histórico objetivo.

Las condiciones meteorológicas, les fueron muy favorables y para subir el ánimo, recibían transmisiones radiales desde Punta Arenas y también desde Tobalaba. Luego de volar largo tiempo entre nubes, se descubrió la masa de nubes, otorgándoles una vista aérea del Mar de Drake en todo su esplendor.



Volando sobre el mar de Drake, rumbo a la Antártica. (Fotografía: Sr. Pedro Hidalgo)

Cuando les faltaban unas veinte millas para llegar a su destino, fueron interceptados por un avión De Havilland DHC-6-300 Twin Otter 934 de la FACH, que salió al encuentro del Piper Twin Comanche. Siguieron volando en formación sobre la Isla Rey Jorge y posterior aterrizaje en la pista del aeródromo Teniente Marsh.



DHC-6-300 Twin Otter de la Fuerza Aérea de Chile recibe en el aire al Piper Twin Comanche y su tripulación. (Fotografía: CAS.)

Culmina así la primera parte de la travesía, tras seis horas de vuelo, consiguiendo por primera vez un avión civil llegar a la Antártica Chilena, brillante logro del Club Aéreo de Santiago.

Todo el personal de la Base, brindó las atenciones y celebraciones que merecían estos valerosos pilotos por este hito aeronáutico nacional y mundial.

La tripulación en sus cuatro días de estadía en la Base, conocieron las instalaciones, las labores científicas que se desarrollan en esas latitudes y realizaron dos sobrevuelos, uno a los asentamientos de la Base militar Bernardo O'Higgins y otro a la Base Arturo Prat de la Armada.



Posando para la posteridad en la Base Teniente Marsh. (Fotografía CAS.)

El día 15 de febrero, llegaron a bordo de un Lockheed C-130H Hércules de la Fach, los dos pilotos encargados de realizar el segundo tramo de vuelta, desde la Antártica hasta Tobalaba.

El lapso entre la llegada del C-130 y su partida en el mismo día, fue el tiempo que tuvieron las dos tripulaciones para intercambiar experiencias, datos y consejos.



Preparando la aeronave para el regreso, dentro del hangar de la Base Teniente Marsh de la Fach. (Fotografía: CAS.)

El repentino cambio de la meteorología muy propio de esa zona, puso en suspenso el despegue del Twin Comanche ese día, los pilotos señores Sergio Elgueta y Gerardo Díaz del Río resolvieron esperar un tiempo y la comunicación que otorgaría el C-130 que ya iba en vuelo de regreso. En caso de despegar desde Marsh, por condiciones de meteorología, no habría punto de retorno.

Recibiendo la información, el Twin Comanche despegó rumbo a Punta Arenas a las 15.15 horas, realizando el vuelo apoyados en sus instrumentos OMEGA y radio ayudas. Otro factor que tuvieron que sortear fue la temperatura exterior que llegó a -17 grados Celsius, en tanto en la cabina que había sido calefaccionada, el frío igual se sentía fuerte. Pasando el Mar de Drake se despejó, pero próximos al Cabo de Hornos, la nubosidad era total, terminando el vuelo en condiciones IMC hasta Punta Arenas, aterrizando a las 21.15 hora local. Nuevamente se juntaron los pilotos felicitándose mutuamente.

El día siguiente se iniciaba la última etapa del vuelo, la que, por condiciones meteorológicas adversas tras tres horas de vuelo, debió desviarse a territorio argentino, reingresando a territorio nacional al norte de Puerto Montt. Debido a la modificación del plan de vuelo, fue necesario aterrizar en Temuco para reabastecerse de combustible, cosa que se realizó en tiempo récord.

Despegaron rápidamente desde Temuco, tramo que no tuvo inconveniente alguno hasta Santiago y aterrizaron en Tobalaba a las 22.35 horas.

En el Aeródromo “Eulogio Sánchez Errázuriz” de Tobalaba, estaban esperándolos el Presidente de la Federación Aérea de Chile, Sr. Froilán Araya Madariaga, el Presidente del Club Aéreo de Santiago, Sr. Felipe Neder Díaz, directores y socios del Club Aéreo de Santiago.



Misión Cumplida...

Claudio Cáceres Godoy
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Tobalaba Aéreo Boletín Informativo Marzo y Abril 1983 Año 4 N° 16
Tobalaba Aéreo Revista Institucional del Club Aéreo de Santiago N° 88 Sept.2014

Colaboración:

Srta. Tatiana Zamorano H.
Sr. Pedro Hidalgo
Sr. Alfredo Mellado Y.

RECORTES O DOCUMENTOS HISTÓRICOS

CREA BASE AEREA ANTARTICA "PRESIDENTE FREI" EN EL TERRITORIO ANTARTICO CHILENO.

Nº 3204

SANTIAGO, 22 MAYO 1969

Con esta fecha se ha dictado la siguiente

ORDEN MINISTERIAL

VISTOS:

- 1.- Lo acordado en la Primera Reunión del "Grupo de Trabajo de Meteorología Antártica", realizada en Melbourne (Australia) y la XVIII Reunión del Comité Ejecutivo de la Organización Meteorológica Mundial, que estableció la creación de tres "Centros Meteorológicos" con funciones de Telecomunicaciones en el Continente Antártico, de los cuales uno correspondía ser operado por nuestro país.
- 2.- El "Centro Meteorológico", que funcionaba desde 1966 en la Base Aérea Antártica "Presidente Aguirre Cerda", destruida por erupción volcánica.
- 3.- El financiamiento establecido para el citado "Centro Meteorológico" en el Decreto Nº 302.
- 4.- Los estudios técnicos y científicos realizados, que determinaron como lugar más apropiado para la ubicación del Centro Meteorológico y de Telecomunicaciones, la Península de Fildes en la Isla Rey Jorge.

ORDENOS:

- 1.- Créase la Base Aérea Antártica "Presidente Frei" donde funcionará el "Centro Meteorológico Antártico", el "Centro de Telecomunicaciones Antárticas", y cualquier otro Centro Científico que se cree en la mencionada Base Aérea Antártica, la cual quedará ubicada en la Península de Fildes, Isla Rey Jorge, del Grupo de las Shetland del Sur, y sus coordenadas geográficas serán exactamente establecidas en el Acta de inauguración correspondiente.
- 2.- La dotación de la Base Aérea Antártica "Presidente Frei", será cubierta por la Fuerza Aérea de Chile con cooperación, en los casos que se requiera, de personal del Ejército, Armada y del Instituto Antártico Chileno (INACH). El "Centro Meteorológico Antártico" se cubrirá con personal de la Oficina Meteorológica de Chile.
- 3.- Déjese sin efecto la O/M E.M.D.N. XII-c Nº 3 de 13. MAR.1969.

Anótese, comuníquese y publíquese en los Boletines Oficiales del Ejército, Armada y Fuerza Aérea.

(FDO) TULIO MARAÑEIRO MARCHANT, General de División, Ministro de Defensa Nacional.

Publíquese en el Boletín Oficial de la Fuerza Aérea de Chile.

Anótese - Por el Ministro - AGUILAR SAVAGNAC SANCHEZ, Subsecretario de Aviación.

Copia del documento que establece la creación de la Base Aérea Antártica "Presidente Frei". 22 de mayo de 1969

En mayo recién pasado la Base Antártica “*Presidente Frei*” donde funcionaría el *Centro Meteorológico Antártico*, cumplió cincuenta y un años de existencia. La realidad de esta importantísima base decretada por Orden Ministerial N°3207 del Ministerio de Defensa, a cargo en esos días del GDD Tulio Marambio Marchant; era el preludio de un vasto estudio realizado entre el Ministerio de Defensa, el Estado Mayor de la Defensa, la Fuerza Aérea de Chile, en conjunto con el Instituto Antártico Chileno y el Instituto de Geofísica de la Universidad de Chile se decidió crear esta nueva Base Aérea en Bahía Fildes, ubicada en la isla Rey Jorge en el Archipiélago de las Shetland del Sur. Los preparativos se efectuaron durante el año 1968. Se buscó concentrar en un espacio físico toda la información meteorológica que se producía desde el Mar de Drake hasta el Polo Sur.

Sin lugar a dudas su creación será, un importante acontecimiento en la historia de la presencia chilena en el territorio blanco.

Los orígenes de este nuevo asentamiento antártico, se remontan a 1961, cuando doce Estados miembros y firmantes originales del Tratado Antártico (Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Japón, Nueva Zelanda, Noruega, Sudáfrica y Unión Soviética) concluyeron en la necesidad de profundizar las investigaciones en la actividad meteorológica. Para tal efecto, se precisaba generar oficinas o entidades que pudieran recopilar, ordenar y clasificar grandes volúmenes de datos que aumentaban a diario, incremento de información que iba en paralelo a las diversas actividades científicas que se desplegaban anualmente. De este modo, en 1966, luego del acuerdo celebrado en la primera reunión del “Grupo de Trabajo de Meteorología Antártica” en Melbourne, Australia, el entonces director de la Oficina Meteorológica de Chile, Coronel de Aviación Sergio Bravo Flores propuso la creación de tres Centros Meteorológicos en la Antártica, los que se desarrollarían en la Base Pedro Aguirre Cerda, de Chile; en la Estación Mc Murdo²⁰ (1956), Estados Unidos y en la Base Molodyozhnaya (1969) de la Unión Soviética. Esta propuesta fue aprobada por la V^{ta}. Reunión consultiva del Tratado Antártico celebrado en París, en 1968.

