

LA ARMADA Y LA ANTARTICA

1900-1940

Carlos Aguirre Vidaurre-Leal
Capitán de Navío

Al hablar de la presencia de Chile en la Antártica es preciso recordar que sus derechos soberanos en ese territorio son anteriores al descubrimiento mismo del continente helado y se remontan al período de la conquista, cuando en 1539 el rey de España don Carlos I emitió una Capitulación asignando a Pedro Sancho de Hoz la gobernación de todas las tierras que explorase al sur del estrecho de Magallanes, hasta el Polo Sur. Este renunció a estos derechos en favor del Gobernador de Chile don Pedro de Valdivia, cesión que fue reconocida por la Corona en todas las Reales Cédulas de nombramiento de los posteriores Gobernadores del Reino de Chile, consignando que su autoridad se extendía a todos los términos de la jurisdicción dada a su respectivo antecesor. Así, al sobrevenir la independencia, la República de Chile heredó su patrimonio antártico en virtud del principio *uti possidetis iuris*.

Pero no son los títulos jurídicos el único precedente de Chile sobre su heredad antártica. Lo es también su vecindad geográfica, ya que el mayor acercamiento de la Antártica hacia otras tierras ocurre en el sector que enfrenta a la América del Sur, vale decir, a Chile a través del paso Drake. Este paso marítimo tiene una anchura de 435 millas entre las islas Shetland del Sur y el archipiélago del cabo de Hornos, escondiendo en su lecho una cadena montañosa submarina llamada Arco Antillano Antártico, que no es sino la prolongación sumergida de la cordillera de los Andes. Esta mayor cercanía facilitó que ya en el siglo XIX se estableciera una corriente constante de cazadores chilenos que se aventuraban a cruzar hacia la otra orilla en busca de las preciadas pieles de lobos y focas, compitiendo duramente con europeos o norteamericanos que operaban en los mares australes al margen de toda autoridad.

La Armada de Chile tiene una larga aunque desconocida relación con la Antártica, que comienza con la toma de posesión del estrecho de Magallanes, realizada por el Capitán de Fragata Juan Guíllermos, en septiembre de 1843. Sin este paso fundamental, habría sido imposible concretar la presencia chilena en la Antártica ni mucho menos pretender una eventual colonización futura del continente blanco. Nuestro propósito es, precisamente, resaltar la labor pionera de la armada en pos de la ocupación de los espacios australes, que Chile —tal vez a causa de su minoría de edad— había desatendido durante más de trescientos años.

La Armada de Chile y la ocupación del extremo austral americano

Desde los modestos comienzos de la colonia chilena en Magallanes, la armada estuvo estrechamente vinculada a la ardua empresa de expansión del dominio nacional sobre los inmensos territorios patagónicos y fueguinos, hasta entonces poblados escasamente por algunos aborígenes. En sus buques exploró el laberinto de canales e islas y abrió el camino a la colonización de comarcas, a la sazón desvinculadas o poco conocidas.

En 1848 se creó la Dirección del Territorio Marítimo. La ley respectiva, del 30 de agosto de ese año, dividió el país en Gobernaciones Marítimas, correspondiendo a la de Magallanes

la jurisdicción sobre el mar, costas e islas al sur del paralelo de la península de Tres Montes, sin especificación de sus límites austral ni oriental.

No es casualidad que preclaros oficiales navales sirvieran la gobernación civil del Territorio de Magallanes en importantes períodos de la segunda mitad del siglo XIX, distinguiéndose sus mandatos por la afirmación de la soberanía chilena y por el progreso de la región. El primero de ellos fue el Capitán de Fragata don Benjamín Muñoz Gamero, quien fuera vilmente asesinado durante un motín en 1851, a escasos seis meses de haber asumido el puesto.

Más adelante, el entonces Capitán de Corbeta don Oscar Viel ejerció la gobernación entre 1867 y 1874. Viel impulsó la exploración del país de los onas en la Tierra del Fuego, se opuso tenazmente a las pretensiones argentinas de establecerse en la boca oriental del Estrecho, ocupó la desembocadura del río Gallegos y fundó en 1873 el poblado que lleva ese nombre, y al año siguiente tomó posesión de la desembocadura del río Santa Cruz donde fundó una nueva colonia. Sin embargo, ambas fundaciones tuvieron por desgracia, muy corta duración.

Finalmente, debemos destacar la progresista y visionaria administración del Capitán de Navío —más tarde Contraalmirante— don Manuel Señoret, quien asumió el cargo en septiembre de 1892 y continuó luego su labor en la zona, siendo el primer Comandante en Jefe del Apostadero Naval de Magallanes, entre 1895 y 1897. Señoret orientó sus esfuerzos a la colonización de la región al sur del Beagle, fundando puerto Toro en la costa oriental de la isla Navarino, para que fuera el centro administrativo de la comarca.

Aparte de la brillante labor de gobierno que cupo a estos distinguidos marinos, la acción de la armada estuvo más concreta y directamente unida al desarrollo del extremo austral americano por el trabajo silencioso, sacrificado y arriesgado de sus buques o, mejor dicho, por el coraje, la abnegación y la pericia profesional de sus oficiales y tripulantes.

