

ANUARIO HIDROGRAFICO
DE LA
MARINA DE CHILE

TOMO 39
AÑOS 1947 A 1951



VALPARAISO

1979

CAPITULO III.

VIAJES Y EXPLORACIONES

L.— DESCRIPCION DE LAS EXPEDICIONES A LA ANTARTICA CHILENA POR BUQUES DE LA ARMADA.

24.— COMISION DEL AÑO 1947.

Hacia fines del mes de Noviembre del año 1946, el Gobierno de Chile dispuso que la Armada Nacional instalara una estación meteorológica y radiotelegráfica en el Territorio Chileno Antártico, con el propósito de contar con una estación con fines científicos y meteorológicos.

La Armada ordenó que una flotilla compuesta por la fragata "Iquique" y el transporte "Angamos" al mando de su Comodoro Capitán de Navío Federico Guesalaga Toro, se alistara para dar comienzo a la misión encomendada, en los primeros días del mes de Enero de 1947.

El 8 de Enero del año en referencia, la fragata "Iquique" se encontraba al ancla en el puerto de Valparaíso, completamente preparada y aprovisionada para iniciar su comisión. Ese mismo día el Comodoro Guesalaga izó su insignia en la mencionada fragata, zarpando a las 2300 horas en demanda de la Antártica, dejando al transporte "Angamos" en puerto para permitirle ultimar su apertrechamiento y embarcar a un grupo de científicos que harían el viaje en esa nave con fines de estudios.

Al zarpar, la fragata había aumentado su dotación normal en 36 tripulantes con el fin de que cooperaran en los trabajos durante la permanencia en la región antártica.

En la fragata "Iquique" también se embarcó y estibó una casa metálica desarmada con todos sus accesorios y elementos de construcción tales como arena, piedra, maderas, bloques de cemento, y los víveres comunes y especiales para la zona.

La dotación de Jefes y Oficiales de la fragata "Iquique" estaba compuesta por:

Capitán de Navío, Sr. Federico Guesalaga Toro, Comodoro Flotilla Antártica.

Capitán de Fragata, Sr. Ernesto González Navarrete, Comandante.

Capitán de Corbeta, Sr. Alberto de la Fuente Fuentes, 2º Comandante.

Capitán de Corbeta, Sr. Exequiel Rodríguez Salazar, Jefe de Operaciones de la Flotilla.

Capitán de Corbeta Ingeniero, Sr. Emilio Macera D., a cargo de la construcción de la casa metálica antártica.

Capitán de Corbeta Ingeniero, Sr. Raúl del Canto Mardones, Ingeniero de Cargo.

Teniente 1º, Sr. Juan Bascopé Guzmán, Hidrografía y Meteorología.

Teniente 1º, Sr. Sergio López Angulo, Comunicaciones.

Teniente 1º Cirujano, Sr. Fernando Serrano Reinella, médico de la Flotilla.

Teniente 2º, Sr. Fernando Ferrer Fouga, Navegación y Artillería.

Teniente 2º, Sr. Norberto Traub Krebs, Contador y Secretaría.

Teniente 2º, Sr. Mario Ibar Pinochet, Jefe Guarnición de Infantería de Marina.

Subteniente, Sr. Jorge Skarmeta Stanich, Oficial de Maniobras.

Subteniente, Sr. Maurice Poisson Eastman, Oficial de División.

Subteniente, Sr. Oreste Maldiffasi Tonsic, Oficial de División y Cargo de Torpedos.

A la noche siguiente del zarpe se recaló por breve tiempo en Talcahuano para recibir 70 durmientes de vías ferroviarias a emplear en la construcción del muelle y casas antárticas.

En este puerto se embarcó también una guarnición de Infantería de Marina.

El 11 de Enero, navegando en la región de Chiloé, se concertó un "rendez-vous" en el golfo de Quetalmahue (Bahía de Ancud), con la

fragata "Esmeralda" con el fin de rellenar petróleo para calderas.

Terminada la faena de petróleo, con el objeto de apresurar el viaje, se determinó hacer la navegación hacia el Sur por fuera de los canales; pero un cielo amenazante, los fuertes balances que le producen una mar arbolada del Oeste, unida a exceso de carga que lleva el buque, aconsejó desistir de la primera determinación decidiéndose continuar la navegación por los canales interiores, entrando por el canal Messier.

Mientras se navegaba para intentar lo resuelto, se rompen 3 tubos de la caldera que va en servicio, lo que obligó a poner en servicio otra que iba lista como medida precautoria, apagando la averiada.

El contratiempo originado por la caldera, difícil de reparar abordo a pesar de contar con tubos de repuestos, unido a la naturaleza de la comisión, obligó al buque a recalar por tiempo mínimo en Punta Arenas para reparar la avería.

El 14 de Enero de 1947 a las 1600 horas se recaló a Punta Arenas atracando al muelle Fiscal y junto con efectuar los saludos de rigor a las Autoridades Civiles, Navales y Militares, procedió el Arsenal a la revisión y trabajo en la caldera, cambiando los tubos rotos y los que se encontraban en mal estado.

De Punta Arenas a la Antártica.

Habiéndose terminado las reparaciones satisfactoriamente, y apertrechado con algunas nuevas necesidades, incluso dos chalupas balleneras, el buque zarpó el 15 de Enero de 1947 a las 2000 horas, a fin de tomar el Canal Ocasión (Brecknock), al amanecer del día siguiente.

La navegación se efectuó por los canales Magdalena, Cockburn, Ocasión, Brecknock, Balleneros, O'Brien, Paso Timbales, Beagle, Murray y Bahía Nassau fondeando en Ba. Orange, a las 1900 hrs. del 17 de Enero; después de una travesía con las alternativas propias de la navegación a través del canal Murray y aguas de la bahía Nassau.

Al estudiar la carta de hielos, se observó que los límites septentrionales de icebergs y de pack-ice para esta época, llegaban hasta los 57° y 61° de latitud sur respectivamente. Esto obli-

gó a tomar precauciones en lo referente a la visibilidad en la travesía del Paso Drake (el Cabo de Hornos se encuentra casi en los 56°). Considerando esta circunstancia y la gran cantidad de carga delicada que llevaba el buque en cubierta, aconsejó elegir con prudencia el día de salida, para cuya oportunidad los fondeaderos de Orange y Lort eran magníficos y como este último está aún 10 millas más al sur, se cambió fondeadero a éste, aprovechando la navegación para efectuar una compensación a los compases magnéticos.

Después de 36 horas de espera y con la previsión de tiempo favorable por parte del oficial meteorólogo del buque, se emprendió la travesía el día 18 de Enero de 1947 a las 1400 horas. Una vez fuera del puerto Lort, se trazó rumbo sobre el extremo oriental de la Isla Rey Jorge (Grupo Shetland), corrigiendo un nudo de corriente Este. Aunque el viento se ha establecido del Oeste y ha disminuido a fuerza 3, la mar siempre se conserva algo gruesa, imprimiendo un balance moderado al buque; mientras el Cabo de Hornos perfila hacia el Este su silueta borrosa ya se está en el Paso Drake y se establece servicio especial de guardia de vigías e inicia un minucioso control de las observaciones instrumentales.

El día 19 de Enero se navega todo el día con mar prácticamente llana, cielo despejado y buen pronóstico basado en los datos de Islas Falklands, Orcadas y Bahía Neny. Obtiene situaciones astronómicas.

Con la luz del amanecer del 20 de Enero (0330 horas) se avista a gran distancia por la proa, sobre el telón nevado, la mancha oscura de un Nunatak de Isla Rey Jorge; enmendándose el rumbo sobre Cabo Promontorio Norte, extremo oriental de Isla Rey Jorge.

Luego de ir navegando al nuevo rumbo, dos inmensos icebergs tabulares, semejando gigantescos portaaviones se encuentran próximos a la ruta del buque. El radar y el ecosonda indican la distancia en que la nave se encuentra de ellos y las profundidades enormes en que flota su inmensa masa.

En la Antártica.

Navegando ya hacia el estrecho Bransfield, se reconoce a corta distancia la bahía Rey Jorge, rodeada totalmente de altos glaciares que caen a pique al mar.

Continuando la navegación, el buque penetra a la gran bahía Almirantazgo, llegando hasta el fondo de ella se toma el surgidero Visca, entre dos inmensos ventisqueros, al abrigo del viento ESE. que está soplando con bastante intensidad desde hace algunas horas.

Momentos después de haber fondeado se desembarca, dando comienzo a una labor de exploración en tierra para estudiar en el terreno mismo las ventajas y desventajas que pueda tener el surgidero para una posible instalación de la Estación Meteorológica y Radiotelegráfica.

Esa noche se pernocta en Visca, rodeados de hielos flotantes de tamaño reducido. Al amanecer se zarpa con la impresión de que, a falta de otro sitio mejor, ahí podría armarse la casa polar.

