



ARTURO AYALA ARCE
1914 -

VALIENTES MUCHACHOS

VIVENCIAS EN LA ANTÁRTICA CHILENA EN 1947

CAPITÁN
ARTURO AYALA ARCE

CONSUELO LEÓN WÖPPKE
MAURICIO JARA FERNÁNDEZ
EDITORES



Consuelo León Wöppke y Mauricio Jara Fernández, Editores
Número de Inscripción 164.683

Tirada: 200 ejemplares
Impresos Libra, Valparaíso
2007

HECHO EN CHILE

PRESENTACIÓN

La presente obra, más que referirse a la formulación o desarrollo de una política antártica chilena, es una sencilla y hermosa pieza histórica testimonial, que tiene la virtud –o quizás la magia– de traernos hasta nuestros días, las inquietudes, preocupaciones y sueños de dos jóvenes chilenos que vivieron la rica experiencia de estar en la Antártica en el año 1947.

Este libro que hemos titulado “Valientes Muchachos...” en recuerdo del nombre que recibió un programa radial a cargo de la locutora Yolanda Apablaza, comprende los manuscritos de la vida diaria de dos oficiales chilenos pertenecientes a instituciones militares distintas que participaron en 1947 de una aventura riesgosa e incierta para consolidar y materializar definitivamente los derechos chilenos en el territorio antártico nacional, que en noviembre de 1940 había delimitado el presidente Pedro Aguirre Cerda.

Ambas narraciones tienen el valor de haber sido escritas sin ninguna pretensión literaria y motivadas única y exclusivamente por un interés personal para no olvidar ciertos detalles de sus respectivos desempeños profesionales que el servicio de la Patria les imponía y, lo que es aún más importante: sin las limitaciones que pudieran derivarse de saber de antemano que serían leídos por sus mandos castrenses o por sus propios familiares. Los dos narradores conocen y están plenamente conscientes de la trascendencia de sus misiones en el plano nacional como en el ámbito internacional. También que tanto la opinión pública como sus respectivas instituciones estaban pendientes de lo que podría pasarles.

Pero a pesar que muchos estaban a la expectativa de ellos en la Antártica, su

egos de narradores no sufrieron ninguna alteración y en sus páginas se encuentran comentarios discretos de cómo la prensa –a su juicio– magnificaba la labor que están haciendo en esas heladas tierras australes. Para ellos, dichos cometidos eran simplemente cumplir con su deber. Quizás esa transparencia y limpieza de propósitos, en estos tiempos cargados de materialismo, sea lo que más se resalta y conmueva de estos relatos.

Ayala y Kopaitic son jóvenes oficiales de instituciones militares hermanas y en donde llama la atención que no hayan comentarios de uno acerca del otro. Suponemos que se conocieron y que quizás hasta brindaron juntos.

Los relatos resumen principalmente el respeto por el trabajo que realizaban y la certeza que no contaban con los elementos materiales más adecuados para cumplir la magna obra que tenían por delante. Pero esta situación no es en nada incomprensible. En aquellos años, el conocimiento que desde Santiago se tenía sobre el quehacer antártico era escaso y se limitaba a lo que entregaban los libros de exploradores extranjeros. Poco o casi nada, se sabía de cómo debería ser el vestuario, las carpas o las medicinas que deberían llevarse.

Lo que sí posibilitó la hazaña de estos chilenos, fue el avezado conocimiento de la navegación en los mares australes que poseía no sólo la Armada sino los habitantes de nuestras australes ciudades como Punta Arenas. Prueba de ello fue la proeza realizada en 1916, por el Piloto Luis Pardo.

Los dos jóvenes narradores, a pesar de que sus experiencias en el continente blanco fueron de muy diferente duración, comparten la vivencia avasalladora del impredecible y avasallador clima antártico. El viento y las oscilantes pero siempre bajas temperaturas, parecen haber sido los acompañantes casi permanentes y los factores que determinaron muchas de las actividades desarrolladas. La sensación de fragilidad de la vida humana como el hecho de saber que si el viento continuaba con esa intensidad o las modestas estufas dejaban de funcionar, sus propias vidas terminarían está implícito en cada pasaje de sus relatos, aunque en ningún caso los amilanó o los hizo titubear.

Las visiones que ambos autores nos aportan son diferentes. Arturo Ayala en un tiempo no superior a tres meses, recorrió el litoral y parece estar conciente de la oportunidad única que experimenta en lo científico, en lo valórico y en lo personal. Entretanto, la mirada de Boris Kopaitic se desenvuelve en torno a la Base Soberanía, más adelante llamada Base Prat, y que al tener una duración más prolongada en la Antártica, adquiere una perspectiva más intimista.

Entendiblemente, las dificultades y limitaciones de las comunicaciones radiales y telefónicas son otros de los temas recurrentes del relato de Kopaitic. Por el aislamiento que él sufre junto a sus compañeros y por la carencia de noticias, ciertas transmisiones radiales, como las de Radio Cooperativa Vitalicia, se convirtieron en elementos fundamentales para hacer más grato el paso de las semanas y para mantener vivos los vínculos con los seres queridos, las familias y el devenir político santiaguino.

Frente a la falta de preocupación de la institución y, en especial, el de algunos “amigos-compañeros” con los cuales se había formado, y la insensibilidad de ciertos radioperadores, Kopaitic sentenciaba lo siguiente: “si se pusieran a pensar en nuestra situación, se darían cuenta que cualquier cosa es de interés para nosotros.”

También es interesante destacar lo que Kopaitic denominaba el “ambiente” o “moral del grupo” y que guardaba cierta relación con el clima reinante. Dada la inexperiencia de la Armada en la selección del personal para invernar en la Antártica, se produjeron tensiones entre los propios integrantes del destacamento naval. En todo caso, la habilidad y trato de Kopaitic con sus hombres, favoreció notoriamente la convivencia y a ratos más que ser el jefe de la base era un verdadero padre acogedor y dispuesto a participar de todo cuanto pudiera ser de interés para sus compañeros de invernada.

Por sobre cualquiera otra consideración, en la narración de Kopaitic se observa un fuerte amor a la Patria y “el” elemento que con seguridad le permitió sobrevivir anímicamente a pesar de todas las dificultades como fue la relación con Ruby, quien a su regreso se convertira en su esposa y madre de sus hijos. Uno puede ir viviendo a través de sus narraciones diarias, el deseo de expresarle sus sentimientos, la frustración cuando el sistema de comunicaciones fallaba y la profunda alegría cuando ella se comunicaba.

En definitiva, ambas visiones nos revelan situaciones distintas pero hermanadas en objetivos, sentimientos e ideales. De ahí entonces que Ayala como Kopaitic, seguirán en nuestra memoria y que dichos esfuerzos realizados hace sesenta años continuaran sirviendo de ejemplo para las nuevas generaciones de chilenos.

LOS EDITORES

Viña del Mar, agosto 2007.

DIARIO DE CAMPAÑA
DEL
CAPITÁN DON ARTURO AYALA A.,
QUE FORMÓ PARTE DE LA
DELEGACIÓN DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR
EN LA
EXPEDICIÓN AL TERRITORIO ANTÁRTICO CHILENO
ENERO - ABRIL DE 1947

DOMINGO, 26 DE ENERO DE 1947

En el camión del Instituto Geográfico Militar (I.G.M.) me dirigí por tierra a Valparaíso llevando los bultos de equipaje de los componentes de la Delegación Antártica.¹

A mi llegada a Valparaíso a las 13.00 horas, pasé a los arsenales navales a informarme sobre el arribo del Transporte *Angamos*. Me comunicaron que, contrariamente a la noticia dada en Santiago, atracaría en el sitio N° 3 el lunes a las 06.00 horas, razón por la cual me trasladé al Regimiento de Infantería N° 2 Maipo, donde me pusieron a disposición una dependencia para guardar los diferentes bultos.

Como al personal que venía en el camión (chofer y ayudante) no se le había dado dinero para atender su alimentación, les entregué a cada uno el valor correspondiente a un día de viático, firmando los recibos correspondientes.

Dejo constancia de la gentileza con que fui recibido por los oficiales del Regimiento Maipo, especialmente el Subteniente Blanlot, quien me cedió su pieza, sacrificando su comodidad personal.

El camión del Instituto lo despaché a las 14.30 horas.

LUNES, 27 DE ENERO DE 1947

A las 09.00 horas me trasladé al sitio N° 3 donde se encontraba atracado el Transporte *Angamos*. Estaba de servicio el Teniente E. Figueroa, quien me informó que el equipaje de las diferentes delegaciones sería recibido en la tarde y que la hora exacta del zarpe no se había fijado.

¹ Salida de Santiago a las 09.00 horas.

En el muelle había una intensa actividad: columnas de camiones de la Armada llevando víveres, materiales de construcción (tablas, sacos de cemento, cajones con diferentes elementos, etc.) y una diversidad de otras especies, formaban largas hileras que iban y venían. Las grúas del muelle, en continuo movimiento, dejaban caer suavemente en las diferentes bodegas del *Angamos* la preciosa carga.

A las 11.00 horas, llegaban a la Estación Puerto el Mayor Sr. Pablo Ihl, el Capitán Sr. Próspero Madrid, el Sr. Eusebio Flores y el Sr. Humberto Barrera, dirigiéndonos al casino de oficiales del Regimiento Maipo donde nos esperaban a almorzar. Nos dispensaron una afectuosa hospitalidad.

En la tarde, fuimos a bordo del *Angamos*. Nos atendió en forma muy gentil el oficial de servicio, Teniente Sr. Ramón Aragay quien nos informó, en forma ya más exacta, que el equipaje de las delegaciones sería recibido el martes en la tarde y que el zarpe del *Angamos* sería a las 22.00 horas de ese mismo día.

Conocimos el camarote que nos habían asignado, era el N° 24 de popa. Había ocho literas, dispuestas todas en el sentido de estribor a babor.² Una ventana ojo de buey de 30 centímetros de diámetro, era lo único que dejaba entrar la luz natural. En este camarote fue ubicada toda la delegación del Instituto Geográfico Militar (I.G.M.), además de los Mayores Srs. Silva y Carbonell del Estado Mayor del Ejército y el cirujano de Guarnición, Dr. Arturo Larraín.

La delegación comió en el casino de oficiales del Maipo, donde también se les proporcionó alojamiento.

MARTES, 28 DE ENERO DE 1947

En la mañana, pasamos a saludar al comandante del Regimiento Maipo, Teniente Coronel Sr. Saguez, con el objeto de agradecer las múltiples atenciones dispensadas. Almorzamos en el casino de oficiales.

En la tarde a las 15.00 horas, llevamos nuestro equipaje a bordo, en un camión proporcionado por el Regimiento Maipo. Todos los implementos fueron dejados en la bodega N° 3.

A las 16.00 horas, el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Sr. Emilio Daroch, pasó revista a la tripulación del *Angamos* despidiéndose de

² Estribor: Costado derecho de una embarcación, mirada desde Popa a Proa (desde atrás hacia adelante). “Babor” es el costado izquierdo, mirado en el mismo sentido.

ella y de las diferentes delegaciones. Tuvo palabras muy afectuosas para los miembros de las Fuerzas Armadas que integraban esta misión como asimismo para el elemento civil.

A las 18.00 horas, la delegación del Ejército pasó a saludar al Comandante del Transporte, Capitán de Fragata Sr. Gabriel Rojas Parker.

Las labores de carga habían tomado un ritmo más lento y ya tocaban a su fin. En el muelle se habían reunido familiares, parientes y amigos a despedir a los diferentes miembros de la expedición: abrazos, lágrimas y deseos de felicidad se observaban y escuchaban en las diferentes escenas.

A las 21.00 horas, se encontraba todo el personal a bordo. En cubierta, formando grupos dispersos, esperamos la hora del zarpe. Todos reflejaban una intensa emoción antes de emprender este largo viaje, en que deberíamos navegar por las zonas más tormentosas del mundo, como relatan los innumerables exploradores que las han cruzado. Sin embargo, en nuestro interior nos sentíamos felices al ser integrantes de la Primera Misión Chilena a la Antártica y aportar, con nuestros modestos conocimientos y esfuerzos, al éxito de tan trascendente comisión.

A las 22.30 horas fue sacado el puente y soltadas las amarras, empezamos lentamente a alejarnos. A las 23.30 horas salíamos de la poza.

Valparaíso, con sus cerros iluminados, también se había hecho partícipe en esta despedida. Parecíamos descubrir en las múltiples figuras que se formaban en las laderas de sus cerros, letreros luminosos que eran los ecos de las despedidas afectuosas y deseos de felicidad. Lentamente el litoral iluminado se iba perdiendo en el horizonte. Nuestra última mirada y el recuerdo cariñoso para nuestros seres queridos, fue nuestra despedida silenciosa en esta partida llena de esperanzas.

A las 00.30 horas cada uno de nosotros ocupaba su litera, me correspondió la N° 3 del camarote 24.

MIÉRCOLES, 29 DE ENERO DE 1947

Era mi primera navegación. Desde el primer día nos tuvimos que ambientar con el régimen a bordo, circunstancia que para uno no constituye ningún problema.

A las 07.45 horas, el camarero de servicio pasa por todos los camarotes tocando una campanilla, este anuncio corresponde a nuestra diana militar.

Entre las 08.00 horas y 09.00 horas se sirve el desayuno; el almuerzo entre 12.00 horas y 13.00 horas, las onces entre las 16.00 horas y 17.00 horas, y la comida entre las 19.30 horas y 20.30 horas

Nuestra navegación se ha hecho en mar tranquilo. El día seminublado impedía la observación, con ayuda de anteojos, del litoral. Siendo ésta mi primera navegación, no extrañé en absoluto.

Durante el día nos preocupamos de conocer las diferentes dependencias del Transporte. Es un buque moderno que lo podemos clasificar, atendiendo a sus acomodaciones para las delegaciones y tripulación, en tres departamentos: de proa, para la tripulación; central, para oficiales y algunos miembros de las delegaciones; y de popa, para miembros de las delegaciones y suboficiales del *Angamos*. Cada departamento tiene su respectivo comedor, existiendo además en el departamento central, un hall y un salón de fumar.

Nos ha sorprendido la calidad y abundancia del rancho. Al desayuno, fuera de la taza de café con leche, nos proporcionaban mermelada, mantequilla y queso. En el almuerzo: entrada, tres guisos, postre, té o café; en las onces, análogo al desayuno; y en la comida tres guisos, postre, té o café.

A las 22.45 horas sintonizamos la onda de la Radio Cooperativa Vitalicia que transmitía mensajes familiares para los tripulantes de la Fragata *Iquique* que se encontraba navegando en aguas antárticas. La mayoría de ellos llenos de emoción, nos contagiaban.

Hoy en la noche se hace una nueva distribución de los camarotes centrales. Son trasladados a ellos el Mayor Ihl, Silva y Carbonell. En su categoría de jefes les correspondía una mejor ubicación.

En la mañana de hoy, el Jefe de la delegación del I.G.M. se reunió con todo el personal con el objetivo de leerles y explicarles la directiva de trabajos impartida por la Dirección. En la tarde saqué copia a máquina de las directivas parciales que se entregarán a cada uno el 3 de febrero.

JUEVES, 30 DE ENERO DE 1947

Nuestra permanencia a bordo cada día es más agradable, alternamos afectuosamente con nuestros distinguidos compañeros de viaje.

El día se presentó completamente despejado, el litoral se podía divisar sin dificultad.

En la mañana se supo la noticia que un pasajero extraño se había em-

barcado en Valparaíso. Era un individuo de alrededor de 22 años con una desviación de la columna vertebral y un claro aspecto tuberculoso. Al indagar, supimos que la referida persona vivía en Punta Arenas, desde donde había sido enviada a un sanatorio de Santiago por presentar una avanzada tuberculosis. Se había embarcado con el único objeto de llegar a Punta Arenas nuevamente. El Comandante del Transporte dispuso que debía ser desembarcado en la isla Mocha, ya que su presencia a bordo, además de su vigilancia por ser un foco infeccioso, era una gran responsabilidad.

A las 10.45 horas, nos deteníamos frente a la isla Mocha, el motor³ fue arriado para entregarle a la autoridad respectiva nuestra “visita”. Entre nosotros se hizo una colecta para ayudar a nuestro “pavo”, reuniéndose alrededor de \$ 450.- La maniobra de ir a dejarlo a tierra demoró dos horas aproximadamente.

En la tarde nos preocupamos de revisar el instrumental y reunirlo en un pañol⁴ que nos fue proporcionado. En este sentido, debíamos preocuparnos que la dependencia que iba a servir de almacén no tuviera, ni directa ni indirectamente, calefacción, ya que el cambio brusco de la temperatura trae como consecuencia un empañamiento de los lentes.

A medida que avanzábamos hacia el sur, las condiciones atmosféricas fueron cambiando. Antes de acostarnos, corría viento norte y llovía.

Mareados los señores Flores y Madrid. El resto de la delegación del I.G.M. practica gimnasia y lee libros sobre exploraciones a la Antártica, imponiéndose además de otros pormenores de la directiva del Instituto.

VIERNES, 31 DE ENERO DE 1947

Amaneció despejado. Según informes de los meteorólogos, el viento era de fuerza 4 en la mañana.

El mar, debido al viento, era “mar boba”⁵. La navegación se ha hecho en espléndidas condiciones. En la tarde, seminublado.

Ya hemos tenido más oportunidad para conocer el *Angamos*, el sitio preferido es el puente desde donde se tiene más campo de vista para escudriñar mejor el horizonte.

³ En este caso, “motor” hace alusión a los “botes a motor”.

⁴ Pañol: Espacio cerrado equivalente a una pequeña bodega en que se guardan elementos de una misma clase, por ejemplo, útiles de aseo o repuestos.

⁵ Mar Boba: Ola grande, extendida y sin viento que permanece después de un temporal.

Todas las dependencias tienen calefacción. A cualquier hora podemos hacer uso de baños de lluvia caliente. Luz eléctrica de 220 volts permite el uso de cualquier receptor de radio y otros artefactos. Visitamos la enfermería que, además de contar con una sala de curaciones y cirugía, tiene un departamento con cuatro camas para enfermos y una sala dental. El médico de la Marina no viene a bordo, atiende el servicio el Dr. Jorge Greve y la dentística es atendida por el Teniente 1º Raúl Barría.

Va también a bordo un peluquero, un lavandero, un zapatero, un carpintero, etc. Todo el personal necesario para atender el sinnúmero de necesidades que pueden presentarse en un viaje tan largo en zonas de ningún recurso.

Hay también dos grandes frigoríficos, donde va la carne de vacuno, cordeiro y aves, y también verduras.

A las 20.00 horas pasábamos frente al extremo sur de la isla Huafo.

SÁBADO, 1 DE FEBRERO DE 1947

Amaneció un día espléndido completamente despejado. Mar boba.

Nos reunimos con el objeto de comentar la directiva entregada por la Dirección del I.G.M., a fin de cambiar ideas para el mejor desarrollo de nuestro trabajo técnico. Hablamos con el Capitán Eduardo Yensen, quien dejó de manifiesto que el viaje de los Catalina⁶ estaba sujeto a una serie de circunstancias, existiendo más posibilidades de que éste no se realizara. Ante esto, nuestro plan de trabajo consistiría en levantamientos locales a base de triangulaciones y poligonales. Además se determinarían coordenadas astronómicas en algunos puntos.

Respecto a la entrega de la tenida polar, el segundo comandante nos informó que sería repartida una vez que nos reuniéramos con la Fragata *Iquique*, es decir en la Antártica, lo que ocasionará un retardo, debido al tiempo que deberán emplear en el reparto y acondicionamiento por nuestra parte.

A las 16.30 horas, desde el puente, vemos por primera vez ballenas. Su presencia es notoria por los surtidores de agua que se observan claramente.

Alrededor de las 19.00 horas navegábamos frente a la península de Taitao, accidente que señala el término de la conformación geológica de la cordillera

⁶ Los "Catalina" eran hidroaviones que volaban, en aquel tiempo, entre Puerto Montt y Punta Arenas.

de la Costa. Estamos cerca del golfo de Penas. Nuestra ruta no nos dejará visitarlo ahora.

DOMINGO, 2 DE FEBRERO DE 1947

El tiempo sigue en forma magnífica. Amaneció nuevamente despejado, con viento del sur. Mar tranquilo.

A las 11.00 horas entrábamos al golfo Trinidad (50° S.). Íbamos a tomar la ruta normal de las diferentes líneas de vapores. Generalmente la ruta que siguen es el golfo de Penas y canal Messier. Pero, con esta modificación, hemos acortado la navegación en seis horas aproximadamente ya que la travesía de la angostura Inglesa en el canal Messier es muy molesta y hay que esperar condiciones especiales en la marea.