Ya nos hemos referido al vigoroso impulso del Capitán Viel —quien culminó su carrera como Contraalmirante— para que Chile ocupara efectivamente su litoral atlántico.

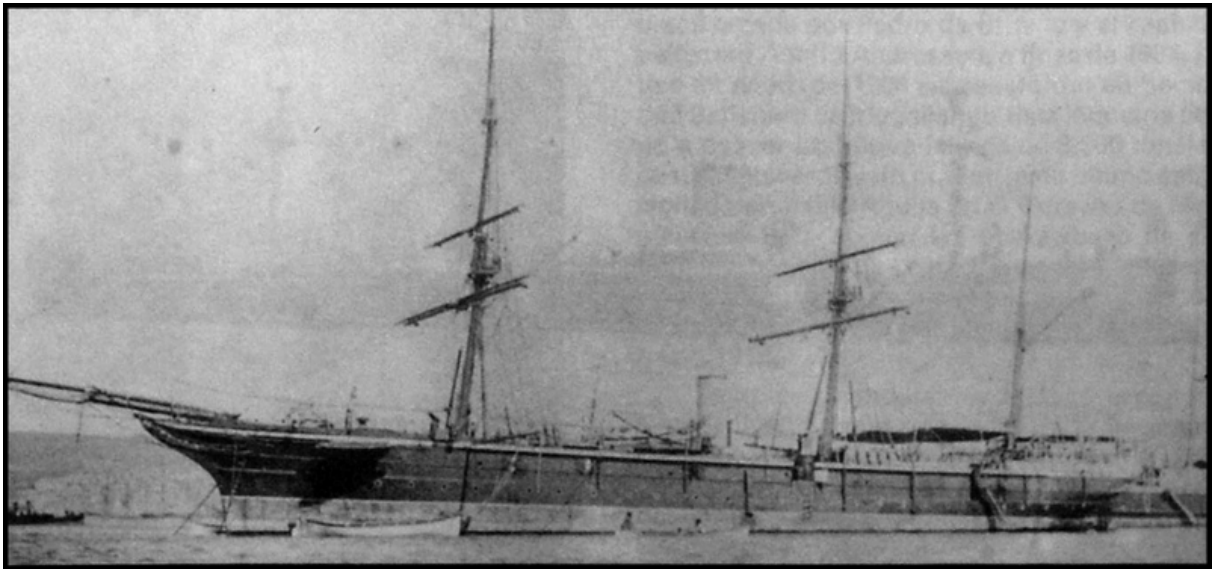
A fines de 1873 la corbeta *Abtao* había transportado la expedición que exploró la parte central sur de la isla grande de Tierra del Fuego, comisión en la que el Capitán de Corbeta don Jorge Montt reconoció la isla Dawson, recomendando la colonización de ella.

En los últimos años, anteriores a que la energía de la nación se volcara hacia su frontera norte, abandonando sus derechos a la Patagonia oriental, los buques de la armada ejercieron una enérgica defensa de la soberanía chilena en esas costas, lo que provocaría una extrema tirantez de relaciones con la República Argentina que casi desembocó en guerra, pero que se distendió con la firma del llamado Pacto Fierro Sarratea.

El conflicto armado contra Perú y Bolivia produjo un paréntesis en la presencia de la Armada de Chile en los territorios australes. Recién en 1884 retornó a Magallanes la corbeta *Abtao*, reanudándose así una actividad naval que se amplió progresivamente en los años siguientes. Los antiguos buques de estación fueron relevados por unidades mayores y más



ALMIRANTE OSCAR VIEL TORO



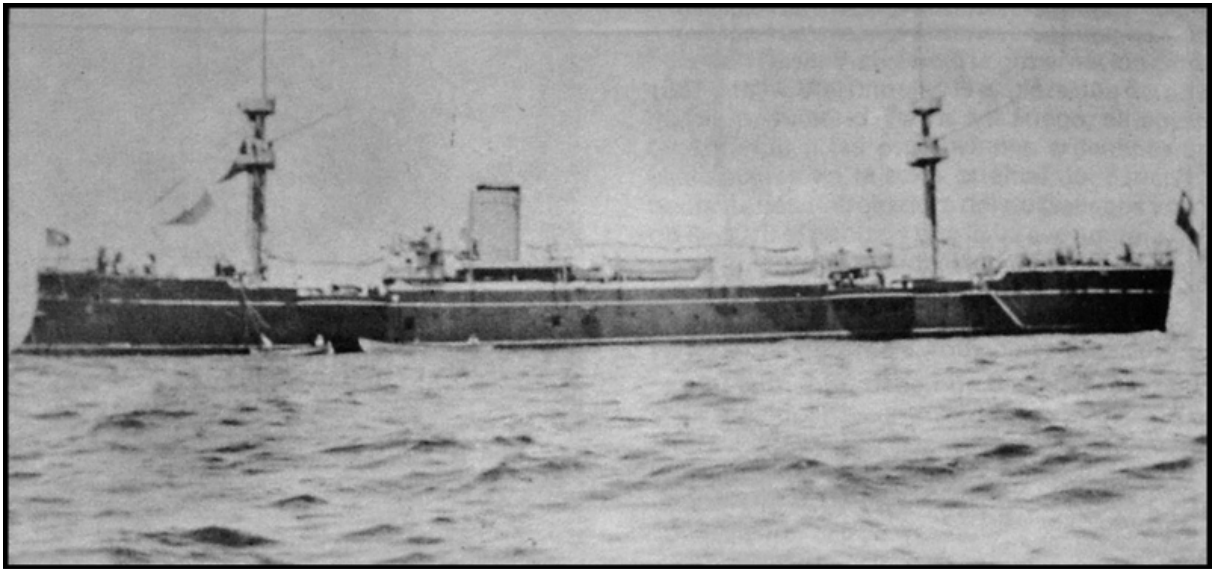
CORBETA "ABTAO"