Este día, 21 de Enero, se reconoce el estrecho Nelson y caleta Armonía, rechazando toda posibilidad de construir un faro a la entrada norte del primero y levantar la casa en la segunda. Se reconoció también el estrecho Inglés, en su parte sur, fondeando a mediodía en la espaciosa bahía Chile, de isla Greenwich en la cual se desembarcó para reconocer una zona algo descubierta de hielo que se observaba en su redoso NE. y que resultó ser una buena explanada, mejor que la de Visca, primero por la situación ventajosa de la bahía con salidas inmediatas al Paso Drake por el NW. y al Estrecho Bransfield por el SE., segundo por la gran amplitud de la misma, sin peligros aparentes ocultos, fondos moderados 20 a 30 brazas y, una caleta interior para embarcaciones que permite el desembarco en el campamento con cualquier tiempo.

A las 1500 horas, con un tiempo brillante, se zarpa para continuar con el reconocimiento; a la vez que se aprovecha la navegación para llenar vacíos de sondas en las cartas y hacer ligeras rectificaciones en ellas.

El deshielo se manifiesta en el mar, por el gran número de icebergs de todos tamaños que se van encontrando durante la travesía. Fueron conocidas y desechadas las bahías Luna y Yankee, en el estrecho Mac Farlane por estar absolutamente rodeadas de glaciares barrancosos.

Es un hermoso día y de inmensa visibilidad que perfila claramente la isla Decepción a gran distancia, como así mismo la Tierra de O' Higgins,

totalmente helada a más de 80 millas. Se constató después, que en esta región llueve bastante en esta época contrariamente a lo que suele asegurarse.

A las 2130 horas de este 21 de Enero se fondea en caleta Balleneros que queda dentro de bahía Foster de Isla Decepción.

Bahía Foster es un excelente lugar donde hay bastante espacio en su interior para elegir sitios adecuados para la instalación de una base, pero tiene el grave inconveniente que siendo la entrada a la bahía angosta y no muy profunda, puede quedar bloqueada por icebergs de gran tamaño como pudo comprobarlo más tarde el transporte "Angamos".

Teniendo siempre en vista decidir cuanto antes, sobre el sitio más apropiado para levantar el observatorio meteorológico y radioestación, se zarpó a primera hora del día siguiente 22 de Enero, dirigiéndose por el estrecho De Gerlache en demanda de puerto Melchior (bahía Dallman), no sin haber antes recorrido con el buque, la extensa bahía Foster y reconocido sus otros tres fondeaderos echando algunas sondas en ella y bautizando uno que otro accidente topográfico secundario que aún no tenían nombre.

El estrecho De Gerlache y el canal Schollaert se navegan casi en calma con tiempo despejado, avistándose unas 15 a 20 ballenas chicas. Las costas de la Tierra de O' Higgins, dan la impresión de ser inaccesibles para abordarlas, debido a sus interminables barrancos de hielos de decenas de metros que caen a pique sobre el mar. Sólo una embarcación menor o un avión de exploración podrían, quizás, descubrir algún reducido terreno firme donde asentar una cabaña.

Se fondeó en Melchior a las 2130 horas del mismo 22 de Enero.

A la madrugada del 24 de Enero, se dejó el fondeadero de Melchior en demanda de puerto Lockroy. Se navegó el canal Neumayer con viento del Este depresionario, fuerza 7. La navegación por este canal, el más estrecho y tortuoso de los hasta ahora entregados a la navegación de esta región, no ofrece dificultad alguna para buques grandes, aún superior al "Angamos" salvo el caso de los icebergs que lo obstruyan, lo que en pequeña escala le ocurrió a ese buque 45 días después.

Seis horas después del zarpe se fondeó en Lockroy, con fuertes rachas del NE. al SE. que se descuelgan violentas de los altos cerros nevados y glaciares del fondo, aguantándose el buque a dos anclas en buena forma; pero el tenedero es ya estrecho para un buque como la fragata "Iquique" y, francamente inconveniente para un casco como el del "Angamos".

Instalación de la Base Prat.

Considerando los diferentes lugares recorridos y estudiadas las ventajas y desventajas en el terreno mismo, el comodoro Guesalaga con la aprobación del mando naval decide construir la Estación meteorológica y radiotelegráfica en Bahía Chile; por lo que se resolvió regresar y construir de inmediato el campamento en el lugar elegido. Así es como, a las 0800 horas del 26 de Enero, con tupida nevazón del Oeste que pronto cesa, se zarpa por el estrecho Bismarck, al océano, en viaje directo a bahía Chile.

El fondeadero de bahía Chile se tomó en la madrugada del 27, con temporal del Este y fuertes chubascos de nieve que, naturalmente impedían toda labor. El barómetro acusa fuerte descenso, con viento del Este fuerza 9; pero un recalmón de algunas horas permite sondear los alrededores del fondeadero y cambiar de tenedero más a tierra.

Terminada la maniobra de cambio de fondeadero, se instaló un tablero con los colores nacionales en las proximidades del sitio elegido para la casa y alista para proceder al desembarco de materiales, armando carpas en tierra para almacenar el material que sea necesario resguardar de la intemperie.

Desgraciadamente al amanecer del día 28 de Enero, recrudece el mal tiempo, obligando a suspender el trabajo. Con alternativas que permiten ligeras labores preliminares, transcurren 24 horas más; pero, al amanecer del 30 de Enero el viento del Este aumenta súbitamente durante la noche alcanzando a 60 millas por hora, que hace garrear al buque unos 400 metros en un reducido tiempo a pesar de tener sus dos anclas fondeadas. El peligro fue conjurado gracias a que, como medida precautoria, se tenía las máquinas listas con las que se ayudó para mantenerse.

Esta prueba inicial, fue de provecho general para apreciar debidamente la dureza de la región y las exigencias que ella impone en cuanto a precauciones náuticas y a solidez de cons-

trucciones terrestres. Es digno de anotarse que cuando se levó anclas para cambiar de fondeadero, en una de las cadenas dos eslabones se encontraron abiertos. Las cadenas eran nuevas y habían sido entregadas recientemente para la comisión. La falla en los eslabones parece haberse producido por el trabajo anormal de éstos contra la roda del buque, pues el fuerte viento acompañado de violentísimas rachas, obligaban al buque a un borneo que en algunas ocasiones quedaba a 90° de la dirección de las cadenas.

Por fin, el 31 de Enero, amaneció en calma y se procede a enmendar fondeadero de nuevo e iniciar francamente los trabajos.

Lo primero que se ejecuta es habilitar un desembarcadero con piedras y durmientes que permitía el atraque de las embarcaciones cargadas y que remolca el botemotor del buque una distancia de 1500 metros.

Los frecuentes derrumbes provocados por el deshielo, cubren la bahía de témpanos de variados tamaños que cuando hay calma absoluta se estacionan dificultando, a veces, el tráfico de las embarcaciones.

El trabajo es sumamente activo, casi continuo; pues se descansa brevemente para alimentarse y las poquísimas horas que hay de obscuridad total, para dormir. Esta determinación se tomó a raíz del temporal reciente, en previsión que fueran muy frecuentes, y acarrearán con ello enorme pérdida de tiempo. Era por lo tanto, interesante desembarcar el material para construir lo más pronto posible, ya que obtenido el traslado a tierra e instalado un buen campamento para albergar al personal que trabaja en tierra, se facilitará grandemente el armado de la casa. Se consiguió descargar el buque en los dos primeros días, y lo que constituyó la mayor preocupación, afianzar a tierra y techar la casa polar en los tres primeros días de labor.

Simultáneamente al trabajo de armado de la casa, otros oficiales del buque, efectúan el levantamiento hidrográfico y sondaje de la gran bahía Chile, que en la parte que el buque ocupa se denominó Puerto Soberanía, espacio protegido de los grandes icebergs que suelen penetrar a la bahía procedentes del estrecho Bransfield y con fondo moderado de fango.

En los días siguientes, en que el tiempo se manifiesta en general bueno, con intermitencias de vientos y lluvias, el trabajo fue ininterrumpido aunque sin el recargo extraordinario

de los primeros cuatro días. Se ejecuta el trazado de la construcción que irá anexa a la casa metálica para la instalación de la cocina, despensa, pañol de útiles para la radio y pasillo que la unirá con la casa polar. Este trabajo estuvo a cargo del arquitecto civil Sr. Julio Ripamonti, quien se ofreció para viajar voluntariamente a la Antártica, entregando desinteresadamente sus servicios profesionales.

Además, se construye un sólido muelle definitivo de 20 metros de largo por 2½ metros de ancho para que pueda ser utilizado para la descarga posterior del gran bagaje de material de construcción para la casa anexa, como así mismo los víveres, carbón, combustible líquido, motores, antenas, material de radio, etc., que traerá el transporte "Angamos" para la base. Junto con terminar el muelle se levantó un asta de 7 metros para izar el pabellón.

Inauguración de la Base Naval "Arturo Prat".