Nuestra navegación en los canales ha sido magnífica. Nos parecía estar navegando en un lago. Nos deslizábamos suavemente. Durante todo el día, reunidos en diferentes partes del Transporte, comentábamos los paisajes: formaciones del cretácico y algunos estratos que nuestros anteojos nos dejaban percibir en el canal Concepción.

Cuando entrábamos al canal Sarmiento, cerros con mantos calizos situados al oeste engañaron a todos los pasajeros, que creyeron que se trataba de nieve. En las laderas de los cerros o montañas que caían al mar, se observan manchas dispersas de bosques de robles, en forma aparragada. Parecía que era la posición más ventajosa para esquivar los fuertes vientos que deben soportar.

A las 18.30 horas, los primeros témpanos del ventisquero Sarmiento, en el canal del mismo nombre, se deslizaban perezosamente empujados por débil corriente. A poco tiempo de navegar, observamos el primer ventisquero, el Sarmiento. Debido a la distancia no pudimos escudriñarlo mejor. Ya vendrán otros.

Descubrimos en las inmediaciones grupos de toninas. Algunas nadaban a flor de agua, se podían observar fácilmente.

En la noche la Cooperativa Vitalicia cumplía con su transmisión especial para la Misión. Los compases marciales del Himno de la Escuela Naval anunciaban esta esperada transmisión que nos traía saludos y mensajes cariñosos.

LUNES, 3 DE FEBRERO DE 1947

Amanecimos navegando en el canal Smith, próximo a entrar al estrecho de Magallanes. A las 8.00 horas, pasábamos frente al paralelo 52° 45' S., lugar donde se encuentran tres o cuatro cascos de buques que han encallado.

Las formaciones geológicas que observamos, tan similares a las del día de ayer, y los cordones montañosos, caen en cortes. Algunos islotes se pueden asimilar a un grupo de ovejas echadas, de aquí viene su nombre geológico de “rocas aborregadas”.

A ambos lados del estrecho, cordones en todas direcciones caen al mar, su aspecto es roca gris y otros negrusca, en sus partes más altas se observan manchas nevadas.

Generalmente, la vegetación que es abrumante llega hasta media ladera. Parte de la fauna antártica ha salido a nuestro encuentro: albatros y petreles son las aves que abundan y revolotean alrededor de nuestro Transporte, esperando poder devorar los desperdicios que son lanzados al mar.

Durante todo el día estuvo seminublado. En la tarde, llovía.

A las 18.15 horas enfrentábamos el cabo Froward, situado al sur de la península de Brunswick. En la parte alta, una cruz que apreciamos en 30 metros de alto, se levanta en forma magnífica desafiando las tormentas. Es el punto donde termina el continente.

A las 23.00 horas, se pueden percibir las luces de la ciudad de Punta Arenas. A las 23.45 horas, fondeábamos frente al muelle. Un motor del Apostadero Naval atracaba al lado del Transporte. Era el Ayudante que venía a presentar sus saludos de rigor⁷.

MARTES, 4 DE FEBRERO DE 1947

Al amanecer, un sol brillante nos saludaba.

A las 08.00 horas, estaban terminadas las maniobras y el Transporte amarrado al muelle de Punta Arenas. En la mañana, nuestra delegación pasó a saludar al Comandante en Jefe de la V División de Ejército. Estaba accidentalmente el Coronel Sr. N. Cortés. Nos despidió con frases muy afectuosas.

⁷ Se refiere al “Ayudante de Órdenes” del Comandante del Apostadero Naval de Magallanes.

En la tarde, aprovechábamos nuestra permanencia -antes de iniciar el verdadero viaje- para adquirir en el comercio diferentes elementos que faltaban para completar nuestro equipo. Ante la posibilidad de falta de elementos de abrigo y otras especies de equipo, fuimos al Destacamento donde gentilmente nos facilitaron camisetas y calzoncillos de algodón, zapatones de caña larga y anteojos.

A las 18.30 horas, los oficiales del Destacamento nos ofrecieron un cóctel en su casino. Fue una reunión de gran camaradería, en las que se intercambiaron cortas frases de despedida, llenas de afecto y sinceros deseos de éxito.

La prensa de Magallanes en un sinnúmero de informaciones saludaba a las diferentes delegaciones.

MIÉRCOLES, 5 DE FEBRERO DE 1947

Hoy, último día en Punta Arenas. Nuestros compañeros de armas siguen exteriorizando sus cálidos afectos. A las 11.30 horas, asistimos a un cóctel en la División. A las 12.30 horas, el Capitán R. Puebla y señora, y Capitán Delgado y señora, nos ofrecen un almuerzo en el casino de oficiales del Destacamento. A las 19.30 horas los oficiales del Apostadero Naval ofrecen un cóctel en el Club Naval a todos los miembros de la Misión.

Ha llegado la hora del zarpe. Desde las 22.00 horas, un numeroso público se ha reunido en el muelle. No sólo lo componen amigos y parientes, sino también muchos chilenos que querían hacerse partícipes en este homenaje.

A las 23.15 horas, fueron soltadas las amarras del muelle. El Comandante en Jefe de la División, General Sr. Teófilo Gómez, que hacía dos horas había llegado a Punta Arenas, se dio cita en el muelle, como también jefes y oficiales de la División y Destacamento.

El Himno Patrio fue entonado por todos, siendo también coreado por nosotros que nos encontrábamos en cubierta. Éste, ha sido el momento más emocionante. A medida que nos alejábamos las notas de nuestro Himno Patrio se iban, poco a poco, perdiendo. Los últimos "vivas" a la Patria y los pitazos de los buques surtos en la bahía, sellaron con su eco, sus últimas estrofas.

LUNES, 6 DE FEBRERO DE 1947

Amanecimos navegando en el canal Magdalena. A las 08.30 horas anclamos en bahía Morris.

En la noche un viento de fuerza 8 había roto la antena del Sikorsky 308⁸ que iba a bordo, y arrancado su funda protectora impermeable.

Debido a las condiciones meteorológicas, todo el día hemos permanecido en bahía Morris. Durante todo el día ha llovido en forma intermitente. Según la carta del tiempo que diariamente confeccionan a bordo los meteorólogos, estábamos entre dos centros de baja presión.

Aprovechando la detención del Transporte, nos dedicamos al arreglo de las fijaciones y a encerar los esques.

A las 21.30 horas se inició un ciclo de charlas. Le correspondió hoy al Dr. Arturo Larraín, sobre “Medidas para Evitar Congelamientos y Quemaduras”. Se definieron, en líneas generales, las precauciones que deben tomarse para prevenir tales accidentes, que son más comunes en la zona antártica debido a las bajas temperaturas y fuerte radiación solar. Por ejemplo, en caso de congelamientos debe procederse a una intensa frotación, evitando todo contacto con elementos húmedos. Cualquier miembro del cuerpo en este caso presenta características especiales, toma un color blanquecino y se pone insensible. Siendo las manos y los pies los miembros más expuestos, se recomienda el uso de prendas de mucho abrigo y especialmente que sean impermeables.

Respecto a las quemaduras, el uso de cremas, u otros compuestos, las previenen con todo éxito, especial cuidado hay que tener con los labios. Especial precaución debe tenerse en el uso de anteojos, ya que las irritaciones de la conjuntiva son frecuentes, debido a la fuerte luminosidad.

Hoy día, el agua para el aseo personal ha sido racionada. En la mañana se da entre las 07.00 y las 07.10 horas y 08.00 y 08.10 horas; a mediodía entre las 12.00 y 12.10 horas; y en la noche entre 21.00 y 21.10 horas. Con el agua que lleva en sus estanques, el *Angamos* debe durar hasta el regreso a Punta Arenas. En ningún punto de la zona que íbamos a explorar se podía hacer faena de agua.

VIERNES, 7 DE FEBRERO DE 1947

A las 06.15 horas, zarpamos de bahía Morris. Las condiciones del tiempo eran iguales a las del anterior. El viento y la lluvia continuaban.

Hoy es el primer aniversario en que nuestro Transporte enarbola la bandera chilena, lo celebra cumpliendo tan gran misión. ¡Qué suerte para él!

En la mañana, navegamos a través del canal Cockburn para pasar frente al

⁸ Avión monomotor de la Fuerza Aérea de Chile.

cabo Brecknock a las 11.30 horas. Con las condiciones meteorológicas existentes, la entrada al canal Brecknock no era fácil. Felizmente, la mano experta del navegante la franqueó con todo éxito. A las 12.00 horas, navegábamos en el canal Brecknock.

A las 17.15 horas fondeamos en puerto El Engaño, situado en la isla Gordon. Las condiciones meteorológicas no habían mejorado. Viento del noroeste con una velocidad media de 68 kilómetros por hora y rachas de 105 kilómetros por hora se registraban.

A las 21.30 horas, tenemos la segunda conferencia. Le correspondió dictarla al Dr. Parmenio Yáñez sobre "Generalidades de la Biología Marina". Resumiendo, expresó lo siguiente: esta especialidad ha alcanzado gran desarrollo en los países nórdicos de Europa, Japón y Estados Unidos. En Sudamérica, Chile es el primer país que se ha preocupado de esta materia.

Hizo una comparación entre la fauna terrestre, que es fácil de estudiar y está al alcance del hombre, y la fauna marina, que se presenta inaccesible, y requiere estudios en acuarios. La vida marina se encuentra en el fondo del mar; en suspensión, las especies que son trasladadas por las corrientes de un lugar a otro; y por último, las especies que nadan. Cada uno de estos diferentes sistemas de vida tiene un nombre especial, por ejemplo, el segundo de los anteriormente nombrados se llama "vida planctoniana".

Los estudios, a que da origen esta ciencia, son de gran importancia, ya que dan una pauta para la explotación racional, de las diferentes especies que sirven como alimento para el hombre o que constituyen una fuente de materias primas.

En los países en que este servicio funciona desde hace ya varios años, cuentan con estadísticas muy interesantes. En ellas se establece para las diferentes épocas del año, los sitios indicados para la pesca de tal o cual especie, ya que éstas emigran en busca de condiciones más favorables.

Como dato curioso, el Dr. Picard tiene proyectado un descenso a las más bajas profundidades (10.000 metros), usando para ello una gran esfera de metal en que pueden ir dos hombres. Por medio de un electroimán, se le agrega a la esfera un gran peso. Para ascender, se interrumpe la corriente eléctrica, se desprende el peso y la esfera sube. En esta forma se tendrían observaciones de tales profundidades.

Los biólogos que forman parte de esta expedición tienen como misión pescar diferentes especies con el objeto de hacer un estudio de ellas. Cuentan con diferentes elementos de pesca: redes, anzuelos, espineles, etc., y diversos elementos de laboratorio para los análisis.

SÁBADO, 8 DE FEBRERO DE 1947

Pasamos también la noche en puerto El Engaño. A las 06.30 horas zarpamos. Este puerto está situado en el canal Beagle.

El día estaba nublado; a mediodía aumentó la claridad. El mar estaba muy tranquilo, no corría viento.

Desde las 09.35 horas, empiezan a desfilar una serie de ventisqueros, como el Concepción, Romanche, Italia, y Francia. Algunos más distantes que otros. Estos ventisqueros son del tipo alpino. En el Romanche, se podía ver, con ayuda de anteojos, las “puertas de glaciación”.

A mediodía, tiempo semidespejado.

A las 13.15 horas pasábamos frente de Yendegaia. A las 14.00 horas, frente de Ushuaia. Momentos después el *Angamos* se detenía frente al estrecho entre punta Dumas e isla Navarino, con el objeto que una embarcación alcanzara a Walaia. Debido a que había mar gruesa, se dispuso suspender la arriada del motor.⁹ El *Angamos* no pasó por el referido estrecho debido a que es muy angosto y no permite la pasada de buques de su calado. Debido a esta circunstancia, debíamos dar la vuelta a la isla Navarino, hasta el golfo de Nassau.

Hacia Ushuaia con ayuda de los anteojos, divisamos una estación de radio y aeródromo. A las 16.30 horas, pasábamos frente a Remolino, puerto argentino.

A las 19.45 horas, fondeamos en caleta Picton, de la isla Picton que se presenta con lomajes suaves de espesos bosques.

En la parte argentina de Tierra del Fuego, hemos podido ver aserraderos, construcciones y dos campamentos en los que flameaba la bandera argentina. Me imagino si habrá sido su personal el encargado de la colocación de las balizas, que se destacan por su densidad y colores vivos, o las comisiones geográficas.

DOMINGO, 9 DE FEBRERO DE 1947

A las 06.20 horas, zarpamos del puerto Picton, de la isla del mismo nombre.

Amaneció nublado, nubes oscuras y bajas cubren el horizonte. Pasamos entre Lennox y Navarino, contemplando en el horizonte, la isla Nueva.

La isla Lennox, que está a nuestro alcance, presenta gran vegetación y sus

⁹ “Arriar el Motor”: Bajar al agua, desde la embarcación, el bote a motor.

cerros y cordones son suaves. Nuestra mirada ha hecho afianzar en nosotros el cariño por esas islas que forman el patrimonio nacional.

A las 13.00 horas fondeamos frente a Walaia, punto situado en el lado oeste de la isla Navarino, frente a punta Dumas. En dicho punto está instalada una estación de radio de la Armada, en la que hay seis hombres, algunos de ellos casados, los que forman un grupo de once personas.

Según informaciones de los que bajaron a tierra, el edificio de esta estación es un chalet de dos pisos muy confortable. Una turbina le proporciona fuerza para su generador de electricidad. Cuenta además con una estación meteorológica de primera categoría. La estación de radio, fuera de sus misiones específicas, atiende las comunicaciones de los pobladores de la isla con Punta Arenas y cualquier otro punto del territorio nacional. Esta breve detención tuvo por objeto bajar víveres para el personal de la estación, y cambiar cierto equipo de radio que quedaría instalado en la estación que funcionaría en la Antártica Chilena.

A las 16.00 horas, reiniciamos la navegación. Las condiciones meteorológicas han cambiado notablemente y son muy buenas. A las 20.00 horas navegábamos en las aguas del golfo de Nassau. Pasamos al este del Cabo de Hornos sin que nuestro Transporte aumentara el vaivén, que es lo normal en la navegación de mar abierto.

En la noche nos encontrábamos en el Mar de Drake. Nos ha recibido afectuosamente.

En la noche se aumentó la vigilancia, debido a que entrábamos a la zona de témpanos, con el objeto de eludir todo encuentro con la vanguardia de este temido objeto blanco. La temperatura del agua del mar era tomada periódicamente, ya que la presencia de témpanos acusa una baja en la temperatura.

A las 03.00 horas, una ola que reventó en cubierta, hizo estremecer la estructura del Transporte. Algunos fueron despertados por el recio golpe.

LUNES, 10 DE FEBRERO DE 1947

Nos encontramos en pleno Mar de Drake. Lo primero que nos llama la atención es su color azul intenso, un poco verdoso. Esto se debe a la mayor cantidad de anhídrido carbónico y mayor existencia de plancton.

El paisaje varió completamente. Nuestra mirada encontraba sólo mar y cielo. Hacia algunas partes, las nubes dejaban ver cielo azul. Los informes meteorológicos anunciaban que la presión bajaba.

El rumbo que llevamos es hacia una de las islas Shetland del Sur. A las 09.00 horas, el viento era de 60 kilómetros por hora, la temperatura de +8°C. y la del agua, +5°C.

Durante todo el día hemos navegado con mar gruesa¹⁰, con movimientos de balanceo de estribor a babor entre cinco y diez grados. A la hora de almuerzo el vaivén hizo tumbarse sobre la mesa las botellas con diferentes líquidos, copas, etc.

A medida que transcurren las horas, el característico olor a agua de mar va desapareciendo. Esto se debe a que no se produce la putrefacción en los diferentes organismos en el agua del mar (organismos vegetales y naturales).

MARTES, 11 DE FEBRERO DE 1947

A pesar de nuestra continua observación, no hemos avistado ningún témpano.

A las 09.00 horas, la temperatura del aire era de +3,5°C. y del agua +1,8°C. La temperatura ambiente más alta registrada fue de +4,5°C.

Las olas llegaban hasta cubierta. El ojo de buey de nuestro camarote era fácilmente alcanzado por el agua, obscureciéndolo por breves segundos.

A las 14.00 horas se divisó la isla Smith del grupo de las Shetland del Sur. A las 17.30 horas, pasábamos por el estrecho de Boyd entre la isla Smith y Snow. Son las primeras tierras subantárticas que observamos y vemos en ellas, una intensa glaciación.

La que podemos observar mejor es la isla Snow. Está en un 95 por ciento cubierta de hielo y nieve. Al este, se encuentra el islote Castillo (parece un castillo y se destaca a gran distancia). La isla Snow tiene, en su mayor parte, un perfil muy suave con una pendiente de unos 10 a 15 grados hacia el este. En la parte oeste es abrupta, se observan puntas rocosas aisladas. La serie de cumbres se presentan muy accidentadas y abruptas debido a la glaciación.

La isla Smith es, desde el punto de vista topográfico, todo lo contrario. Su perfil es sumamente accidentado y al igual que en la anterior, se observa sobre ella una capa de hielo y nieve. Los faldeos cubiertos de nieve caen al mar en forma vertical. Las paredes tienen aproximadamente 60 a 100 metros de altura. Puntas rocosas se observan en las partes con hielo y nieve. Hacia el oeste

¹⁰ Mar Gruesa: Condición de mar propia de temporal, caracterizada por grandes olas, formadas por el viento, que rompen con gran violencia.

a unos tres kilómetros, dos islotes se divisan en el horizonte, sus perfiles son aproximadamente de 60 y 45 grados.

La temperatura registrada a las 18.00 horas fue de +2,8°C., y el agua +1,5°C.

Pingüinos del tipo “Antártico” seguían en grupos esporádicos a orilla del Transporte. Parecían peces que avanzaban a saltos y zambullidas.

A las 23.00 horas, una luz a estribor nos indicaba la presencia de un buque a una distancia de tres millas. Era el tercer buque desde nuestro zarpe de Valparaíso que encontrábamos en la ruta. No pudo ser identificado.

MIÉRCOLES, 12 DE FEBRERO DE 1947

Nuestra navegación se ha realizado en muy buenas condiciones. Según nos informan a las 04.00 horas pasamos al sur de la isla Decepción, por el estrecho de Bransfield. Las condiciones atmosféricas eran muy buenas.

A las 11.00 horas entrábamos al estrecho Inglés entre las islas Robert y Greenwich. A las 11.30 horas, al enfrentar bahía Discovery, se destacaba en el fondo la silueta de la Fragata *Iquique*, empavesada. Nuestro Transporte también vestía de gala.

Ya más cerca, en una puntilla que se perfilaba nítidamente, en un gran mástil, flameaba el pabellón nacional. A su lado, se levantaba una casa y dos carpas del Ejército, que nos indicaban el lugar que se había escogido para la instalación del personal de la Marina que quedaría destacado en ésta.

Un agudo pito de sirena fue lanzado al aire. Nuestro Transporte le contestó con su pito ronco. Eran los saludos tradicionales que se cambiaban.

A una distancia de 2 km. de la *Iquique*, anclamos. Nuestros anteojos nos permitían recorrerla exteriormente. Presentaba una bonita silueta de líneas modernas.

A las 12.30 horas, un motor de la *Iquique* llegaba al lado del Transporte. A su bordo, oficiales con largas barbas; crecidas en un mes de permanencia en la Antártica. Eran los primeros mensajeros que llegaban hasta nosotros. En cubierta, los recibimos con vivas y hurras. Fue nuestro homenaje a estos representantes de la vanguardia de esta misión chilena en la Antártica.

Momentos después, nuestro comandante se dirige a bordo de la *Iquique* con el objeto de saludar al Comodoro Capitán de Navío Sr. Federico Guesalaga Toro.

A las 15.30 horas, bajamos a tierra, a tierra nuestra, que nos pertenece por derecho. Junto con el Sr. Humberto Barrera, fuimos los primeros en abrir una huella con esquís en la suave pendiente de la isla Greenwich que baja hasta las construcciones.

Nos sorprendimos al ver la forma vertiginosa en que los tripulantes de la *Iquique* han construido una casa, tipo barraca, con techo de zinc, y empezado la construcción de los cimientos para otras dependencias. En 20 días, han hecho una obra magnífica. Más todavía si consideramos que han tenido que desembarcar hasta las piedras para hacer el concreto.

La temperatura ambiente, estimo, no ha sido inferior a +4°C. Después de media hora de bajadas y subidas, sentí un calor sofocante y tuve que abandonar varias prendas de abrigo. Me imaginaba estar en una cancha del centro del país.

Recorrimos por la playa unos dos kilómetros. En nuestra primera excursión, encontramos varios grupos de focas tipo “Weddell”, diseminadas a lo largo de la angosta playa, algunas sobre las piedras y otras más, al interior sobre el hielo. Las que dormían permitían acercarse completamente. Muchas levantaban sus cabezas extrañadas como muda protesta por la impertinencia, se daban vuelta y seguían reposando. La clase anteriormente nombrada es la que más abunda, es de un color gris de diferentes tonos. También observamos una blanca, llamada “Cangrejera”, es la que ofrece según muchos autores, la mejor carne.