modernas, sumándose a ésta una flotilla de escampavías que recorrieron incansablemente los más intrincados vericuetos de esa compleja geografía, llevando la soberanía de Chile hasta los más apartados parajes. De estos esforzados y ágiles buquecitos debemos recordar los nombres de los escampavías *Cóndor*, *Huemul*, *Toro*, *Aguila*, *Porvenir*, *Meteoro*, *Yáñez* y *Yelcho*, asociados a incontables campañas hidrográficas, a la construcción de faros, instalación de boyas y balizadas y al apoyo a los primeros colonizadores de las comarcas apartadas, y muy en especial a aquéllos de la avanzada preantártica del sur del Beagle.

Al entrar al siglo XX, la labor austral de la armada tenía ya una larga tradición en misiones de exploración, reconocimiento y levantamientos hidrográficos, de apoyo a los pobladores y de socorro a los náufragos o navegantes en peligro.

Especial mención debe hacerse del trabajo tesonero de nuestros hidrógrafos, que levantaron la cartografía que permitió abrir nuevas y seguras rutas de navegación en nuestras aguas interiores. Destacamos, entre otros, los nombres de los comandantes: Enrique Simpson (1875, en los canales patagónicos), Ramón Serrano Montaner (1885, canales Fallos y Ladrillero), Francisco Nef (1900-1901, en la región del Baker), Salustio Valdés con el crucero *Presidente Pinto* (1903-1904, en el seno de Última Esperanza), Miguel Aguirre y Fernando Gómez, al mando del mismo crucero (1901, canales Magdalena y Cockburn), Arturo Whiteside (en el sector de isla Dawson), Baldomero Pacheco con la *Magallanes* (1903, en los canales fueguinos) y muchos otros cuya larga enumeración excedería los propósitos de este artículo. Pero esta vocación de descubridores y cartógrafos no se limitó al medio marino y su entorno inmediato; también se manifestó en exploraciones terrestres, como aquélla realizada por el teniente 1º Juan T. Rogers en la región cordillerana y curso superior de los ríos Coig y Santa Cruz, en la Patagonia (1878-79), y la anterior expedición en Tierra del Fuego efectuada por el entonces Teniente Ramón Serrano Montaner.

La creación del Apostadero Naval de Magallanes fue un paso trascendente que demostraría la decisión institucional de perdurar en el extremo austral americano y desde allí proyectar su influencia hacia el antártico. Merecen destacarse las figuras de aquellos jefes que dirigieron el accionar de la armada en esa zona durante los primeros años de existencia del Apostadero, comenzando por el ya recordado D. Manuel Señoret, a quien siguieron los siguientes Capitanes de Navío y Contraalmirantes: Leoncio Valenzuela (1898-1900, 1904-1905 y 1908-1910), Francisco Sánchez A. (1900-1912), Fernando Gómez (1902-1904), Froilán González (1905-1906), Basilio Rojas (1906-1908) y Pedro N. Martínez (1910-



CRUCERO "PRESIDENTE PINTO"

1913). La autoridad de estos Comandantes en Jefe se habría de extender no sólo a los aspectos operativos sobre los buques asignados a su mando, sino también al ámbito de los intereses marítimos cautelados por la Gobernación Marítima de Magallanes, la que normalmente estuvo servida por el Mayor de Ordenes (Jefe de Estado Mayor) del Apostadero.

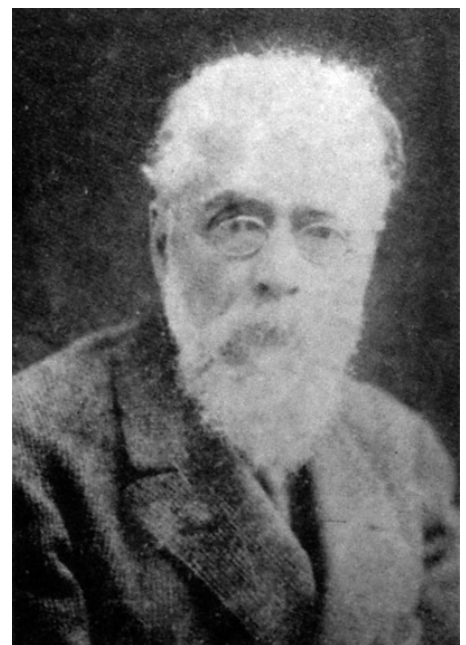
El ejercicio de la Autoridad Marítima de Magallanes fue, precisamente, el nexo fundamental que vincularía a la armada con las actividades antárticas nacionales, que en los primeros años de este siglo tuvieron un señalado auge.