Con el objetivo de asentar la soberanía, controlar el espacio aéreo y contribuir al conocimiento científico en la Antártica, la Fuerza Aérea de Chile había iniciado actividades concretas en el continente blanco en 1947. El 15 de febrero de ese año, el teniente 1° Arturo Parodi Alister, al mando del hidroavión Vought Sikorsky N°308 daba inicio a una serie de vuelos que permitirían realizar importantes actividades fotogramétricas, observaciones científicas y de reconocimiento a las rutas que seguirían los buques participantes de la flotilla antártica.

Al año siguiente, la experiencia aérea continúa con el apoyo a la 2^{da}. Expedición, la inauguración de la Base General Bernardo O’Higgins y la primera visita presidencial a nuestro continente antártico. En 1949, se registra el primer relevo de una dotación antártica por vía aérea. En la oportunidad, dos aviones Vought Sikorsky llegaron a la base O’Higgins del Ejército de Chile, debido a que la bahía se encontraba congelada, impidiendo la planificada navegación de los buques en el área y brindado una solución antes no estudiada.

Más tarde, el 12 de marzo de 1951 se inauguraba en bahía Paraíso la Base Aérea Presidente Gabriel González Videla, con el propósito de incentivar el estudio y la investigación en materias como meteorología, oceanografía y glaciología.

²⁰ La estación inaugurada el 16 de febrero de 1956 con el nombre de *Naval Air Facility McMurdo*, se volvió el centro de las operaciones científicas y logísticas durante el Año Geofísico Internacional, un esfuerzo científico internacional realizado entre el 1 de julio de 1957 y el 31 de diciembre de 1958. El 3 de marzo de 1962 fue activada una *usina nuclear prefabricada* en dicha base. El reactor generó 1,8 MW de electricidad y reemplazó el uso de 5.700 litros diarios de combustible. El reactor fue utilizado, entre otras cosas, para desalinizar agua de mar. Como resultado de continuas cuestiones de seguridad (entre ellas un desastre nuclear que llevó a tener que enterrar en cientos de kilómetros de túneles en el hielo el material radioactivo), el U.S. Navy Nuclear Power Program dejó fuera de funcionamiento la planta nuclear en 1972, usando sólo generadores convencionales a petróleo. Entre 1962 y 1963, 28 cohetes Arcas para estudios atmosféricos, fueron lanzados desde McMurdo.

Estimulados por el éxito obtenido en estas áreas, la Fuerza Aérea de Chile obtuvo en febrero de 1955, con la autorización para levantar en isla Decepción, su segunda base denominada Presidente Pedro Aguirre Cerda, en donde se concentró la mayor parte de las actividades aéreas en la zona. Uno de los hitos más importantes registrados ese mismo año, y que se venía discutiendo su factibilidad desde 1947²¹, fue el realizado el 28 de diciembre de 1955, con el cual se concretó el primer vuelo directo desde Punta Arenas a la Antártica en un avión Catalina N° 406 bautizado como “Skua”, trayecto que se efectuó en 6 horas y 47 minutos. La tripulación estuvo integrada por el Comandante de Escuadrilla Humberto Tenorio y los Capitanes de Bandada Rafael Vásquez, Sabino Poblete y Orlando Gutiérrez; los mecánicos, Suboficial Agustín Azola, el Sargento 2° Juan Navia y el radioperador Sargento 2° Flamarión Gárate.

En 1956, se agregó un nuevo elemento a la exploración aérea del continente helado, como fue el primer vuelo efectuado por un helicóptero de la institución, un Bell 47 D-1, posibilitando con ello ampliar el radio de reconocimiento en los años venideros.

En 1963 se consiguió llevar a cabo el primer vuelo nocturno en la Antártica a lo que siguieron otras misiones de relevo ampliando la experiencia adquirida hasta ese entonces. La Base Aguirre Cerda se mantuvo en funcionamiento hasta el 4 de diciembre de 1967, en que resultó destruida en su totalidad, debido a una erupción volcánica submarina²². Esta catástrofe que tuvo repercusión mundial, obligó a trasladar al personal activo a la antigua Base Gabriel González Videla en Bahía Paraíso (en aquel momento inactiva), donde se hicieron los preparativos y se llevó a efecto la planificación del futuro Centro Meteorológico. Posteriormente, el Ejecutivo dispone construir una nueva base en otro emplazamiento, la Isla Rey Jorge, cuya ubicación geográfica era estratégica y permitiría convertirla en la puerta de entrada al continente blanco, por la Península Antártica, punto más cercano al continente americano.

En el año 1968, el Estado Mayor de la Defensa y el Departamento Antártico de la Fuerza Aérea de Chile, con el apoyo del Instituto Antártico Chileno y el Instituto de Geofísica de la Universidad de Chile, determinan los requisitos de este asentamiento y elaboran sus respectivos planos.

Se trabajó en la construcción de los distintos edificios durante el verano de 1969 siguiendo los planos trazados por el arquitecto nacional Alberto Vives Masjoan. La planificación de todos los detalles correspondió al Departamento Antártico de la Fuerza Aérea y su construcción al personal de la Institución. Ya ultimados los detalles de diseño y definido el lugar en donde se edificaría la nueva instalación, la Fuerza Aérea encomendó que la ejecución de la obra fuese supervisada por el arquitecto de la FACH, Enrique Fernández.

Algunos de los interesantes y anecdóticos pormenores, aparecen consignados en el artículo escrito por el general del aire Jorge Iturriaga Moreira, publicado en la revista de la Fuerza Aérea, N°252, correspondiente al período septiembre-diciembre de 2010, páginas 48 y 49 se lee: *“Cuando todo estaba listo, el Jefe del Estado Mayor de la Defensa me informó que se habían acabado los recursos, que también se habían agotado todas las instancias superiores y no era posible obtener más fondos especialmente para contratar personal especializado para la construcción en la Antártica, ante lo cual, toda la empresa largamente planificada para contar con una nueva Base, debía postergarse o simplemente parecía naufragar.(...) Con los antecedentes anteriores, como jefe del Departamento Antártico de la Fuerza Aérea de Chile, me dirigí a hablar con el general de aviación Julio de la*

²¹ León Wöppke, Consuelo y Jara Fernández, Mauricio. **Valientes muchachos. Vivencias en la Antártica chilena en 1947**. Registro personal del capitán Arturo Ayala Arce. Pág.16

²² Iturriaga Moreira, Jorge. **Infierno en isla Decepción**. Marzo de 1999

Fuente, jefe del Estado Mayor de la institución, para contarle mi desconsuelo. Con él analizamos varias alternativas y finalmente tomó la decisión: “Que sería personal de la Fuerza Aérea quienes construirían esta nueva Base Antártica para Chile”.

A cargo de la nueva dotación fue designado el Comandante de Escuadrilla Juan Becerra González, quien contó con la participación de al menos 30 personas que laboraron en promedio quince horas diarias.

Para esta magna tarea iniciada en el verano de 1969, la ayuda de las otras dos instituciones de la Defensa Nacional no se hizo esperar.

El buque antártico AP-45 *Piloto Pardo* de la Armada Nacional había desembarcado un refugio prefabricado que sirvió de albergue para los trabajadores, a la vez que el Ejército cooperó prestando una cocina de campaña y también, los científicos soviéticos acantonados en la *Base de Bellingshausen* -distante a unos trescientos metros de su par chilena- solidarizaron con los aviadores nacionales, facilitando sus embarcaciones-vehículos que los militares chilenos llamaron “vinchucas” ya que según el relato del general Iturriaga Moreira, parecían “*pequeñas barcas que permitían acercarse al buque a recibir varias toneladas de carga, luego navegar hasta la playa y con sus ruedas seguir caminando sobre la tierra*”.

Otro relevante testimonio que guarda la construcción de este importante y permanente Centro Antártico, fue la visita de las construcciones, realizada por el propio Presidente de la República en aquellos días.

Es así que, en febrero de 1969, y como un claro gesto de mostrar la importancia que revestía para nuestro país el Territorio Chileno Antártico, don Eduardo Frei Montalva arribaba al continente helado, transformándose en el segundo mandatario chileno en visitar esta parte del Territorio Nacional.²³

La prensa de la época informaba al país de esta trascendental visita al continente blanco. El diario *La Nación* del histórico 6 de febrero²⁴, señalaba: “*Presidente Frei llega hoy a la primera Base Antártica Chilena*”, mientras que, al día siguiente, consignaba los siguientes detalles de la ceremonia bajo el titular: “*Con emotivas ceremonias las bases chilenas recibieron al Presidente*”.



El Presidente don Eduardo Frei Montalva durante la visita a la Antártica para recorrer las instalaciones del Centro Meteorológico en construcción. Jueves 6 de febrero de 1969. (Gentileza del Archivo Fotográfico Casa Museo Eduardo Frei Montalva.)

“Exactamente a las 10.10 horas, el Presidente de la República tocó territorio antártico, constituyéndose en el segundo Mandatario que llega a la región y el primero en pisar Bahía Fildes, donde se construye un Centro de investigación meteorológica de la Fuerza Aérea de Chile”. Durante esta visita, el mandatario pudo recorrer las ya avanzadas instalaciones, “*...el Pabellón de Servicios Generales, donde estarían ubicados el casino, la biblioteca,*

²³ Veintiún años antes, don Gabriel González Videla lo visitaba por primera vez en 1948.

²⁴ El día 6 de febrero de 1947, se inauguró nuestra primera base permanente en la Antártica Chilena.

los dormitorios y el departamento para radiooperadores. Todo en una construcción de aproximadamente 9 metros de ancho por 30 de largo”, según describía este medio.



