

## LA PRIMERA CAMPAÑA ANTÁRTICA Y LA FUNDACIÓN DE LA BASE SOBERANÍA, HITOS DE NUESTRA HISTORIA POLAR

Felipe García-Huidobro Correa\*

### Resumen

*El 6 de febrero se cumplieron 70 años de la primera campaña antártica, al mando del comodoro Federico Guesalaga Toro. Esto se llevó a cabo gracias a la determinación y visión geopolítica del entonces Presidente Gabriel González Videla, ya que en aquellos momentos, posteriores a la Segunda Guerra Mundial, las grandes potencias volvían a poner su mirada hacia el continente helado. Cabe destacar la capacidad institucional para organizar y materializar la primera campaña antártica, considerando que no se contaba con los medios apropiados. Asimismo, destacar la determinación de los voluntarios para conformar la dotación de la base Soberanía, como el profesionalismo de las dotaciones de las unidades.*

**Palabras clave:** Comodoro Guesalaga; fragata Iquique; transporte Angamos; territorio antártico; expedición antártica.

“Usted me organiza para este verano una expedición a la Antártica”, con esas sencillas y decididas palabras, en noviembre de 1946, el recién asumido Presidente don Gabriel González Videla, daba la trascendente orden al Ministro de Defensa Nacional don Manuel Bulnes Sanfuentes, para que nuestro país hiciera realidad su reclamo de soberanía sobre el Territorio Antártico Chileno publicado a principios de 1940, instalando además una base allí.

Esta clara visión geopolítica del primer mandatario fue fundamental, ya que, en esos momentos posteriores a la Segunda Guerra Mundial, las grandes potencias volvían a mostrar su interés por este sector del continente helado. Es así como Estados Unidos preparaba una cuarta expedición al mando del almirante Richard Byrd, que incluía trece buques y seis aviones aerofotogramétricos. El Reino Unido ya contaba con cinco estaciones desde Bahía Margarita hacia

el Norte y había anunciado una nueva campaña de reaprovisionamiento y reconocimiento para ese verano. Finalmente, la Unión Soviética enviaba a su conocido explorador del Ártico, el capitán Iván Voronin a recorrer la Antártica.

Por otro lado, Argentina que operaba una estación meteorológica cedida por los británicos en 1902 en las islas Orcadas y que había realizado campañas en 1942 y 1943, anunciaba para 1947 una expedición de seis buques y la intención de construir una base permanente. Es por esto que la instrucción del Presidente González Videla era muy oportuna para defender nuestros intereses.

Esta expedición era el tercer intento del Estado de Chile en la Antártica, después de la fracasada expedición de 1906, que debió cancelarse para desviar los fondos a la reconstrucción de Valparaíso azotado por un terremoto ese mismo año y del notable rescate de la expedición de Shackleton

\* Contraalmirante, Oficial de Estado Mayor, Magíster en Gerencia y Políticas Públicas de la Universidad Adolfo Ibáñez. (fgarcia\_huidobro@yahoo.com).



■ Balleneros chilenos operando en Isla Decepción en 1906 (Archivo Iconográfico de la Universidad de Magallanes).

por el Piloto Pardo y su dotación de la escampavía *Yelcho*, diez años después.

## La preparación

Pero las dificultades no se hicieron esperar; no había presupuesto, el tiempo era muy escaso para organizar una tarea de esta magnitud y no existía más experiencia previa en el país que la de los viejos capitanes balleneros de Magallanes y la de muy pocos oficiales que se habían embarcado en expediciones extranjeras los años anteriores.

No obstante, el ministro Bulnes logró convencer al Congreso de la importancia de la tarea y se asignaron a fines de 1946, no sin contratiempos, cinco millones de pesos para este propósito en la ley de presupuestos para el año siguiente.