Lo más notable en la fauna es, si duda, el pingüino, pájaro niño o pájaro bobo. El primer grupo encontrado era “Antártico” que se distingue por su pico negro, tamaño chico y en la cabeza tiene una raya negra. Parece ser el más sociable, al vernos a nosotros, se adelantaron del grupo algunos, como si quisieran darnos la bienvenida.

Encontramos otros denominados “Papúa”, son más grandes y tienen el pico rojo. Estos son más esquivos.

A las 18.30 horas, regresamos a bordo. Entre el personal de suboficiales que había bajado, iba una orquesta. De todo el grupo fluyó instantáneamente, antes de abandonar la isla, saludar a nuestra bandera que desde el alto del mástil, flameaba orgullosa. La orquesta rompió con los acordes del Himno Patrio y todo el heterogéneo grupo (civiles, militares y marinos) cantó con gran fervor patriótico el Himno Nacional. Fue un acto emocionante. Nuestro recuerdo traspuso las largas distancias y se enclavó en todo lo querido, nuestro hogar y nuestro cuartel.

En la noche a las 19.30 horas, el comandante, oficiales y delegaciones del *Angamos* ofrecieron un cóctel a los colegas de la *Iquique*. Fue una reunión agradabilísima; y supimos que la parte más austral explorada era Lockroy.

JUEVES, 13 DE FEBRERO DE 1947

Desde temprano empezamos a preparar nuestra excursión técnica por la isla Greenwich. Felizmente, el Comodoro Sr. Guesalaga nos dio toda clase de facilidades y dispuso la entrega del equipo polar y los varios que necesitábamos.

El almacén de vestuario nos proporcionó a cada uno lo siguiente: una parka, un pantalón impermeable, un par de guantes de lana, un par de guantes impermeables, un par de anteojos, dos pares de medias de lana, un pasamontaña, un jersey de lana, un saco de dormir.

Además, para toda la delegación se entregaron dos carpas polares que, con las traídas por nosotros (una tipo alta montaña de la Dirección de Educación Física del Ejército, una tipo Oficial N° 2 del Servicio Militar y una arrendada al Club Alemán de Excursionismo), eran suficientes para la instalación del campamento.

En cuanto al calzado, éste se hizo escaso. Por lo cual, sólo nos conseguimos un par para el Sr. Eusebio Flores, el resto, como tenían zapatos de esquís, debían usar sólo este tipo.

Los víveres fueron pedidos de acuerdo con un cálculo hecho por el Dr. Arturo Larraín, especialista en dietética y vestuario. En él, se han introducido las modificaciones observadas durante la permanencia en tierra.

La recepción y entrega del vestuario estuvo a cargo del suscrito. Además, el Mayor Carbonell del Estado Mayor del Ejército, me entregó lo siguiente: dos picotas andinas, un juego de ollas de aluminio (tres ollas con capacidad de un litro y medio cada una), una cocinilla Primus, dos tarros con pirol, tres mosquetones para cuerda, seis estacas para hielo.

VIERNES, 14 DE FEBRERO DE 1947

Nuestra salida a tierra está dispuesta para las 06.00 horas del sábado 15.

Hoy nos hemos preocupado de la distribución de la carga en los toboganes, los víveres los hemos repartido en cajones y sacos. Lo fundamental es llevar el

mínimo de peso, sin disminuir los elementos de abrigo y alimentación. Cada saco andino debe llevar en kilos el 30 por ciento del peso del individuo. Llevábamos alrededor de 25 kilos cada uno fuera de nuestras especies particulares, ropa, elementos de aseo, útiles de rancho, etc.

Se le entregó a cada uno lo que correspondía a los ocho días de permanencia en tierra, como ser: chocolates, pastillas, galletas, nueces, etc., y para alivianar más los trineos, llevamos algunos tarros con carne, verduras, etc.

Los integrantes de la expedición terrestre serían:

- Mayor Sr. Pablo Ihl (Instituto Geográfico Militar)
- Capitán Sr. Arturo Ayala (Instituto Geográfico Militar)
- Teniente Sr. C. González (Destacamento Antártico N° 2)
- Sr. Humberto Barrera (Glaciólogo)
- Dr. Arturo Larraín (Dirección de Educación Física del Ejército)
- Sr. Próspero Madrid (Instituto Geográfico Militar)
- Sr. Eusebio Flores (Geólogo del Instituto Geográfico Militar)
- Sargento 2° Sr. P. López (Destacamento Antártico N° 2)
- Cabo 1° Sr. E. González (Destacamento Antártico N° 2)
- Cabo 2° Sr. P. Vivanco (Destacamento Antártico N° 2)

La distribución de las diferentes especies en los toboganes fue repartida de tal manera que el peso fuera equitativo y que el conjunto de bultos sobre los trineos no pasara una altura mayor de 0.70 metros.

En el tobogán que llevaba los sacos de dormir se colocaron paños de carpas individuales, a fin de evitar que la nieve los mojara.

A última hora fue autorizado por el Sr. Comodoro para integrar la expedición, el Sr. Pinochet de la Barra.

SÁBADO, 15 DE FEBRERO DE 1947

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 decolaba¹¹. Era el primer avión chileno que sobrevolaba la Antártica Chilena.

A las 18.00 horas iniciamos nuestro viaje. Periodistas, cameraman y compañeros de viaje nos despidieron deseando éxito en nuestra misión. Era la primera expedición terrestre chilena que se internaba en una de las islas de las Shetland del Sur. En cada uno de los integrantes de ella se reflejaba un gran entusiasmo, presagiábamos una exploración plena de halagadores resultados. Nos habíamos hecho el firme propósito de vencer todos los obstáculos y salir adelante.

Todos los integrantes iban con esquís, a excepción del Sr. Eusebio Flores y del topógrafo Sr. Próspero Madrid, que llevaban raquetas para nieve.

Los expedicionarios se dividieron en 2 grupos:

1º grupo	Mayor Ihl (esquí) Cap. Ayala (esquí) Dr. Larraín (esquí) Sr. Barrera (esquí)	Arrastraban un tobogán por medio de cuerdas
	Sr. Madrid (raquetas) Sr. Pinochet de la Barra (esquí)	
2º grupo	Tte. González (esquí) Sto. 2º López (esquí) Cabo 1º González (esquí) Cabo 2º Vivanco (esquí)	Arrastraban un tobogán
	Sr. Eusebio Flores (raquetas)	

Cada uno de los integrantes llevaba en su saco un peso de 25 kilos aproximadamente. En los toboganes había una carga de 200 kilos más o menos.

Buscando la línea de menor pendiente empezamos a avanzar arrastrando los toboganes, siguiendo la dirección nor-noroeste. A las 19.30 horas, llegábamos al portezuelo que está situado entre el cerro Poisson y el picacho Correa. Debido a la hora y ante la posibilidad de no encontrar un sitio con mejores condiciones para instalar el campamento, resolvimos hacerlo en este punto, que denominamos “Primer Campamento del Semil”.¹²

El altímetro acusaba una altura de 105 metros, y la temperatura era de +2,5°C.

¹¹ Decolar: Despegar, emprender vuelo.

¹² Semil: “Servicio Militar”.

A las 21.00 horas, nuestro campamento estaba instalado. El sitio escogido estaba despejado de hielo. En las inmediaciones nos circundaba un cinturón blanco.

El transporte de la carga se realizó sin dificultades, los trineos o toboganes se deslizaban muy bien. Lo único molesto fue la carga y descarga: los cordeles al mojarse se ponían muy tiesos lo que dificultaba las amarras. Además, cada cordel, estimo debían tener una longitud máxima de 10 metros.

DOMINGO, 16 DE FEBRERO DE 1947

Nuestro campamento quedó organizado en la siguiente forma

Carpa N° 2 del Ejército : Mayor Ihl, topógrafo Madrid

Carpa Polar : Sr. Eusebio Flores, Dr. Arturo Larraín,
Sr. Humberto Barrera,
Sr. Óscar Pinochet de la Barra.

Carpa Alta Montaña : Cabo 1° González, Cabo 2° Vivanco

Carpa Polar : Capitán Arturo Ayala,
Teniente González y Sargento 2° López.

Amaneció un día muy nuboso con una visibilidad de 100 metros, razón que nos impidió hacer todo reconocimiento con el objeto de ubicar otro campamento. La temperatura mínima registrada fue de +0,8°C.; durante el día +2°C.

En la tarde, la nubosidad aumentó. En vista de lo cual nos dedicamos a acondicionar en mejor forma el campamento.

Nuestro desayuno fue un jarro de café con Leche Nido y pan con queso. Al almuerzo, una entrada de carne en conserva y una sopa de harinas. En la noche, un guiso de tallarines con carne y medio jarro de té.

La neblina era tan densa que durante todo el día los pitazos del *Angamos* llegaban hasta nosotros. Tenían por objeto anunciar su ubicación a las lanchas que estaban en faena de desembarco de materiales de construcción.

LUNES, 17 DE FEBRERO DE 1947

Amaneció despejado. La temperatura mínima de anoche fue de +0,1°C.

Diana a las 05.30 horas desde las 06.00 horas hasta las 12.30 horas, esta-

cionamiento en vértices Poisson y Auxiliar Campamento¹³.

Teniente González con el Sargento López fueron a señalar el cerro Nevado. Se demoraron cuatro horas en llegar.

Durante el estacionamiento de la mañana me desempeñé como observador. También se señaló el punto situado en loma al noreste del campamento, misión ejecutada por los Cabos González y Vivanco.

En la tarde nuevamente se cubrieron de bruma los puntos señalizados, razón por la cual el trabajo se vio limitado a reconocimientos locales.

La zona en que debíamos ejecutar esta primera parte del levantamiento presenta muchas dificultades que podrían ser salvadas disponiendo de equipo especial. Así, por ejemplo, la carpa N° 2 del Ejército y la de Alta Montaña no se prestaban para armarlas sobre el hielo. En cuanto a las carpas proporcionadas por el Transporte Polar, que fueron diseñadas especialmente por la “Casa Andina” de Santiago, tampoco reunían buenas condiciones para ello. Pues, a pesar de tener un piso impermeable, con un uso prolongado pierden sus condiciones de tal (es tela impermeabilizada). Deberían contar con un piso de goma.

Como complemento para los sacos de dormir, se hace de imprescindible necesidad un saco auxiliar que sirva como colchón, o en su defecto, un colchón neumático. En cuanto al resto del equipo personal, debe ser más amplio, esto da mayor comodidad. Debe hacerse principal hincapié en que los guantes, cobertores y zapatos sean verdaderamente impermeables.

Nuestro menú no varió del de ayer. Al Teniente González se le encomendó también la misión de ubicar otro campamento, ya que en el trayecto al Nevado tendría ocasión de observar la parte sudeste de la isla. A su regreso informó que no habría otro punto con mejores condiciones.

MARTES, 18 DE FEBRERO DE 1947

Amaneció despejado. El termómetro de mínima marcó -1°C . El agua que empleábamos para cocinar y lavarnos, que había formado una especie de lagunita debido a la fusión del hielo, amaneció congelada.

A las 05.15 horas, se tocó diana. Después de haber desayunado y llevado en el saco andino, un sándwich para el almuerzo, subimos en dirección al punto

¹³ Vértices: Marcas geográficas que sirven de referencia para realizar levantamientos.

señalizado ayer en la loma al noreste del campamento. Al Teniente González y Sargento 2º López se le dio la misión de embanderar un punto intermedio entre el picacho Correa y el Nevado, y colocar un nuevo jalón en el Nevado.

La comisión topográfica, compuesta por el Mayor Ihl, Capitán Ayala, topógrafo Madrid y Cabos Vivanco y González, todos en esquís (con excepción del Mayor Ihl que no pudo emplearlos por no tener piel de foca, y el Sr. Madrid quien usó raquetas) salió a las 06.30 horas. A las 08.00 horas me encontraba en el punto, llevando en mi saco además de los sándwiches y prendas de abrigo personal, el trípode del teodolito. El Cabo González llevaba el telémetro¹⁴ y el Cabo Vivanco, el teodolito.¹⁵

Sin duda que el medio imprescindible en esta zona son los esquís. Las condiciones de la nieve son espléndidas a pesar de la temperatura bajo 0°C. de anoche, sobre el hielo había una delgada capita de nieve. Haciendo una comparación en el tiempo demorado por los que usaban esquís y raquetas, estos últimos lo duplican y a veces triplican.

A las 09.00 horas empezamos la toma de puntos de detalles y vértices de triángulos, me desempeñé como observador. A las 12.00 horas, la bruma cubrió los picachos. Ante esto, resolvimos bajar con el objeto de iniciar en la tarde el estacionamiento desde el Nevado.

A las 12.10 horas bajamos al campamento. Con el objeto de prevenir de cualquier golpe al teodolito, resolví llevarlo personalmente. A las 12.40 horas estaba en el campamento. El resto llegó momentos después, a excepción del Sr. Madrid que llegó a las 14.30 horas. Atraso que se debe a que, obligadamente, tenía que emplear raquetas en vez de esquís, por no tener ninguna práctica en estos últimos.

En la mañana el Dr. Larraín y el profesor Humberto Barrera, hicieron un viaje de exploración por la parte noreste de la isla.

La bruma se mantuvo durante toda la tarde. A las 15.15 horas, mientras observaba con anteojos los puntos señalizados, observé un esquiador que bajaba por una ruta peligrosa que lo conducía a un corte de unos 20 metros en el hielo, y que caía al mar (frente al Destacamento Naval). Ante nuestros gritos, contestó que estaba ciego. Por la voz nos dimos cuenta que el accidentado era

¹⁴ Telémetro: Dispositivo capaz de medir distancias de forma remota.

¹⁵ Teodolito: Instrumento de medición mecánico-óptico universal, que sirve para medir ángulos verticales y, sobre todo, horizontales, ámbito en el cual tiene una precisión elevada. Con otras herramientas auxiliares, puede medir distancias y desniveles.

el Sr. Barrera. Le gritamos que no se moviera del sitio donde se encontraba. Inmediatamente me puse los esquíes y acompañado de los Cabos González y Vivanco me trasladé al sitio donde se encontraba.

Al llegar donde él, le pregunté por el Dr. Larraín, contestándome que hacía más o menos tres horas que se habían separado. Manifestó que debido a la neblina se había perdido de la huella y que para ver mejor se quitó los anteojos, lo que le produjo una ceguera. Lo llevamos al campamento, donde se le hizo un vendaje y aplicaciones de colirio.

A las 17.15 horas llegaba el Dr. Larraín.

En la mañana, regresó a bordo el Sr. Pinochet de la Barra.

MIÉRCOLES, 19 DE FEBRERO DE 1947

Otro día de neblina. La temperatura mínima fue de $-1,5^{\circ}\text{C}$. Un nuevo día sin poder realizar nuestro programa.

En la mañana regresaron a bordo el Sr. Humberto Barrera y el Dr. Arturo Larraín. A las 17.00 horas nevó en forma intensa cubriendo los techos de nuestras carpas.

El viento predominante es el noreste. Algunas carpas habían quedado bien orientadas, otras no. Es importante conocer la dirección del viento para la instalación de las carpas, como asimismo colocarlas de tal manera que sea fácil la intercomunicación entre ellas.

Mi intención fue, por medio de un tiro de poligonal, hacer un levantamiento planimétrico de la parte de la isla situada en el estrecho Inglés. Éste era el único sistema que podría emplearse para adelantar algo el trabajo, considerando que la visibilidad fluctuaba entre 200 y 300 metros. Desgraciadamente la neblina impidió su realización.

Me trasladé a la carpa que ocupaba el Sr. Eusebio Flores. En esta forma, en cada carpa había dos personas.

Carpa N° 2 Ejército	Mayor Ihl Sr. Madrid
Carpa "Aconcagua"	Cabo González Cabo Vivanco
Carpa Polar	Capitán Ayala Sr. Flores
Carpa Polar	Teniente González Sargento López

LUNES, 20 DE FEBRERO DE 1947

A las 05.00 horas nevaba intensamente. A través de la ventanilla de mi carpa, observé copos de nieve de 1.5 a 2 cm. de diámetro. La temperatura mínima había sido de $-2,0^{\circ}\text{C}$.

A las 08.00 horas la nevazón había terminado y existía posibilidad que las cumbres más altas despejaran. Permanecimos a la expectativa. Repentinamente, un cambio de viento, las cubrió totalmente.

A las 10.30 horas empecé el trabajo de la poligonal para tener la costa noroeste de la isla (zona adyacente al estrecho Inglés). Efectué dos estacionamientos, tomando alrededor de veinte puntos. Me desempeñé como observador y el Sr. Flores, como anotador.

A las 14.30 horas el Nevado, punto de estacionamiento, empezó a despejarse, razón por la cual salimos en esa dirección. Los instrumentos se repararon de la siguiente forma: Capitán Ayala, el teodolito; Cabo González, el telémetro; y Cabo Vivanco, el trípode del teodolito. Se quedaron en el campamento: Sargento López, por tener una irritación en la vista, y el Teniente González, quien se había herido los talones.

Después de dos horas de marcha, media hora a través de espesa neblina, que permitía una visibilidad a diez metros, resolvimos regresar al campamento. La nubosidad se mantuvo todo el día.

Un día más de malas condiciones se suma a los anteriores.

Nuestro rancho se mantuvo sin alteraciones. Sólo al almuerzo y comida se les ha suprimido la entrada, sirviéndose un plato único y frutas cocidas.

Las cocinillas Primus funcionan admirablemente bien, siempre que se las proteja completamente del viento. Nuestros platos de aluminio no dan buenos resultados. Deben ser de una sustancia más aisladora. Cuando termina de comer, el contenido ha adquirido una baja temperatura.

VIERNES, 21 DE FEBRERO DE 1947

La temperatura mínima fue de -2°C .

Amaneció otro día sin visibilidad.

En la tarde se despejó la parte baja, circunstancia que aproveché para continuar el poligonal taquimétrico empezado ayer. A las 14.00 horas había estacionado. No había transcurrido una hora, cuando empezó a caer una fina

llovizna. Ante este nuevo obstáculo, decidí volver al campamento ya que me encontraba a 500 metros de él. A las 16.00 horas la lluvia era más gruesa. Continuó lloviendo hasta las 20.00 horas. La temperatura era de +4°C.

Desde las 16.00 horas estábamos en nuestras carpas. La comida fue muy frugal: pan con carne y un jarro de té. A las 20.00 horas nos acostamos. Momentos después empieza a nevar.

Siendo las 21.00 horas, parte de la carpa cayó sobre mí. El fuerte viento había soltado dos vientos laterales¹⁶. Nos levantamos con el Sr. Flores, amarrando los vientos a estacas que fueron afirmadas con varias piedras.

El viento arrastraba mucha nieve. Durante toda la noche no cesó.

SÁBADO, 22 DE FEBRERO DE 1947

El blizzard quería poner a prueba a los expedicionarios¹⁷.

Al observar por la ventanilla de la carpa, me sentí sorprendido. El paisaje era totalmente diferente del que habíamos conocido. Los picachos que circundan el campamento se presentaban sin nieve, el viento la había arrastrado. Nuestro campamento, que había sido colocado en una isla de piedras en ese mar de hielo y nieve, se había vestido de blanco. Las carpas habían hecho acumular, en diferentes direcciones, cornisas de nieve de un metro de alto.

En el interior de nuestra carpa, una película de hielo de tres milímetros de espesor la cubría enteramente. Al presionarla se quebraba, produciendo un ruido característico.

A las 09.00 horas, el Teniente González, Sargento López y el Sr. Flores fuimos a rescatar los víveres y elementos para cocinar que estaban cubiertos por una capa de un metro de nieve en la carpa de paños construida ex-profeso. Después de ardua labor, logramos reunir los víveres. El fuerte viento que arrastraba la nieve a gran velocidad, y la temperatura de -3°C. existente hizo la jornada difícil.

Con el objeto de hacer el rancho, en las diferentes carpas se distribuyeron víveres y las cocinillas Primus¹⁸. Nuestro menú fue pobrísimo durante todo el día, preparando té o café a las diferentes horas. El agua era el producto de la fusión de la nieve que se encontraba en la puerta de la carpa.

¹⁶ Vientos: Cables de acero para fijar las carpas al suelo.

¹⁷ Blizzard: Viento antártico cargado de nieve.

¹⁸ "Hacer el rancho": Cocinar o preparar comida.

A las 16.00 horas el termómetro marcaba $-3,5^{\circ}\text{C}$. Por la ventana de la carpa saqué un poco de té en una cuchara. Bastaron tres segundos para que se produjera la congelación.