*Eduardo Frei Montalva, primer mandatario en visitar la base antártica chilena de la Fuerza Aérea.
(Gentileza del Archivo Fotográfico Casa Museo Eduardo Frei Montalva.)*

La visita contemplaba también un recorrido por el Pabellón Eléctrico, el Pabellón Meteorológico y un Refugio de Emergencia que se ubicaría a 100 metros de la base central. Todas las instalaciones estarían dotadas del más moderno equipamiento, lo que convertiría a la futura Base Presidente Frei en el centro científico más completo del sector, quedando de manifiesto desde los inicios de su historia el espíritu de *sacrificio, vocación y compromiso de todos quienes han servido a la Base Aérea Antártica Presidente Eduardo Frei Montalva.*

Si bien las instalaciones de la nueva Base Presidente Frei ya presentaban algunas terminaciones finales para la visita presidencial, su entrada en funcionamiento no se produjo hasta el 10 de marzo de 1969.

Su primera dotación estuvo compuesta por 19 personas al mando del comandante Becerra y del Capitán de Bandada Juan Acuña como segundo jefe de la Base. Entre ellos, los empleados civiles, señores Hugo Durán y Eloy Montoya estuvieron a cargo las cartas meteorológicas y los informes para los centros meteorológicos de las bases norteamericana y rusa, ubicadas en la misma península de Fildes. Los radiooperadores de la Base fueron el Sargento 1° Juan Molina; Sargento 2° Juan Urrea; Cabo 1° Carlos García; Cabo 1° Reinaldo Fuentes y el Cabo 2° Francisco Romero. El grupo de mecánicos fue integrado por Tomislao Córdova, Técnico en equipos motorizados; José González R., encargado de mantención; Oscar Díaz Malbrán, mecánico electrónico. Se encontraron también en la Base, Carlos Contreras, enfermero; Heriberto Sandoval y Germán León, encargados de abastecimiento y el Cabo 2° José Pino, quien ofició de Observador meteorológico.

Norberto Traub Gainsborg
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

FILATELIA ANTÁRTICA, FRAGMENTOS DE NUESTRA HISTORIA

La Dirección de Correos y Telégrafos de Chile ha hecho uso a través de su historia de emisiones de sellos o estampillas, matasellos, sobres de Primer Día y cachets o timbres; los que obtenidos desde “Chile Collector” y de la “Sociedad Filatélica de Chile” en sus páginas web, nos permiten aquí, conocer una rama algo desconocida que narra y conmemora nuestra historia Patria.

“Sello Postal” lo define la Real Academia Española (RAE) como: *“Trozo de pequeño papel, con timbre oficial de figuras o signos grabados, que se pega a ciertos documentos para darles valor y eficacia”*. Por otra parte, define “Estampilla Postal”, como: *“Especie de sello que contiene en facsímil la firma y rúbrica de una persona, o bien un letrero para estampar en ciertos documentos”*. Y “Matasellos”, como: *“Estampilla con que se inutilizan en las oficinas de correos, los sellos de las cartas”*, que es un tipo de “timbre” estampado sobre los sellos o que los reemplaza en los sobres u otros medios de envío. Asimismo, existe un llamado “Sobre de Primer Día”, de tipo conmemorativo de la 1º edición de un sello.

Fue el Presidente de la República, don Manuel Bulnes; quien impulsó grandes obras en Chile, entre ellas, el Proyecto de Ley sobre Correos, que permitió que el presidente Manuel Montt, enviara en 1852, los documentos de contrato y elementos necesarios, que lograron que el primer sello chileno fuera impreso en Londres, Inglaterra; el 1 de julio de 1853, como un simple trozo de papel que llevaba la imagen de Cristóbal Colón y cuyo precio era de 5 centavos ⁽²⁵⁾.

La colección de “sellos y/o estampillas” es conocida comúnmente como un simple pasatiempo, un hobby; sin embargo, cada una de “estas marcas”, es un repaso a la historia, en nuestro caso, también es un valioso aporte a nuestra Historia Patria.

En el presente capítulo, hemos realizado una selección para este ejemplar de la revista SKUA, donde ilustraremos sellos y sobres conmemorativos que recuerdan el Tratado Antártico suscrito por Chile el 1º de diciembre de 1959 en Washington y el cual entró en vigencia, el 23 de junio de 1961.

1971 - X ANIVERSARIO DEL TRATADO ANTÁRTICO, SELLOS Y SOBRES CONMEMORATIVOS

Por Decreto del 31 de agosto de 1971 del Ministerio del Interior, se autorizó a la Dirección de Correos y Telégrafos de Chile, emitir, por intermedio de la Casa de Moneda, una estampilla conmemorativa del “X. Aniversario del Tratado Antártico”, de valor E°1,15, tamaño 26 x 39mm., color azul violáceo y negro, con un tiraje de 3.000.000 de ejemplares; que entró en circulación a fines de ese año ⁽²⁶⁾. Y, por Decreto del 1 de noviembre de 1971, el mismo Ministerio autorizó la emisión de otro sello, de igual diseño, con igual tamaño y número de ejemplares que el anterior, pero con valor E°3,50 y de color verde ⁽²⁷⁾.

²⁵ Revista “Chile Filatélico”, N.82, 05-06.1948

²⁶ “Crónica filatélica de Chile - X. Aniversario del Tratado Antártico”, revista “Chile Filatélico” N.183, 09.1971

²⁷ “Crónica filatélica de Chile - Otro sello para conmemorar el Tratado Antártico”, revista “Chile Filatélico” N.184, 12.1971



Los sellos emitidos con los Nos. 808 y 809, respectivamente. ⁽²⁸⁾

Asimismo, se editaron dos sobres conmemorativos de “Primer Día de Emisión” de los sellos.



²⁸ "Chile Collector", Patricio Aguirre W. y Carlos Vergara, "Biblioteca de Filatelia Chilena", www.chilecollector.com



El Tratado Antártico se firmó el 1 de diciembre de 1959 en Washington y entró en vigencia el 23 de junio de 1961. Este fue rubricado por los doce países que habían desarrollado actividades en la Antártica durante el Año Geofísico Internacional 1957-1958: Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Francia, Japón, Nueva Zelandia, Noruega, la Unión del África del Sur, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y los Estados Unidos de Norteamérica. ⁽²⁹⁾

1981 - SELLO Y SOBRE DE PRIMER DÍA DEL XX ANIVERSARIO DEL TRATADO ANTÁRTICO



En el mes de junio de 1981, la Dirección de Correos y Telégrafos de Chile emitió también un sello conmemorativo del "XX. Aniversario del Tratado Antártico" ⁽³⁰⁾. Este sello se ubica con el N.1004 de emisiones. ⁽³¹⁾

²⁹ Sistema del Tratado Antártico, Instituto Antártico Chileno, www.inach.cl

³⁰ "Resumen de las emisiones de 1981", revista "Chile Filatélico" N.225, 03.1982

³¹ "Chile Collector", Patricio Aguirre W. y Carlos Vergara, "Biblioteca de Filatelia Chilena", www.chilecollector.com, sellos, cachet y sobres de 1º Día de Emisión / Sello Base "Marsh" colección Walter E. Foral Liebsch



El Sobre y Matasellos de Primer Día hace alusión a “1907”, fecha en la que Ernest Shackleton lideró la Expedición Antártica Imperial Británica a bordo del “Nimrod”. Esta expedición alcanzó los 88°23’S a sólo 180 kms. del Polo Sur, logró el cruce de la Cordillera Transantártica, la primera ascensión al Volcán Erebus y determinó la posición del Polo Sur magnético. ⁽³²⁾

1985 - XXV. ANIVERSARIO DEL TRATADO ANTÁRTICO

La Dirección de Correos y Telégrafos de Chile emitió el 21 de junio de 1985 a través de la Casa de Moneda, tres nuevos sellos relativos a la Antártica Chilena.

Los valores y diseños fueron: \$15 - “XXV. Aniversario Tratado Antártico”, \$20 - “Estación Sismológica - Base ‘O’Higgins” y \$35 - “Estación Georeceptora” de isla Anvers; todos con un tamaño de 48x30mm. y un tiraje 200.000. También se imprimieron 2.000 sobres de Primer Día de Emisión ⁽³³⁾. Las estampillas llevan los Ns.1135-1137 de emisión y colección ⁽³⁴⁾.

³² “La conquista del Polo Sur”, 14.12.2011, diario “El Mundo, Madrid, España, www.elmundo.es

³³ “Nuestros sellos”, revista “Chile Filatélico” N.235-236, 04-09.1985

³⁴ “Chile Collector”, Patricio Aguirre W. y Carlos Vergara, “Biblioteca de Filatelia Chilena”, www.chilecollector.com, sellos y sobre de 1º Día de Emisión



Walter E. Foral Liebsch
Viena, Austria

TRATADO ANTÁRTICO

Los Gobiernos de Argentina, Australia, Bélgica, Chile, la República Francesa, Japón, Nueva Zelandia, Noruega, la Unión del África del Sur, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y los Estados Unidos de América,

Reconociendo que es en interés de toda la humanidad que la Antártica continúe utilizándose siempre exclusivamente para fines pacíficos y que no llegue a ser escenario u objeto de discordia internacional;

Reconociendo la importancia de las contribuciones aportadas al conocimiento científico como resultado de la cooperación internacional en la investigación científica en la Antártica; Convencidos de que el establecimiento de una base sólida para la continuación y el desarrollo de dicha cooperación, fundada en la libertad de investigación científica en la Antártica, como fuera aplicada durante el Año Geofísico Internacional, concuerda con los intereses de la ciencia y el progreso de toda la humanidad;

Convencidos, también, de que un Tratado que asegure el uso de la Antártica exclusivamente para fines pacíficos y la continuación de la armonía internacional en la Antártica promoverá los propósitos y principios enunciados en la Carta de las Naciones Unidas, Han acordado lo siguiente:

Artículo I

1. La Antártica se utilizará exclusivamente para fines pacíficos. Se prohíbe, entre otras, toda medida de carácter militar, tal como el establecimiento de bases y fortificaciones militares, la realización de maniobras militares, así como los ensayos de toda clase de armas.