Los precursores de la presencia antártica

Tenemos noticias de la actividad de focueros y loberos chilenos en aguas antárticas desde fines del siglo XIX, gracias a las referencias encontradas en la Memoria Anual de 1879 del Ministerio de Colonización y en la Memoria de 1892 de la Gobernación de Magallanes. Desde luego, estos documentos se refieren a los cazadores que actuaban con permiso de la autoridad marítima chilena, ya que había cientos de aventureros sin licencia alguna, que sin distinción de nacionalidades depredaron la rica fauna del litoral antártico, llegando a la casi extinción de algunas especies.

Justamente, esta última circunstancia impulsó al Gobierno de Chile a dictar, el 17 de agosto de 1892, una Ordenanza de Pesca para todas las costas y mares de Chile. La voz de alerta la había dado el Gobernador de Magallanes, Capitán de Navío don Manuel Señoret, quien asesoró personalmente al Ministro de Relaciones Exteriores en la adopción de medidas tendientes a confirmar y resguardar los derechos chilenos en las regiones antárticas.

La primera manifestación de una conciencia antártica en los círculos intelectuales nacionales la encontramos en el seno de la Sociedad Científica de Chile, fundada en 1892. Esta entidad —donde sobresalen por su labor el eminente médico e investigador Dr. Federico Puga Borne y el distinguido astrónomo de origen



DR. FEDERICO PUGA BORNE

francés Alberto Obrecht— propició y obtuvo del Supremo Gobierno el financiamiento de una expedición a la Antártica que debía realizarse en 1906, pero que se frustró a causa del terremoto que asoló a Valparaíso en agosto de ese año, ya que los fondos correspondientes debieron destinarse a cubrir la emergencia. Otro investigador y miembro de esta sociedad científica que se interesó en el ámbito antártico fue el ilustre geógrafo don Luis Risopatrón, quien publicó sus trabajos en los Anales de la Universidad de Chile, en 1908.

Al comenzar el siglo XX la explotación industrial de cetáceos y pinnípedos ofrecía una alta rentabilidad, lo que movió a algunos particulares chilenos a establecer empresas destinadas a comercializar los productos obtenidos de dichos recursos vivos de los mares antárticos. Varias de estas iniciativas se constituyeron legalmente en Chile y obtuvieron permisos para operar en los mares al sur del cabo de Hornos, aunque muchas de ellas no llegaron a materializarse. Así tenemos que en octubre de 1901 el Gobierno de Chile autorizaba a Ruperto Vives Solar para establecerse en Diego Ramírez y en San Alfonso; al año siguiente se daba igual autorización a Pedro Pablo Benavides y en agosto de 1904 se constituía formalmente la Sociedad Anónima Industrial formada por los señores Eugenio Bois de Chesne y Santiago Edwards, la que dio origen a la Sociedad Austral de Pesquería, que sólo operó entre 1906 y 1907.

Más perdurable y trascendente fue la empresa creada por Pedro de Bruyne y el capitán ballenero Adolfo Andressen, a fines de 1904, la que en enero de 1906 se transformó en Sociedad Ballenera de Magallanes. Esta industria llegó a poseer un buque fábrica de 3.000 toneladas, 4 balleneros y un pontón, este último estacionado en bahía Aguila en el estrecho de Magallanes. Para apoyar las operaciones de su flotilla estableció una estación en la isla Decepción, donde contaba con un muelle y depósitos de carbón. Esta compañía operó activamente hasta 1914.

También es importante destacar la concesión dada el 27 de febrero de 1906 a la Sociedad Agrícola y Pesquera formada por los señores Enrique Fabry y Domingo de Toro Herrera, para ocupar diversas tierras australes, por cuanto el Decreto correspondiente —que lleva las firmas del Presidente don Germán Riesco y del Ministro de Relaciones Exteriores don Federico Puga Borne— le estipulaba obligaciones adicionales para ejercer actos administrativos de gobierno, de cooperar en la fundación de colonias penales y de dar trabajo a los reos relegados en dichos establecimientos. Las tierras en cuestión, expresamente mencionadas en este decreto, incluyen las islas Shetland y "tierras situadas más al sur". Lamentablemente, esta iniciativa no prosperó por mezquinos intereses políticos del momento.