Al encender la cocinilla dentro de la carpa, se produjo la fusión del hielo interior. Las gotas de agua caían del techo y se iban acumulando en el piso impermeable de la carpa. Para “achicar” el agua tuvimos que proceder a empapar unas piezas de nuestra ropa interior¹⁹.

Terminada la confección del té o café, nuevamente se formaba en el interior la capa de hielo. Periódicamente debíamos salir para sacar la cubierta de hielo exterior, ya que su engrosamiento podía romper la tela de nuestras carpas.

La carpa de Alta Montaña tipo “Aconcagua” donde dormía el Cabo González y Vivanco se rompió debido al peso de la nieve. Ambos fueron ubicados en las carpas polares.

Durante todo el día no ha cesado el blizzard. Las fuertes rachas se suceden rápidamente.

DOMINGO, 23 DE FEBRERO DE 1947

A las 08.00 horas, el viento había terminado. Era el último día de esta primera jornada en tierra. Las carpas semicubiertas de hielo, se mimetizaban con el resto del paisaje.

Nuestro termómetro marcó la temperatura mínima de -8°C . Era la más baja experimentada en esta expedición.

El campamento tuvimos que dejarlo armado. Era imposible conducir las carpas en esa forma. Nos exponíamos a romper la tela, ya que se encontraba aprisionada entre dos cubiertas de hielo, siendo imposible doblarlas. Los esquís amanecieron soldados a la capa de hielo. Para sacarlos tuvimos que emplear la picota andina.

A las 10.00 horas, cargados los toboganes con todos los elementos, regresábamos al Transporte, felices de haber vivido ocho días en carpa, experimentando una serie de emociones.

A las 12.30 horas llegábamos a nuestro camarote. Al tener conocimiento

¹⁹ Achicar: Extraer por medio de una bomba, u otro elemento, el agua que ha entrado a bordo de una embarcación u otro lugar.

de nuestra presencia, las diferentes delegaciones nos tributaron un afectuoso recibimiento. Vivas y hurras al Ejército fue el homenaje espontáneo de los compañeros de viaje. Fue el mejor estímulo.

A las 20.00 horas llegó la Fragata *Iquique*, después de haber alcanzado hasta bahía Margarita.

LUNES, 24 DE FEBRERO DE 1947

A las 09.00 horas con el Sargento López, Cabo González y Sr. Eusebio Flores, bajé a tierra con el objeto de desarmar el campamento.

A las 12.00 horas estábamos de regreso con todos los elementos. La tarea fue sencilla.

En la tarde, controlé la devolución de las diferentes especies de vestuario y carpas que nos había proporcionado el *Angamos*.

Para completar, mejor dicho, para ampliar el trabajo topográfico realizado era necesario explorar el extremo suroeste de la isla. Misión que no podemos realizar de inmediato ya que la permanencia del Transporte en Discovery será de algunos días más. Además, los diferentes elementos tuvieron que ser devueltos por la escasez de ellos. Esto quedaría para ser realizado al regreso, después de cumplir el itinerario de viaje, que contempla como punto más austral bahía Margarita.

Con el objeto de aprovechar los días que permaneceremos en Discovery, confeccionaremos un plano taquimétrico a escala 1:2000 de la puntilla en que se construyeron las casas, que servirán para el Destacamento Naval²⁰.

A las 16.00 horas zarpó la Fragata *Iquique* hacia bahía Orange, llevando la primera correspondencia antártica. Las cartas fueron timbradas con el timbre, cuyo facsímil se adjunta.



²⁰ Taquimetría: Método de medición rápida de no mucha precisión, se utiliza para el levantamiento de detalles donde es difícil el manejo de la cinta métrica.

MARTES, 25 DE FEBRERO DE 1946

A las 08.30 horas, bajé a tierra con el Sr. Madrid y Cabo González con el objeto de hacer el plano taquimétrico del sector ocupado por la casa.

Estacionamos en el extremo oeste de la Base. Desgraciadamente una espesa neblina, nos impidió tomar algún punto.

En la tarde, también bajamos. Nuevamente la neblina permitía sólo una visibilidad hasta de 40 metros. El pito del Transporte, durante todo el día, tocó periódicamente a fin de orientar a las lanchas que iban y venían a tierra.

La ruta, tanto de ida como de regreso, estaba cubierta de pequeños pedazos de hielo, bicheros en proa ayudaban a abrir la ruta²¹. Eran el producto de los continuos desprendimientos de grandes masas de hielos, que se acusaban por fuertes ruidos que producían como si se tratara de truenos.

A mediodía llegó, de los hermanos de la *Iquique*, un cariñoso radiograma cuyo texto es el siguiente:

“25.II.47. A bordo Fragata *Iquique*.

Mayor Raúl Silva Maturana, Jefe del Ejército de Chile en Flotilla Antártica.

144. El suscrito lamenta altamente no haber podido felicitar en su oportunidad y personalmente a los miembros del Ejército de Chile que integran la Expedición Antártica Chilena, los cuales según informaciones efectuaron valiosos trabajos técnicos profesionales y de exploración en terreno antártico, acampando en tierras heladas por más de una semana, sin más aporte que su entereza personal y sin otra divisa que el agregar un galardón más a la noble institución a que pertenecen. Comandantes, oficiales y tripulación de la Fragata *Iquique*, al saber tan notable noticia felicitan por su intermedio a todos los que componen la representación de nuestra fuerza hermana en esta magna expedición de esperanza para Chile y se regocijan al saberlos con grandes condiciones técnicas profesionales y físicas, colaborando con ello que nuestro glorioso Ejército de Chile, es una fuerza de valer, pujanza y abnegación.

(Firmado.) Ernesto González Navarrete. Comandante Fragata *Iquique*”.

Se contesta en los siguientes términos:

“Comandante Fragata *Iquique*, Don Ernesto González Navarrete.

²¹ Bicheros: Pértigas de madera utilizados para acercar o alejar una embarcación.

Nombre de Delegación del Ejército de Chile, agradece profundamente elogiosos conceptos, por trabajos desarrollados manifestándole que sólo han cumplido con su deber, al igual que los componentes de la Armada, la gran institución hermana que nuevamente escribe en la Historia de Chile una página de honor, esfuerzo y sacrificio.

(Firmado.) Raúl Silva Maturana. Mayor del Ejército de Chile”.

MIÉRCOLES, 26 DE FEBRERO DE 1947

En la mañana y tarde, como ayer, la neblina nos impidió empezar el trabajo en tierra.

Durante los catorce días que hemos permanecido en isla Greenwich, ha habido sol por espacio de 90 minutos. Los picachos o partes altas de los cerros de la isla han permanecidos descubiertos 24 horas. El resto, bajo espesa neblina.

La impresión que me he formado sobre la ejecución del trabajo es que, desde todo punto de vista, es difícil de realizar. Las condiciones del tiempo son extremadamente desventajosas. Aunque la topografía de la isla, comparándola con Livingstone presenta pocos accidentes, exige de los operadores condiciones físicas especiales y usar esquíes, grampones para hielo y picota.

Sin duda, el medio más aconsejable es el procedimiento fotogramétrico complementado con poligonales taquimétricas o triangulaciones poco extensas, para poder determinar distancias y alturas para la restitución. Asimismo, la determinación en puntos bases de coordenadas astronómicas.

En la mañana y tarde nos dedicamos al cálculo de los triángulos y restitución de los puntos tomados durante la permanencia en tierra.

JUEVES, 27 DE FEBRERO DE 1947

Día nublado; pero, con visibilidad.

Con el Sr. Madrid y Cabo González bajamos a tierra.

Nuestro trabajo no se vio interrumpido en ningún momento, tanto en la mañana como en la tarde. En la mañana, trabajamos desde las 09.10 horas hasta las 11.20 horas. Como observador actuó el Sr. Madrid y yo como anotador.

En la tarde, nuestra labor fue desde las 14.00 horas a las 18.00 horas. Me desempeñé como observador, y el Sr. Madrid como anotador. El rendimiento

del trabajo fue bueno, cuatro estaciones y alrededor de 120 puntos.

El regreso en la tarde al buque fue dificultoso. El viaje demoraba, generalmente, cinco minutos. Hoy fue de quince minutos. La ruta era un tapiz de pequeños trozos de hielo que flotaban unos al lado de otros, llamados carámbanos.

VIERNES, 28 DE FEBRERO DE 1947

En la mañana bajamos a tierra. Continuamos nuestro trabajo desde las 10 horas hasta las 11.15 horas. Un viento helado más o menos fuerte dificultaba mucho las observaciones y hacía lagrimar los ojos frecuentemente.

Me desempeñé como observador y el Sr. Madrid como anotador, aunque alternábamos los puestos para esquivar el frío. A las 11.15 horas, debimos suspender el trabajo debido a la lluvia.

Nuestro viaje en la “panza”, barcaza de la Armada, fue con viento en proa que, agregado a la marejada, hacía romper las olas con fuerza, produciéndose una pulverización muy densa que nos mojó enteramente. Al regreso recibimos también un último baño.

En la tarde siguió la lluvia. Se suspendieron con tal motivo todas las actividades en tierra.

SÁBADO, 1 DE MARZO DE 1947

En la mañana amaneció lloviendo. Razón que nos obligó a permanecer a bordo, comenzando la restitución planimétrica del plano.

En la tarde, desde las 14.00 horas hasta las 17.30 horas, terminamos la toma de puntos. El tiempo había mejorado, sin dejar de estar nublado. La temperatura era de +2,5°C. Me desempeñé como observador y el Sr. Madrid como anotador.

DOMINGO, 2 DE MARZO DE 1947

Día seminublado. Durante el día, el Sr. Madrid continuó la restitución del plano de la Base.

LUNES, 3 DE MARZO DE 1947

Hoy zarpamos hacia isla Decepción. Haciendo un balance de nuestra permanencia en Soberanía (Discovery), habíamos tenido en total 90 minutos de sol. Sin embargo, hoy amaneció despejado, feliz coincidencia para la navegación.

A las 10.55 horas, el Sikorski 308 decolaba en dirección a la isla Decepción. La mayor altura que alcanzó fue de 8.000 pies, registrándose -15°C . A bordo, el termómetro marcaba $+3^{\circ}\text{C}$. A las 12.30 horas, después de haber amarizado en Decepción volaba sobre el *Angamos*. En su vuelo entre Soberanía y Decepción había empleado 18 minutos, el viaje por mar se estima en seis horas.

A las 13.45 horas iniciamos la navegación hacia Decepción. Los tres pitavozos de saludo fueron lanzados al aire. Nos despedimos del Teniente Kopaitic, quién quedará a cargo del Destacamento Naval con cinco hombres de tropa de nuestra Marina. Hoy fue sólo un “hasta luego”. Quedaron también nueve tripulantes para los trabajos de carpintería en las construcciones.

Cuando salíamos de Soberanía, sobre un témpano balanceado por las olas, se encontraban dos bonitos ejemplares de elefantes marinos.

La isla Greenwich, en su parte sureste, es sumamente accidentada. En enormes murallones caen las laderas de sus cerros con pendientes entre 14 y 70 grados. Algunas se observan de 90 grados, diferenciándose marcadamente de la parte norte en que el único obstáculo o accidente topográfico es el Nevado, desde donde nacen, en todas direcciones, grandes y suaves colinas.

La navegación durante la tarde se vio interrumpida por dos detenciones del *Angamos*: el ecosonda²² marcó cinco brazas²³. El registro del instrumento había marcado 40 o 50 brazas y repentinamente, cinco brazas. La carta de navegación empleada no acusaba estos bajos fondos. La temperatura que marcaba el termómetro desde las 15.00 horas, cuando ya navegábamos en pleno estrecho de Bransfield, era de $+1^{\circ}\text{C}$.; la del mar de -1°C .

A las 19.35 horas, anclaba el *Angamos* en bahía Foster (isla Decepción). El aspecto general de la isla es enteramente distinto a todas las que hemos dejado.

²² Ecosonda: Instrumento que se sirve de la reflexión de una señal acústica sobre el fondo para determinar la profundidad del agua.

²³ Una braza es igual a 1,85 metros y es la centésima parte de una milla marina. El calado del *Angamos* era de 6 metros aproximadamente.

No se ve, en la mayor parte, que el hielo llegue al mar. Por el contrario, las olas deben estrellarse en roca. Su cubierta, en parte helada, presenta un color gris oscuro y café en diferentes tonalidades. Antes de entrar hacia el lado norte, se apreciaba una gran chimenea de antiguo volcán.

La entrada a bahía Foster presenta un espectáculo dantesco. Enormes paredes de 80 a 100 metros cierran el extremo norte, laderas no tan abruptas en el extremo sur.

En la entrada, el ecosonda acusó nueve brazas.

En bahía Foster se encontraban el Transporte *Chaco* y Petrolero *Ezcurra* que sirven de base de abastecimiento al *Patagonia*, que se encuentra en islas Melchior; a dos Patrulleros argentinos, que iban en viaje a bahía Margarita; y al Ballenero *Don Samuel*, que se encuentra en Lockroy.

Aquí también hay una base inglesa a cargo de dos ingleses.

En la noche tenemos la visita de diez oficiales argentinos y dos meteorólogos que recién habían sido relevados del observatorio de la isla Laurie, en las Orcadas del Sur.

MARTES, 4 DE MARZO DE 1947

A las 04.30 horas dejamos bahía Foster. Amaneció un día despejado. A las 06.00 horas, se divisaban las cadenas montañosas de la Tierra de Graham.

A las 11.20 horas entrábamos al estrecho de Gerlache, a estribor la isla Lieja. A las 13.00 horas frente a la isla Bravant.

A las 16.00 horas frente al estrecho de las islas Melchior. A las 17.50 horas, frente a la isla Lion y entrábamos al canal Neumayer.

Podemos considerar éste como el mejor día de navegación desde que salimos de Valparaíso. Durante el día, hemos observado paisajes maravillosos: grandes glaciares con una diversidad de tonos en azul; picachos muy accidentados y con fuertes pendientes se destacaban en el fondo blanco; lomajes nevados, con toda clase de pendientes, formaban cuadros que muchas veces daban motivo para imaginarse que los ojos estaban recibiendo imágenes de cosas irreales.

A las 19.30 horas pasamos frente a Lockroy, lugar en que íbamos a anclar; pero como había ya un ballenero, regresamos, anclando a las 19.50 horas en bahía Angamos, situada inmediatamente al norte de Lockroy²⁴.

²⁴ En bahía Angamos está situado Puerto Dorián.

La temperatura de hoy ha sido 0°C., la del mar -1°C.

Hoy, en la primera noche despejada observamos la Cruz del Sur, a unos 15° aproximadamente del cenit.

MIÉRCOLES, 5 DE MARZO DE 1947

Todo el día despejado. A las 09.00 horas bajamos a tierra. Visitamos una gran colonia de pingüinos "Papúa" en la puntilla que separa Lockroy y Dorian. La apreciación numérica coincidió con el número 5.000.

Fue encontrada una tabla de tres metros de largo por cuarenta centímetros de ancho con la siguiente leyenda: "British Crown Land"

Hicimos un viaje en esquís en dirección al cerro The Ridge. Desde el punto término, se podía contemplar Lockroy y Dorian. En el primero, en la Isla Cairn, flameaba una bandera inglesa, y por las construcciones se veía que era una base. Una vez más, había una nieve espléndida y los esquís prestaron una gran utilidad.

En la tarde fui a Lockroy. Antes de entrar al puerto, alrededor de las 16.00 horas, venían desde el sur dos patrulleros argentinos. Eran dos buques de líneas modernas, muy parecidos a las fragatas construidas en la Argentina, salvo sus motores diesel que fueron importados de Europa. Según informaciones, estos buques no pudieron entrar a fiordo Neny. Debido a la abundancia de témpanos que había en la bahía Margarita, regresaban a Melchior, punto donde se va a establecer la base argentina.

En dirección sur de Lockroy, visitamos otra colonia de pingüinos, en la que habían aproximadamente unos tres mil.

El Ballenero argentino *Don Samuel* continuaba fondeado. Se puede apreciar que es un buque de pequeño calado.

A nuestro regreso, bajamos en las Isla Cairn. Visitamos la base inglesa. Estaba a cargo del Teniente Huckle, de 26 años, y un ayudante cocinero de 20 años. Desde febrero que se encontraban en este lugar. El teniente es canadiense y el ayudante nacido en Malvinas. Ambos se encontraban (destinados) en las Malvinas.

La base se compone de una bodega que está a una distancia de 20 metros de la casa y casa habitación, con su anexo de despensa y servicios higiénicos.

Llama la atención, la sencillez de la construcción y las pocas comodidades. La calefacción sólo la proporcionaba una estufa a carbón que estaba en el cen-

tro de la pieza que era dormitorio, escritorio y salón. Anexo a esta pieza estaba el comedor y a continuación, la cocina. Ambas eran pequeñas.

A la entrada, en un alto mástil flameaba la bandera inglesa, y un letrero, con letras negras en fondo blanco, decía “Bransfield House, Port Lockroy.”

El Teniente Huckle usaba la chaqueta de marino, llevando una serie de condecoraciones ganadas en la última guerra y cordones dorados.

En varios puntos de la costa se podía observar banderas inglesas pintadas sobre tableros, con la inscripción: “British Crown Land”.

En la tarde a las 14.00 horas, se le había dado al Teniente González y al Cabo González la misión de colocar en el picacho antepuesto al The Ridge, la bandera chilena. La que había sido pintada en un tablero y abajo, tenía la siguiente leyenda “Territorio Antártico Chileno.”

El altímetro acusó una altura de 1.150 pies. Sólo se puede observar con ayuda de anteojos.

La noche, como ayer. De una claridad absoluta.

LUNES, 6 DE MARZO DE 1947

Otro día espléndido. En la mañana fue posible observar un cielo completamente despejado.

El velo de neblinas, sumado a días de lluvia, nevazones y de tormentas que daban al paisaje un aspecto riguroso, ha cambiado completamente en estos últimos días excepcionales. La presencia de esas enormes colonias de pingüinos nos hace pensar que las condiciones climáticas son superiores a la de otros puntos, como Soberanía (isla Greenwich).

En la mañana, a las 11.00 horas fui a bordo del Ballenero argentino *Don Samuel*. Arrendado por la Marina Argentina con toda su tripulación para exploraciones en esta zona, estaba al mando del Capitán de Fragata argentino Sr. Pilassi. Es un buque de aspecto antiguo con escasas comodidades, con capacidad de 400 toneladas y aproximadamente cinco metros de manga y veinte metros de eslora. Había alcanzado hasta fiordo Neny (bahía Margarita) a mediados del mes de febrero pasado.

A las 12.10 horas zarpamos en dirección a bahía Margarita desde caleta Angamos, nombre dado a este fondeadero en este viaje, situado inmediatamente al norte de bahía Dorian, en dirección del estrecho Bismarck y mar de Bellinghausen.

A las 16.00 horas se nubló, la temperatura era de +0,8°C. A las 18.00 horas pasábamos frente a la isla Víctor Hugo.

La velocidad en la noche se redujo, ya que es normal encontrar témpanos a la deriva.²⁵

VIERNES, 7 DE MARZO DE 1947

Un día despejado hemos tenido nuevamente hoy.

A las 07.59 horas, pasamos el Círculo Polar Antártico, en longitud 69° W.

A las 10.00 horas a babor la isla Adelaide (descubierta por Biscoe en 1832).

A las 14.00 horas pasábamos los últimos islotes Aniot los que quedaban a estribor. Hacia el sur, se destacaban enormes y abruptas montañas, que corresponden a la Tierra de Alejandro I.

A las 16.00 horas pasábamos frente a la isla Jenny, y extremo sur y este de la isla Adelaide. En su parte oeste la isla tiene suaves pendientes que llegan al mar, anteponiéndose islotes rocosos en gran extensión. En el interior, se observan cuatro grandes sistemas montañosos, no tan abruptos como los vistos anteriormente, separados entre sí por lomajes suaves. Todo se presenta casi completamente cubierto por hielo y nieve, rocas se observan en pequeñas zonas. El extremo sur y este, se observa más accidentado. Contrariamente, la isla Jenny, debido a la fuerte pendiente de los cerros que la forman, está casi totalmente descubierta de nieve y se destaca por su color oscuro en el fondo blanco.

Frente a la isla Jenny observé el primer témpano tabular, de una altura de 40 metros y de 200 metros de largo y 60 metros de ancho. Aprovechando la gran visibilidad y marejada, que producía enormes rompientes en los islotes, hemos acertado la ruta en 35 millas aproximadamente.

En la tarde la temperatura era +1°C.

A las 18.30 horas, a babor, observamos la isla Pourquoi-Pas, nombre del barco de la expedición de Charcot (1910). Se presenta sumamente accidentada, semicubierta de hielo y nieve. Observamos, por primera vez, témpanos tabulares.