2. El presente Tratado no impedirá el empleo de personal o equipo militares para investigaciones científicas o para cualquier otro fin pacífico.

Artículo II

La libertad de investigación científica en la Antártica y la cooperación hacia ese fin, como fueran aplicadas durante el Año Geofísico Internacional, continuarán, sujetas a las disposiciones del presente Tratado.

Artículo III

1. Con el fin de promover la cooperación internacional en la investigación científica en la Antártica, prevista en el Artículo II del presente Tratado, las Partes Contratantes acuerdan proceder, en la medida más amplia posible:

- (a) al intercambio de información sobre los proyectos de programas científicos en la Antártica, a fin de permitir el máximo de economía y eficiencia en las operaciones;
- (b) al intercambio de personal científico entre las expediciones y estaciones en la Antártica;
- (c) al intercambio de observaciones y resultados científicos sobre la Antártica, los cuales estarán disponibles libremente.

2. Al aplicarse este Artículo se dará el mayor estímulo al establecimiento de relaciones cooperativas de trabajo con aquellos Organismos Especializados de las Naciones Unidas y con otras organizaciones internacionales que tengan interés científico o técnico en la Antártica.

Artículo IV

1. Ninguna disposición del presente Tratado se interpretará:

- (a) como una renuncia, por cualquiera de las Partes Contratantes, a sus derechos de soberanía territorial o a las reclamaciones territoriales en la Antártica, que hubiere hecho valer precedentemente;
- (b) como una renuncia o menoscabo, por cualquiera de las Partes Contratantes, a cualquier fundamento de reclamación de soberanía territorial en la Antártica que pudiera tener, ya sea como resultado de sus actividades o de las de sus nacionales en la Antártica, o por cualquier otro motivo;
- (c) como perjudicial a la posición de cualquiera de las Partes Contratantes, en lo concerniente a su reconocimiento o no reconocimiento del derecho de soberanía territorial, de una reclamación o de un fundamento de reclamación de soberanía territorial de cualquier otro Estado en la Antártica.

2. Ningún acto o actividad que se lleve a cabo mientras el presente Tratado se halle en vigencia constituirá fundamento para hacer valer, apoyar o negar una reclamación de soberanía territorial en la Antártica, ni para crear derechos de soberanía en esta región. No se harán nuevas reclamaciones de soberanía territorial en la Antártica, ni se ampliarán las reclamaciones anteriormente hechas valer, mientras el presente Tratado se halle en vigencia.

Artículo V

1. Toda explosión nuclear en la Antártica y la eliminación de desechos radiactivos en dicha región quedan prohibidas.

2. En caso de que se concluyan acuerdos internacionales relativos al uso de la energía nuclear, comprendidas las explosiones nucleares y la eliminación de desechos radiactivos, en los que sean Partes todas las Partes Contratantes cuyos representantes estén facultados a participar en las reuniones previstas en el Artículo IX, las normas establecidas en tales acuerdos se aplicarán en la Antártica.

Artículo VI

Las disposiciones del presente Tratado se aplicarán a la región situada al sur de los 60° de latitud Sur, incluidas todas las barreras de hielo; pero nada en el presente Tratado perjudicará o afectará en modo alguno los derechos o el ejercicio de los derechos de cualquier Estado conforme al Derecho Internacional en lo relativo a la alta mar dentro de esa región.

Artículo VII

1. Con el fin de promover los objetivos y asegurar la aplicación de las disposiciones del presente Tratado, cada una de las Partes Contratantes, cuyos representantes estén facultados a participar en las reuniones a que se refiere el Artículo IX de este Tratado, tendrá derecho a designar observadores para llevar a cabo las inspecciones previstas en el presente Artículo. Los observadores serán nacionales de la Parte Contratante que los designa. Sus nombres se comunicarán a cada una de las demás Partes Contratantes que tienen derecho a designar observadores, y se les dará igual aviso cuando cesen en sus funciones.

2. Todos los observadores designados de conformidad con las disposiciones del párrafo 1 de este Artículo gozarán de entera libertad de acceso, en cualquier momento, a cada una y a todas las regiones de la Antártica.

3. Todas las regiones de la Antártica, y todas las estaciones, instalaciones y equipos que allí se encuentren, así como todos los navíos y aeronaves, en los puntos de embarque y desembarque de personal o de carga en la Antártica, estarán abiertos en todo momento a la inspección por parte de cualquier observador designado de conformidad con el párrafo 1 de este Artículo.

4. La observación aérea podrá efectuarse, en cualquier momento, sobre cada una y todas las regiones de la Antártica por cualquiera de las Partes Contratantes que estén facultadas a designar observadores.

5. Cada una de las Partes Contratantes, al entrar en vigencia respecto de ella el presente Tratado, informará a las otras Partes Contratantes y, en lo sucesivo, les informará por adelantado sobre:

(a) toda expedición a la Antártica y dentro de la Antártica en la que participen sus navíos o nacionales, y sobre todas las expediciones a la Antártica que se organicen o partan de su territorio;

(b) todas las estaciones en la Antártica ocupadas por sus nacionales, y

(c) todo personal o equipo militares que se proyecte introducir en la Antártica, con sujeción a las disposiciones del párrafo 2 del Artículo I del presente Tratado.

Artículo VIII

1. Con el fin de facilitarles el ejercicio de las funciones que les otorga el presente Tratado, y sin perjuicio de las respectivas posiciones de las Partes Contratantes, en lo que concierne a la jurisdicción sobre todas las demás personas en la Antártica, los observadores designados de acuerdo con el párrafo 1 del Artículo VII y el personal científico intercambiado de acuerdo con el subpárrafo 1(b) del Artículo III del Tratado, así como los miembros del personal acompañante de dichas personas, estarán sometidos sólo a la jurisdicción de la Parte Contratante de la cual sean nacionales, en lo referente a las acciones u omisiones que tengan lugar mientras se encuentren en la Antártica con el fin de ejercer sus funciones.

2. Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 1 de este Artículo, y en espera de la adopción de medidas expresadas en el subpárrafo 1(e) del Artículo IX, las Partes Contratantes, implicadas en cualquier controversia con respecto al ejercicio de la jurisdicción en la Antártica, se consultarán inmediatamente con el ánimo de alcanzar una solución mutuamente aceptable.

Artículo IX

1. Los representantes de las Partes Contratantes, nombradas en el preámbulo del presente Tratado, se reunirán en la ciudad de Canberra dentro de los dos meses después de la entrada en vigencia del presente Tratado y, en adelante, a intervalos y en lugares apropiados, con el fin de intercambiar informaciones, consultarse mutuamente sobre asuntos de interés común relacionados con la Antártica, y formular, considerar y recomendar a sus Gobiernos medidas para promover los principios y objetivos del presente Tratado, inclusive medidas relacionadas con:

(a) uso de la Antártica para fines exclusivamente pacíficos; (b) facilidades para la investigación científica en la Antártica;

(c) facilidades para la cooperación científica internacional en la Antártica;

(d) facilidades para el ejercicio de los derechos de inspección previstos en el Artículo VII del presente Tratado;

(e) cuestiones relacionadas con el ejercicio de la jurisdicción en la Antártica; (f) protección y conservación de los recursos vivos de la Antártica.

2. Cada una de las Partes Contratantes que haya llegado a ser Parte del presente Tratado por adhesión, conforme al Artículo XIII, tendrá derecho a nombrar representantes que participarán en las reuniones mencionadas en el párrafo 1 del presente Artículo, mientras dicha Parte Contratante demuestre su interés en la Antártica mediante la realización en ella de investigaciones científicas importantes, como el establecimiento de una estación científica o el envío de una expedición científica.

3. Los informes de los observadores mencionados en el Artículo VII del presente Tratado serán transmitidos a los representantes de las Partes Contratantes que participen en las reuniones a que se refiere el párrafo 1 del presente Artículo.

4. Las medidas contempladas en el párrafo 1 de este Artículo entrarán en vigencia cuando las aprueben todas las Partes Contratantes, cuyos representantes estuvieron facultados a participar en las reuniones que se celebraron para considerar esas medidas.

5. Cualquiera o todos los derechos establecidos en el presente Tratado podrán ser ejercidos desde la fecha de su entrada en vigencia, ya sea que las medidas para facilitar el ejercicio de tales derechos hayan sido o no propuestas, consideradas o aprobadas conforme a las disposiciones de este Artículo.

Artículo X

Cada una de las Partes Contratantes se compromete a hacer los esfuerzos apropiados, compatibles con la Carta de las Naciones Unidas, con el fin de que nadie lleve a cabo en la Antártica ninguna actividad contraria a los propósitos y principios del presente Tratado.