Por último, debemos mencionar a la Sociedad Ballenera de Corral, compañía chileno-noruega que tuvo 5 balleneros y el buque-fábrica *Fiaga* que se perdió en las costas de las Orcadas en 1913. Esta compañía compró los buques balleneros de la Sociedad Ballenera de Magallanes cuando aquélla se disolvió, y operó esporádicamente con base en isla Decepción, hasta alrededor del año 1929.

Como podrá apreciarse, el bienio 1906-1907 marca un hito importante en la historia de los intereses antárticos de nuestro país. Ese impulso, sin embargo, careció de persistencia y de visión de largo plazo, perdiendo vigor junto con la declinación del negocio ballenero.

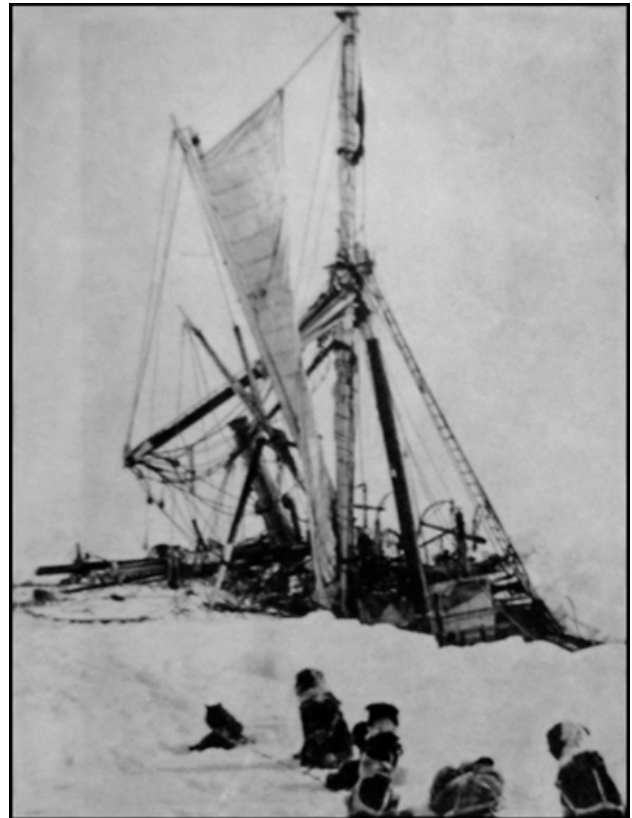
Acción y visión antártica de la Armada hasta 1940

Indudablemente, la acción más destacada de la armada y de mayor significación internacional hasta 1940 ha sido el rescate de la expedición de sir Ernest Shackleton desde la isla Elefantes, efectuado por el Piloto Luis A. Pardo en la escampavía *Yelcho*, en agosto de

1916.

Esta expedición británica había intentado atravesar el continente antártico pasando por el Polo Sur. En julio de 1915, Shackleton —a bordo del *Endurance*— se encontraba en el mar de Weddell a los 69° sur, completamente bloqueado por los hielos, soportando temperaturas de 46 °C bajo cero. El *Endurance* fue destruido por la presión del hielo, debiendo desplazarse sus tripulantes y expedicionarios por sobre las aguas congeladas, sufriendo terribles peripecias y fatigas, hasta alcanzar aguas despejadas, donde pudieron embarcarse en un bote. En éste cruzaron hacia la isla Elefantes, ubicada en el extremo oriental del archipiélago de las Shetland, adonde llegaron el 15 de abril de 1916.

Shackleton decidió ir en busca de auxilio a Georgia del Sur, distante 750 millas, ya que después de haber pasado un invierno entero en el Antártico y de perder la mayor parte de las provisiones en el naufragio, los víveres eran ya muy escasos. Para esto seleccionó cinco acompañantes y dejó los otros 21 hombres esperando en la isla. El esforzado explorador tardó 16 días en llegar a Georgia del Sur, donde consiguió en la estación ballenera un barco de 80 toneladas, con el cual hizo varias tentativas de salvar a los suyos, fracasando en su intento. Entonces se dirigió a Montevideo, donde recibió apoyo del Gobierno uruguayo, pero sin alcanzar resultado positivo ya que el buque facilitado, en definitiva, no pudo llegar a las aguas antárticas.



EL "ENDURANCE" BLOQUEADO POR LOS HIELOS



EL PILOTO 2º, LUIS PARDO VILLALÓN

En estas circunstancias, Shackleton jugó su última carta buscando la ayuda de Chile, y para ello se trasladó a Punta Arenas. El Comandante en Jefe del Apostadero, Contraalmirante don Luis V. López, no vaciló en acoger con la mayor presteza la solicitud del británico, considerando que era un deber salvar las vidas humanas que se encontraban en peligro dentro del territorio de su jurisdicción. Para tal efecto dispuso que la escampavía *Yelcho* efectuase el salvataje. La *Yelcho* zarpó de Punta Arenas el 23 de agosto, al mando del Piloto 2º don Luis A. Pardo Villalón, llevando a su bordo al explorador. Después de navegar entre grandes mantos de neblina y de sortear témpanos enormes, el día 30 avistó la isla Elefantes, a la cual logró acercarse para rescatar felizmente a los 21 miembros de la expedición.