El Comandante en Jefe de la Armada, almirante Emilio Daroch, nombró al mando de la expedición al capitán de navío Federico Guesalaga Toro, lo que fue ratificado posteriormente por decreto supremo N° 2162 del 17 de diciembre de 1946, que lo designaba Comodoro de la Flotilla Antártica. Este distinguido oficial superior, de gran profesionalismo y condiciones humanas, inició de inmediato la preparación de los buques y de toda la logística asociada para esta delicada tarea. En estas funciones contó con el apoyo del capitán de navío (R)

Enrique Cordovez Madariaga, quien había sido designado a cargo del departamento antártico de la Subsecretaría de Marina. Las unidades seleccionadas fueron dos, el transporte *Angamos*, al mando del capitán de fragata Gabriel Rojas Parker y la fragata *Iquique*, comandada por el capitán de fragata Ernesto González Navarrete. El primero de estos buques había sido construido en Dinamarca en 1939, utilizado por los alemanes durante la Segunda Guerra Mundial y adquirido 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. La *Iquique*, por su parte, de 2.500 toneladas y 17 nudos de velocidad, era de origen canadiense y había sido transferida el mismo año, contaba con radar y equipamiento moderno para la época, pero no tenía características especiales para operar en el continente helado.

Durante el alistamiento hubo que recurrir a todo el ingenio y medios disponibles. A los



■ La Fragata *Iquique*, la primera de la expedición en arribar al continente blanco.



■ El Transporte *Angamos* navegando en la Antártica.

pertrechos habituales para cualquier operación, se debía agregar las consideraciones que no se contaría con más combustible que el de a bordo, que el agua sería muy difícil de obtener, que las condiciones meteorológicas de las áreas a navegar serían complejas de predecir y más aún las glaciológicas. De la misma manera, las posibilidades de observaciones astronómicas para situar los buques en tránsito oceánico probablemente también escasearían. Fue necesario conseguir las pocas cartas y derroteros antárticos publicados en otros países, información meteorológica y glaciológica, ropa de abrigo, esquís y raquetas de nieve, verificar en detalle los víveres más adecuados, hacer adaptaciones en los buques y por último determinar y obtener el material para construir las instalaciones.

A la tripulación del transporte se sumaba un grupo expedicionario del Ejército encabezado por el mayor Pablo Ihl, un destacamento de la Fuerza Aérea al mando del Capitán de Escuadrilla Enrique Byers y tres oficiales de la Armada Argentina, como retribución a invitaciones similares para que marinos chilenos se embarcaran en la campaña antártica de ese país. Por otra parte, también viajaban a bordo civiles de diferentes profesiones e interesados en el continente blanco, tales como científicos, topógrafos, periodistas, escritores y camarógrafos, más Óscar Pinochet de la Barra representante del Ministerio de Relaciones Exteriores y un arquitecto, Julio Ripamonti Barros, quien había trabajado en el diseño de la base, construido las casas de madera que formaban parte de ésta y embalado para su posterior traslado.

## El reconocimiento

La fragata *Iquique*, zarpó de Valparaíso el 8 de enero de 1947 llevando a bordo al comodoro Guesalaga, su misión era hacer un reconocimiento del sector oeste de la península Antártica e islas aledañas y determinar el lugar más adecuado para instalar una base, lo más al Sur que fuese posible, considerando que británicos y norteamericanos ya

se habían instalado en Bahía Margarita, al sur del círculo polar antártico. Los únicos civiles a bordo eran el arquitecto Ripamonti y un camarógrafo.

Entre los requerimientos para este primer asentamiento humano de nuestro país allí, era necesario considerar que el sector debía permitir no sólo la construcción de la estación, sino que también debía ubicarse en un área que contara con cartografía (la que era escasa en la época), poseer un buen fondeadero para los buques, en lo posible ser abrigado de los vientos y marejadas, tener un desembarcadero seguro para llegar a tierra y poder reaprovisionar con facilidad y también tener una fuente para el aprovisionamiento de

agua, recurso, este último, bastante escaso en forma líquida en ese continente.

El 20 de enero la fragata recaló a las islas Shetland del Sur e inició la exploración de ese archipiélago de Norte a Sur, comenzando por bahía Almirantazgo donde

encontraron 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 permiso de nuestro gobierno, se había instalado la Sociedad Ballenera de Magallanes y operado durante varios años. Allí había otra base británica, por lo que se desechó también ese lugar. Se continuó navegando hacia una mayor latitud alcanzando las islas Melchior, pero los argentinos trabajaban en la construcción de una base en ese lugar, por lo que 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 que cumplía los requisitos básicos señalados anteriormente. Al recalar

---

***“Mientras haya un buque en la mar, en cuya popa flamee nuestra bandera, no habrá más que un sólo Chile, de Arica a la Antártica”***

---

***Comodoro Federico Guesalaga Toro***

---

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

Por su parte, el transporte *Angamos* había completado su alistamiento y zarpaba de Valparaíso el 28 de ese mismo mes. Después de recalar brevemente a Talcahuano para embarcar los últimos elementos, prosiguió hacia Punta Arenas donde se atracó el 4 de febrero. Al día siguiente continuó hacia el mar de Drake y la Antártica.