A las 21.20 horas, fondeamos en la bahía inmediatamente al norte de fior-

²⁵ A la deriva: Sin rumbo o gobierno.

do Neny, donde se encuentra la Base del Este.²⁶

A las 23.00 horas, se recibió a bordo las siguientes preguntas de la base inglesa que esta situada en isla Stonington, y desde el *Angamos* se respondió:

Base inglesa: “Están ustedes en territorio británico. ¿A dónde van?”.

Angamos: “Este es un barco de la Armada Chilena que navega en aguas antárticas chilenas”.

Base inglesa: “Recibido. ¿Vendrán mañana a tierra?”.

Angamos: “Si y buenas noches.”

Base inglesa: “Buenas noches. Okey.”

SÁBADO, 8 DE MARZO DE 1947

El día estuvo nublado. A las 08.00 horas la temperatura era de -0,8°C.

A las 09.00 horas bajamos a tierra. El *Angamos* ancló a 3.500 metros del punto donde estaba ubicada la Base del Este.

En una isla, que actualmente está unida a la Tierra de Graham por un glaciar, encontramos la base inglesa, ubicada desde el año 1945. La bandera inglesa estaba izada, y en las murallas exteriores podíamos leer en dos letreros, lo siguiente: Trepassey House²⁷ y Graham Land²⁸ -Post Office- Marguerite Bay.

El aspecto exterior de la casa es bastante sencillo. Es de madera de pino, con techo de cartón pizarra. En el lado norte podemos observar un invernadero, donde entre otras plantas, puedo distinguir pensamientos con bonitas flores, almácigos de lechugas, zanahorias, etc.

Hacia el este, a la intemperie, se encuentran amontonados cajones y tambores con combustibles. Más o menos a unos treinta metros en la misma dirección, se observa una construcción de cuatro por seis metros, aproximadamente, que tiene el aspecto de bodega.

La casa propiamente tal consta de las siguientes dependencias: a la entrada, talleres y una pieza para dejar ropa, esquís, etc.; enseguida, dormitorio, con doce literas que a su vez es comedor. Anexo la cocina, y en otra, estación de radio.

²⁶ Base antártica estadounidense.

²⁷ Trepassey: Nombre del buque que llevó a los ingleses a esas latitudes.

²⁸ Graham Land: Toponímico británico para la península antártica o Tierra O'Higgins.

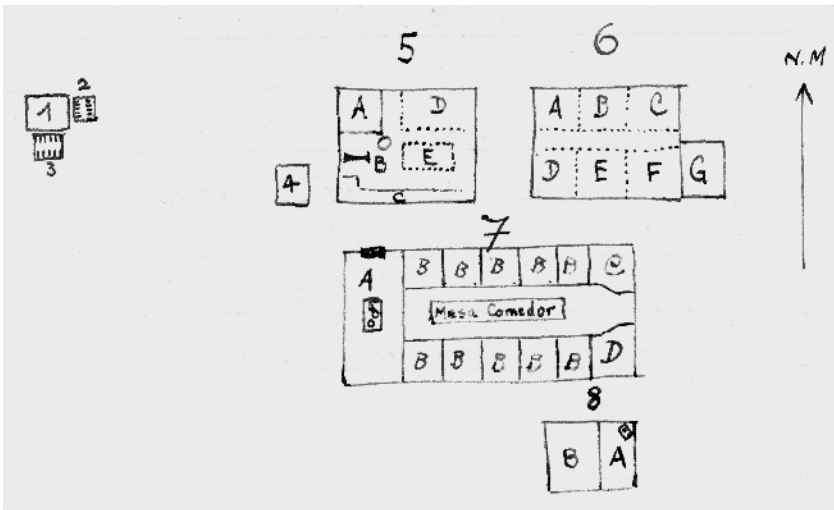
Esta base esta compuesta por diez personas, ocho que pertenecen al Ejército y Marina, y dos meteorólogos. Hoy sólo habían seis, los cuatro restantes se encontraban en el Plateau, en exploraciones de carácter geográfico.

Alrededor de la casa, perros esquimales estaban amarrados en diferentes puntos. A muchos de ellos nos acercamos, mostrándose inofensivos. Todos sin excepción son hermosos ejemplares, con la silueta de un lobo. Generalmente, eran negro con blanco. Estos perros procedían de Groenlandia, su alimentación consiste principalmente en carne de foca o de pingüino.

Había entre ellos, una hermosa perra con seis cachorritos de cuatro meses. Era la única que podía moverse libremente dentro del campamento. Tuve la ocasión de presenciar una salida de la perra de su casucha. Después de cinco minutos llegó con un pingüino Adelaide en el hocico. Lo dejó al lado de la casucha, le sacó el cuero y empezó a acarrear pedazos de carne a los cachorros.

A unos 50 metros de la casa, hacia el noroeste, había un hangar construido de madera y con techo de material impermeable. En su interior se encontraba un avión.

A unos 150 metros al norte, encontramos la Base del Este, que fue evacuada el 22 de marzo de 1941.



Consta de las siguientes dependencias:

Nota: Son de madera de pino; como techo y cubriendo las murallas lona impermeabilizada.

Explicaciones:

1. Taller maestranza con elementos pinturas y herramientas.
2. Tractor.
3. Tanque liviano.
4. Sala de Armas. Se encontraba semicubierta con hielo y clausurada (es la única dependencia que no conocimos en su interior).
5. a. Pieza con el generador eléctrico.
b. Torno de precisión y taladro.
c. Mesones con herramientas de todos tipos y taller de carpintería.
d. Sastrería con dos máquinas de coser eléctricas.
e. Mesa de billar.

Nota: Además se encontraban pieza de linos, géneros de seda impermeables, reflectores, una hélice de avión de tres aspas, diez tubos de oxígeno; alambres eléctricos de todos los tipos, desnudos y aislados; tensores, aisladores, tornillos, cajas con huincha aisladora, ampolletas eléctricas y de linternas, botellas con inflamables.

En el entretecho, repuestos de trineos, ropas en confección, moldes para toda clase de ropa, etc., etc.

6. a. Biblioteca - Escritorio. Caja con instrumentos de precisión (sólo había una balanza, en el exterior decía cronómetros).
b. Cámara obscura para revelar películas.
c. Sala de radio.
d y e. Sala de dibujo y elementos topográficos.
f. Gabinete meteorológico.
g. Es un anexo que sobresalía del techo. Media aproximadamente diez metros. Tenía tres pisos: en el primero se encontraban tubos de oxígeno, cajones con diversos repuestos. En el segundo piso, una litera y estante de libros, y el tercero con techo de corredera, lo empleaban posiblemente para observaciones astronómicas.
7. a. Cocina y reposteros con innumerables frascos y tarros de conservas, servicio, y útiles de cocina.
b. Literas con dos camas cada una, con colchones tipo "Simon". Frente a cada cama, un botiquín con espejo, luz eléctrica a la cabecera y estantes portalibros.

- c. Pieza del comandante de la Base Richard Blackburn Black.
 - d. Botica y pieza del médico.
8. a. Había una litera, un diván, ropa varias, una estufa-cocina.
- b. Despensa (semidestruida), cajones varios, muestra de fósforos.

En este Departamento, había un desorden completo: la ropa estaba en el piso, libros, cartas, fotografías, cajas de remedios, tarros con galletas, paquetes de chocolate, zapatos, botas de goma y de piel, escobillas de dientes, pasta dentrífica, cera para espués, etc., etc.

En cada una de las literas se observan fotografías familiares con dedicatorias.

A la entrada, un reloj marcaba las 14.21:52 horas. En la esfera se leía la siguiente inscripción hecha a lápiz:

“Last Winding
12.45 A.M.
March 22. 1941
Richard B. Black
Commander East Base
U.S.A.
Hope to evacuate Base
By plane to *Bear* at
Mikkelson Island
To day
RBB (firma)

También en la pared del Departamento E-6 se encontraba escrito lo siguiente:

“To the first visitors: Greetings. Materials abandoned in the Base are the property of the United States government or of individual expedition members. Please report to U.S. Dept. of de Interior any articles used. If above agency should he notified, and instructions will be given for shipment to Washington D.C. U.S.A.

Good Luck!
Richard B. Black
East Base
U.S. Antarctic Service

March, 22, 1941.

Coordenadas geográficas de la "East Base".

Lat. 86° 12' S.

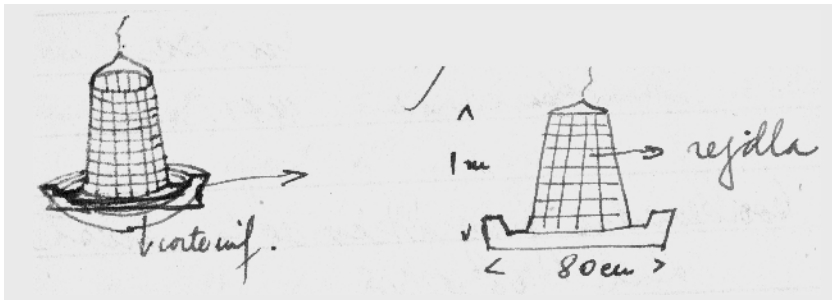
Long. 67° 02' W.

Sobre la mesa del comedor que se encuentra en 7, había de todo. Latas de conservas, libros, golosinas, remedios, cajas de vitaminas, baldes con tornillos y pernos chicos de todas clases, ropa interior, ropa de abrigo, medias de lana, zapatos, botas de piel y de goma, cajas de fósforos, guantes, etc., etc. Era un desorden completo, una cosa mezclada con otra.

También se observa sobre la mesa, frente a la entrada una proyectora de películas de 35 milímetros y gran número de películas. Había también rollos de películas veladas para las proyectoras y de un ancho de 15 centímetros posiblemente de cámaras aéreas.

En este mismo pabellón se observaban colgados en el techo unos secadores de latón, uno para cada miembro de la Base. Éstos por medio de un sistema de roldana y cordel, podían ser alzados o bajados con toda facilidad. En su interior innumerables piezas de ropa, tanto interior como de abrigo, podían observarse.

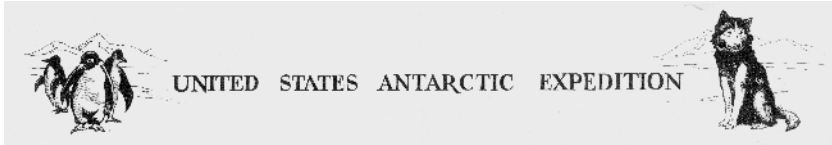
Su forma era:



En la base habían un total de 26 personas.

Rodeando las diferentes construcciones y semicubiertas por hielo, y otras cubiertas, habían especies como: tubos de hierro galvanizado, barriles con alambres, clavos, tubos de oxígeno, rollos de tela para techo, sacos de carbón, cajones con tarros enmohecidos, etc., etc. También quedaba aún la nota más trágica de esta evacuación, los esqueletos de los perros que tuvieron que matar antes de partir.

Las diferentes dependencias y casas contaban con buena luz eléctrica, y servicio telefónico interno. En todas se veían los fonos, algunos descolgados y otros en su alojamiento. Todos los detalles que dan confort se habían considerado. Se adjunta una hoja de block en la que aparecen pingüinos y un perro con la leyenda: United States Antarctic Expedition.



En las murallas y vigas, colgaban restos de la fiesta de Navidad. En el piso, gorros de fantasía, velitas para árboles de Pascua, etc. Eran restos de una noche de alegría y recordaciones, en medio de esa confusión producida por el temor de quedar aislados del mundo, bloqueados por los hielos.

Estamos a 14 días del sexto aniversario del abandono de esta base. El pack-ice cubría enteramente bahía Margarita. Desde isla Stonington, donde se encuentra la base, al punto donde quedó el barco, había 85 millas. La evacuación se hizo en avión a la isla Mikkelson (isla Biscoe), en dos viajes. Los miembros sólo llevaban las prendas de vestir que usaban.

En dirección noreste a 1.300 metros más o menos se observan construcciones que corresponden al campo aéreo que tenían. Se trataba de hangares.

En la tarde bajamos nuevamente a tierra con el objeto de efectuar mediciones para la confección de un croquis expeditivo. Desgraciadamente, como en la mañana, las cumbres de los cerros estaban cubiertas con neblina.

En la noche, cuatro personas de la base inglesa comieron a bordo. El jefe de la base tiene 30 años, siendo el menor de 19 años.

DOMINGO, 9 DE MARZO DE 1947

A las 04.30 horas, empezaron las maniobras para levantar las anclas en el sitio donde había fondeado el *Angamos*. El ecosonda registró 50 brazas.²⁹

A las 04.55 horas, zarpamos para regresar al norte. Primero rectamente al suroeste. Las condiciones de visibilidad eran malas, razón que impidió tomar la misma ruta de la llegada.

²⁹ 50 brazas equivale aproximadamente a 100 metros de profundidad.

A las 09.00 horas la temperatura era de 0°C. En la tarde a las 19.00 horas era de +0,6°C.

Durante todo el día no hemos visto ningún accidente topográfico, debido a la mala visibilidad. Hemos navegado con mar gruesa.

Nuestro próximo destino es Melchior, situada en el archipiélago del mismo nombre.

LUNES, 10 DE MARZO DE 1947

Hemos navegado toda la noche. Las condiciones atmosféricas no han variado; la neblina dificulta la visibilidad.

A las 09.00 horas, en el puente, el termómetro marcaba una temperatura de +1,8°C.

Tal como ayer, navegábamos con mar gruesa. El Transporte “rola” pero, rápidamente, queda en la posición normal³⁰.

A las 14.00 horas, aproximadamente, teníamos a estribor la isla Víctor Hugo.

La navegación en la noche fue lenta, debido a la espesa neblina. Normalmente el *Angamos* desarrolla diez nudos, anoche desarrolló cinco nudos. Por esta causa, se cambió el itinerario, se suspendió el andar durante la oscuridad y pasamos la noche en puerto Angamos (Lockroy).

A las 19.15 horas pasamos frente a cabo Emera (S. I. Wiencke), donde los argentinos hace veinte días han colocado un faro (destellos cada 12 seg.). Entrábamos al canal Neumayer. La temperatura era de +1,8°C.

A las 19.30 horas frente a la base inglesa del puerto Lockroy.

Durante todo el día hemos navegado con viento del noreste de fuerza 6 a 7.

A las 19.55 horas anclamos en puerto Angamos. Observamos la bandera chilena colocada el 5 de marzo de 1947.

Mientras estuvimos anclados, varios témpanos que eran impulsados hacia el sur por el viento y corriente con una velocidad de 0.5 metros por segundo, chocaron con la proa y popa del Transporte. A las 22.45 horas chocó uno en la popa por babor de 15 por 10 metros y 2 metros de alto. A las 22.55 horas, por estribor uno de 10 por 5 por 3 metros de alto; y a las 23.25 horas en proa

³⁰ Rolar: Balancearse.

por babor de 3 por 10 y 3 metros de alto, y otros durante la noche.

Alrededor de las 15.00 horas la neblina se había disipado. Existía buena visibilidad, sin dejar de estar nublado.

MARTES, 11 DE MARZO DE 1947

A las 04.15 horas zarpamos de puerto Angamos, en dirección a puerto Melchior, en el archipiélago del mismo nombre.

Día nublado. A las 09.00 horas, la temperatura era de +1,2°C. y el viento de fuerza 4.

A las 09.35 horas, pasábamos frente al faro 1° de Mayo, situado en puntilla este de la isla Lambda.

A las 10.10 horas, llegábamos a puerto Melchior, formado por las islas: Gamma, Kappa, Alfa, Beta y Delta.

En la isla Gamma, puntilla noreste (que posiblemente denominarán Patagonia, nombre del buque que transportó la expedición argentina), los argentinos construyeron su base desde hace veinte días.

A las 11.00 horas, bajamos a tierra con el objeto de visitar la base argentina. En ella han trabajado veinte hombres, y la totalidad de los técnicos (carpinteros, concreteros, instaladores de cañerías, etc.). A cargo del trabajo estaba un arquitecto suizo, radicado en Argentina desde hace 25 años.

La base se compone sólo de un edificio de 28 x 7.50 metros, en el que se encuentran distribuidas las siguientes dependencias: dormitorios individuales, sala de radio, biblioteca, salón, comedor, cocina, baño y lavatorios, pieza de huéspedes, sala meteorológica, despensa y un sótano para almacenar carbón coke y otros elementos. Cuenta cada dependencia con calefacción central y luz eléctrica. La casa es de tipo prefabricada.

En el exterior observamos dos torres metálicas de 25 metros de altura para la antena, y cuatro distribuidas en diferentes direcciones para la instalación de antenas dirigidas de seis metros de alto (sistema rombo).

En el lugar de construcción hubo necesidad de remover rocas y una capa de hielo de 1.50 metros empleando trotyl.³¹ En las destrucciones en el hielo, el procedimiento que les dio mejor resultado fue el empleo de cargas interiores de trotyl. El orificio en el hielo para colocar la carga, lo hacían por medio de

³¹ Trotyl: Explosivo.

un fierro caliente, colocando como atranco, agua³². Su efecto era de remoción, proyectándose hacia arriba, a corta distancia, algunos trozos de hielo.

A las 15.00 horas, con el Sr. Madrid, desde el púlpito procedimos a hacer un levantamiento expeditivo del puerto, empleando para ello el telémetro y la brújula magnética del Transporte. En la tarde entre las 17.30 y 19.30 horas procedimos a hacer la restitución.

MIÉRCOLES, 12 DE MARZO DE 1947

Zarpamos del puerto Melchior a las 05.45 horas.

Hemos navegado con espesa neblina. A las 09.00 horas la temperatura era de +2°C. y viento de fuerza 1.

A las 11.00 horas desde el puente no se veía la proa, debido a la neblina. Esta neblina se llama bruma polar, es de poca altura y causada por un aumento de la temperatura del mar en comparación con la del aire, lo que causa una evaporación y condensación. Debido a la poca visibilidad se redujo la velocidad a 5 nudos.

A las 14.00 horas la visibilidad era mayor, estábamos frente al extremo noroeste de la isla Low de suaves lomajes blancos. Al fondo entre la bruma, podíamos ver la accidentada isla Smith. La temperatura era de +4°C.

A las 16.40 horas, por un bajo fondo registrado por el ecosonda, se maniobró colocando marcha atrás. El Transporte se detiene en 1.000 metros cuando desarrolla una velocidad de diez nudos, que es la velocidad de crucero.³³

A las 18.00 horas la temperatura era de +2,8°C. El extremo sur de la isla Decepción la teníamos al frente. La entrada de la isla estaba completamente cubierta por la bruma. Por esta razón a las 18.30 horas el Transporte detuvo su marcha. A los 15 minutos, la neblina se levantó repentinamente debido a un fuerte viento de fuerza 7. Parece que nos guía la buena estrella.

A las 19.10 horas frente a la caleta Balleneros (bahía Foster). A las 19.20 horas fondeamos. En la caleta Balleneros se encontraban los siguientes buques de la Armada argentina: Fragatas King y Muratuve (Patrulleros); Ministro Ezcurra (Petrolero); *Chaco*, *Patagonia* (Transportes). El *Patagonia* es gemelo del Remolcador chileno Micalvi.

³² Atrancar: Cerrar herméticamente al agujero donde se coloca la carga.

³³ Velocidad Crucero: Velocidad eficiente para navegar tramos largos.

A las 19.30 horas, subía a bordo el Teniente de la Fragata argentina Sr. Vázquez, Ayudante del Jefe de la Fragata argentina Capitán de Fragata Sr. García, que enarbola su insignia en el *Patagonia* al presentar los saludos a nuestro Comodoro Sr. Guesalaga.

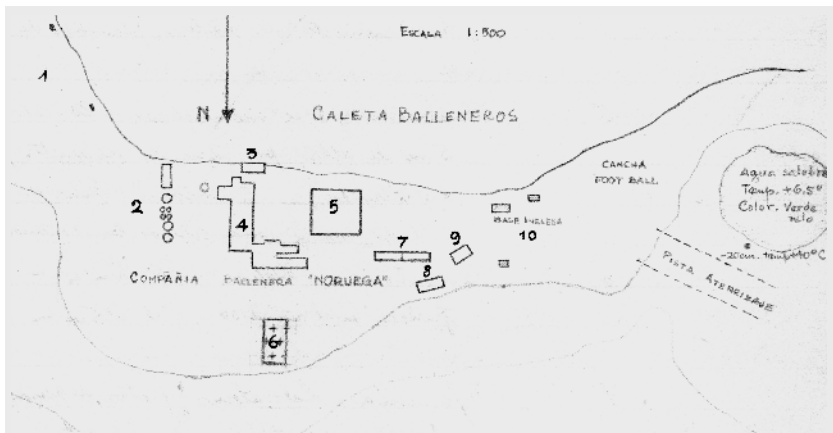
En la entrada de la bahía Foster pudimos ver una ballena.