Esta hazaña, realizada en pleno invierno en un buquecito de sólo 467 toneladas de desplazamiento y

sin ningún equipamiento especial, es la única operación de buques de la Armada de Chile que se registra en aguas del océano glacial hasta fines de 1946. Pero esta realidad no desmiente que antes y después de este episodio existiera en la armada una conciencia antártica que se manifestó en algunos escritos que no tuvieron divulgación pública y que por variadas razones no llegaron a fructificar en hechos. También hay constancia de la ingerencia que cupo a la armada en las actividades antárticas de los particulares.

El más temprano de los documentos antes aludidos es uno que nos revela el celo del Capitán de Navío don Manuel Señoret por reafirmar la soberanía de Chile en la Antártica; en efecto, a poco de asumir la Gobernación de Magallanes, Señoret informaba al Ministro del interior, por oficio N° 229 del 29 de octubre de 1892, sobre ciertos indicios que señalaban que Argentina planeaba posesionarse de las islas Shetland; correlativamente, sugería que Chile se adelantara a hacer reserva de sus derechos al dominio de aquellas tierras¹.

En las Memorias de Marina de los primeros años de este siglo encontramos los informes anuales de la Gobernación Marítima de Magallanes, donde se consignan los permisos de pesca otorgados para operar en las aguas australes. Por ejemplo, en 1901 se otorgaron 15, en 1902, 17, en 1903, 22; entre éstos figuran las concesiones a P.P. Benavides y a Bois de Chesne. En 1906 se refiere a la Sociedad Ballenera de Magallanes, siendo muy decidor el hecho de que ésta hubiera bautizado sus buques con los nombres de destacados jefes de nuestra armada: *Almirante Montt*, *Almirante Uribe*, *Almirante Valenzuela*, *Almirante Señoret* y *Almirante Goñi*.

En el año 1909 se celebraba en Bélgica una ronda de sesiones de la Comisión Polar Internacional. El Director General de la Armada, Vicealmirante don Jorge Montt, consideró indispensable que Chile estuviera representado en este suceso y para ello, con fecha 30 de diciembre de 1908, ofició al Supremo Gobierno proponiendo que se nombrara como jefe de la delegación chilena al jefe de la Comisión Naval de Chile en Londres.

Otra demostración fehaciente de inquietud institucional sobre nuestro dominio antártico se encuentra en un oficio del 16 de noviembre de 1911, en el cual el Comandante en Jefe del Apostadero Naval de Magallanes, Contraalmirante don Pedro Nolasco Martínez, tramitaba a la Dirección General de la Armada un informe sobre la actividad ballenera en la Antártica y proponía que Chile asentara su dominio en ese continente.

Dado el interés de este documento, transcribimos su contenido (los subrayados son nuestros):

"Remito a us. un legajo con nueve documentos referentes a la pesca de ballenas en las islas Shetland, *sobre las cuales el Gobierno de Chile podría establecer dominio* no habiéndolo hecho nación alguna todavía.

"Por el documento N° 8, us. se impondrá que desde 1910 a 1911 se ha pescado 3.745 ballenas que han producido 16.250 toneladas de aceite con un valor de £ 350.000 (o sea, \$ 4.665.500 oro de 18 peniques).

"Como a la Gobernación Marítima de Magallanes suelen ocurrir *peticiones por licencias de pesca en esas islas*, las Autoridades Marítimas necesitan una norma a este respecto.

"*Debo hacer presente a us. que balleneros con bandera chilena han ido entre los primeros a la pesca en ese grupo.*

¹ Los preparativos argentinos referidos en el oficio corresponden al intento del aventurero rumano Julio Popper, de organizar en Buenos Aires una expedición antártica por su cuenta.

"Lo que tengo el honor de manifestar a us. para los fines consiguientes. Saluda a us. (Fdo.) Pedro N. Martínez".

Años después de la hazaña de Pardo se mantenía latente la vocación de la armada por compartir los riesgos con los exploradores que descubrían nuevas extensiones del continente blanco. Prueba de ello es que en 1928 el Gobierno chileno ofreció un barco al famoso explorador norteamericano Almirante Richard E. Byrd, para llevarlo hasta Little America, pero Byrd finalmente no requirió de este apoyo.

En el número de mayo-junio de 1932 de *Revista de Marina* encontramos una noticia sobre el 2° Año Polar Internacional que se celebraría próximamente, a cuyo respecto la Oficina Meteorológica de Chile (que en aquel entonces pertenecía a la armada) proponía que Chile participara en ese encuentro en el área de trabajos sobre la climatología antártica. Desgraciadamente, el país empezaba recién a salir de su peor depresión económica y vivía un período de inestabilidad política, lo que impidió que esta iniciativa se llevara a efecto.