Artículo XI

1. En caso de surgir una controversia entre dos o más de las Partes Contratantes, concerniente a la interpretación o a la aplicación del presente Tratado, dichas Partes Contratantes se consultarán entre sí con el propósito de resolver la controversia por negociación, investigación, mediación, conciliación, arbitraje, decisión judicial u otros medios pacíficos, a su elección.

2. Toda controversia de esa naturaleza, no resuelta por tales medios, será referida a la Corte Internacional de Justicia, con el consentimiento, en cada caso, de todas las partes en controversia, para su resolución; pero la falta de acuerdo para referirla a la Corte Internacional de Justicia no dispensará a las partes en controversia de la responsabilidad de seguir buscando una solución por cualquiera de los diversos medios pacíficos contemplados en el párrafo 1 de este Artículo.

Artículo XII

1. (a) El presente Tratado podrá ser modificado o enmendado, en cualquier momento, con el consentimiento unánime de las Partes Contratantes, cuyos representantes estén facultados a participar en las reuniones previstas en el Artículo IX. Tal modificación o tal enmienda entrará en vigencia cuando el Gobierno depositario haya sido notificado por la totalidad de dichas Partes Contratantes de que las han ratificado.

(b) Subsiguientemente, tal modificación o tal enmienda entrará en vigencia, para cualquier otra Parte Contratante, cuando el Gobierno depositario haya recibido aviso de su ratificación. Si no se recibe aviso de ratificación de dicha Parte Contratante dentro del plazo de dos años, contados desde la fecha de entrada en vigencia de la modificación o enmienda, en conformidad con lo dispuesto en el subpárrafo 1(a) de este Artículo, se la considerará como habiendo dejado de ser Parte del presente Tratado en la fecha de vencimiento de tal plazo.

2. (a) Si después de expirados treinta años, contados desde la fecha de entrada en vigencia del presente Tratado, cualquiera de las Partes Contratantes, cuyos representantes estén facultados a participar en las reuniones previstas en el Artículo IX, así lo solicita, mediante una comunicación dirigida al Gobierno depositario, se celebrará, en el menor plazo posible, una Conferencia de todas las Partes Contratantes para revisar el funcionamiento del presente Tratado.

(b) Toda modificación o toda enmienda al presente Tratado, aprobada en tal Conferencia por la mayoría de las Partes Contratantes en ella representadas, incluyendo la mayoría de aquéllas cuyos representantes están facultados a participar en las reuniones previstas en el Artículo IX, se comunicará a todas las Partes Contratantes por el Gobierno depositario, inmediatamente después de finalizar la Conferencia, y entrará en vigencia de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 del presente Artículo.

(c) Si tal modificación o tal enmienda no hubiere entrado en vigencia, de conformidad con lo dispuesto en el subpárrafo 1(a) de este Artículo, dentro de un período de dos años, contados desde la fecha de su comunicación a todas las Partes Contratantes, cualquiera de las Partes Contratantes podrá, en cualquier momento, después de la expiración de dicho plazo, informar al Gobierno depositario que ha dejado de ser parte del presente Tratado, y dicho retiro tendrá efecto dos años después que el Gobierno depositario haya recibido esta notificación.

Artículo XIII

1. El presente Tratado estará sujeto a la ratificación por parte de los Estados signatarios. Quedará abierto a la adhesión de cualquier Estado que sea miembro de las Naciones Unidas, o de cualquier otro Estado que pueda ser invitado a adherirse al Tratado con el consentimiento de todas las Partes Contratantes cuyos representantes estén facultados a participar en las reuniones previstas en el Artículo IX del Tratado.
2. La ratificación del presente Tratado o la adhesión al mismo será efectuada por cada Estado de acuerdo con sus procedimientos constitucionales.
3. Los instrumentos de ratificación y los de adhesión serán depositados ante el Gobierno de los Estados Unidos de América, que será el Gobierno depositario.
4. El Gobierno depositario informará a todos los Estados signatarios y adherentes sobre la fecha de depósito de cada instrumento de ratificación o de adhesión y sobre la fecha de entrada en vigencia del Tratado y de cualquier modificación o enmienda al mismo.
5. Una vez depositados los instrumentos de ratificación por todos los Estados signatarios, el presente Tratado entrará en vigencia para dichos Estados y para los Estados que hayan depositado sus instrumentos de adhesión. En lo sucesivo, el Tratado entrará en vigencia para cualquier Estado adherente una vez que deposite su instrumento de adhesión.
6. El presente Tratado será registrado por el Gobierno depositario conforme al Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo XIV

El presente Tratado, hecho en los idiomas inglés, francés, ruso y español, siendo cada uno de estos textos igualmente auténtico, será depositado en los Archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el que enviará copias debidamente certificadas del mismo a los Gobiernos de los Estados signatarios y de los adherentes.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los infrascritos Plenipotenciarios, debidamente autorizados, suscriben el presente Tratado.

HECHO en Washington, el primer día del mes de diciembre de mil novecientos cincuenta y nueve.

PATRIMONIO MONUMENTAL O ESCULTÓRICO



Busto "Capitán General Bernardo O'Higgins Riquelme"

El Busto "**Capitán General Bernardo O'Higgins Riquelme**", erigido en 1948 frente a la Base conocida con el mismo nombre, recuerda el primer gobernante de Chile en reconocer la importancia de la Antártica.

Sitio histórico de O'Higgins ubicado en el Cabo Legoupil, Península Antártica. (63 ° 19'14.3 "S / 57 ° 53'53.9" W)

Tiene un significado simbólico en la historia de la exploración antártica, ya que fue durante su gobierno que el buque Dragon llegó en la costa de la Península Antártica en 1820.

A propósito, reproducimos un interesante artículo, *que da cuenta de este interesante hecho en la historia antártica chilena:*

"El Archivo Nacional británico en Londres guarda un documento de primera importancia para el repertorio antártico chileno, a saber, el 'journal' de navegación del marino inglés Robert Fildes, comandante del bergantín Cora, uno de los primeros en explotar los stocks de focas antárticas de las Islas Shetland del Sur. La toponimia antártica recuerda a este pionero con el nombre de una península y una de las bahías de la isla Rey Jorge, que hoy acoge bases de varios países con actividades en la Antártica Americana.

Junto con descripciones del archipiélago de las Shetland del Sur y de sus caladeros de focas, en su "journal" Fildes explica que, mientras a mediados de diciembre de 1820 el Cora permanecía anclado en la bahía interior de la isla Decepción, cierto 'capitán MacFarlane', comandante del bergantín Dragón, le había confidenciado haber desembarcado en una costa situada justo al sur de dicha isla, en la cual, sin embargo, no había encontrado lobos finos antárticos, cuya piel era la mercancía que había ameritado su viaje hacia un área polar hasta entonces desconocida, situada a más de 450 millas náuticas al sur del cabo de Hornos.

El testimonio de Fildes es relevante, pues, en contexto, indica que antes de su encuentro en la isla Decepción, a mediados de octubre de 1820, el citado ‘capitán MacFarlane’ y su tripulación habían descubierto la costa occidental de la península Antártica, es decir, que sin saberlo habían descubierto la ‘Terra Australis’ que por siglos había sido hipotetizada por geógrafos, cartógrafos y literatos.

Para comprender la relevancia de la hazaña del ‘capitán MacFarlane’ y su nave es preciso citar el comentario que, con fecha 14 de diciembre de 1820, sobre este asunto Fildes anota en su ‘journal’: ‘Enseguida se acercó una chalupa ballenera del Dragón de Liverpool, ahora (Dragón) de Valparaíso. Esta nave -explica el marino inglés- había estado siete semanas en estas costas, y había obtenido cinco mil pieles de lobo fino (antártico)’. Conforme con esta referencia, el ‘Dragón de Valparaíso’ había arribado a la Antártica Americana al comienzo de la primavera austral, más precisamente, a mediados del mes de octubre.

En su ‘journal’ Fildes contextualiza esta referencia en un comentario relativo a un segundo encuentro con MacFarlane, ocurrido en febrero de 1821, mientras el Dragón y el Cora se hallaban en la costa norte de la isla Livingstone. Sobre el asunto Fildes explica: ‘Media milla afuera de la entrada (a la isla Decepción), en un día claro, la tierra situada hacia al sur aparece cubierta de nieve y con las manchas negras de sus rocas. Se trata de una tierra montañosa opuesta a aquella del norte (las Shetland del Sur). El capitán MacFarlane del Dragón, un hombre muy inteligente, me contó que había desembarcado en ella, y que había encontrado focas leopardo y elefantes marinos, pero que no había hallado lobos finos antárticos, y que (el bergantín) Caraquette de Liverpool también había encontrado allí una caleta y un anclaje en el que había permanecido sin desembarcar. MacFarlane me dijo –concluye Fildes– (que en la costa montañosa al sur de la isla Decepción) había encontrado buenas playas con muchas focas leopardo, y que la costa era del mismo tipo que aquella de las islas al norte’ (las Shetland del Sur).

La Isla Decepción es una isla volcánica con forma de ‘pícarón’ que -en su sector sureste- presenta una apertura a través de la cual se ingresa a una suerte de lago interior. En un extremo de esa bahía nombrado ‘Caleta Balleneros’, en 1906 se instaló la Sociedad Ballenera de Magallanes para iniciar la caza de cetáceos en ambas costas de la península Antártica.