El 6 de Febrero de 1947 está totalmente armada la casa polar, y se efectúa la ceremonia

de izamiento del pabellón nacional e inauguración del observatorio meteorológico y radio-estación naval con honores militares y con la asistencia de casi la totalidad de los oficiales y tripulantes. El Comodoro Guesalaga en una patriótica alocución explica el alcance y significación de ella. Acto continuo, en un ángulo de los cimientos de concreto ya iniciados de la futura casa anexa, se coloca dentro de un tubo metálico, un ejemplar del Acta de la ceremonia, que está firmada por los Jefes y Oficiales de la fragata "Iquique" y un gran porcentaje de su tripulación.

Para dar término a la ceremonia, oficiales y marinería entonan el Himno Patrio, mientras como telón de fondo, se recorta en la bahía, la silueta con empavesado completo de la fragata "Iquique". Tres descargas de fusilería sellan la emotiva y solemne ceremonia.

Los siguientes días, se continúa febrilmente con los trabajos interiores de la casa polar,



COMODORO GUESALAGA DANDO LECTURA AL ACTA DE CREACION DE LA BASE ARTURO PRAT.

abre y hace cajonería en los heridos para los cimientos de la casa anexa, cuyos materiales viajaron por el transporte "Angamos" que está por llegar a Puerto Soberanía, donde se le ha ordenado reunirse con la fragata disponiéndole que antes de hacerlo, toque en Isla Decepción para efectuar un reconocimiento. Grandes icebergs le bloquearon la entrada a bahía Foster, por lo que no pudo cumplir con lo dispuesto.

Llegada del transporte "Angamos".

El 14 de Febrero fondea el transporte "Angamos" en Soberanía y el Comodoro Guesalaga traslada su insignia a ese buque.

La dotación de oficiales del transporte "Angamos" esta compuesta como sigue:

Capitán de Fragata, Sr. Gabriel Rojas Parker, Comandante.

Capitán de Corbeta, Sr. Federico Bonert Holzapfel, 2º Comandante.

Capitán de Corbeta, Sr. Carlos Núñez Vergara, Contabilidad.

Capitán de Corbeta Ingeniero, Sr. Carlos Kaiser Hayler, Ingeniero de Cargo.

Teniente 1º, Sr Custodio Labbé Lippi, Navegación.

Teniente 1º, Sr. Ramón Aragay Boada, Comunicaciones.

Teniente 1º Dentista, Sr. Raúl Barría Mejías, Dentística.

Teniente 2º, Sr. Arturo Troncoso Daroch, Oficial de División.

Teniente 2º, Sr. Emiliano Figueroa González, Maniobras y Consumos.

Teniente 2º Ingeniero, Sr. Guillermo Marchant Romero, Electricidad y Oficial de División.

Subteniente, Sr. David Maydl Guardia.

Subteniente, Sr. Christian Storaker Pozo.

Subteniente, Sr. Marcos Ortíz Gutmann.

Una vez izada la insignia en el transporte "Angamos", el Comodoro Guesalaga se reunió con los Jefes de las misiones científicas, mili-

tares y periodistas que viajaban en él, con el fin de darles a conocer en general los planes de trabajo.

Cumpliendo instrucciones de la Superioridad Naval, el 24 de Febrero la fragata "Iquique" debe regresar a Bahía Orange para tomar combustible de la fragata "Esmeralda" y esperar allí, como buque de emergencia, hasta el término de la Comisión Antártica. Antes de regresar a Orange, se dispuso que la fragata "Iquique" viajara hasta bahía Margarita con el objeto primero de efectuar un viaje de exploración rápido hasta el sur del círculo polar y segundo, porque no se consideraba justo privarle de esta navegación, tan atendible después del sacrificado esfuerzo de todo su personal que tenían cifrada sus esperanzas en hacer ese trayecto.

Así fue, que se dispuso el zarpe directo y rápido para el día 18 de Febrero por cinco días. Esto significaba un mayor esfuerzo para el transporte "Angamos" y algo de prolongación en su estadía en puerto Soberanía debido a la disminución de personal para el trabajo a ejecutar, especialmente los cimientos de la casa anexa.

Navegación de la fragata "Iquique" hasta Bahía Neny (bahía Margarita).

El 18 de Febrero la fragata "Iquique" zarpó en demanda de bahía Neny. Navega por el estrecho Inglés para tomar el estrecho Bransfield y pasar a corta distancia de isla Decepción. Durante este tramo de navegación se ven desde a bordo numerosos grupos de ballenas lanzando sus chorros característicos. El tiempo es muy bueno, hay calma, mar llana y con cielo despejado que permite gozar de un agradable sol.

Alrededor de las 2200 horas se navega sin novedad entre las islas Low y Hoseason. El resplandor (ice-blink) de las islas mencionadas es notable, especialmente el de isla Low; ya ha oscurecido y sin embargo es posible situarse por ellas, concordando la situación obtenida con el radar.

Cerca de las 2300 horas sobreviene una tupida nevazón, que apenas hace ver la proa del buque; lo que obliga a poner las máquinas a media fuerza para estar precavido a cualquiera contingencia.

Se navegó desde Latitud $63^{\circ} 30' S.$ y Longitud $62^{\circ} 00' W.$ hasta Latitud $64^{\circ} 00' S.$ Longitud $64^{\circ} 00' W.$ sondando con el ecosonda sin encontrar fondo en 128 brazas.

El 19 de Febrero a las 1020 horas habiendo mejorado la visibilidad se avista isla Víctor Hugo; la que no fue detectada por el radar como había sucedido en ocasión anterior.

Alrededor de las 1500 horas ha salido un viento del E NE. que va aumentando en intensidad a medida que rola al NE. A las 1800 horas de ese día 19 de Febrero el viento ha alcanzado fuerza 8 y la mar es arbolada del NE. El buque navega en buenas condiciones, pero con balances hasta de veinticinco grados.

Poco después de las 1900 horas, sobreviene cerrazón de nieve que disminuye la visibilidad a 300 metros. El gobierno es sólo regular, por llevar el buque la mar por la popa.

A las 2207 horas el buque cruza el Círculo Polar Antártico, Latitud $66^{\circ} 33' S.$, en la Longitud $69^{\circ} 13' W.$

A las 2225 horas, debido a la obscuridad y pésima visibilidad se disminuye el andar por el peligro de encontrar témpanos por la proa. Esta disminución de velocidad y el hecho de ir corriendo el temporal por la popa, hace que el gobierno del buque sea malo, con tendencia a atravesarse a la mar a pesar de gobernar con toda la caña para mantenerlo a rumbo; pero a la 0100 horas del 20 de Febrero el buque decididamente se atravesó a la mar y dio dos balances de 35° a 40° , lo que obligó a aumentar el andar y virar 180° del rumbo que se llevaba con el objeto de capear el temporal amurado a la mar. En estas condiciones, navegando a baja velocidad para no deshacer mucho el camino recorrido y disminuir los golpes de mar por la amura, se mantuvo en espera que aclarase o mejorara la visibilidad para proseguir el viaje al sur.

Al empezar aclarar se cambió rumbo hacia el sur y se colocó el andar normal. Poco después la visibilidad mejora aunque persiste el viento, chubascos de nieve y mar gruesa.

Después de las 0800 horas el viento ha comenzado a declinar y la visibilidad ha mejorado ostensiblemente.

A las 0910 horas se avistan rompientes por la proa, lo que obliga al buque a caer al 270° . A las 0923 horas estíbase haber sobrepasado

el peligro, vuelve a caer al rumbo original 180° ; pero a las 0929 horas se ve nuevamente obligado a caer al 270° por haber aparecido rompientes por la proa. A las 0942 horas, vuelve al rumbo original 180° .

De acuerdo con la experiencia de esta navegación, la recalada a Bahía Margarita debe hacerse a un rumbo paralelo a isla Adelaida y a 35 millas de su costa occidental.

A las 1100 horas, el viento ha disminuído a fuerza 5 y se gobierna hacia el Este para dirigirse al fondeadero de Neny.

La navegación en la bahía Margarita se hizo a velocidades variables y con algunas caídas de rumbos, debido a irregularidades en el fondo y a la presencia de numerosos témpanos, muchos de ellos varados.

A las 1715 horas del 20 de Febrero de 1947, fondea en Neny. El paraje es de gran belleza y en el fondeadero se pasó una noche con calma y mar llana. Se notó gran presencia de témpanos de todos tamaños, que se unen formando capas de hielo sobre el mar. Se nota corriente y resaca en la bahía, derivando los témpanos con la primera. Se estima que es peligroso este fenómeno y debe tenerse buen cuidado, ya que puede cerrar la bahía.

Al levar se comprobó que la calidad del fondo era arcilla de glaciár.

El 21 de Febrero a las 0412 zarpa de regreso a puerto Soberanía.

La bahía Margarita se navega con muy buen tiempo, viento del SE. fuerza tres y la mar ligeramente boba. Hay una visibilidad espléndida, 50 a 60 millas, se domina toda la bahía Margarita, la isla Adelaida, el cabo Besteaux y la isla Alejandro I. También es notorio el resplandor del pack-ice hacia el sur, dirección en que aumenta considerablemente la cantidad de hielo sobre el mar.