Durante todo el día navegamos con mar de fondo, con balanceos hasta de 15°.

JUEVES, 13 DE MARZO DE 1947

Amaneció muy nublado. A las 08.45 horas, bajamos a tierra con el objeto de visitar las instalaciones balleneras noruegas situadas en caleta Balleneros (bahía Foster). En la caleta no se encontraban los Patrulleros *King* y *Murature*, el primero se encontraba en caleta Péndulo y el segundo en puerto Telephon.

Visitamos las diferentes instalaciones de la base ballenera. Muchas de ellas se encontraban dinamitadas. Las instalaciones abarcan aproximadamente una superficie de 10.000 metros cuadrados. El croquis siguiente da una idea de todas las instalaciones existentes, que se encuentran completamente destruidas.



Explicaciones:

1. Casuchas que se encuentran a lo largo de la playa, se ven también esqueletos de ballenas, y montones de barriles de madera semidesarmados.

2. Casa cerca de la playa, en la que se encontraban gran cantidad de arpones, cargas de pólvora, dinamita y nitroglicerina. Los círculos corresponden a los estanques de almacenamiento de aceite.
3. Sección donde llegaba la grasa para su derretimiento. Había 10 grandes depósitos. El extremo que estaba en contacto con la playa está hundido.
4. Varias secciones que posiblemente correspondían a: sala de máquinas, estación de energía eléctrica, bodegas, talleres como fragua y mecánica. La parte contigua achurada corresponde a construcciones completamente destruidas. Era un hacinamiento de maderas, planchas de zinc, etc.
5. Sección en que se encontraban 20 calderas de cinco metros de alto por dos metros de diámetro, se encuentran distribuidas en dos hileras. Entre el 4 y 5, todo entablado, servía para colocar las ballenas.
6. Cementerio. Habían 35 tumbas. El primero falleció en el año 1906 y el último, en 1932.
7. Enfermería. Laboratorios y otras dependencias no posible de identificar por el estado de destrucción en que se encontraban, parecen ser dormitorios.
8. Pabellón dormitorio. Es el que se encuentra en mejores condiciones. Cuenta en el primer piso con catorce piezas, todas con calefacción y luz eléctrica. En el entretecho dos piezas. Todas las piezas bien amplias.
9. Se encontraban sólo restos de incendio. Estaba en esta dependencia la cocina. Elementos de radio. Almacén de víveres.
10. Base inglesa. Pabellón norte, correspondía a la antigua Compañía Ballenera. Tienen en él su bodega de víveres y correo. Tienen dos letreros: a) Magistrate House y b) Post Office.

Las otras corresponden a la casa habitación y observatorio astronómico. Este último es una construcción de ladrillo. En el observatorio tenían: veleta, anemómetro, barómetros, heliofanógrafos, etc.-³⁴

En la base habían cuatro hombres: el jefe de la base, que era un médico cirujano; un oficial de marina; dos civiles que parecían ser dos obreros encargados de las construcciones.

Al oeste se encuentra una cancha de football, una pista de aterrizaje en construcción. Se observan movimientos de tierra y señalizaciones. En la laguna se observó una temperatura de 6°C. y 7°C. El agua es salobre, presentando

³⁴ Anemómetro: Instrumento que sirve para medir la velocidad del viento.

un color verde nilo debido a las algas del fondo. Hacia el sur, también se observan fuentes de agua con temperaturas variables de 6°C., 10°C. y 40°C., algunas de agua dulce.

A las 10.00 horas, empezó a llover con intensidad, lo que impidió hacer ciertos trabajos expeditivos que habíamos programado.

En la tarde continuó la lluvia.

A las 14.30 horas en un motor, la Comisión hizo un viaje de reconocimiento por la costa este de puerto Foster, hasta bahía del Teléfono. En nuestro viaje pasamos frente a caleta Balleneros. Más al norte, ensenada Buen Tiempo y caleta Péndulo. En este último punto bajamos a tierra, llegando hasta la laguna que se encuentra 600 metros al interior. Se observa una fuerte acción de sedimentación en el valle de acceso. Pudimos verificar esto por una casucha que se encuentra semienterrada. Posiblemente se deba esto a un sobrelevantamiento, acción eólica, o sedimentos arrastrados por las aguas lluvias, que forman un pequeño cauce a una milla de la playa. En un hoyo de veinte centímetros de profundidad se encuentra agua a +40°C. y 50°C. El nombre de la caleta se debe a que en este punto Foster (1829) y Charcot (1907) instalaron un péndulo para determinaciones gravimétricas.³⁵

En nuestro viaje seguimos hasta bahía del Teléfono (Telephon es el nombre de un barco alemán que naufragó en estas regiones). En caleta Péndulo estaba fondeado el Patrullero *King* y en bahía del Teléfono, el Patrullero *Murature*. En la zona explorada se observa en grandes extensiones, playas arenosas y en otras, barreras de hielo en forma de capas alternadas con cenizas negras, que originan caprichosos dibujos de diferentes matices que varían entre el negro y blanco. Las capas de ceniza se han formado a raíz de fuertes tormentas.

Este viaje se hizo con intensa lluvia.

Es la isla en que se observa menor glaciación.

A las 18.00 horas estuvimos a bordo del *King*, donde el segundo comandante nos invitó a tomar té.

Debido a la extensión de bahía Foster, es sin duda la mejor base aeronaval. Además en ninguna parte se observan desprendimientos de témpanos.

³⁵ Gravimetría: Método analítico cuantitativo que determina la cantidad de sustancia midiendo el peso de la misma (por acción de la gravedad).

VIERNES, 14 DE MARZO DE 1947

Amaneció lloviendo con intensidad. La temperatura a las 09.00 horas era de +4,8C°.

En la bahía se observan grandes grupos de tableros, calculé más o menos tres grupos de mil cada uno.

Como la lluvia no declinó, no bajamos a tierra con el objeto de algún trabajo expeditivo.

A las 19.00 horas la temperatura era de +4°C.

En vista del estado del tiempo, nos dedicamos a hacer cálculos y restituciones.

Invitamos a almorzar al Capitán del Ejército argentino, especialista en topografía y geodesia, Sr. Adilón Arturo Núñez, quien es el único oficial del Ejército que integra la expedición argentina.

A las 17.00 horas se ofreció a bordo un cóctel a los oficiales argentinos.

A las 22.15 horas nevaba, siendo la temperatura de 0°C.

SÁBADO, 15 DE MARZO DE 1947

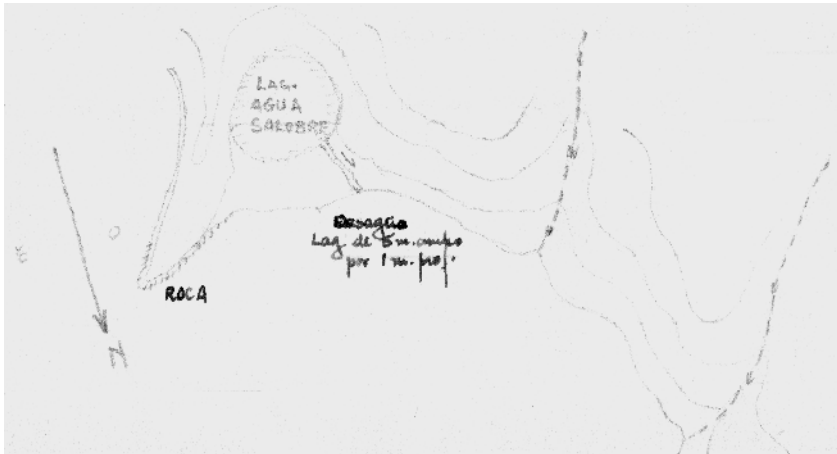
Amaneció nublado. Debido a la nevazón de anoche todos los cerros amancieron cubiertos de una capa de nieve.

A las 07.45 horas zarpamos de caleta Balleneros con el objeto de alcanzar el extremo norte de bahía Foster donde está el puerto Telephon. La temperatura reinante a esa hora era de +1,5°C.

Debido a la cubierta de nieve de los cerros, fue imposible observar su cubierta.

A las 08.20 horas fondeamos frente a caleta Péndulo por espacio de 18 minutos. En este punto permanece todavía el Patrullero argentino *King* (P.21). Un motor de este buque vino al Transporte con el objeto de pedir correspondencia, ya que estos Patrulleros están en vísperas de regresar a Argentina.

A las 08.40 horas continuamos hacia puerto Telephon, fondeando en este punto a las 09.05 horas. En este lugar permaneció hasta las 12.15 horas. Sólo bajó personal de la Marina a efectuar trabajos de índole hidrográfica. Desde el buque el aspecto de este puerto es:



En general, cerca de la costa se ven conjuntos de cerros de formas redondeadas, dando el aspecto de dunas. Debido al calor que existe, a poca profundidad, en los valles observé que la nieve caída anoche había desaparecido.

Algunas bandadas de petreles se observaban en la costa (tableteros, skúa y petrel de Wilson).

Generalmente se encuentran en toda la costa, playas de arena. Teniendo en algunos sectores poca profundidad debido a las capas de hielo que caen verticalmente.

A las 13.00 horas salíamos del puerto Foster en dirección a bahía Soberanía. Antes de abandonar esta isla, los buques argentinos anclados en caleta Balleneros nos despidieron con tres pitazos tradicionales. Por segunda vez, pudimos admirar la entrada espectacular de esta isla. El sol quiso iluminarla, para que nuestras retinas se llevaran una imagen imperecedera de esas enormes paredes con diversos matices (negro, café, gris y otros tonos) que se mantienen orgullosos desafiando las más crudas tormentas. Esos arrecifes, antepuestos en forma de largas columnas, dan al paisaje un aspecto que lo hace variar, de lo bello a lo tétrico.

El tiempo ha continuado bueno. Desde mediodía ha habido sol. La navegación continuó por el estrecho Bransfield. A las 17.00 horas entrábamos al estrecho Inglés. Extremo sureste de la isla Greenwich cubierto por nubes.

A las 18.20 horas fondeamos en bahía Soberanía. La base chilena presentaba un bonito aspecto, estaba empavesada y en el mástil, la bandera de la Patria flameaba orgullosamente.

DOMINGO, 16 DE MARZO DE 1947

Amaneció toda la isla Greenwich bajo un manto de neblina. Desde el buque no se alcanzaba a ver la orilla.

A las 08.00 horas la temperatura era de $-0,8^{\circ}\text{C}$. En las inmediaciones del buque se veían muchos carámbanos.

El Sr. Madrid dibujó durante todo el día, pasándole tinta a algunos trabajos que habíamos restituido. Me dedique a copiar de la bitácora del Transporte, los datos relacionados con la posición geográfica durante la navegación con el objeto de dibujar con el máximo de exactitud la ruta seguida.

La neblina ha persistido durante todo el día. A las 19.30 horas empezó a llover, la temperatura era de $+3^{\circ}\text{C}$.

Nuevamente la falta de visibilidad ha impedido completar el levantamiento de la isla.

Desde temprano continuaron, o se reiniciaron, las actividades del personal del Transporte, a fin de terminar cuanto antes las construcciones de la base, ya que una vez finiquitadas zarparemos en dirección a Punta Arenas.

LUNES, 17 DE MARZO DE 1947

A pesar que durante todo el día hubo sol, la isla Greenwich, desde una altura aproximada de 50 metros, está cubierta por neblina. Da la impresión que se tratara de un refugio de nubes.

La temperatura mínima registrada anoche en tierra fue de -2°C . A las 09.00 horas, la temperatura del agua era de $+1^{\circ}\text{C}$. y del aire $+1,8^{\circ}\text{C}$. A las 11.00 horas en tierra era de $+5^{\circ}\text{C}$. A bordo a las 14.00 horas era de $+1,8^{\circ}\text{C}$. y a las 19.00 horas de $+1^{\circ}\text{C}$.

Durante el día el Sr. Madrid dibujó algunos planos. Dedicándonos nosotros a sacar en limpio las impresiones recogidas en esta expedición, con el objeto de dar cumplimiento a la Directiva del Instituto Geográfico Militar.

Nuestro regreso se proyecta para el 21 del presente aproximadamente, posiblemente navegaremos por el Atlántico, Estrecho de Magallanes, Punta Arenas.

MARTES, 18 DE MARZO DE 1947

Durante todo el día ha llovido ininterrumpidamente.

Nuestra labor ha sido sacar en limpio la Memoria y continuar dibujando algunos croquis y planos.

Las temperaturas registradas han sido: a las 09.00 horas +2,3°C., a las 14.00 horas +2,8°C., y a las 19.00 horas +1,8°C.

La instalación de la base toca a su fin. Si las condiciones climatéricas cambian, se procederá a instalar, frente al estrecho Inglés, un faro, y en la bahía Soberanía, una boya.

MIÉRCOLES, 19 DE MARZO DE 1947

Hasta las 12.30 horas llovió ininterrumpidamente.

En la tarde el tiempo mejoró y el sol alumbró por espacio de diez minutos. Es una alegría ver el paisaje iluminado por los rayos solares. Hacia la orilla este de la bahía Soberanía, se veía una capa de carámbanos. Nos parecía observar el temido pack-ice.³⁶

Durante el día hemos reunido las especies que no vamos a usar y procedido a empaquetar.

Hemos continuado en los trabajos de la Memoria y dibujos.

En una ceremonia muy emocionante se colocó una cruz en la playa. Asistieron alrededor de cien personas, entre miembros de delegaciones y tripulantes.

Debido a que las condiciones climatéricas no mejoran, no se ha podido colocar el faro ni la boya.

A las 22.00 horas, empezó a soplar un fuerte viento del noreste y el barómetro descendió bruscamente. Creyéndose en un temporal, las calderas se mantienen con presión, para zarpar cuando arrecie.

LUNES, 20 DE MARZO DE 1947

Amaneció nublado. La temperatura era de +1,9°C. a las 09.00 horas.

En la mañana y tarde seguimos trabajando en la Memoria y el Sr. Madrid en dibujos.

³⁶ Pack-ice: Capa de hielo que cubre la superficie del mar.

En la tarde a las 17.00 horas bajamos a tierra. A esa misma hora empezó a nevar. Se hizo la ceremonia de entrega de la casa al Destacamento Naval, fue una ceremonia muy emocionante. Abrazos y palabras afectuosas, selladas con un fuerte apretón de manos, fue nuestra despedida. El teniente Boris Kopaitic y cinco hombres de nuestra Armada formaran el primer grupo de chilenos que quedan custodiando este pedazo de nuestra Patria.

La temperatura en tierra a las 18.00 horas era de $-1,8^{\circ}\text{C}$.

A las 23.00 horas continuaba nevando, sin viento. Nos ha sorprendido la noticia aparecida en la prensa de Santiago de hoy, que los tripulantes del *Angamos* e *Iquique* saquearon la Base del Este. Gran farsa de los señores que denunciaron esto. A esta tripulación, no le cabe responsabilidad por cuanto esa base está abandonada desde hace siete años, y han sido muchos los vapores de otras naciones que han pasado por ese lugar.

VIERNES, 21 DE MARZO DE 1947

A las 06.00 horas zarpamos en dirección a la isla Roberts, deteniéndonos en el estrecho Inglés, donde bajó un grupo de tripulantes con el objeto de continuar la instalación del faro en el extremo sur de la isla Roberts. En este lugar, permanecemos hasta las 19.40 horas, terminándose la instalación.

Todo el día ha nevado, En la cubierta de nuestro Transporte se ha acumulado una capa de 10 centímetros. En la tarde regresamos a bahía Soberanía, fondeando a las 20.15 horas.

Tanto en la tarde como en la mañana hemos continuado sacando en limpio la Memoria con mi Mayor Ihl. El Sr. Madrid se ha dedicado a dibujar varios gráficos.

Hoy nuevamente hemos tenido conocimiento de las noticias sin fundamento dadas por Inglaterra. Los periodistas a bordo han enviado, a sus respectivas agencias, terminantes desmentidos. También nuestro Comodoro contestó en forma enérgica, desmintiendo tan calumniosas noticias. La Cooperativa Vitalicia, en su audición diaria, dedicó la primera parte de su programa a comentar las noticias inglesas que ponen en tela de juicio el honor de nuestra Armada Nacional, sellando este significativo acto, con los acordes de la Canción Nacional, el que oímos de pie con verdadera emoción.

SÁBADO, 22 DE MARZO DE 1947

A las 06.00 horas zarpamos de bahía Soberanía rumbo al continente. Nuestra misión en estas tierras, que constituyen todavía una incógnita, ha terminado.

A las 06.10 horas, mientras abandonábamos la bahía, pitazos de saludo y despedida fueron lanzados al aire. El Destacamento Naval contestó bajando y subiendo el pabellón nacional.

La ruta que seguimos es: estrecho Inglés, Bransfield para entrar al estrecho Nelson, entre islas Nelson y Roberts, y tomar el Paso Drake. A las 10.00 horas navegábamos en el Mar de Drake. El tiempo, a pesar de estar nublado, se presentaba con tendencia a mejorar. El mar durante todo el día, ha hecho rolar con bastante intensidad al Transporte con escoras de hasta 28 grados. Son varios los pasajeros mareados. El problema más molesto es a las horas de comidas. Todo lo líquido se desparrama sobre las mesas.

Hoy nos han comunicado que no se dará agua para levantarse, porque sólo quedan 34 toneladas que alcanzan justo hasta Punta Arenas para el funcionamiento de las máquinas.

Durante todo el día el fuerte roleo ha impedido escribir a máquina y dibujar. Sin embargo, hicimos algunos cálculos. La temperatura a las 19.00 horas era de +1°C.

DOMINGO, 23 DE MARZO DE 1947

Durante todo el día hemos seguido navegando en el Mar de Drake. El tiempo se presenta bueno. En la mañana desde las 10.30 horas hubo sol hasta las 16.00 horas. El roleo del buque, como ayer.

En el día nos hemos dedicado a hacer algunos borradores de la Memoria.

Hoy nos dieron a conocer el posible itinerario del viaje que seguiremos hasta Valparaíso. Según él, debemos pasar a varios puertos con el objeto de recibir carga y llegar a Valparaíso aproximadamente el 1 de mayo.

Esta noche a las 24.00 horas, pasaremos a 150 kilómetros al este del Cabo de Hornos, para entrar mañana a las 06.00 horas, aproximadamente, al estrecho Le Maire y tomar el estrecho por la entrada oriental.

La temperatura ha subido notablemente, registrándose a las 09.00 horas +5°C. y a las 19.00 horas +7°C.

Como en todos nuestros viajes anteriores, la buena “estrella”, guía al *Angamos*. A pesar de tener condiciones amenazantes, mejoró notablemente el tiempo.

LUNES, 24 DE MARZO DE 1947

Amaneció nublado. Algunas gotas de lluvia cayeron en la mañana, las que nos sirvieron muy bien para mojar nos el pelo, ya que el racionamiento del agua sigue en forma rigurosa. Algunos pasajeros se hicieron el aseo bucal con aguas gaseosas, yo felizmente tengo mi cantimplora llena con el precioso líquido.

A las 09.00 horas la temperatura era de +10°C. El peculiar olor del agua de mar llegaba nuevamente a nuestro olfato. En los mares antárticos nada se percibía. Esto se debe a que en ellos no existe putrefacción de algas, peces y otros seres orgánicos.

La entrada al estrecho Le Maire, situado entre el extremo este de Tierra del Fuego e isla de los Estados, se hizo en muy buena forma. Hubo sólo un roleo más pronunciado, causado por una serie de corrientes encontradas. La isla de los Estados presentaba un perfil bastante accidentado y de grandes alturas. La Tierra del Fuego a babor, en cambio, casi plana, pequeñas alturas se proyectaban en el horizonte de suaves perfiles. Durante la travesía el ecosonda marcaba 40 brazas. El estrecho Le Maire se cruzó entre las 06.00 horas y 10.00 horas.

A las 12.00 horas, se detuvo la marcha por un desperfecto de una caldera. Mientras duró la reparación se desplazó hacia el este en cinco millas. A las 13.10 horas reinició la marcha.

En la tarde navegábamos bajo un cielo completamente despejado, bastante alejado del litoral, el que no alcanzábamos a divisar. El mar se veía bastante encrespado.

Hoy, con el movimiento menos intenso, pudimos continuar trabajando en la redacción de la Memoria.

Primer día en que las onces se suspenden debido a la escasez de agua. Posiblemente el Remolcador *Colo-Colo* nos espere mañana a la entrada del estrecho para darnos agua.

Según el itinerario, navegaremos toda la noche por el Atlántico para, al amanecer, entrar al estrecho. La entrada debe coincidir con la corriente este-oeste que se produce de acuerdo con la marea. Es por esta causa que se ha tenido que reducir el andar a seis y ocho millas por hora.