Como se observa en la carta marina de la isla Decepción elaborada por el propio Robert Fildes, desde una posición situada a media milla marina de la entrada a su bahía interior (aproximadamente en la longitud 63°30’ Oeste), en 1820 el sur magnético apuntaba directamente hacia el sector de la península Antártica que la toponimia británica llama ‘Costa de Davis’ en honor del marino inglés John Davis, a quien la literatura de su país tradicionalmente atribuido el descubrimiento del continente Antártico (febrero de 1821). En ese sector también se ubica la isla Trinidad, la cual, no obstante, no presenta elevaciones de importancia, por lo que, desde el área adyacente a la isla Decepción, su silueta ‘está por debajo del horizonte’.

Mientras la historiografía británica ha atribuido el descubrimiento de la península Antártica y, en definitiva, del continente Antártico al citado John Davis, la literatura antártica norteamericana lo ha atribuido al marino Nathaniel Palmer, quien, en noviembre de 1820, recorrió la parte del litoral de la península Antártica que la cartografía de su país ha nombrado en su honor (costa de Palmer). Sin embargo, la revisión de diversas colecciones de documentos conservados en archivos chilenos y británicos indica que los verdaderos descubridores de la Antártica Americana son quienes Robert Fildes identifica como el ‘capitán MacFarlane’ y el bergantín ‘Dragón de Valparaíso’.

Desde que el “journal” de Fildes fuera recuperado a comienzos del siglo pasado (antes que entrara en aplicación el Tratado Antártico de 1959), historiadores anglosajones preocupados de demostrar la preeminencia de sus respectivos países en el ‘descubrimiento del continente antártico’ (desembarco y uso de los recursos de la costa (focas), no ‘simple avistamiento’), tangencialmente mencionaron la presencia del ‘Dragón de Valparaíso’ en las Shetland del Sur a fines de 1820. Ello, en el entendido que el ‘capitán MacFarlane’ (cuyo nombre de pila no era conocido), o como Palmer procedía de la costa este de Estados Unidos (Stonington) o, como Davis era originario de Inglaterra (Surrey). Con la entrada en aplicación del Tratado Antártico la importancia jurídica y geopolítica de esta identificación pareció perder ‘momentum’, aunque no su importancia para la historia de la Antártica. En ese marco, en 1983 el historiador australiano A.G.E Jones documentó la llegada a Londres del ‘Dragón de Valparaíso’ (mediados de 1821) explicando que, en fecha anterior, esa nave había sido vendida en Chile.

Con ese antecedente, durante años nos ocupamos de buscar los registros que nos permitieran identificar al ‘Dragon’ y a su comandante. Luego de una extensa revisión en el Archivo Nacional de Santiago pudimos determinar que dicha nave originalmente de Liverpool había, efectivamente, arribado a Valparaíso en enero de 1818 portando un cargamento de armas luego empleadas por el Ejército Patriota en la Batalla de Maipú. En esa revisión también pudimos determinar que, sólo días después de su llegada, un remanente de pólvora en el lastre de la nave había producido un incendio que la dañó parcialmente, que motivó a su comandante/armador a venderla a un grupo de comerciantes locales. Luego de repararla, a partir de mediados de 1818 estos últimos la dedicaron al cabotaje entre puertos controlados por el naciente gobierno chileno (Huasco, Coquimbo, Valparaíso y Talcahuano) y, a través de la ruta del cabo de Hornos, a un comercio de cereales y otras materias primas con el puerto de Montevideo.

Al año siguiente de la llegada del ‘Dragón’, el 17 de julio de 1819, al mando de la fragata inglesa ‘Anna Robinson’ procedente de Liverpool, arribó a Valparaíso el marino escocés Andrew (luego Andrés) MacFarlane. En el testamento de su hijo Roberto que se guarda en el Archivo Nacional en Santiago, se puede comprobar que se trata del mismo marino mencionado en el ‘journal’ de Fildes, quien en la fecha arriba indicada había traído al país un nuevo cargamento de armas para el Ejército Libertador, cuando éste se preparaba para continuar la lucha por la independencia de América.

Más tarde, con la revisión de documentos oficiales que se guardan en la ‘Colección Shirreff’ de la Biblioteca del Museo Nacional Marítimo de Greenwich en Londres, fue posible determinar que casi inmediatamente después de su llegada al país, Andrew MacFarlane había dejado el comando de la ‘Anna Robinson’ para integrarse a la naciente Armada de Chile (que por entonces organizaba el también escocés Thomas Cochrane). Esta decisión motivó el inmediato reclamo de los armadores de la ‘Anna Robinson’ ante el capitán William H. Shirreff, comandante de la Flota Británica en el Pacífico Sudeste al ancla en Valparaíso (a los efectos, ‘Ministro de Fe’ para los comerciantes y navegantes británicos en América del Sur). Sin embargo, pese al reclamo de los dueños de la “Anna Robinson” (y probablemente por la intervención del mismo Lord Cochrane), MacFarlane se enroló en la Armada Nacional con el rango de teniente.

Otros informes conservados en el Archivo Nacional en Santiago indican que el ahora teniente Andrés MacFarlane no obtuvo el comando de la nave que esperaba, por lo cual, en diciembre del mismo 1819, solicitó su retiro de la Armada chilena. Fue el propio Director Supremo Bernardo O’Higgins quien aprobó su expediente de retiro, no sin antes que MacFarlane participara, a comienzos de febrero de 1820, en el asalto y la toma de los fuertes de Valdivia en el rol de comandante de la goleta Moctezuma, la nave más rápida de la Primera Escuadra Nacional.

En marzo de 1820, después de haber completado lo que debe considerarse la primera expedición científica antártica, justo cuando Andrés MacFarlane volvía a la vida civil, ingresó al puerto de Valparaíso el bergantín inglés Williams of Blyth. Durante un viaje de cuatro meses al mando del piloto Edward Bransfield, el Williams había producido la primera cartografía de las islas Shetland del Sur. Esta expedición había tenido lugar luego que, a comienzos de 1819, este archipiélago fuera descubierto por esa misma nave inglesa mientras, al mando del capitán John Smith, cruzaba el cabo de Hornos. Este encuentro había ocurrido durante el tránsito del Williams entre Montevideo y Valparaíso portando una carga de granos para el mercado chileno. Luego de cruzar la latitud del estrecho de Magallanes (52° Sur), Smith había ordenado ejecutar una maniobra marinera descrita en la década de 1640 por el marino holandés Hendrick Brouwers, que consistía en apartarse de Tierra del Fuego en dirección Sur-sureste y progresar tan al sur como fuera posible para sortear el efecto contrario de la corriente antártica circumpolar, que con fuerza y grandes vientos asociados se desplaza a lo largo del Mar Austral en dirección Oeste-Este. En ese desempeño, en enero de 1819, el Williams se había literalmente 'topado' con la isla Livingstone. Durante los meses siguientes, mientras nuevamente en tránsito entre Valparaíso y Montevideo y viceversa, Smith y su tripulación habían verificado el descubrimiento de dicha isla, y comprobado que se trataba de un archipiélago, al cual, muy importante, una vez de vuelta en Valparaíso describieron poblado de lobos finos antárticos.

Desde la década de 1770, balleneros y foceros de la costa Este de Estados Unidos, de las islas Británicas y de Francia, habían extensamente explotado las poblaciones de cetáceos y pinnípedos del Cono Sur americano. Hacia 1820 tales recursos habían disminuido de manera significativa, por lo cual la noticia del descubrimiento de nuevas poblaciones más al sur de las roquerías patagónicas y fueguinos despertó el interés de los cazadores que, para entonces, en grandes números habían comenzado a visitar los puertos de Valparaíso y Talcahuano. Sin embargo, al comienzo la noticia del descubrimiento de lo que en documentos chilenos contemporáneos se denomina 'la nueva isla descubierta al sur del cabo de Hornos' fue recibida con escepticismo. Para entonces el sector americano del Mar Austral era recorrido por todo tipo de naves que, para sortear las dificultades impuestas por el paso Drake, debían, incluso, alcanzar los 62° de latitud.

Hasta que la tripulación del Williams informó en Valparaíso el descubrimiento de la isla Livingston, no se tenía ninguna noticia concreta sobre la presencia de tierras más al sur que las islas Diego Ramírez (56°30'Sur). En 1768 al mando del HMS Endeavour, y en 1775 al mando del HMS Resolution, el capitán James Cook había explorado ese sector del Mar Austral intentando, sin éxito, encontrar cierto 'golfo de San Sebastiano' postulado por la cartografía europea desde la década de 1570, cuando dicho hipotético accidente geográfico se popularizó junto con el concepto de 'Terra Australis Incógnita' especulado en los trabajos de los famosos cartógrafos tales como Abraham Ortelius y Gerardo Mercator. Dos siglos más tarde la experiencia empírica de Cook permitía suponer que, o dicho 'golfo' y su costa antártica simplemente no existían, o que, en el mejor de los casos, éstos se situaban mucho más al sur de Círculo Polar Antártico. Desde ese punto de vista, un posible continente antártico en el sector americano de la región polar austral carecía de interés para la navegación y para el comercio, incluidas, ciertamente, las actividades de caza de ballenas y de focas australes.