A las 1300 horas aproximadamente, las espléndidas condiciones de tiempo se cambian en forma impresionante por su rapidez. La visibilidad se reduce a 500 metros, el viento del SE. fuerza tres cambia a NE. fuerza cuatro y la mar se presenta arbolada del NE., pareciendo ser la continuación del temporal que se experimentó en el viaje al sur. La costa, por supuesto, se pierde de vista, pero el buque navega en buenas condiciones, con fuertes ca-

beceos y balances. Al atardecer las nevazones se han hecho más continuas y el viento se mantiene del NE. fuerza cuatro, pero el buque continúa su track normalmente hasta puerto Soberanía donde fondeó de regreso el 23 de Febrero a las 2110 horas.

Construcción de la casa anexa.

Durante la ausencia de la fragata "Iquique", el transporte "Angamos" prosiguió con los trabajos de construcción de la base, terminando lo de mayor envergadura en la construcción como los cimientos de la casa anexa.

En la casa polar, se hacen las divisiones interiores, impermeabilizaciones, doble piso de madera y corcho, colocación de estanques, baños, estufas, calentador de agua y cañerías interiores. Se empiezan a montar los receptores de radio en el departamento correspondiente, las antenas y la canalización hacia los motores, etc. El día 19 de Febrero el puerto Soberanía es afectado por un recio viento del NE. hasta fuerza 8 en la noche, con fuerte nevazón y 4° C bajo cero, lo que, como en toda circunstancia semejante limita el rendimiento de los trabajos, paralizándose solamente cuando la nieve y en especial la lluvia se hace intensa. Trabajan en tierra un promedio de 50 hombres diariamente lo que equivale al 50% de la dotación total de gente de mar del buque. También se continuaron los trabajos hidrográficos, observación de mareas en el muelle (15 días) y coordenadas geográficas, aprovechando el escaso sol en circunstancias poco favorables. Observación de estrellas fue imposible efectuar por ese entonces.

La preparación, labrado y acondicionamiento de los dos palos de 25 metros, traídos desde Punta Arenas para antenas de radio, resultó trabajo nada despreciable; su colocación vertical y afianzamiento, fue faena dura y hasta un tanto peligrosa. Uno de ellos cayó desde una inclinación de 45° durante la faena de su enderezamiento; pero sin que dañase las casas, debido a las precauciones tomadas con anterioridad ante ese posible evento.

Durante la permanencia en Soberanía las comisiones militares, de aviación y científicos, en general cumplieron sus planes de trabajo ampliamente, procurándose otorgarles las mayores facilidades compatibles, sin escatimar medios, de cuyo resultado general se informa separadamente al final.

Noche por medio, se obtiene que los científicos dicten charlas, conferencias sobre temas de su especialidad, por tiempo no superior a una hora. Estas resultan muy útiles a la vez que amenas.

El 23 de Febrero empiezan a levantarse rápidamente los pies-derechos de la casa anexa, previamente preparados por los tres carpinteros de los buques y ayudantes aficionados, con los cuales se hizo todo este trabajo.

El 24 de Febrero zarpa la "Iquique" a su reunión con la fragata "Esmeralda" en Orange y esperar en ese lugar el regreso del "Angamos".

Entre tanto, los trabajos siguen a cargo exclusivo del transporte "Angamos" con máxima intensidad, excepto dos días de tiempo duro del NE. con lluvia copiosa.

El 1° de Marzo empiezan a instalarse en la casa el Teniente 1° de la Armada Sr. Boris Kopaitic O'Neill y su personal naval subalterno que permanecerán de estación durante el año.

El 3 de Marzo, a las 1300 horas zarpa el "Angamos" a bahía Foster en isla Decepción, iniciando un crucero de exploración al sur, habiendo dejado en tierra, además del Teniente Kopaitic y sus cinco subalternos, una cuadrilla de nueve tripulantes idóneos para avanzar lo más posible en la construcción, especialmente en la labor de carpintería que es la que queda por hacer en su mayor parte. El hecho que la cocina está terminada lista para usar y la radio de emergencia en funcionamiento, permiten al transporte "Angamos" alejarse con tranquilidad por un período que se estima de 12 a 15 días.

Viaje de reconocimiento del transporte "Angamos".

En esta navegación por el estrecho Bransfield como en varias otras posteriores, se manifiestan las imperfecciones de la carta especialmente en lo referente a sondas. Frecuentemente, navegando sobre líneas de sondas de grandes profundidades, 300 ó más brazas, el ecosonda del buque llegó a registrar 5 brazas, constatado con sondaleza de mano; se comprenderán las naturales inquietudes en un buque de gran calado y, lo que es peor, de gran inercia como el "Angamos". La característica del relieve submarino, es la de una in-

creíble y sorprendente irregularidad, con el inconveniente de que no existen algas marinas que delaten los bajos fondos. Con fuertes chubascos de nieve del W. se toma bahía Foster, en isla Decepción, fondeando en caleta Ballejeros al anochecer.

Aprovechando buenas perspectivas del tiempo se resuelve continuar viaje antes que la estación avance y limite la exploración hacia el sur, dejando esta interesante isla para visitarla detenidamente al regreso.

Al día siguiente, 4 de Marzo, se zarpa a las 0400 horas; con viento fresco del SW. y atmósfera clara se navega el estrecho de Gerlache con destino a puerto Lockroy. El estrecho de Gerlache, tal como el estrecho Bransfield, no presenta dificultades de navegación superiores a nuestros canales magallánicos y patagónicos en general, excepción hecha de las sorpresas de sondas ya enunciadas.

El canal Neumayer, que es la continuación del Gerlache, es de un ancho reducido, como el Darwin en la región de Chiloé (Chonos); sin otras dificultades que las que pueden presentar los témpanos o icebergs a la deriva más difíciles de esquivar por la mayor estrechez de la vía.

El fuerte viento reinante le resta 4 nudos al andar del transporte; sin embargo, a pesar de ello, se logra alcanzar Lockroy gracias al crepusculo más prolongado en esta latitud.

En esta ocasión, no se fondeó en el fondeadero mismo de Lockroy por lo estrecho que es, haciéndolo con las precauciones del caso, en una espaciosa abra inmediatamente al norte de Lockroy que había sido reconocida someramente por el explorador Charcot con su Pourquoi-Pas (1907 - 1910). Aquí se tuvo un día completo de sol brillante y dos noches estrelladas, sin una nube.

Se efectuó un levantamiento rápido y sondeaje de este fondeadero, al que se le denominó puerto "Angamos" y se enclavó el pabellón nacional en la cumbre de un alto picacho frente al fondeadero.

En este lugar las comisiones científicas despliegan gran actividad, entusiasmados ante el espectáculo de agrupamientos (rockeries) de miles de pingüinos, otras aves tales como cormoranes, petreles, skúas, y también focas.

El 6 de Marzo con excelente tiempo, se abandona puerto Angamos a mediodía, saliendo al mar de Bellingshausen por el estrecho Bismarck; efectuándose algunas rectificaciones hidrográficas, se siguió rumbo al sur por el occidente de la isla Víctor Hugo.

El amanecer, sorprende al buque navegando 5 millas al Oeste de isla Adelaida, imponente por su blancura y altas cumbres interiores, mientras que la costa cercana al mar es baja y pareja, como una gigantesca cancha de aterrizaje. Hay un viento del SW. fuerza 3, despejado absoluto y gran cantidad de ballenas a la vista.

A las 0800 horas de este 6 de Marzo, se cruza el círculo polar antártico ($66^{\circ} 33' S.$) en longitud $69^{\circ} W.$ Aprovechando el espléndido tiempo reinante, se entra a la inmensa bahía Margarita, bordeando la costa sur de isla Adelaida en demanda de bahía Neny. Son innumerables los escollos y rompientes en esta parte; algunos no están situados y otros visiblemente erróneos en su ubicación lo que obliga a grandes precauciones en la marcha ayudados con el empleo permanente del ecosonda. La isla Alejandro I hacia el sur, es visible a 80 millas de distancia. Hay grandes icebergs en las proximidades de la ruta y después de reconocer isla Millerand y luego isla Neny gobierna sobre ésta, largando el ancla en bahía Neny a las 2130 horas, entre algunos icebergs y témpanos menores.

A las 0400 horas del 9 de Marzo, después de haberse hecho durante la permanencia un reconocimiento por tierra y estudios pertinentes por las comisiones científicas, se zarpó de regreso hacia el norte, con tiempo calma y cielo cubierto.