Mientras tanto en el continente blanco, el comodoro Guesalaga en solemne ceremonia, inauguraba el 6 de febrero la base Soberanía, pese a no estar aún completada su construcción. En su emotivo discurso señaló:

Toca ahora a vosotros, marinos de Chile, por una de esas veleidades afortunadas con que el destino suele favorecer, dar cima en el hecho a la inspiración de Dios y de los hombres, permitiéndonos enclavar aquí nuestro pabellón y entonar nuestro himno patrio con la unción más profunda y el propósito más firme de que mientras haya un

buque en la mar, en cuya popa flamee nuestra bandera, no habrá más que un sólo Chile, de Arica a la Antártica.

El 12 de febrero recaló a bahía Chile el *Angamos*, la emotiva recepción de la fragata *Iquique*, incluía empavesado completo. Inmediatamente el comandante del transporte desembarcó a saludar al comodoro e informarle novedades.



■ Construcción de la base Soberanía, compuesta por un hangar metálico y dos casas de madera.

Los pasajeros y parte de la dotación mientras tanto, bajaban a tierra para conocer la estructura de la nueva base que se armaba con gran entusiasmo en tierra, tarea a la que se sumaron muy pronto.

La base consistía en un hangar metálico y dos casas de madera. El primero era una construcción de 89 M<sup>2</sup>, que había sido utilizada por el ejército de los Estados Unidos y se encontraba instalada en el Destacamento IM Lynch en Iquique, desde donde se desarmó y trasladó a Valparaíso. Ahora estaba destinada a la habitabilidad y sala de radio. Su estructura estaba hecha de fierro galvanizado, recubierta con aislante en base a asbesto, fieltro, aserrín, cartón prensado y corcho molido, y forrada con madera terciada, como calefacción utilizaba tres estufas a petróleo. Fue anclado firmemente



■ Comodoro Guesalaga inaugura base Soberanía el 6 de febrero de 1947.

a sus cimientos y hecho firme al terreno mediante vientos de acero para resistir las inclemencias del invierno antártico. Las casas de madera tenían 67 y 16 M<sup>2</sup> respectivamente. La primera tenía los paños de víveres y de herramientas, la sala de generadores y los estanques de combustible y la segunda albergaba la cocina. Las construcciones se conectaban entre sí mediante un pasillo formando una L. Como se señaló previamente, el diseño de estas últimas correspondía al entusiasta arquitecto Ripamonti y la ejecución de la obra estuvo a cargo del capitán de corbeta Emilio Macera.

La tarea tardó 45 días y en ella participaron inicialmente tres oficiales y 21 gente de mar, los que fueron apoyados posteriormente por personal del Ejército, de la Fuerza Aérea y civiles que iban a bordo del *Angamos*.

### El Ejército y la FACH

El 15 de febrero se iniciaron las actividades de las otras instituciones armadas.

El primer vuelo chileno y latinoamericano en la Antártica fue realizado por el teniente Arturo Parodi, a bordo de un hidroavión Vought-Sikorsky el que sobrevoló la isla Greenwich y alrededores. La aeronave no contaba con calefacción ni capacidades especiales para operar en dicha zona. Este fue el primero de varios vuelos de reconocimiento en el sector de las islas Shetland, con los que la FACH daba también inicio a su historial antártico.

El Ejército por su parte había enviado al mayor Pablo Ihl, a cargo de un grupo de especialistas del Instituto Geográfico Militar, quien dirigió las primeras exploraciones al interior de la isla Greenwich y al teniente Jorge González, especialista en montaña, el que junto a otros militares realizaron escaladas a diversos cerros



■ El teniente FACH Arturo Parodi realizando el primer vuelo chileno en la Antártica en un hidroavión Vought-Sikorsky.

y marchas por el sector para familiarizarse en este nuevo escenario.