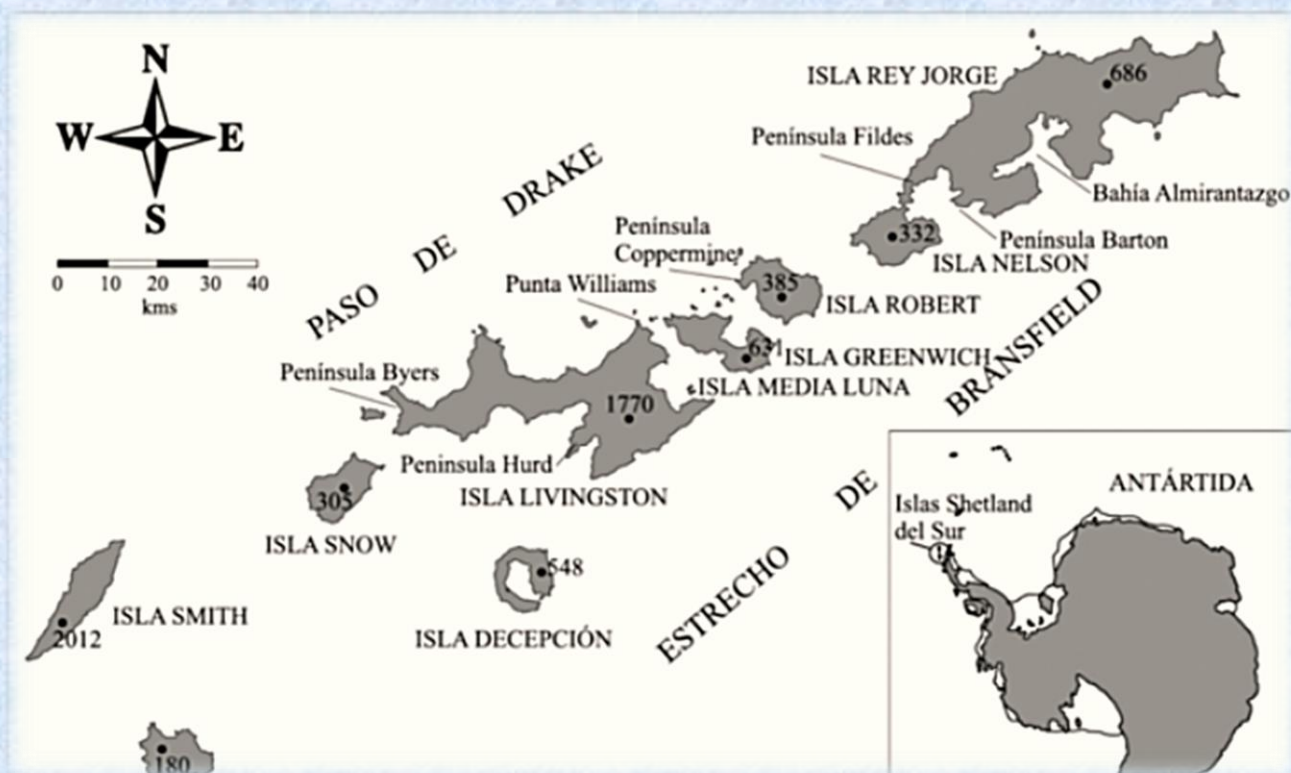
Sin embargo, la verificación del primer descubrimiento del Williams practicado por la expedición antártica de Edward Bransfield (Valparaíso, diciembre de 1819 – Valparaíso, marzo 1820), no sólo confirmó la presencia de un grupo de islas antárticas, sino que confirmó la existencia de roquerías y playas pobladas de valiosos lobos finos antárticos. Esto último fue lo que sin duda convenció a Andrés MacFarlane, ahora convertido en el capitán del Dragón de Valparaíso, de la pertinencia de zarpar al comienzo de la primavera de 1820 para ser el primero en llegar al área antes visitada por el Williams (a cuya tripulación seguramente conocía personalmente). En ese

empeño, en octubre de 1820, el ex teniente Andrés MacFarlane y su Dragón de pabellón chileno, fueron los primeros en llegar y desembarcar en el continente antártico.

Un aspecto diagnóstico (y hasta poco conocido en Chile) de la contribución de MacFarlane y los tripulantes del Dragón de Valparaíso al conocimiento de la Antártica Americana está reflejado en varias cartas marinas publicadas durante las décadas de 1820 y 1830, que incluyen la presencia de un 'Estrecho de MacFarlane' que separa a la isla Livingstone de la isla Greenwich, esto es, ubicado justo en el área de las Shetland del Sur que enfrenta el sector de la península Antártica en la que, en la primavera austral de 1820, Robert Fildes indica que la tripulación del Dragón realizó el primer desembarco en el continente antártico.

También es de interés anotar que, como decenas de comerciantes y navegantes anglosajones, Andrés y su hijo Roberto MacFarlane se radicaron en Valparaíso, ciudad en la que desarrollaron una de las firmas comerciales más importantes del Pacífico Sudeste durante el siglo XIX. Sus descendientes aún viven en dicho puerto.

Los antecedentes que comprueban el descubrimiento chileno del continente antártico deberían incorporarse formalmente en el Repertorio Antártico Chileno, y por supuesto, considerarse en la lógica de una Ley Antártica – que ojalá en el futuro cercano – actualice y diversifique los principios y los derechos que sostienen nuestro ethos antártico y que, en definitiva, justifican el contenido y alcance del Decreto Antártico de 1940.”³⁵



Nota Editorial: Agradecimientos al señor Cedric Mac Farlane Leupin

³⁵ Dr. Guzmán, Jorge G. "El descubrimiento chileno del continente antártico en la primavera austral de 1820". La Prensa Austral, martes 30 de enero del 2018

NOTAS ANTÁRTICAS

En el marco de su segunda comisión Antártica de este año 2020, el Transporte AP-41 “Aguiles” conmemoró el pasado 16 de marzo, el 97° aniversario de la Aviación Naval, durante el tránsito por el Paso Drake.



Dotación de los helicópteros Bolkow N-44 y N-46, conmemoraron 97° aniversario de la Aviación Naval a bordo del AP-41 “Aguiles”
(Fotografía: Armada de Chile)

La ceremonia contó con la participación de las dotaciones de los Helicópteros Bolkow N-44 y N-46 que, durante los más 30 días de duración de esta comisión al Continente Blanco, realizarán aproximadamente 40 horas de vuelo para trasladar carga e investigadores entre la Unidad naval y las distintas bases antárticas.

En su alocución durante el acto, el Suboficial Mecánico de Aviación, Jorge Malvino, destacó que *“hoy en día la Aviación Naval cuenta con medios distribuidos a lo largo de las distintas Zonas Navales, desde Iquique hasta Puerto Williams, colaborando con las distintas misiones de nuestra Institución. La componen distintos escuadrones, grupos, destacamentos y reparticiones de apoyo logístico, los que juntos logran desarrollar la eficiencia operativa por la cual destaca nuestra especialidad. Por lo mismo mantenemos, permanentemente, el entrenamiento y el alistamiento para operar de forma segura y eficiente”*.

Asimismo, resaltó que *“la Aviación Naval es parte fundamental en el cumplimiento de las tareas institucionales junto con sus dotaciones de vuelo, equipos de mantenimiento y equipos de soporte logístico, destacando siempre*

el profesionalismo y seguridad de sus operaciones, características ejemplares de los hombres y mujeres que portan el albatros dorado”.

Por su parte, el comandante del AP-41 “Aguiles”³⁶, Capitán de Fragata Jorge Ibarra, manifestó que “los Aviadores Navales que nos acompañan en esta comisión forman parte de un selecto grupo de marinos que han tenido que superar una serie de desafíos para realizar las operaciones aéreas que sean requeridas de forma óptima”.

“La labor que han realizado durante nuestras dos comisiones a la Antártica es fundamental para poder cumplir con los objetivos que nos hemos propuesto y en cada una de sus tareas se observa la abnegación, la valentía y el arrojo que caracteriza a los marinos que pertenecen a esa especialidad”, agregó el Oficial.



Cabe señalar que un 16 de marzo de 1923, la Aviación Naval fue creada oficialmente como una fuerza operativa de la Armada de Chile mediante un Decreto Supremo firmado por el entonces Presidente de la República, Arturo Alessandri Palma.

³⁶ El Transporte Aquiles cumple durante el presente período con el apoyo al traslado de personal de Ejército, el cierre de la base Uruguay y de la Base Risopatrón, apoyo a la base de República Checa, y a la Base Vernadsky de Ucrania.

En términos de transporte de carga, se destaca que el buque “Aguiles” traslada aproximadamente 251 toneladas hacia Territorio Antártico para la Base Naval Prat, Gobernación Marítima de la Antártica Chilena, Capitanía de Puerto Paraíso, Base O’Higgins, Base Frei, Base Yelcho, Escudero, Risopatrón y el Aeródromo Teniente Marsh entre las bases chilenas, y entre las extranjeras está la Base Great Wall de China, Artigas de Uruguay, Vernadsky de Ucrania y por último, la Base Mendel de República Checa. Para finalizar la Unidad, traerá desde la Península Antártica alrededor de 166 toneladas de basura de regreso al Continente. (Fuente: <https://www.armada.cl/armada/noticias-navales/transporte-aquiles-navegara-mas-de-6480-kilometros-para-continuar-con/2020-01-21/205550.html>)

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



Las cartas al director, son textos y contenidos no literarios que argumentan ideas, posturas, necesidades, saludos o quejas, expresadas siempre de manera formal y respetuosa. Los correos recibidos en la [dirección indicada para ello](#), deberán estar firmados por los autores e indicar su número de teléfono. La Dirección de este medio informativo se reserva el derecho de publicar los textos recibidos, así como de extraerlos o editarlos en el caso que sean excesivamente extensos. Los autores se adjudican la responsabilidad por la veracidad y seriedad de sus contenidos, misma que no necesariamente podrá estar en concordancia con nuestro Comité Editorial o esta corporación.