Se trazó rumbo por el centro de bahía Margarita, alcanzando a las 0600 horas el punto más austral del viaje en Latitud $68^{\circ} 10' S.$ y Longitud $68^{\circ} 05' W.$

Al atardecer de ese día navegando con pronóstico de tiempo variable se empieza a experimentar llovizna acompañada de viento del NE. fuerza 5. El tiempo no desmejoró mayormente, avistándose la isla Víctor Hugo al mediodía del 10, por la cual se rectificó la situación; decidiéndose entrar de nuevo por el estrecho Bismarck se fondeó en puerto Angamos ya oscuro, con viento norte arrachado y numerosos témpanos de regulares dimensiones que se acumulan procedentes del canal Neumayer.

A medianoche un iceberg calculado en unas dos mil toneladas y a la deriva por el viento del norte se apoya sobre la cadena de fondeo, desplazándose después hacia popa a corta distancia del costado.

Al amanecer del 11 de Marzo se prosiguió viaje con lluvia y fuerte viento norte, que obliga a gobernar y aun a abrirse camino entre témpanos y débil pack-ice formado en el canal Neumayer. A las 1100 horas hubo de fondear en Melchior en espera que mejoraran las condiciones de navegación.

A las 0600 horas del 12 de Marzo, se abandona Melchior dirigiéndose a isla Decepción donde se fondeó en caleta Balleneros en 80 metros de profundidad, habiendo arriado previamente 60 metros de cadena. Después de fondeado, al arriar más cadena antes de abozar, se abre un eslabón sobre la catalina del cabrestante, perdiéndose el ancla de estribor con 7 paños de cadena. Se engrillató el ancla y cadena de respeto en reemplazo de la perdida.

La copiosa lluvia, fuerte viento del 4° cuadrante y nevazón, acompañó al buque durante la permanencia de dos días y medio en Decepción, lo que no impidió, aunque si limitó, las investigaciones científicas y exploraciones en tan interesante isla, a la que no será posible volver dado el apremio que hay en el regreso del buque al norte.

La abundante literatura de todo orden existente sobre isla Decepción, además de las referencias en los informes de los científicos que hicieron en esta comisión, hace innecesario extenderse más al respecto.

Tal vez sea del caso señalar, que se estima, se ha exagerado o sobre estimado su valor en cuanto a fondeadero y base de operaciones.

En efecto, si bien es cierto que posee surgideros más o menos buenos dentro de la gran bahía Foster, éstos son demasiados profundos y sin reparo en su área central, además que el acceso a la bahía es de cierto cuidado para buques grandes y, lo principal, que dicho acceso es muy fácil de ser bloqueado ocasionalmente por grandes icebergs que los vientos y corrientes, a veces intensas en determinadas situaciones de mareas, acumulan en su boca. Esta situación la experimentó el transporte

"Angamos" en su primera recalada a la isla, siéndole absolutamente imposible forzar la entrada. Por otra parte las condiciones atmosféricas interiores tales como nubes, precipitaciones, son peores a las reinantes en los alrededores próximos, a la vez que los cerros que circundan a la isla, no alcanzan a protegerla tampoco de los vientos reinantes. Para los aviadores fue consenso que no es más recomendable que puerto Soberanía, a pesar de la ventaja que se reconoce en el sentido de garantizar ausencia permanente de témpanos en su interior.

A las 0700 horas del 15 de Marzo se deja caleta Balleneros, para efectuar un recorrido con el buque por el perímetro interior de bahía Foster y fondear en bahía Telefon, surgidero menor a los otros. Este surgidero se encuentra en el ángulo NW. de bahía Foster y se permaneció cuatro horas en él, dando oportunidad a los científicos para bajar en este sector de la isla y efectuar algunos últimos reconocimientos e investigaciones, descubriendo entre otras cosas agua a la temperatura de 50° centígrado sobre cero a una profundidad de 60 centímetros bajo la superficie de la tierra. Los oficiales del buque aprovecharon para efectuar un sondeaje del fondeadero en embarcaciones.

Se abandona la isla Decepción a las 1100 horas con tiempo nuboso que aclara totalmente a escasas millas afuera, fondeando en puerto Soberanía al atardecer con magnífico tiempo, cumplidos 12 días exactos de haberlo dejado para el viaje al sur.

Inspeccionada de inmediato la Base, se constata el increíble esfuerzo desarrollado por el personal naval en el trabajo de la casa, que se encuentra prácticamente lista, lo que permite asegurar el viaje de regreso al continente en un plazo de seis días, tiempo máximo que demandará el montaje de los motores, correcciones y pruebas de la radioestación, más un día por imprevistos.

Interrogado el Teniente Kopaitic y su personal respecto a condiciones de vida, salud y moral se manifestaron absolutamente conformes y a entera satisfacción con su vida futura a base de los 12 días de prueba recién transcurridos.

El Teniente Kopaitic informó haber tenido una temperatura exterior de $-6^{\circ},5$ C con el primer escarchamiento de la caleta interior. En efecto en estos últimos días de permanencia en puerto Soberanía se hace evidente ya la aproximación del Otoño, con temperaturas sensiblemente más bajas, nevazones persistentes, lluvias, neblinas y ventarrones, que dificultaron e hicieron penosa las labores siempre abultadas de los postreros días de toda comisión, aparte de la terminación total de ambas casas y sus detalles, del desembarco de víveres, carbón y pertrechos, acomodación, instalación y prueba de los transmisores y receptores. Se efectúan además diferentes trabajos hidrográficos y colocación de faros y balizas, los que darán mayor seguridad marítima.

En la última tarde de la estada en puerto Soberanía y por iniciativa de algunos civiles de la misión científica, se erige una cruz cristiana de 3 metros de altura, con frente a la bahía a unos 150 metros de la casa antártica.

Esa misma tarde el Comodoro Guesalaga baja a tierra y se despide oficialmente del Teniente Kopaitic y sus subalternos, dándoles las últimas instrucciones verbales y escritas para su desempeño y comportamiento futuro. Se toman fotografías y películas a los interiores de las casas.

El Comodoro Guesalaga y los que lo acompañaron a tierra para despedirse de los que se quedaban montando guardia en la Antártica Chilena, iniciaron ya de noche, el regreso al buque, con el natural sentimiento exteriorizado en todos los semblantes, tanto de los que quedaban en tierra como los que regresaban a bordo, ante la realidad tan próxima.

Regreso del transporte "Angamos" a Punta Arenas.

A las 0600 horas del siguiente día 22 de Marzo en medio de una intensa nevazón que blanqueó totalmente todo el panorama de tierra y del buque, el transporte "Angamos" abandonó definitivamente el puerto Soberanía, respondiendo con intensa emoción al saludo de despedida que con la bandera de la Patria arriada a media asta hacían desde tierra los seis chilenos más australes y solitarios desde ese mismo instante:

Teniente 1° Sr. Boris Kopaitic O'Neill.

Suboficial Luis A. Coloma Rojas.

Sargento 1° Carlos Ribera Tenorio.

Cabo 2° Carlos Arriagada.

Cabo 2° Aguedo Gutiérrez Sanhueza.

Marinero Luis S. Paredes Uribe.

Posiblemente nunca pueden haber alcanzado tanta significación los tres pitazos hechos por el buque en contestación y señal de despedida. Se navegó por el estrecho Inglés y estrecho Branfield, con situaciones obtenidas por la luz del primer faro chileno levantado en nuestro territorio Antártico y se tomó el estrecho Nelson para salir al paso Drake, rumbo directo al estrecho Le Maire.

La travesía del Paso Drake, Estrecho Le Maire, Atlántico Sur y Estrecho Magallanes, se efectuó sin novedades, con tiempo variable, pero manejable. En la primera Angostura, se recibió el saludo de tres aviones de Punta Arenas.

A la fragata "Iquique" que se encontraba en bahía Orange en espera del regreso del transporte "Angamos", se le ordenó reunirse con el transporte el día 25 de Marzo en el fondeadero de Río Seco en las proximidades de Punta Arenas, lo que se cumplió exactamente.

Los buques entraron a Punta Arenas en formación a las 0900 horas del 26 de Marzo, dando el Comodoro Sr. Guesalaga comienzo de inmediato, a las visitas a las autoridades locales, tanto civiles como militares.

Inmensa cantidad de público se había reunido en el muelle fiscal para testimoniar su afecto y dar la bienvenida a la flotilla Antártica. Durante la estada en Punta Arenas gran cantidad de público visitó las naves, siendo motivo de especial atracción dos enormes focas y variadas clases de pingüinos que traía la fragata "Iquique" para donarlos al zoológico de Santiago. Desgraciadamente los pingüinos, de los que se encontraban algunos de los más hermosos traídos de bahía Margarita no resistieron el clima y todos fueron muriendo poco a poco. Las focas llegaron bien hasta Valparaíso, pero en el trayecto entre el puerto y Santiago murió la más grande, que tal vez, debido a su inmenso tamaño no resistió las contingencias originadas en su desembarco y viaje a la capital.

La entrega de carbón por el "Angamos" al Pontón, sobre 1.000 toneladas, el embarque de la carga, aguada y numerosos otros que-

haceres derivados de la comisión recién cumplida, retuvieron a la flotilla por espacio de 7 días en la rada, durante los cuales tanto la oficialidad como la tripulación fueron objeto de las más calurosas manifestaciones.