CONTRAALMIRANTE PEDRO NOLASCO MARTINEZ

En la década de los años 30 se hacían evidentes, a ritmo acelerado, las pretensiones de diversas potencias por adjudicarse determinadas porciones del casquete antártico. A las declaraciones anteriores de Gran Bretaña, de Francia y de Noruega, a principios de 1936 se insinuaban las intenciones de hacer lo propio por parte de Estados Unidos, de Alemania y de la Unión Soviética. También en Argentina se empezó a mover la cuestión por la prensa. Este creciente interés internacional movió a la armada a presentar sus puntos de vista al Gobierno, documentando todos los antecedentes que poseía sobre la juridicidad de las pretensiones extranjeras. Por oficio N° 229, de 24 de junio de 1936, el Jefe del Estado Mayor de la Armada, Contraalmirante don Vicente Merino Bielich², tramitó a la Comandancia en Jefe de la Armada un extenso estudio sobre la materia, del cual extractamos este párrafo:

"16. Es de toda evidencia que las tierras al sur del cabo de Hornos son la prolongación hacia ese lado del Continente Americano, y el sistema orográfico que se eleva en la Tierra de Graham debe ser considerado como la continuación del macizo andino. Se infiere de ello que geográficamente estas regiones deben entenderse como prolongación del territorio continental de Chile y entenderse ampliada su soberanía hasta ella.

Más adelante comentaba que Chile se había desentendido de sus títulos geográficos, atribuyendo a su calidad de país incipiente el no haber "tenido tiempo de ocuparse de sus desiertos helados". Luego desvirtuaba las afirmaciones argentinas sobre sus pretendidos mejores derechos de cercanía, en los siguientes términos:

"22. El tratado del 81 establece perentoriamente que las islas al sur del canal Beagle pertenecen a Chile; mal puede Argentina alegar posesiones en aquella región.

² Posteriormente, Comandante en Jefe de la Armada y Vicepresidente de la República en 1945.

"23. Mirando el mapa se ve la farsa argentina al decir que ella está más cerca de aquellas tierras, cuando no puede alegar ignorancia de nuestra soberanía sobre Diego Ramírez".

Aun antes de que el Gobierno del Presidente Pedro Aguirre Cerda comenzara a analizar los antecedentes que llevarían a la delimitación del Sector Chileno Antártico la armada se había adelantado a reunir información y a estudiar diversos aspectos de la materia. Así, en oficio N° 563, de 24 de mayo de 1939, el Jefe del Estado Mayor de la Armada, Contraalmirante don Emilio Daroch S.³, expresaba lo siguiente:

"Chile, geográficamente, es el país con mejores derechos a una parte del sector americano, ya que las tierras situadas al sur del cabo de Hornos pueden considerarse como la prolongación de este continente. Sobre este particular el E.M.A. tiene entendido que nuestra Cancillería dejó a salvo los derechos de Chile cuando acusó recibo al gobierno inglés, el año 1908, de su comunicación poniendo en conocimiento de nuestro gobierno el ya citado decreto de dicho año".⁴

En otro documento de esta época, el Estado Mayor de la Armada recogía las opiniones del reputado internacionalista chileno don Miguel Cruchaga Tocornal, quien en su obra *Nociones de Derecho Internacional* (3ª edición, 1923) se refirió a la soberanía en las regiones polares, considerando que Chile exhibía títulos perfectos en derecho sobre la isla Decepción, a lo menos.

A poco de comenzada la Segunda Guerra Mundial las preocupaciones inmediatas de la comunidad internacional se enfocaron en las vicisitudes del enfrentamiento bélico, que en una u otra forma afectaría a todas las naciones del orbe. La proclamación de una Zona de Seguridad Americana iba a incidir en la cuestión de la soberanía territorial sobre un vasto sector de la antártica y promovería la inquietud del Gobierno de los Estados Unidos, neutral a la sazón, de que las aguas aledañas al sexto continente se convirtieran eventualmente en zona de operaciones.⁵ En estas circunstancias, el 10 de enero de 1940 el Gobierno de los Estados Unidos propuso al de Chile que hiciera una formal petición de soberanía sobre un sector antártico.

Coincidiendo con este incentivo de solidaridad hemisférica, la Armada de Chile aceptó la invitación para embarcar a dos Oficiales a bordo del buque de investigación norteamericano *North Star*, siendo designados los Tenientes primeros Federico Bonert y Exequiel Rodríguez; la comisión se cumplió entre el 23 de febrero y el 30 de marzo de 1940. En el Informe que despacharon a la Superioridad de la Armada, estos Oficiales relataron su contacto personal con el Almirante Byrd, quien les expresó su reconocimiento por el apoyo ofrecido por Chile para su expedición de 1928 y les manifestó su opinión personal en favor de que reclamara un sector antártico. Esta posición de Byrd era muy significativa, dada su amistad personal con el Presidente Roosevelt.

El 7 de septiembre de 1939 el Gobierno de Chile había nombrado una comisión para determinar la extensión sobre la cual la República podría declarar su soberanía en el continente antártico, atendidos todos los precedentes jurídicos, históricos y geográficos del caso. Esta comisión fue presidida por el distinguido profesor de Derecho Internacional de la

³ Luego, Comandante en Jefe de la Armada en 1948.