### Reconocimiento hacia el Sur

El 24 de febrero la fragata *Iquique* zarpó de regreso hacia Punta Arenas. Mientras tanto, el transporte *Angamos*, con el comodoro Guesalaga a bordo, inició a contar del 3 de marzo una navegación de reconocimiento del sector sur de la península Antártica. La idea era visitar los sectores de mayor renombre e interés, conocer las bases existentes de otros países, progresar hacia bahía Margarita y continuar luego hacia las islas Alejandro I y Charcot, esta última en latitud 70° Sur, lo que reflejaba una clara voluntad de explorar hacia la profundidad de la Antártica y asentar nuestra soberanía allí.

La primera recalada fue a isla Decepción, se encontraban allí la base inglesa y los buques argentinos *Chaco* y *Ezcurra*, al poco rato amarizó el *Vought-Sikorski* que unía por primera vez esta isla con Greenwich. Al día siguiente se continuó hacia el Sur navegando los estrechos de Brandfield, Guerlache y el canal Neumayer, donde se visitó la pequeña base británica Port Lockroy.

La madrugada del 7 de marzo se cruzaba el círculo polar antártico con la tradicional celebración marinera, recalando esa misma noche a la isla Stonington en bahía Margarita, donde se encontraban las bases Trepassey House

del Reino Unido y East Base perteneciente a los Estados Unidos, esta última desocupada desde 1941, después de solo un año de uso. Se visitaron ambas instalaciones al día siguiente, aprovechando de invitar a la dotación británica a una actividad de camaradería esa noche.

El día 9 se zarpó hacia el Sur, pero el mal tiempo comenzó a azotar el área y ante el riesgo de transitar en esas condiciones en un área de témpanos y embestir uno, se optó por retromarchar navegando el temporal hacia el Norte, en dirección hacia las islas Melchior, en el archipiélago Palmer, a donde se recaló dos días después. Allí una empresa argentina se encontraba construyendo una estación meteorológica para su país.

El 12 de marzo se prosiguió hacia isla Decepción en la que se fondeó al atardecer, donde se exploró el sector y se visitaron las instalaciones abandonadas de la ballenera noruega, las que previamente habían sido utilizadas por la Sociedad Ballenera de Magallanes a principios del siglo XX.

Después de trece días, el reconocimiento culminó con el arribo del transporte *Angamos* a bahía Chile el 15 de marzo. A esas alturas la base ya estaba finalizada y se instalaban los mástiles de las antenas de comunicaciones.

## Los otros expedicionarios

Los biólogos marinos Parmenio Yáñez y Juan Lengerich, el geólogo Carlos Olivier, el glaciólogo Humberto Barrera, el experto en ballenas Guillermo Mann y un naturalista francés Louis Robin, fueron los precursores de la actividad científica de Chile en la Antártica. Durante su estadía realizaron estudios de fauna, flora, glaciares y se tomaron muestras de plancton marino.

Dentro del grupo de periodistas y escritores destacaban Francisco Coloane, Miguel Serrano, Oscar Vila, Eugenio Orrego, Enrique Bunster, así como el fotógrafo Hans Helfritz, quienes documentaron en diferentes obras y formatos su experiencia, acercando de manera importante la Antártica al imaginario de los chilenos que vibraron con esta expedición.

## La base Soberanía

La dotación de voluntarios que conformó la base Soberanía, al mando del teniente 1° Boris Kopaitic O'Neill, de 28 años, estaba compuesta además por el suboficial Practicante Luis Coloma Rojas, de 40 años, el sargento 1° Radiotelegrafista Carlos Rivera Tenorio, de 32 años, el cabo 2° Radiooperador Carlos Arriagada, de 27 años, el guardián de mar Aguedo Gutiérrez Sanhueza, de 26 años y



■ El teniente 1° Boris Kopaitic y su dotación de la base Soberanía.

el marinero cocinero Luis Paredes Uribe, de 30 años. Tal era el entusiasmo del teniente Kopaitic, que había declarado: “Si no vienen a buscarme el verano de 1948, me quedaré encantado dos años.”