En la tarde del martes 1° de Abril de 1947, una numerosa delegación de Jefes, Oficiales y tripulación de la flotilla concurrió a una significativa ceremonia en el panteón de la ciudad. Esta ceremonia consistió en colocar una corona en la humilde tumba del capitán Andressen, noruego nacionalizado chileno, de la ex-compañía Sociedad Ballenera de Magallanes, que envió su flota al mando del mencionado capitán, en el verano de 1906 a 1907, ocupando caleta Balleneros en isla Decepción, luego que el Gobernador de Punta Arenas, Capitán de Navío Sr Froilán González lo autorizó para establecer ahí su base, por decreto N° 1.314 de 1° de Diciembre de 1906. La flota de bandera chilena estaba compuesta del buque-fábrica "Bories", de 3.000 toneladas, los cazadores "Valenzuela" y "Uribe" de 100 toneladas y el pontón "Jacoba Cornelia". Esta flota regresaba a isla Decepción todos los años, durante la temporada ballenera antártica, hasta 1914. En 1910 se incrementó con dos cazadores más, el "Señoret" y el "Goñi". El Comodoro Sr. Federico Guesalaga, en breves palabras, explicó el significado de la ceremonia y colocó la corona acompañado por el Señor Eugenio Orrego Vicuña, representante de la Universidad de Chile en la comisión, quién en vibrantes frases realzó la personalidad del ex-Capitán. También usó de la palabra el Alcalde de la ciudad, prometiendo levantar allí un pequeño monumento recordatorio. Asistió a este acto una numerosa delegación y tropa militar, con su banda, colegios y gran cantidad de público. Punta Arenas tiene un gran afecto por la Armada Nacional y así lo ratificó a cada momento durante la permanencia de la flotilla en esa hermosa ciudad austral. Los agasajos oficiales unidos a los de índole particular que fueron numerosísimos hablan muy en alto de la consideración y estima que hemos hecho mención.

De Punta Arenas a Valparaíso.

La flotilla deja Punta Arenas a las 0700 horas del 2 de Abril. El transporte "Angamos" se dirige al puerto Muñoz Gamero a objeto de entregarle carbón al pontón ahí fondeado, mientras la fragata "Iquique" se dirige directamente a Puerto Edén, fondeadero al que el

"Angamos" deberá llegar posteriormente a objeto de entregar combustible al escampavía "Colo-Colo" que lo espera en ese lugar.

Los días 3 y 4 de Abril con pésimo tiempo y lluvia constante, la fragata navega por los canales hacia Edén, mientras el transporte "Angamos" permanece atracado al pontón, entregando carbón.

En la madrugada del 5 de Abril el transporte "Angamos" zarpa con destino a Edén; sin embargo el fuerte ventarrón y cerrazón del Norte, unido a las malas condiciones de gobierno y andar del buque por efecto de lo descargado de su casco, hacen aconsejable fondear en Puerto Bueno a las 1600 horas en espera de un mejoramiento del tiempo.

Al atardecer del 8 de Abril fondeó en puerto Edén en las proximidades de la fragata "Iquique". A la mañana siguiente, habiéndole entregado carbón al "Colo-Colo" se zarpa junto con la fragata, navega la Angostura Inglesa y el canal Messier, saliendo al Golfo de Penas con suave viento sur. Ambos buques navegan independientes, toman el canal Darwin y el Moraleda, para fondear en San Pedro de Chiloé a la medianoche del 10 al 11 de Abril.

Con las primeras luces, atraca al transporte "Angamos" la fragata "Iquique" y se procede al trasbordo de la "Insignia" y de todas las delegaciones militares y civiles que han preferido efectuar su retorno a Santiago por la vía más rápida desde Puerto Montt.

Fue así, como a las 0900 horas del 11 de Abril, la "Iquique" zarpa conduciendo a 45 pasajeros de categoría militar y civil, los que desembarcan en el malecón de Angelmó en Puerto Montt a las 1930 horas.

En la mañana del día 12 de Abril se efectúan las visitas oficiales correspondientes y al amanecer del 13 se abandona Puerto Montt en demanda de Talcahuano.

La recalada a Talcahuano por dos horas y media, tuvo por objeto entregar material de radio comunicaciones empleado en la comisión y algún personal perteneciente a la 2ª Zona Naval.

El Martes 15 de Abril de 1947 a las 0930 horas la fragata "Iquique" sin novedad ni contratiempo, amarró al molo de abrigo de Valparaíso después de 97 días de haber dejado este puerto en su viaje a la Antártica.



PERSONAL EN FAENA DE CONSTRUCCION BASE NAVAL "ARTURO PRAT".

Observaciones y apreciaciones generales sobre el viaje.

El Comodoro de la flotilla, Capitán de Navío, Sr. Federico Guesalaga, con el objeto de presentar un juicio más concreto sobre las riquezas yacientes y posibilidades económicas de la región visitada, elevó a la superioridad los informes preliminares de los hombres de ciencias y demás componentes que en una u otra forma entregaron todos sus conocimientos para obtener éxito en ella.

En líneas generales el Comodoro Guesalaga manifiesta que con las opiniones escuchadas de los diferentes hombres de ciencia que acompañaron la comisión y su observación personal, que considera en último término; concluye, en sentido amplio y general, que es de parecer que la explotación de las riquezas minerales que puede poseer o posee el territorio Chileno Antártico, es tema de un futuro lejano todavía. En cuanto a la explotación de su fauna marina, no hay duda que es lo que podría abordarse desde luego, con auxilio de flotas balleneras; pero aún en este aspecto, debe reconocerse que la realidad visual en cuanto a esta riqueza, ballenas y focas especialmente le ha parecido inferior al juicio adelantado que se había formado al respecto.

Lo anterior no atenúa en lo más mínimo la necesidad de empezar cuanto antes una explotación efectiva, aún a costa de sacrificios y esfuerzos no compensados por ahora.

Bajo el aspecto profesional habría muchos puntos que considerar lo mismo que sus posibilidades para el desarrollo de la aviación co-

mercial en sus rutas polares antárticas, tal como ya es realidad sobre las regiones árticas.

Las misiones científicas desarrollaron sus cometidos subordinados a las funciones primordiales antes citadas y con ciertas incompatibilidades por razón de la dilatada permanencia en el mismo punto, escasez a veces de embarcaciones disponibles y del personal para cooperarles.

El tamaño de los buques, la limitación de combustible de la fragata, la falta de mayores embarcaciones menores apropiadas, las instrucciones dadas o capacidad demasiado restringidas para las exploraciones del avión, el apremio por construir pronto la casa y otras causas, no permitieron efectuar una penetración o reconocimiento hidrográfico hacia la desconocida y delicada costa de O'Higgins y sus islas contiguas.

A este respecto, se impone también la conveniencia futura de que el jefe de la comisión o el Comandante del buque sea ya conocedor de la región, para evitar en lo posible exploraciones previas y dilatorias a las partes conocidas. La conveniencia de establecer continuidad en el mando conocedor de la región, es evidente y puede desde ya hacerse en el futuro.

La navegación a la Antártica, en general, puede decirse que con buques apropiados y premunidos, en lo posible de los elementos tan necesarios como ecosonda, radar, etc. no ofrece mayores dificultades a nuestros oficiales y personal que los que encontramos en nuestros canales australes.

25.— COMISION DEL AÑO 1948.

Dada la necesidad de atender en forma continuada el Territorio Chileno Antártico, la Superioridad Naval dispuso que en Diciembre de 1947 una flotilla al mando del Capitán de Fragata Sr. Ernesto González Navarrete, compuesta por la fragata "Covadonga" y el petrolero "Rancagua" se dirigiera a la Antártica, con el propósito de relevar la dotación y abastecer el destacamento naval antártico establecido en la comisión del año anterior en puerto Soberanía de la isla Greenwich; explorar la costa Oeste de la Tierra de O'Higgins; ubicar el lugar adecuado para establecer una nueva base que quedaría a cargo del Ejército y proceder a la construcción de su casa y sus instalaciones y continuar con las exploraciones, levantamientos hidrográficos y estudios científicos de la región.

El Capitán de Fragata Sr. Jorge Gándara Boffil fue designado Comandante del buque insignia fragata "Covadonga" y el Capitán de Fragata Sr. Alfredo López Costa, Comandante del petrolero "Rancagua".

El día 18 de Diciembre de 1947 la flotilla zarpó de Valparaíso en demanda de Punta Arenas.

La fragata "Covadonga", navegó la costa del litoral hasta la boca del canal Chacao, punto por donde se internó por este canal, siguiendo por el canal Quicaví, canal Apiao, golfo Corcovado, canal Moraleda y canal Darwin, navegación por este último canal que se efectuó de noche con pésima visibilidad y fuertes chubascos de mal tiempo. Desde la salida del Darwin se navegó en demanda del canal Messier, atravesando el golfo de Penas con mal tiempo.