CORREO RECIBIDO

Estimado Director

Espectacular la revista Skua, creo que es un merecido homenaje a quienes efectuaron la exploración a la Antártica Chilena...

Fernando Mujica F.

Ingeniero Aeronáutico

Licencia DGAC N° 133

Estimado señor Traub:

Acuso recibo y agradezco la gentileza de enviarme la revista No. 1 SKUA, de Estudios Históricos Aeroantárticos, certera y valiosa iniciativa que, sin duda, trae importante e interesante material de lectura.

Junto con mis felicitaciones, le envío mis cordiales saludos,

Rodrigo Carrasco Casanueva

Muy estimado Norberto:

No puedo dejar pasar la ocasión de volver a felicitarles por la excelente revista SKUA de tu dirección.

Sus textos, mostrando los hechos históricos de nuestra FACH, las fotografías de primera calidad y, en general, toda la edición de la revista, son un ejemplo del entusiasmo tuyo y de tus directores.

Asimismo, me ha llenado de alegría el hecho de encontrar, en los relatos de los vuelos antárticos, dos menciones a mi suegro, Coronel de Aviación D. Edgardo Vera Maldonado Q.E.P.D., cuando era Capitán de Bandada y posteriormente, con el grado de Comandante de Grupo.

Saludos cordiales.

Lorenzo Čaglević Bakovic

*Muy buena y con relatos de los protagonistas.
Están haciendo historia y estas publicaciones serán referencia obligada en el futuro.*

Un abrazo,

Fernando Hurtado Lambert

Sres: Presidente, Vice presidente, Secretario y Honorable Directorio,

Revista de estudios históricos y aeronáuticos. 1er. Trimestre N° 1 del año 2020.

Con mi especial agrado y distinción me permito expresar, recibí revista "skua"; fue, ya leída con ávido interés, hasta su última página (84), en todos sus temas veo hay notables contenidos, diré, me "atrapan", todos, muy bien y amablemente enfocados por eruditos y expertos aéreos colaboradores.

Buenos artículos elegidos, pues, revelan estudio e investigación; selección en todos sus aspectos históricos y aeronáuticos.. – e igualmente cautivantes; esos recuerdos aviáticos; del Chile Austral y la Antártica- son para mí; de nostálgicas evocaciones. (93).-

Atentamente y con mi fraternal saludo,

Humberto H. Limongi S.

*Brigadier director y encargado.
Centro Caballeros del Orden.*

Don Norberto

Junto con saludarlo, agradezco y aprecio el trabajo realizado en este tema.

Como siempre lo felicito y muy contento de que existan personas y organizaciones que rescaten, valoren y difundan nuestra historia.

Saluda atte.

Guillermo Bravo Norambuena

Estimado presidente:

Acuso recibo del primero número de la revista aeroantártica SKUA. Hago llegar a usted, a los directores, comité editorial y colaboradores, mis felicitaciones por su valioso contenido que, sin duda, en lo futuro se incrementará para enriquecer la historia y el patrimonio aeronáutico nacional.

Sergio Millar Soto

Estimados amigos y camaradas:

Junto con saludarlos y desear que estén bien, cumplo con acusar recibo de la revista y del póster de la referencia, felicitándolos por esta nueva iniciativa y agradeciéndoles mucho su envío.

Cordialmente,

Raúl Jesús Romero Goenaga

Abogado

Profesor Universitario e Investigador

Máster en Economía y Gestión

Doctorando en Derecho

Estimado Señor Director

Don Norberto Traub

Con mucho agrado he leído muy detenidamente el primer número de la Revista Skúa y he quedado realmente fascinado por todo el material escrito y fotográfico. Felicitaciones estimado Norberto a usted y todo su Equipo por haber logrado una gran calidad en todos los artículos y fotografías, además, preservará el extraordinario valor histórico que significa esta Revista Digital que permitirá la custodia de todos los hechos relevantes de nuestra historia Aeronáutica en la Antártica y en la Zona Austral.

Felicitaciones, nuevamente, y adelante con los próximos números de Skúa.

Un afectuoso saludo,

Fernando Rojas Vender

General del Aire

Hola amigos,

Solo felicitarles por la tremenda publicación antártica realizada, Revista SKUA.

Agradezco infinitamente su despacho junto al hermoso Poster Aéreo.

Sin duda es un excelente Trabajo informativo e histórico que sólo engrandece a nuestro Instituto.

Saludos afectuosos.

Oscar Medina Rojas

Administrador de Aeropuertos

Oficina Operación de Aeródromos

Subdepartamento Servicios de Aeródromos – DASA

Estimado Sr. Director:

Una feliz coincidencia me movió a seguir con particular interés en la sección “Hitos, Logros y Experiencias Aéreas Antárticas” el relato sobre el rescate de científicos ingleses en la Isla Decepción por el buque antártico AP Piloto Pardo de la Armada Chilena que a esa fecha (Febrero 1969) estaba junto al buque oceanográfico AGS Yelcho en labores de apoyo de las bases antárticas chilenas.

Recién había visto en la DW una entrevista al Capitán de fragata Sebastian H. único militar alemán comisionado por la ONU para integrar la fuerza de pacificación en Yemen. Desde el estacionamiento obligado y limitado al puerto de Hodeidah realiza su complicado mandato de mantener separadas los dos bandos en su prolongada y sangrienta guerra civil.

Su hogar y el de su equipo es un buque anclado en el puerto. Para las condiciones del país es un privilegio porque permite una subsistencia más o menos normal y servicios que provee el propio buque (luz, agua, alimentación etc.). Lo que me sorprendió fue cuando describió su “casa flotante”:

“Nada en este lugar encaja. Para empezar, este barco rojo, el Antarctic Dream, diseñado y construido para su uso en zonas polares por la Armada chilena (- ahí no pude dejar de parar la oreja -) terminó atracado en el puerto de Hodeidah, Yemen. Allí la temperatura sube a más de 40 grados en verano, lo que hace insoportable la humedad. El barco, de la década de 1950 se convirtió después en un crucero para turistas que recorren el mundo. Sin embargo, los que vivimos a su bordo hoy, solo vemos las grúas del puerto. Se está librando una guerra civil en Yemen, la ciudad en el Mar Rojo es disputada ferozmente. Cuando uno pasa 186 días principalmente confinado ahí, el barco se convierte en un lugar opresivo. Fue para mí, el momento más difícil de mi vida”.

Con el sorpresivo dato entregado por el oficial alemán terminé por descubrir que el hoy Antarctic Dream, en el puerto de Yemen, es nuestro histórico AP Pardo con tan destacada actuación en la Antártica en 1969. Tuvo en todo caso, una mejor supervivencia que el AGS Yelcho que el 05 de julio de 1999, durante el Ejercicio Team Work South, sirvió de blanco de un misil Harpoon y posteriormente hundido con cargas explosivas.

Y por deformación profesional solo un último comentario: don Luis Jorge Pardo Cifuentes (Q.E.P.D), copiloto de LAN por el año 1957, era hijo de nuestro valiente Piloto 2° de la Armada Nacional, Sr. Luis Pardo Villalón.

Cordialmente

Julio Matthei Sch,

Comandante de Aeronave (R)



Rogándoles acusar recibo del presente ejemplar, los muy saluda atentamente,

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg
Oscar Avendaño Godoy
Alberto Fernández Donoso
Aníbal Jiménez Lazón
José Guzmán Moreno
Mario Magliocchetti Oleaga
Sandrino Vergara Paredes

Presidente
Vicepresidente
Director - Secretario
Director - Tesorero
Director
Director
Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

La correspondencia será recibida en el **Instituto de Investigaciones Histórica Aeronáutica de Chile**, Calle Almirante Barroso 67 - Santiago; mientras que los correos al Director del medio, deberán ser enviados al correo (director@historiaaeronauticadechile.cl).



Declaración de responsabilidad:

Las ideas y opiniones expresadas en este medio reflejan la opinión o conocimiento exclusivo de los autores y están elaboradas y basadas en un ambiente académico de libertad de expresión.

No necesariamente reflejan la posición oficial del Gobierno de Chile o sus dependencias, el Ministerio de Defensa, la Fuerza Aérea de Chile u otros órganos por éste citados. El contenido de sus notas o artículos ya ha sido revisado por sus autores.

Portada: **Fotografía del equipo antártico de confección nacional y atrás el avión Vought Sikorsky "Kingfisher", que voló en la Antártica el 15 de febrero de 1947.**

COMITÉ EDITORIAL

Norberto Traub Gainsborg
Director

Alfredo Mellado Yáñez
Edgardo Villalobos Chaparro
Miguel Figueroa Ibarra
Oscar Avendaño Godoy
Patricio Eberhard Burgos
Sergio Barriga Kreft

Colaboradores
Claudio Cáceres Godoy
Jorge Iturriaga Moreira
Miguel Figueroa Ibarra
Sergio Barriga Kreft
Walter E. Foral Liebsch



***Vought Sikorsky OS2U-3 "Kingfisher" N°308 de la Fuerza Aérea de Chile.
15 de febrero de 1947***

Desde el cielo a la tierra, la magia de una **Carrocería**,
 hoy se escribe **GRISOLÍA**

50 AÑOS



Representantes para Chile
FEDERAL SIGNAL CORP.
 Emergency Products

Grisolia y Cía. Limitada
 Aviator Acevedo 1766 - Conchalí, Santiago - Chile
 grisolia@grisolia.cl - www.grisolia.cl

Teléfonos:
 +56 2 2734 6003
 +56 2 2736 3654 - 2 2734 1797