Durante el día se registró, en algunos sectores, hasta una velocidad de quince millas por hora, debido a la influencia del viento y corriente.

Hoy, San Gabriel, onomástico del Comandante del Transporte, Capitán de Fragata don Gabriel Rojas Parker. Con este motivo a las 12.00 horas le ofrecimos un cóctel donde se reunieron los oficiales del Transporte y todos los pasajeros.

MARTES, 25 DE MARZO DE 1947

Las buenas condiciones climáticas siguen reinando. A las 08.00 horas dejamos de navegar por el Atlántico para entrar al estrecho de Magallanes. Como ayer, se perfilaba Tierra del Fuego.

A las 10.15 horas, por babor, enfrentamos a un Petrolero inglés que venía desde Punta Arenas.

A las 11.30 horas pasábamos frente a Springfield. A la misma hora, tres aviones Vultee del grupo de aviación de Punta Arenas evolucionaban sobre el Transporte, trayendo el primer saludo a nuestro arribo al continente. Nuestro Transporte izó sus gallardetes de saludo.

A las 11.45 horas pasamos la Primera Angostura. A la misma hora, la velocidad del viento era de 75 kilómetros por hora. A las 14.15 horas pasábamos la Segunda Angostura.

A las 17.00 horas, se podían ver la Fragata *Iquique* y el Remolcador *Colo-Colo* en Río Seco, lugar que dista 18 kilómetros de Punta Arenas. A las 18.00 horas fondeamos en Río Seco. No se continuó hasta Punta Arenas porque mañana a las 09.00 horas se prepara un gran recibimiento a los expedicionarios. La llegada del *Colo-Colo* fue celebrada con mucho entusiasmo ya que nos traía agua y carne. La primera nos faltaba desde hace 3 días y la segunda desde 25 días.

MIÉRCOLES, 26 DE MARZO DE 1947

Llegada a Punta Arenas.

Se deja constancia que la noche se presentó seminublada, existiendo poca visibilidad para observaciones astronómicas.

Es difícil establecer quiénes fueron los culpables de saqueos en la Antártica

Un grupo británico estuvo allí por más de un año y también visitaron la base expedicionales argentinas y chilenas. Lo que dice el informe cablegráfico del jefe de la expedición Ronne.

Por correo aéreo hemos recibido el texto del informe despachado por radiotelegrafía el 18 de marzo último desde la bahía Margarita, en la Antártica, por la Expedición Ronne, publicado por el "Boston Evening Globe" de esta misma fecha, y en el que aclaran los cargos hechos a las últimas expediciones sobre supuestos saqueos. Dicho informe dice así:

"Expedición Ronne de Investigaciones Antárticas. — Base principal del "Port of Beaumont", marzo 18 por radiotelegrafía).

Los edificios, provisiones dejadas aquí por la Expedición de Servicio Antártico de Estados Unidos, cuando ésta se retiró en 1941, han sido pillados, saqueados e innecesariamente dañados.

Es difícil de establecer quiénes fueron los culpables, desde que han visitado este lugar expediciones argentinas y chilenas y un grupo británico ha estado aquí por más de un año. Inmediatamente de nuestro desembarco aquí, el 12 de marzo, vistamos los tres edificios americanos grandes y los dos pequeños, en compañía del mayor H. P. Burce-Butler, comandante de la base británica y encontramos que

tomados por el moño y echados a perder.

En la cabina de radio, todos los instrumentos habían sido arrancados de su emplazamiento, y exceptuando lo que había sido hurtado, todos los alambres y tubos habían sido arrancados, quebrados y estaban esparcidos en el suelo.

El taller de máquinas había sido echado a perder y sacadas todas las herramientas portátiles.

El cuarto de fotografías había sido despedazado; el papel sensibilizado y las películas sacadas de sus cajas estaban esparcidas y mucho había sido robado.

En la cocina el suelo estaba cubierto de utensilios, pero todo lo de valor había sido sacado, incluyendo un mezclador eléctrico.

Algunos de los edificios habían sido desmantelados en parte — las cubiertas de tela de buque habían sido quitadas de modo que se llovían como arroyos.

Los postes de antena de radio, que formaban un sistema rómico dirigido hacia Estados Unidos y la estación en la base oeste en los hielos de Ross, al oeste de aquella, habían sido removidos.

Isla Stonnington. Hay alguna confusión sobre cuanto tiempo han estado aquí los británicos. El Embajador Lord Inverchapel, me dió a entender que habían estado aquí desde 1944.

A nuestra llegada aquí el mayor británico Butler nos dió que un barco argentino y dos chilenos habían visitado la isla este verano; que uno de los barcos chilenos, el "Angamos" había estado aquí sólo cuatro días antes de nuestra llegada. De este barco, afirma, 200 hombres habían saltado a tierra y entrado a saco en los edificios y también con todo el material que los británicos habían empaquetado para devolverlo a Estados Unidos por medio del barco "Trepassy" en el presente año. Efectivamente cartones con etiquetas británicas y cajas se veían en todas partes entre los desperdicios.

El mayor Butler declaró que los británicos habían usado los edificios americanos durante una semana en 1946 mientras ellos construían los suyos propios y afirmó que los británicos no habían estado en la isla antes de esa fecha.

Sin embargo en la caseta de la radio encontré una batería de 1.5 volt marcada "UNITES STATES ARMY," cuya

El mayor Butler me ha prometido que hará además otras devoluciones de pertrechos de los almacenes del "Trepassy" cuando la nave visite este sitio en unas dos o tres semanas.

Hicimos notar, sin embargo, que muchos artículos de propiedad norteamericana han sido usados o se encuentran en uso en sus edificios, tales como sillas, papetes para las murallas, que no figuraban en aquella lista. Por ejemplo diecisiete papeles de muralla prefabricados, que contábamos usar para nosotros mismos, habían sido sacados para construir uno de los dos edificios que ahora están ocupando los británicos.

El mayor Butler fué muy correcto y nos dió que podíamos visitar su campamento en cualquier tiempo y señalarle qué equipo era nuestro y que él vería medio de devolvernoslo.

En adición a todo esto, sin embargo muchos artículos de propiedad del Gobierno americano se encuentran totalmente inutilizados o han sido robados; y la popularidad que esta parte de la Antártica ha tenido en el verano último hace casi imposible establecer a quién corresponde la culpabilidad.

valiosos materiales, que estimamos en más del 80 por ciento, habían sido sacados o dejados en estado de no poder ser aprovechar más; todos los sitios se veían llenos de desperdicios.

En la muralla del edificio científico estaba escrito en grandes caracteres el siguiente mensaje:

"A los primeros visitantes, saludos. Los materiales abandonados en esta base son propiedad del Gobierno norteamericano o de pertenencia privada de miembros de la expedición. Sirvanse informar al Departamento del Interior de Estados Unidos sobre cualquier artículo que se use. Si es posible la remoción de valiosas partes de los mismos, la anterior agencia debe ser informada al respecto, y se darán instrucciones para su embarque a Washington (D. C.) Estados Unidos de América. ¡Buena suerte! Firmado Richard B. Black, Base Este Antártico Ser vice Expedición, marzo 22 1941".

Indico a continuación algunos ejemplos precisos de lo que encontramos: los cajones de un muy completo armario de excelentes instrumentos de cirugía, habían sido tirados en todas direcciones y habían quedado sólo dos agujas y parte de un instrumento de hueso.

Valiosos libros de las exploraciones de la Expedición Cook, facilitados a la anterior expedición por la Biblioteca del Congreso, Washington, y otros, están faltando y muchos volúmenes de la Colección Harvard de Clásicos, están esparcidos por toda la habitación,

Clementina A. de Amarales
L. Navarro entre Sarmiento y Maipú. — Teléfono 1157.

Matrona del Hospital Social. Atiende en el Pensionado y particularmente.

dos. Los cuartos de habitación habían sido destruidos y todas, excepto una de las cajas de efectos personales dejadas por la expedición anterior han sido rotas o forzadas.

Dos generadores que nosotros dejamos completamente secos, habían sido usados, de modo que ahora están rotos y completamente inutilizados para usarse.

Aproximadamente unas sesenta focas fueron abandonadas en la isla y algunas de ellas están parcialmente descompuestas.

Mucho de la gasolina de aviación ha desaparecido, aunque el aceite para motores Diesel y las provisiones de carbón de piedra no han sido tocadas.

El fotógrafo de la expedición ha tomado vistas de la destrucción y de los artículos desparrramados que se encontraron en la base americana; las cuales serán entregadas posteriormente. El estado casi de inutilización del edificio demorará la ocupación de ellos por unos 30 días.

OTRAS VISITAS A LA BASE

Permitíme dar una lista de otros visitantes a esta base, hasta donde alcanzan mis noticias de ellos:

En 1943, dos años después de nuestra evacuación por avión, el cañonero argentino "1.º de Mayo" visitó la base. Afirman que estuvieron en nuestro campamento sólo dos horas y media.

En 1945 el Gobierno de Estados Unidos recibió de la armada argentina una gran cantidad de equipo científico que ellos habían llevado consigo. Yo me preocupé de devolver este equipo a varios departamentos del Gobierno en nombre del Departamento del Interior.

En una nota al Departamento de Estado en septiembre de 1946, los británicos informaron por primera vez que habían estado y se encontraban en la

fecha de manufactura era 1944. Esto parece haber sido parte de equipo entregado bajo la Ley de Prestamos y Arrendamientos e indicaría que los británicos habían estado usando la cabina de la radio en esa época o poco después.

Las cabañas construidas por los británicos no me parece a mí que hayan pasado por un invierno antártico. Pero en contraste el campamento americano parece que ha estado ocupado por mucho más tiempo que una semana en 1946, juzgando por la cantidad de desperdicios británicos y equipo esparcido allí. Además los británicos no podían haber hecho sus construcciones en una semana.

El mayor Butler admitió que había estado usando los dos generadores y la cocina económica, todo lo cual se encuentra totalmente echado a perder: en el caso de la cocina parece que ha tenido un fuerte trabajo por mucho más de una semana, porque los ladrillos del fogón están completamente quemados.

El grupo británico ha entregado una lista del equipo y artículos americanos que ellos han usado o consumido. A mi solicitud los británicos han empujado a devolverme gran cantidad de material fotográfico, herramientas mecánicas, y herramientas de carpintería, utensilios de cocina, instrumentos científicos, material de construcción, etc.

VIRADURAS PERFECTAS DE TRAJES Y ABRIGOS Y toda clase de reparaciones de ropa para caballeros y señoras en Talleres Americanos. Calle Roca N.º 833, teléfono 634.

Los Talleres Americanos marcan rumbos de economía en la región.

Góndolas a Natales

"LA UNION": Sale los Martes y Viernes. Regresa los Miércoles y Sábado. Ordenes: Chiloe 1153, teléfono 1065.

CONDE "LA POPULAR": Sale los Miércoles y Sábado. Regresa los Jueves y Domingo. Ordenes en Mejicana 726, teléfono 1103.

SANTUCCI: Sale Lunes y Jueves. Regresa Martes y Viernes. Ordenes 21 de Mayo 1225, teléfono 1403.

ABELARDO RIERA: Sale los Miércoles y Sábado. Regresa los Jueves y Domingo. Ordenes Chiloe 1153, teléfono 1065, o Progreso 1055, teléfono 1205.

AUTO A RIO GALLEGOS

El auto de Eloy Peña sale los sábados. Ordenes: teléfono 1037.



Elegancia y buena confección encontrará en la acreditada

Sastrería de

ESTEFANIA GALETOVIC

Se hacen calados a máquinas.

BORIES 521. — TELEFONO 280.

LAS MEJORES CONFECCIONES

Y a precios ventajosamente convenientes las encontrará en

"EL ECONOMISTA"

JUEVES, 27 DE MARZO DE 1947

Las manifestaciones han continuado. Entidades oficiales y particulares han querido demostrar su regocijo al recibir a los diferentes miembros de las delegaciones.

Durante el día hemos devuelto las especies pedidas en el Destacamento y visitado el Museo Regional.

En la noche, la falta de visibilidad, impidió hacer observaciones astronómicas.

VIERNES, 28 DE MARZO DE 1947

Fuimos a la División de Ejército con el objeto de hacer copiar en papel oxalid los diferentes planos y gráficos hechos para informar la Memoria.

Hoy a las 19.00 horas, los jefes y oficiales de la Guarnición de Punta Arenas ofrecieron en su casino un cóctel a las diferentes delegaciones. Fue una reunión de gran camaradería, donde los compañeros hicieron gala de ser atentos y originales. Artistas radiales dieron gran animosidad a la reunión.

Nuevamente hoy tuvimos otra noche semidespejada de nubes; pero, con muy poca visibilidad debido a la neblina que impidió observaciones astronómicas.

SÁBADO, 29 DE MARZO DE 1947

Hoy amaneció un bonito día, eso sí, con fuerte viento.

A las 12.30 horas, los diferentes miembros de la Delegación Militar fueron invitados a almorzar a casa del Capitán Sr. Roberto Puebla.

En la tarde el tiempo cambió notablemente, presentándose la noche semi-nublada y con muy poca visibilidad.

DOMINGO, 30 DE MARZO DE 1947

En la mañana llovió. A las 12.00 horas, fuimos a presenciar el izamiento de la bandera a la plaza Muñoz Gamero. La plaza se encontraba llena de gente. Presidió la ceremonia nuestro General Sr. Teofilo Gómez. Rindió los honores una sección de Infantería del Destacamento y la Banda Instrumental.

Tuvimos la noche más nublada de todas. Incluso llovió.

MARTES, 1 DE ABRIL DE 1947

El homenaje que los miembros de las delegaciones rindieron al Sr. Adolfo Andresen fue de lo más emocionante. Una pobre tumba guardaba los restos de quien fue el pionero de los balleneros en Chile, que se aventuró en las zonas de la Antártica Chilena dos años antes que Gran Bretaña declarará ese territorio como perteneciente a las Falklands. El alcalde de la ciudad, en significativas frases, manifestó que Magallanes reconocería tan elocuentes méritos, erigiendo a su memoria un monumento.

En la noche, se retribuyeron las innumerables atenciones recibidas con un cóctel en el Club Naval de Punta Arenas. Asistieron alrededor de 200 personas.

MIÉRCOLES, 2 DE ABRIL DE 1947

A las 07.35 horas, zarpamos de Punta Arenas en dirección a la península Muñoz Gamero con el objeto de anclar en el puerto del mismo nombre y entregar carbón a un pontón³⁷ en que se reabastecen los remolcadores.

Tiempo nublado. A las 10.00 horas a la cuadra de punta Santa Ana. A las 12.00 horas a la cuadra del cabo Froward. A las 20.20 horas, a la cuadra de la isla Abra y a las 23.05 horas, a la del faro Centinela.

Enviamos un radiograma al Instituto Geográfico Militar, solicitando pasajes de Puerto Montt a Alameda. Si continuamos en el *Angamos* llegaremos alrededor del 10 de mayo a Valparaíso, debido a que en el viaje de regreso se realizarían servicios de cabotaje.

En el día, continuamos la confección de la Memoria y el cálculo de los puntos de la triangulación hecho en isla Greenwich. Hice el borrador de los datos meteorológicos que hemos tenido durante la navegación en lo que se relaciona con nubosidad, tipo de mar, velocidad y dirección del viento, presión, temperatura de aire y mar, y humedad relativa.

JUEVES, 3 DE ABRIL DE 1947

Ha llovido copiosamente todo el día. A las 07.55 horas anclamos en puerto Muñoz Gamero con el objeto de entregar carbón al pontón N° 2 que se en-

³⁷ Pontón: Barco que ya no navega y sirve de bodega.

cuentra en este sitio. Durante todo el día se ha efectuado la faena de descarga. Se observa gran abundancia de mejillones en esta zona.

Tanto en la mañana como en la tarde, hemos continuado sacando en limpio la Memoria, como asimismo el cálculo de la triangulación.

VIERNES, 4 DE ABRIL DE 1947

Durante toda la noche y todo el día se ha trabajado en la descarga, sin dar término. Todo el día ha continuado lloviendo intensamente. Existe la posibilidad de partir mañana al amanecer a puerto Edén, lugar que queda a 220 millas aproximadamente.

Hemos seguido durante todo el día trabajando en la Memoria. Enviamos hoy día una ampliación al radiograma, en el sentido que la Delegación estaba autorizaba por el Sr. Comodoro para trasladarse de Puerto Montt a Santiago.

SÁBADO, 5 DE ABRIL DE 1947

A las 05.15 horas zarpamos del puerto Muñoz Gamero, en demanda de puerto Edén. Debido a las pésimas condiciones climáticas, intensa lluvia y fuerte viento, que hace difícil la navegación en angostura Guía. A las 15.50 horas, se fondeó en puerto Bueno (latitud 51° S.) situado frente a la isla Esperanza.

A las 21.00 horas, las condiciones del tiempo habían permanecido estacionarias.

Nuestra labor durante el día ha sido la copia a máquina de la Memoria y la confección de dibujos y croquis.

De la Sala de Cartas del *Angamos*, después de revisar las diferentes cartas que se relacionan con la Antártica Chilena, hice una lista de ellas, la que se insertó en la Memoria Oficial.

Itinerario: 08.30 horas a la cuadra de faro Stanley; 10.20 horas toma de canal Sarmiento y 12.00 horas a la cuadra de punta San Pablo.

DOMINGO, 6 DE ABRIL DE 1947

El tiempo tiende a mejorar. A las 05.00 horas, mientras levantaban ancla y ante la presencia de fuerte viento (rachas de fuerza 10 y 11), nuestro Trans-

porte fue empujado hacia unas rocas que afloraban, “aconchándose” la parte de la proa y centro.

Las máquinas no alcanzaron a vencer la fuerza del viento. Inmediatamente se dio aviso a la Fragata *Iquique* y Remolcador *Colo-Colo*, que se encuentran en puerto Edén, con el objeto que vinieran en auxilio. Mientras llegaban estos buques que se encuentran aproximadamente a 160 millas, empezó en el Transporte la maniobra de sacarlo de las rocas.

A las 10.00 horas, se logró colocar un anclote cerca del faro y por medio de una “espía” se logró vencer la fuerza del viento³⁸. Con la ayuda de las máquinas, después de complicadas y muy bien dirigidas maniobras, se logró desprenderlo de las rocas. Eran las 11.55 horas. En vista del éxito de la maniobra se comunicó a la Fragata *Iquique* que regresara a puerto Edén, no así al *Colo-Colo*, el que llegó a las 23.50 horas. Durante toda la noche hizo faena de carbón. Tiene que recibir 100 toneladas.

Durante todo el día se han ido sucediendo una serie de chubascos, fuertes rachas de viento y nevazones.

Nuestra labor fue similar a la de ayer. Hoy en la noche, nos informamos en el “Meteo” de Base Soberanía que la temperatura mínima de anoche fue de -15°C³⁹.

A las 12.30 horas, tomamos nuevamente el fondeadero de puerto Bueno.

LUNES, 7 DE ABRIL DE 1947

Seguimos en puerto Bueno. Felizmente el tiempo mejoró notablemente. La faena de carbón del *Colo-Colo* ha continuado.

Aisladamente, fuertes chubascos y nevazones interrumpían las faenas. A las 19.00 horas terminó el *Colo-Colo* la faena de hacer carbón. Hemos seguido el día de hoy en el trabajo de la Memoria.

Para mañana, al amanecer, está anunciada nuestra partida al norte. De acuerdo con indicaciones personales, el Sr. Madrid hizo el gráfico de la ruta del Transporte.

³⁸ Cable que sirve para mover una embarcación, atándola a un muelle, boya o a algún objeto fijo.

³⁹ Meteo: Informe meteorológico.

MARTES, 8 DE ABRIL DE 1947

A las 03.30 horas zarpamos de puerto Bueno. La navegación durante todo el día se ha hecho con buenas condiciones climáticas. Hemos navegado por los canales: Sarmiento, Guía Concepción y Ancho para llegar a puerto Edén a las 16.00 horas, lugar que queda frente a la isla Wellington, más o menos en la latitud 49° 10' S.

Hemos podido durante el día admirar hermosos paisajes. Bosques que bajan por empinadas laderas hasta el mar y que se pierden a medida que suben por los cerros. Cumbres tapizadas de nieve y vegetación e islas que son verdaderos bosques flotantes.

Alrededor de doce botes se encuentran en puerto Edén. Entre éstos llamó la atención uno de color plomo y de borda blanca, llevaba a popa la bandera chilena y un equipo de seis tripulantes (remeros) con gorros blanco, jersey de lana blanco y pantalón oscuro. Evolucionaban con toda maestría. Como patrón del bote venía un Suboficial de Aviación que tiene a cargo la estación de radio de la Fuerza Aérea de Chile en este lugar, quien lucía una gran barba, y como pasajero, un cabo de la misma repartición. Por conversaciones sostenidas posteriormente, nos informaron que el suboficial de la Aviación ha hecho una gran obra social entre los alacalufes que viven en esta zona, les enseña a leer, trabajos agrícolas, etc. La tripulación la forman seis mocetones alacalufes.