El petrolero "Rancagua" hizo su ruta por fuera de los canales, desde la boca del Chacao hasta la entrada del canal Messier. Desde este canal la flotilla siguió la ruta normal de navegación por Angostura Inglesa, paso del Indio, paso del Abismo, canal Wide, canal Concepción, canal Inocentes, Angostura Guía, canal Sarmiento, paso Victoria, canal Mayne, paso Schoal, canal Smith y Estrecho de Magallanes.

El 26 de Diciembre a las 1710 horas se fondeó en Punta Arenas. La recalada a este puerto obedecía a la necesidad de rellenar aguada, embarcar tres chalupas balleneras, retirar ropa antártica depositada en el Arsenal Naval, ulti-

mar detalles para la comisión, efectuar faena de petróleo y recibir materiales de construcción.

El 27 de Diciembre la flotilla se dedicó a la tarea de satisfacer las necesidades ya enunciadas, como también el Jefe de la comisión procedió a efectuar los saludos protocolares a las autoridades civiles y militares.

En su oportunidad, el Comandante en Jefe de la 3ª Zona Naval, Contraalmirante Sr. Rafael Santibáñez Escobar, pasó revista a la Flotilla Antártica y junto con despedirse de sus tripulaciones manifestó su complacencia al encontrar todo correcto y satisfactorio para el cumplimiento de la misión.

El 1º de Enero de 1948 a las 1200 horas la flotilla zarpó rumbo a la Antártica Chilena, con destino a puerto Soberanía.

En la primera etapa de este viaje la fragata "Covadonga", navegó por el Estrecho de Magallanes, canal Magdalena, canal Ocasión, canal Beagle, canal Murray, bahía Nassau, y paso Drake. El petrolero "Rancagua" lo hizo por el Estrecho de Magallanes, canal Cockburn, Brecknock, canal Beagle, paso Picton, bahía Nassau, y paso Drake.

La navegación de la flotilla en línea de fila por el paso Drake fue con un tiempo espléndido, siendo muy acertado el pronóstico del tiempo que fijó el momento del zarpe.

Para recalar a la Antártica se puso proa sobre la isla Smith. A mediodía del 4 de Enero de 1948 habiéndose despejado momentáneamente, se logró obtener una situación astronómica.

En la travesía del paso Drake no se experimentó corriente y hubo claridad polar toda la noche.

Al aproximarse la flotilla al estrecho Boyd, se enmienda rumbo al 180º verdadero para alejarse lo más posible de la roca Norte que se deja por babor.

En las proximidades del estrecho Boyd sobrevino una densa neblina que disminuyó la visibilidad a menos de 200 metros. Esta neblina no fue dificultad para recalar y cruzar el Boyd, debido al radar de la fragata que hizo

posible situaciones a 60 millas de la isla Smith, permitiendo a la vez dar indicaciones al transporte "Rancagua" para mantener la formación.

El estrecho Boyd y parte del estrecho Bransfield se navegaron con neblina cerrada.

Recalada en Puerto Soberanía.

Una vez que se fondeó en puerto Soberanía, el Jefe de la expedición, acompañado de su Plana Mayor, bajó a tierra a saludar, revistar e inspeccionar la dotación naval de la Base "Prat", encontrando al Teniente 1° Sr. Boris Kopaitic O'Neill y sus subalternos en perfectas condiciones de salud, a excepción del Suboficial Luis A. Coloma Rojas, que estaba con un pié contuso, debido a un golpe recibido con un cajón en una maniobra de víveres.

Al saludar el Jefe de la comisión a ese grupo de marinos chilenos que, durante un año sirvieron de custodia a la bandera de la patria, izada en aquel apartado territorio nacional les dió a conocer los saludos y reconocimiento en nombre del Comandante en Jefe de la Armada, por el brillante comportamiento demostrado, que pasaba a ser un símbolo de la Marina de Guerra de Chile.

El aspecto general de la dotación era de regocijo y entusiasmo por el arribo de la flotilla. Mostraban excelente estado de ánimo, pero el color del rostro era algo amarillento.

La Base fue encontrada sin novedad, en orden y todo funcionando normalmente, manifestando el Teniente Kopaitic:

"La moral del personal siempre se mantuvo alta. Supieron en todo momento adaptarse y sobreponerse al medio en que quedaron, tanto en lo que se refiere al aspecto climatológico como psicológico y siempre también, penetrados en el papel que desempeñaban, representando a la nacionalidad en estas australes regiones de nuestro territorio.

"Es difícil poder traducir la impresión que causó la aparición de los buques de nuestra Armada. Fue como una mezcla donde se juntaba una sensación de alivio y de nostalgia; de alegría y de tranquilidad; desaparecía instantáneamente la soledad y aislamiento que se tuviera por espacio de un año".

El día 6 de Enero la dotación de la base "Prat", fue agasajada, por el Jefe de la Comisión Antártica con una comida en la Cámara de Oficiales de la fragata "Covadonga". Este mismo Jefe dispuso que todas las necesidades, aprovisionamiento, recorrida y reparaciones de la base, las tomase a su cargo el transporte "Rancagua", buque que permanecería en ese puerto hasta el término de la comisión. Además se dió la misión al "Rancagua", de efectuar observaciones de mareas.

El 7 de Enero de 1948, se efectuó el relevo de la dotación del Destacamento Naval Antártico y se embarcó en el transporte "Rancagua" la dotación que inverna el año anterior.

La nueva dotación naval de la base "Prat" que pasaría el invierno de 1948 estaba compuesta por:

Teniente 2° DC Sr. Francisco Araya Prorromant.

Subteniente DC Sr. Joaquín Díaz Martínez.

Sargento 1° Rubén Sarmiento Vicencio.

Sargento 1° Carlos Cisterna.

Cabo 1° DC Roberto Núñez Roble.

Cabo 2° Otto Miranda Gallardo.

Marinero Ramón Caroca Donoso.

Exploración de la fragata "Covadonga" y ubicación del lugar para instalar la base militar "Bernardo O'Higgins".

El 7 de Enero, tomando en consideración la previsión meteorológica de buen tiempo para la región, la fragata "Covadonga" zarpó en exploración para ubicar el sitio donde se instalaría la Base "Bernardo O'Higgins" que iba a quedar a cargo del Ejército.

En esta exploración se cruza el estrecho Bransfield con rumbo al Sur hasta bahía Charcot, dejando por estribor la isla Torre y por babor la isla Astrolabio. Hubo de navegarse con mucha precaución por los grandes témpanos que se encontraban a la deriva. Se exploró la costa de "Tierra de O'Higgins", aproximándose hasta 300 metros de la costa, tomando todas las precauciones necesarias.



BASE NAVAL "ARTURO PRAT"

Durante esta exploración se comprueba que los levantamientos hidrográficos son muy poco exactos, además de las dificultades que se presentan para reconocer las costas por estar toda cubierta de nieve que las hace aparecer semejante en toda su extensión.

Al pasar entre la isla Astrolabio y el continente se experimentan descensos bruscos y muy grandes de las profundidades, lo que obliga hacer la exploración por aquella zona a baja velocidad y a efectuar continuas caídas para capear témpanos.

Se gobierna a reconocer roca Hombrón y la costa hasta el cabo Legoupil, manteniendo las máquinas a muy baja velocidad, siendo a veces necesario pararlas. Se encuentra gran cantidad de islotes no indicados en las cartas e indicaciones de rocas ahogadas, lo que hace peligrosa la navegación y difícil la exploración. Navegando en estas condiciones, a las 1645 horas de ese día 7 de Enero, el ecosonda acusa repentinamente una profundidad de 12 metros, el buque llevaba una mínima viada adelante, momento en que los vigías del castillo avistan rocas bajo la proa. Al dar de inmediato las máquinas atrás a toda fuerza, el buque detiene instantáneamente su viada. Se comprueba que los 12 metros acusado por el ecosonda concuerdan con lo indicado por el escandallo de mano.

El aspecto cristalino del agua permite ver el fondo hasta los 15 metros de profundidad.

La exploración se continuó por largo tiempo sobre muy poco fondo, tomando el máximo de precauciones para llevar la navegación por una ruta, que aunque de aguas someras, no expusiera a la nave. El marino chileno, está acostumbrado a estos eventos en la región de los canales patagónicos, así es que no lo toman de improviso estas contingencias las que salva con serenidad y seguridad.

Aunque en situaciones análogas de exploración por aguas que no están bien sondadas, se aconseja hacerlo con el ancla arriada bajo la quilla, no se hizo en esta ocasión por las razones por demás valederas que se indican a continuación y que pueden considerarse en situaciones semejantes:

- a) Había calma absoluta.
- b) El mar estaba totalmente llano.
- c) El buque tenía todas sus calderas en servicio.
- d) La velocidad del buque era la mínima posible.
- e) El buque posee un excelente compartimentaje e iba totalmente cerrado.
- f) Gran número de vigías apostados en diferentes lugares del buque.
- g) Gran facilidad de parar la viada instantáneamente, debido al poder de máquinas.
- h) Excelente funcionamiento del ecosonda.
- i) Peligro de dañar, quebrar o perder un ancla.
- j) Posibilidad que se enredara al tocar fondo el ancla al dar atrás el buque.