⁴ La inquietud de la armada en esa oportunidad por la anexión de la Tierra del Príncipe Harald, anunciada por Noruega poco antes.

⁵ Idéntica preocupación motivó que Gran Bretaña destruyera todas las instalaciones balleneras en la isla Decepción, incluidas las chilenas, en prevención de su uso por corsarios alemanes.

Universidad de Chile don Julio Escudero Guzmán, y en ella participó el Asesor Naval del Ministerio de Relaciones Exteriores, Capitán de Navío don Enrique Cordovez Madariaga. Esta comisión solicitó al Estado Mayor de la Armada su aporte técnico para definir los meridianos límites del dominio chileno, amén de otros datos que poseyera la institución sobre sus actos administrativos ejercidos sobre el territorio antártico.

La referida comisión actuó con extraordinaria celeridad y eficiencia. Un especial homenaje de reconocimiento merece la participación que le cupo al comandante don Enrique Cordovez, quien unió a su reconocida versación en materias estratégicas y a su capacidad profesional como navegante e hidrógrafo, una excepcional visión geopolítica sobre nuestra proyección antártica. Con el profesor Escudero formaron un armonioso binomio de inestimable valor para la causa nacional. Un ejemplo de la acuciosidad de su trabajo fue el hallazgo del Sr. Escudero de las notas tomadas durante las conversaciones de 1907 entre el Canciller chileno Puga Borne y el Ministro argentino en Santiago don Lorenzo Anadón, en busca de una mutua delimitación antártica⁶; los datos obtenidos fueron diligentemente traspasados a la armada por el comandante Cordovez, y con su concurso se logró fundamentar con mayor propiedad el límite oriental del sector chileno.



CAPITAN DE NAVIO
ENRIQUE CORDOVEZ MADARIAGA

El fruto final de los esfuerzos de la comisión, que contó con el apoyo eficaz del Estado Mayor de la Armada y del Departamento de Navegación e Hidrografía (actual Instituto Hidrográfico), fue la proposición hecha al Supremo Gobierno, de la cual emanó el célebre decreto N° 1.747, de 6 de noviembre de 1940, que con la firma del Presidente de la República don Pedro Aguirre Cerda fijó definitivamente los límites australes de nuestro territorio nacional.

Desde que Chile iniciara el avance hacia sus olvidados territorios australes, tomando posesión del estrecho de Magallanes, la armada se constituyó en vigía y centinela permanente de su soberanía en esas latitudes, a la par que en actor o promotor de su expansión colonizadora. Durante el resto del siglo XIX y en los primeros años del actual, la acción tesonera de las autoridades regionales y navales, conjugada con la labor abnegada de comandantes, Oficiales y tripulantes de los buques, frecuentemente superó el limitado alcance del horizonte de las administraciones nacionales. Gracias al empuje y dedicación de estos próceres mal recordados, la presencia chilena en el confín del continente americano era ya una realidad al celebrarse el centenario de la independencia.

La etapa siguiente era la ocupación antártica. Sin descuidar sus demás responsabilidades ni las funciones de apoyo al desarrollo magallánico que había libremente asumido, la armada ejerció actos jurisdiccionales sobre las aguas y litoral antártico desde antes de la fiebre ballenera de la primera década del 900. Más aun, distinguidos marinos levantaron su vista hacia la otra orilla del Drake y expresaron su inquietud por el resguardo de los derechos de Chile en el continente helado. Sin embargo, dificultades o preocupaciones más inmediatas impidieron durante muchos años que se mostrara allí el jack

⁶ Estas conversaciones no llegaron a ningún acuerdo y fueron interrumpidas por el relevo de esos puestos, tanto del Ministro Anadón como del Canciller Puga Borne.

azul de la estrella solitaria, lo que hubiera anticipado y reforzado la afirmación de la soberanía de Chile sobre su proyección polar.

BIBLIOGRAFIA

- Enrique Cordovez M.: *La Antártica Sudamericana*, Ed. Nascimento, Santiago, 1945
- Julio Santibáñez E.: *Paternidad Antártica*, Imp. De la Armada, 1971.
- “Chile y el Año Polar Internacional”, *Revista de Marina* mayo-junio de 1932
- Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile, tomo 37.
- Derrotero de la Costa de Chile, volúmenes III, IV, V y VI.
- Memorias de marina (1901 a 1910).
- Mateo Martinic B.: *Crónica de las tierras al sur del canal Beagle*. Ed. Frco. de Aguirre, Buenos Aires, 1937.
- Idem: *Presencia de Chile en la Patagonia Austral, 1843-1879*, Ed. Andrés Bello, Santiago, 1971.
- Oscar Pinochet de la Barra: “Recuerdos del Decreto Antártico de 1940”, *Revista Estudios Históricos* Nº 3, jul-sep, 1976.
- Legajo de documentos personales del Capitán de Navío don Enrique Cordovez Madariaga (facilitados gentilmente por su hijo, el Capitán de Corbeta don Enrique Cordovez Pérez, a quien el autor agradece profundamente su colaboración.