Entre las embarcaciones se veían cuatro de aspecto muy frágil y rudimentario. Eran bastante estrechas y hechas con cortezas de árboles. Las otras eran botes de madera de los corrientes.

La vestimenta que lucían correspondía sin duda a la “dominguera”, uno con gorra blanca y blusa blanca, una mujer con una chomba de lana de un encendido color rojo. Era el homenaje de esta raza, que va a su total extinción, a los “expedicionarios”. Al ver tantas visitas y con el objeto de agradecer las muestras de afecto, todos los pasajeros nos desprendimos de alguna prenda de abrigo para obsequiárselas.

Aproximadamente existen en este punto, 66 alacalufes, viven en miserables chozas de cuero de lobo. Llevan un sistema de lo más primitivo. Dentro de las chozas duermen, cocinan y comen. Al vernos, sólo se limitaban a pedir pan y cigarrillos.

MIÉRCOLES, 9 DE ABRIL DE 1947

A las 07.15 horas zarpamos de puerto Edén. Dos millas adelante navegaba la Fragata *Iquique*, que pronto perdimos de vista.

A las 08.30 horas entrábamos a angostura Inglesa, pasando la parte más estrecha a las 08.45 horas. Junto con presentarse un paisaje exuberante, la travesía es emocionante. Me imaginaba estar navegando en un tranquilo río, como el Rahue, el Bueno o el Valdivia. Los árboles de una y otra orilla trataban de darse la mano. Pero toda esta hermosura para el ojo del turista, el marino la aprecia en diversa forma. La conducción de un buque de calado, como el *Angamos*, requiere grandes condiciones de navegante; continuos cambios de rumbo de 30°, 40° y 60° ponen a prueba los conocimientos náuticos y la pericia de los oficiales del puente.

A las 15.00 horas dejamos el canal Messier para tener a la cuadra las islas Guayaneco. A las 18.00 horas, los movimientos del buque eran más notorios. Esto nos indicaba que estábamos en el Golfo de Penas. Debido a la poca carga muchas veces el cabeceo dejaba a flor de agua las hélices, produciendo un fuerte ruido. Las condiciones climáticas se mantienen en muy buena forma.

LUNES, 10 DE ABRIL DE 1947

La navegación en la noche se ha efectuado en espléndidas condiciones. El día se presenta magnífico. A las 05.50 horas, nos encontrábamos frente a bahía Darwin, más o menos en el paralelo 45° 30' S. y meridiano 75° 25' W. A las 08.20 horas, estábamos en bahía Darwin, próximos a entrar en el canal del mismo nombre.

A las 12.00 horas navegábamos en el canal Moraleda. Debido a las condiciones atmosféricas y espléndida visibilidad, ha sido esta la navegación más pintoresca. Botes a la vela, dan al paisaje una nota de especial atractivo.

A las 22.00 horas nos encontrábamos en pleno golfo Corcovado, haciéndose una navegación excepcional.

Eran las 23.40 horas cuando anclamos en puerto San Pedro, situado en el extremo sureste de la isla de Chiloé. En este punto nos esperaba la Fragata *Iquique*, buque a donde trasbordaríamos mañana para continuar el viaje a Puerto Montt, ya que desde este puerto, el *Angamos* deberá hacer servicio de cabotaje.

VIERNES, 11 DE ABRIL DE 1947

Amaneció un día espléndido. A las 05.00 horas se tocó diana, con el objeto de hacer el trasbordo a la *Iquique* muy temprano.

A las 08.00 horas, nuestro equipaje había sido llevado a la *Iquique*. Momentos más tarde, la Delegación del Ejército se formó en el puente para despedirse del Comandante Rojas Parker. Había llegado el momento de abandonar nuestro Transporte que nos había albergado por espacio de 74 días, lapso en el cual la amistad, el compañerismo y el afecto con los compañeros del *Angamos*, dejaron un recuerdo imborrable.

A las 08.55 horas, ya a bordo de la *Iquique*, nos alejábamos del *Angamos*. Nuestras últimas despedidas fueron batimientos de manos y gorras.

La navegación en la *Iquique* se hizo sin contratiempos, desarrollando una velocidad de 16 nudos. A las 16.20 horas habíamos cruzado el golfo de Ancud, entre la isla Queullin e isla Puluqui y entrábamos al seno de Reloncaví. A las 18.00 horas, atracábamos al muelle de Puerto Montt.

SÁBADO, 12 DE ABRIL DE 1947

Salida de Puerto Montt en tren a las 08.10 horas para llegar a Temuco a las 19.40 horas, ciudad donde pernoctamos.

DOMINGO, 13 DE ABRIL DE 1947

Salida de Temuco a las 05.50 horas y llegada a la Estación Alameda a las 02.00 horas del 14 de abril de 1947.

EXPEDICIÓN A LA ANTÁRTIDA
DELEGACIÓN DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO MILITAR

ANEXO I

“En el camión del Instituto Geográfico Militar me dirigí por tierra a Valparaíso llevando los bultos de equipaje de los componentes de la Delegación. Estos eran:

Caja N° 1

Caja N° 2

Caja N° 3 Mayor Sr. Pablo Ihl (efectos personales y técnicos).

Caja N° 4 Capitán Sr. Arturo Ayala.

Caja N° 5 Sr. Próspero Madrid.

Bolsa N° 6 Sr. Humberto Barrera.

Bolsa N° 7 Sr. Eusebio Flores.

Bolsa N° 8 Sr. Próspero Madrid.

Bolsa N° 9 Capitán Sr. Arturo Ayala.

Bolsa N° 10 Mayor Sr. Pablo Ihl.

Maleta N° 11 Mayor Sr. Pablo Ihl.

Bulto N° 12 Trineo grande y 3 sacos andinos.

Bulto N° 13 Trineo chico y 12 metros de cordel.

Bulto N° 14 Dos pares de raquetas para la nieve y cuatro pares bastones para esquíes.

Bulto N° 15 Cuatro pares de esquí con fijaciones y correas.

Bulto N° 16 Velocímetro y trípode, todo en un estuche.

Bulto N° 17 Trípode del teodolito Wild T. 2 y dispositivo fijación del telémetro.

Bulto N° 18 Carpas: Una tipo Ejército, una tipo “Aconcagua” de alta montaña y una facilitada por el Club Alemán de Excursionismo.

Bulto N° 19 Mira taquimétrica de 2.15 m.

Caja N° 21 Sr. Próspero Madrid. (efectos personales).

Bulto N° 22 Esquíes y bastones del Sr. Barrera.

Bulto N° 23 Saco de dormir del Sr. Barrera.

Bulto N° 24 Inclinómetro (Sr. Barrera).⁴⁰

Bulto N° 25 Actinómetro (Sr. Barrera).⁴¹

Bulto N° 26 Maleta (Sr. Barrera).

Bulto N° 27 Maleta (Sr. Barrera).

Todos estos bultos fueron etiquetados, colocándoles el respectivo número, con la siguiente leyenda:

ANEXO N° 2

Transporte “Angamos”

El Transporte en que viajaron a bordo las diferentes delegaciones que formaban la “Misión Chilena a la Antártica” tiene las siguientes características:

Dimensiones

Eslora : 340 pies.

Manga : 46 pies.

Máquina principal : Construida en Dinamarca en 1940.

Dos motores de 1100 HP y 135 revoluciones por minuto.

Calderas

Tres calderas cilíndricas con tres fogones.

Diámetro : 11 pies y 7 5/8 pulgadas.

Largo : 11 pies y 2 pulgadas.

Dínamos

Dos generadores a vapor de una potencia de 20 KW a 500 revoluciones por minutos.

Corriente continua 220 volts.

1 generador diesel de emergencia de 10 KW.

Velocidad

12 nudos a toda carga.

Capacidad de carga : 3.937 toneladas.

⁴⁰ Inclinómetro: Instrumento utilizado para medir ángulos de inclinación.

⁴¹ Actinómetro: Instrumento meteorológico que se utiliza para medir la intensidad de la radiación solar.

Frigoríficos

Uno a babor de 1.065 pies cúbicos.

Uno a estribor de 1.925 pies cúbicos.

Capacidad de estanques

Agua salada : 695,57 toneladas.

Agua dulce : 529,67 toneladas.

Petróleo : 648,5 toneladas.

I. Oficiales

Comodoro de la Flotilla	Capitán de Navío Sr. Federico Guezalaga T.
Comandante del Buque	Capitán de Fragata Sr. Gabriel Rojas Parker.
Segundo Comandante	Capitán de Corbeta Sr. Federico Bonert H.
Contador de Cargo	Capitán de Corbeta Sr. Carlos Núñez V.
Abastecimiento	
Ingeniero de Cargo	Capitán de Corbeta Sr. Carlos Kaiser H.
Máquinas	
Oficial de Navegación	Teniente 1º Sr. Custodio Labbé Lippi.
Oficial Comunicaciones	Teniente 1º Sr. Ramón Aragay Boada.
Oficial de Armamentos	Teniente 2º Sr. Arturo Troncoso Daroch.
Oficial Electricista	Teniente 2º (Ing) Sr. Guillermo Marchant T.
Oficial de Maniobras	Teniente 2º Sr. Emiliano Figueroa S.
Ayudantes	Subteniente Sr. David Maydl Guardia. Subteniente Sr. Christian Storacker. Subteniente Sr. Marcos Ortiz S.
Dentista	Teniente 1º de Sanidad Sr. Raúl Barría M.

II. Tripulación

Integrantes de la Misión

Delegación Argentina

Teniente de Navío Sr. Constantino Fraguio.

Teniente de Fragata Sr. Guillermo F. Aliaga G.

Delegación del Ejército

Del Estado Mayor:

Mayor Sr. Raúl Silva M.

Mayor Sr. Sebastián Carbonell.

Del Instituto Geográfico Militar (IGM)

Mayor Sr. Pablo Ihl C.

Capitán Sr. Arturo Ayala A.

Topógrafo Sr. Próspero Madrid.

Agregados a la Delegación del I.G.M.

Dr. Arturo Larraín.

Glaciólogo y Magnetismo: Sr. Humberto Barrera.

Geógrafo: Sr. Eusebio Flores S.

Destacamento Andino N° 2

Teniente Sr. Jorge González B.

Sargento 2° Sr. Pedro López.

Cabo 1° Sr. Ernesto González.

Cabo 2° Sr. Pedro Vivanco.

Delegación de la Fuerza Aérea de Chile

Comandante de Escuadrilla Sr. Enrique Byers.

Capitán de Bandada Sr. Eduardo Yensen F. (2° Comandante de la Expedición)

Capitán de Bandada Sr. Andrés Martínez (Ingeniero de la Expedición.)

Teniente 1° Sr. Arturo Parodi (Piloto del Sikorsky)

Teniente 1° Sr. Tomás Franzetti P. (Comando Antártico)

Meteorólogo Sr. Millán Toro Rojas.

Otras delegaciones

Abogado Sr. Oscar Pinochet de la Barra. (Ministerio de Relaciones Exteriores)

Biólogo Dr. Parmenio Yáñez. (Universidad de Chile)

Biólogo Marino Dr. Juan Lengerich (Universidad de Chile)

Pescador Sr. Pedro Braut S. (Universidad de Chile)

Ex Piloto Ballenero Sr. Carlos Kabohl (Universidad de Chile)

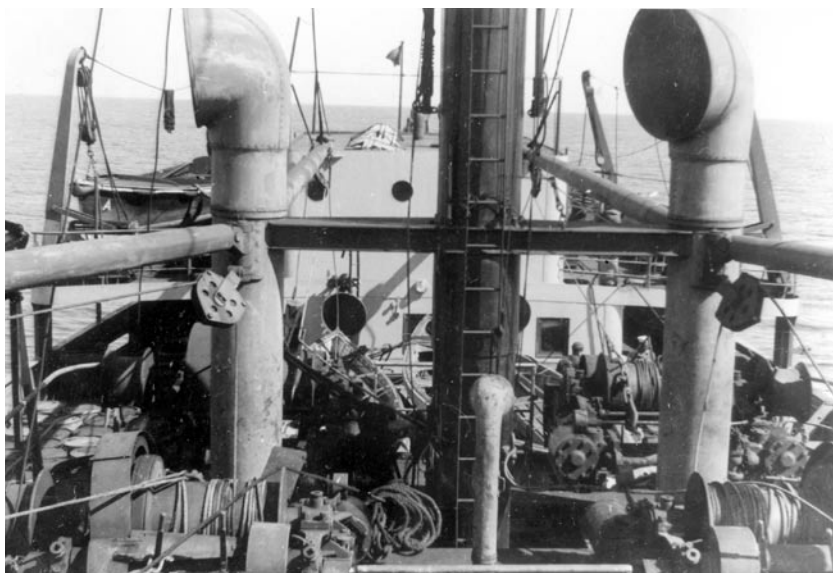
Naturalista Sr. Carlos Oliver Schneider (Director Museo de Concepción)
Escritor Sr. Enrique Bunster (Imprenta Zig-Zag y Corporación de Fomento)
Escritor Sr. Francisco Coloane.
Historiador Sr. Eugenio Orrego Vicuña (Universidad de Chile)
Periodista Sr. Suy Walvaud (France Presse).
Periodista Sr. Pablo Estay (La Nación).
Escritor-Periodista Sr. Oscar Vila Labra. Director
Periodista Sr. Genaro Medina (Vea).
Camarógrafo Sr. Hans Helfritz (Dirección de Información y Cultura)
Filmador Dr. Pedro Peña y Lillo.
Meteorólogo Sr. Enrique Torrealba (Universidad de Chile)
Meteorólogo Sr. Raúl Bahamondes (Universidad de Chile)
Experto en Ballenas Dr. Guillermo Mann (Ministerio de Agricultura)
Médico Cirujano Dr. Jorge Greve (Presidencia de la República.).
Cientista Sr. Suy Robin (Embajada de Francia).

Fuerza Aérea de Chile

Suboficial Mayor Sr. Juan Valdivia T. (Com.)
Suboficial Sr. Daniel Gavilán G. (Mecánico Av.).
Sargento 1º Sr. Tomás Pineda L. (Mecánico Av.).
Sargento 2º Sr. Juan Jayes (Mecánico Av.).
Cabo 1º Sr. Exequiel Garrido P. (Mecánico Av.).
Cabo 2º Sr. Raúl Palma (Mecánico Av.).
Cabo 2º Sr. Jorge Iturriaga A. (Radio Operador Av.).
Personal que formará el Destacamento Naval en la Antártica:
Teniente 1º Boris Kopaitic O'Neill.
Suboficial Sr. Luis Armando Coloma.
Sargento 1º Radiotelegrafista Sr. Carlos Rivera T.
Sargento 2º Radiotelegrafista Sr. Carlos Arriagada V.
Cabo 2º de Mar Sr. Agüedo Gutiérrez Z. (sin especialidad o “capa de agua”)
Marinero Cocinero Sr. Luis Paredes.

*Ayala
Cap. -*

ÁLBUM FOTOGRÁFICO
CAPITÁN ARTURO AYALA ARCE



“Rumbo a la Antártica Chilena”



“El Transporte Angamos en Aguas Antárticas”



“Camaradas Militares”



“Comodoro Guezalaga Toro y Comandante Rojas Parker”



“Compañeros de Misión”



“Construyendo para
el Futuro Antártico
Chileno”



“Taller de
Herramientas de
Base Soberanía”





“Lectura y Firma del Acta de Inauguración de la
Base Soberanía por el Comodoro Guezalaga”



“Vista Panorámica de Base Soberanía”



“Honores al Pabellón y a las Autoridades Presentes en la Inauguración de la Base Soberanía”



“El Destacamento Naval Antártico en un Momento de Recreación”



“La Dotación Naval Antártica en 1947”



“La Delegación Militar Chilena en Terreno”



“Capitán Ayala
en Actividades
de Transporte de
Equipos”



“Capitán Ayala
en Actividades
Científicas”



“Campamento de Instituto Geográfico Militar en Isla Greenwich”



“Base Argentina, en Archipiélago Melchior”



“Base Argentina en Puerto Melchior”



“Base Inglesa en Puerto Lockroy”



“Ruinas de Recinto Ballenero en Isla Decepción”



“Instalaciones Balleneras en Isla Decepción”



“Restos de las Instalaciones Balleneras en Isla Decepción”



“Actividades de Observación en Colonia de Pingüinos Antárticos”

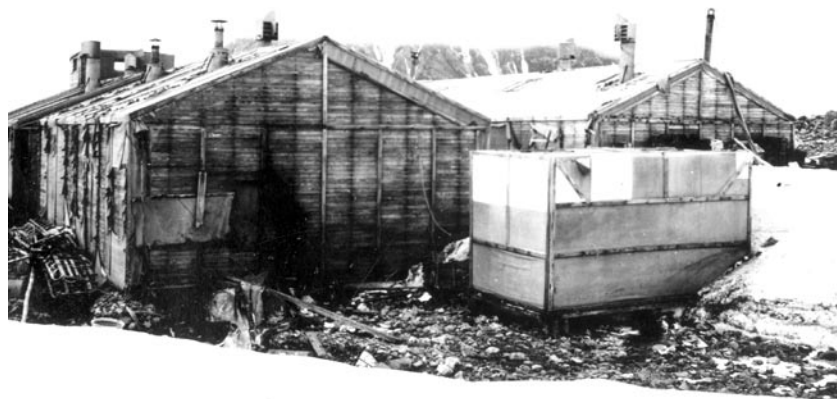


“Navegantes
Blancos y
Silenciosos”

“Amigos
Inseparables en
la Antártica”

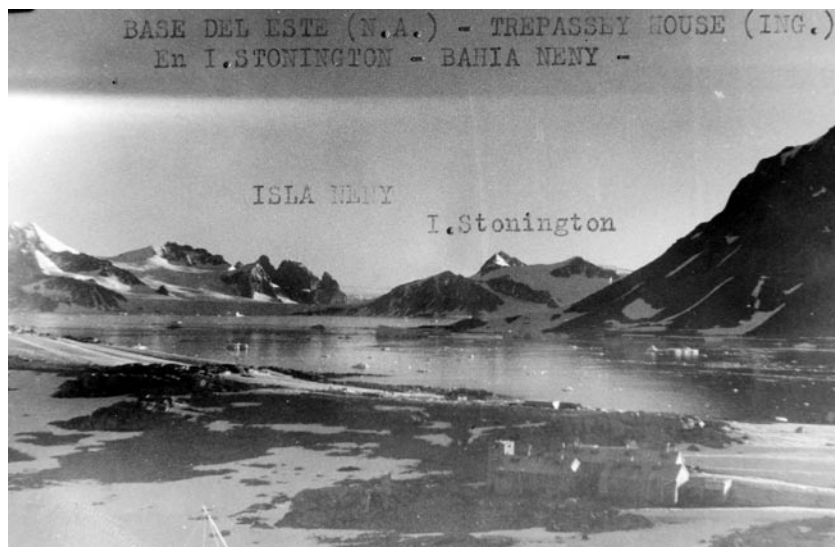


“Interior de Base del Este en Bahía Margarita”

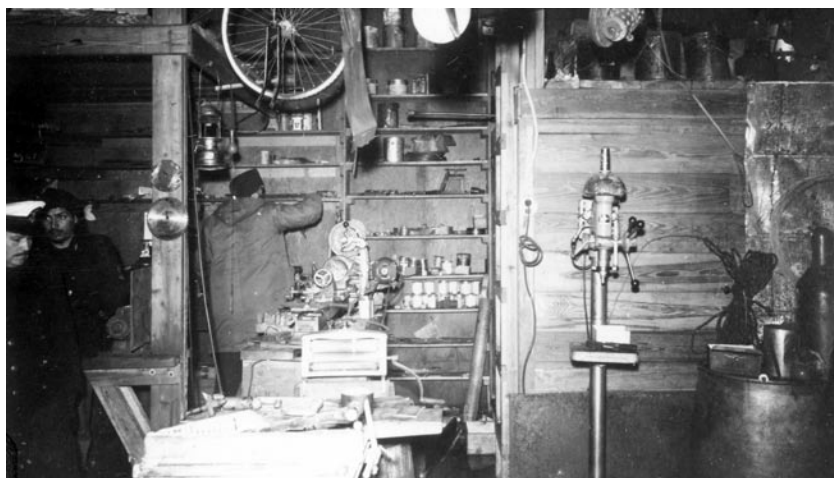




“Exteriores de Base del Este en Bahía Margarita”



“Base del Este y su Entorno Geográfico”



“Taller de Base del Este”



“Vista Panorámica de Base Inglesa en Bahía Margarita”



“Jubiloso Recibimiento Ciudadano en Punta Arenas”