Existía natural incertidumbre respecto a si se acostumbrarían, cómo sería la convivencia, si las instalaciones y equipos resistirían adecuadamente el invierno y si podrían hacer frente a imprevistos médicos, para lo cual, como precaución, todos habían sido operados del apéndice. Por otra parte, la provisión de víveres estaba considerada para dos años, con 4.500 calorías diarias, incluyendo un carnero y seis ovejas, para los cuales se acondicionó un corral especial. Como combustible estaba considerado petróleo, parafina, carbón y leña.

El 19 de marzo se inauguró la cruz de base Soberanía, construida por un grupo de voluntarios civiles y uniformados y enclavada en las proximidades, como señal de gratitud a Dios por el éxito de la tarea realizada.

Sólo dos días después se completaba la construcción del faro Prat en la misma bahía, la primera señal marítima de nuestro país en la Antártica.

La ceremonia de despedida de la dotación de la base se realizó el 20 de marzo, en tierra, ocasión en que el comodoro Guesalaga les señaló:

Quedáis aquí al servicio de la patria. Sólo el pensamiento fijo en ella y el estrecho afecto de nosotros mismos os harán llegar firmes al final. Cooperación, afecto, disciplina, he ahí la base de vuestra futura convivencia. Me despido deseándoos a todos una estadía provechosa para la nación y para la Marina, que representáis en suelo antártico desde este momento.

El transporte *Angamos* zarpó de isla Greenwich el 22 de marzo hacia Punta Arenas. Había permanecido cuarenta días en el continente blanco y junto con la *Iquique* lograron una muy valiosa experiencia que sentaría las bases para las expediciones posteriores. El cruce del mar de Drake fue bajo difíciles condiciones de mar, decidiéndose continuar por el estrecho Le Maire e ingresar al Estrecho de Magallanes por la boca

oriental. Se hizo un *rendez vous* con la fragata *Iquique* en Río Seco al atardecer del 25 de enero, al norte de Punta Arenas, donde también esperaba el remolcador *Colo Colo* con víveres y agua. La recepción al día siguiente en este último puerto fue extraordinaria. Toda la población de la ciudad, encabezada por las más altas autoridades, se volcó al muelle fiscal y alrededores para saludar y homenajear a quienes habían cumplido con la histórica misión de reconocer el extremo austral de nuestro territorio y establecer allí una base permanente.

El comodoro Guesalaga, junto a las autoridades regionales, oficiales y civiles, rindieron al día siguiente un emotivo homenaje al capitán Adolfo Anderssen en su tumba en el cementerio de Punta Arenas. Este noruego nacionalizado chileno, miembro de la Sociedad Ballenera de Magallanes, había sido el primero en llevar nuestro pabellón a la Antártica.

## Reflexiones finales

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

En segundo término, es digno de mención la capacidad de reacción institucional para organizar la campaña con tan poco aviso, lo que incluyó también las coordinaciones con las demás instituciones involucradas.

En tercer lugar debe señalarse el liderazgo mostrado por el comodoro Guesalaga, quien recibió una muy difícil misión, que significó alistar y liderar las unidades y sus dotaciones para una tarea con muchos aspectos desconocidos, con medios poco adecuados, pero con una voluntad y determinación a toda prueba, que le 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 los de las diversas personas e instituciones que participaron en la expedición.

Por último, el compromiso y mística de cada uno de los miembros de la expedición, tanto de las tripulaciones de los buques como de los otros uniformados y civiles, todos unidos y comprometidos en una gran tarea, en la que hubo que hacer grandes sacrificios.

En estos setenta años, sin lugar a dudas que la Armada, a través de sus bases y unidades a flote, ha sido un actor esencial en el cumplimiento

y desarrollo de las tareas que nuestro país se ha propuesto en el continente blanco. La capacidad y flexibilidad de sus medios, el profesionalismo de sus dotaciones, acompañado del férreo compromiso para el cumplimiento de la misión, han significado y continuarán siendo un pilar fundamental en la consecución de los objetivos que busca la política antártica nacional.

\* \* \*

## BIBLIOGRAFÍA

1. Pinochet de la Barra, Oscar (1977). *Base Soberanía y otros recuerdos antárticos chilenos*. Santiago, Chile; *Andres Bello*.
2. Bunster Tagle, Enrique (1948), *Corresponsal en la Antártica*.
3. Museo Naval y Marítimo de Punta Arenas, *apuntes de la Primera Expedición Antártica*.