La navegación se continuó alejándose o acercándose a la costa, según lo aconsejaba el ecosonda.

En atención a que se divisó en las proximidades del cabo Legoupil un pequeño punto de tierra sin nieve, se gobernó en demanda de ese lugar, buscando un fondeadero y a las 1845 horas se fondeó en 45 metros. Inmediatamente se arrían embarcaciones y se procede a efectuar un sondaje alrededor y en las proximidades del buque, que resulta satisfactorio para la seguridad de la fragata, además que el fondeadero dista unos 200 metros de tierra. En este punto se desembarcó con dificultades, por lo difícil de abordar la costa. Se reconocen los pequeños sitios sin nieve, encontrándose que es posible, aunque con dificultad, instalar una base, que se estima podría servir para el caso de no encontrar otro lugar, a pesar de las siguientes desventajas:

- a) Fondeadero de difícil acceso.
- b) Se requiere largo trabajo hidrográfico para explorar únicamente la ruta de acceso al puerto.

c) Fondeadero desabrigado.

d) Puerto profundo y casi completamente abierto al estrecho Bransfield, lo que permitiría el acceso de grandes témpanos que pueden poner en peligro a un buque fondeado.

e) Desembarcadero de difícil acceso, con bajo fondo y marejada.

f) Maniobra de descarga difícil, especialmente la carga pesada.

g) Sitio terrestre relativamente elevado (50 metros de altura).

h) Terreno muy ondulado que alargaría la construcción.

i) Ausencia de pingüinos y focas, lo que indica que el paraje es muy azotado por temporales y no se tendría alimentación de emergencia.

Durante el día 8 de Enero no se pudo continuar la exploración debido a una espesa neblina que se estacionó.

El 9 de Enero a las 0300 horas, se levó y zarpa para continuar reconocimiento y exploración hacia el Este, navegando con toda clase de precauciones y obligado a deshacer el camino de entrada al fondeadero, pasando desde los 60 a los 12 metros de profundidad en forma brusca. Para avanzar aproximadamente 15 millas fue menester efectuar un rodeo de unas 50 millas.

En las proximidades de la roca Casy, se avista un grupo de islas muy pegadas a la costa y con tierras descubiertas de nieve. El buque se aproxima hasta 300 metros de la costa sobre una profundidad de 200 metros y se aguanta sobre las máquinas, mientras en el bote-motor el Jefe de la Comisión explora unas 8 millas con la embarcación, encontrándose una pequeña península que reunía todas las condiciones exigidas, clasificándola como óptima.

De regreso a bordo, la fragata "Covadonga" navega gobernando próximo al grupo de islas, tratando de llegar al sitio elegido para la construcción de la base. Se desplaza con muchas precauciones, pues se navega en 8 metros de profundidad, hasta encontrar un fondeadero entre la costa y una de las islas con 20 metros de fondo y a unos 250 metros de la ribera.

Una vez fondeado, se practica un sondeo en las proximidades del buque, encontrándose que es satisfactorio. Se procede de inmediato a iniciar la descarga y a ubicar señales para efectuar un levantamiento hidrográfico de la bahía que el Comodoro González la denomina "Covadonga", en honor del buque insignia de la expedición.

La posición geográfica del lugar en que se instalará la base militar antártica "Bernardo O'Higgins" es determinada por observaciones astronómicas de sol, indicando que la representación gráfica en la carta náutica chilena estaba corrida 18 millas hacia el 064° verdadero. Antes de la determinación de las coordenadas geográficas ya se había comprobado este error, por cuanto al cruzar el Bransfield desde islote Montravel con proa al estrecho Inglés de las Shetland, se había recalado 20 millas más al W., sobre isla Livingston, y al cruzar el estrecho Bransfield en demanda del islote Montravel se había recalado 20 millas más al Este llegando al Paso Antártico.

Por este motivo, las dos primeras recaladas a rada Covadonga de regreso de puerto Soberanía trayendo carga, fueron bastante molestas, especialmente la segunda, pues, a pesar de haberse corregido el error anterior, el buque recaló con una neblina cerrada.

Con respecto a la ubicación de la base "Bernardo O'Higgins", se puede decir que reúne los requisitos siguientes:

a) La elevación de la casa, sobre el nivel del mar es de 10 metros, situación que hace imposible que mareas anormales u olas producidas por derrumbes de témpanos la inunden.

b) Terreno relativamente plano.

c) Se puede desembarcar fácilmente en la península por seis puntos.

d) Tiene un desembarcadero natural próximo a la casa que suple la necesidad de construcción de un muelle.

e) Puerto poco profundo, 20 metros de fondo, que no permite el acceso de témpanos de grandes dimensiones que puedan hacer peligrar a un buque.

f) Buen tenedero de fango.

g) Puerto abrigado a la marejada y viento.

h) De fácil acceso desde el estrecho Bransfield por un track con sondas superiores a 90 metros. (Fue navegado por la fragata "Covadonga" a alta velocidad en la comisión Presidencial).

i) La rada Covadonga tiene cinco fondeaderos, para distintas clases de tiempo.

j) Permite una buena señalización para efectuar un trabajo hidrográfico y sondaje.

k) Se encuentra cerca del mar de Weddell, para incursiones terrestres hacia ese mar.

l) Gran abundancia de pingüinos y focas en "rockerries" lo que indica paraje relativamente abrigado, poseyendo alimentación de emergencia por la fauna existente.

m) Está en las puertas del estrecho Bransfield y por consiguiente tiene mayor facilidad de estar abierto gran parte del año.

n) Como se experimentan fuertes corrientes de mareas, estará constantemente quebrando el pack-ice en formación y, si éste se forma, no será de gran consistencia.

o) No hay peligro de rodados o alud de nieve.

p) Se aprecia facilidad para aprovisionarla.

q) Pueden amarar hidroaviones.

Construcción de la base "General Bernardo O'Higgins".

La construcción de la Base Militar Antártica "General Bernardo O'Higgins" se inició prácticamente el día 9 de Enero de 1948 y se dió término a ella el 25 de Febrero del mismo año, lo que hace un total de 47 días.

El buque tuvo que ausentarse nueve días del puerto durante la construcción, debido a los viajes a buscar carga a puerto Soberanía y comisión Presidencial.

Durante el tiempo que duró la construcción, el buque debió soportar once períodos de mal tiempo, lo que motivó efectuar treinta y tres cambios de fondeaderos y una permanencia casi continua con máquinas listas para zarpar.

El trabajo excesivo de las cadenas de fondeo, soltó muchos malletes, por lo que fue necesario chicotearlas.

En cada viaje que la "Covadonga" efectuaba a Soberanía en busca de materiales, quedaban en base "O'Higgins" 30 hombres del buque, prosiguiendo los trabajos de construcción a cargo del Teniente 1° Ingeniero de la Armada Sr. Arturo Bahamonde Calderón.

Simultáneamente con los trabajos de construcción se efectuó el levantamiento hidrográfico de rada Covadonga, encontrándose cinco tenederos para buques no mayores de 100 metros de eslora, situación ésta que hace de la rada Covadonga un seguro lugar para los buques que deben permanecer en ella, que les permite elegir el mejor fondeadero para las condiciones de tiempo reinante.

Otro trabajo que se emprendió fue determinar la ruta de acceso a rada Covadonga desde islote Montravel. Al mismo tiempo, en las proximidades de la base se instaló un faro en trípode desarmable de madera, que se le denominó "Transporte Rancagua", cuyo objeto era como auxiliar de navegación para la recalaada al puerto. Próximo a este faro, se instaló un refugio de madera para que sirviera como emergencia ante cualquier siniestro de gravedad que pudiere ocurrir en la construcción de la base.

En la tarde del 16 de Enero se desembarcaron para que acamparan en tierra, a alguna distancia de la base, la delegación militar al mando del Mayor de Ejército Sr. Eduardo Saavedra Rojas, para efectuar marchas de exploración a los alrededores, no superiores a nueve horas, tomándose en consideración que de la literatura antártica se desprende que las exploraciones continentales no deben emprenderse en verano, que es el período de deshielo y se tiene el máximo de agrietamiento cubierto por débiles capas de hielo o nieve que son peligrosos. Las exploraciones que se efectuaron no fueron por lo tanto de largo alcance; además, el equipo que portaban no era todo lo apropiado que debía ser, tal es el caso de la radio portátil que era pesada para su transporte. El 3 de Febrero regresó a bordo la patrulla militar, sin novedades de importancia.

La obra gruesa y revestimiento de la casa metálica quedó totalmente armada el 20 de Enero, por lo cual se dispuso que el Teniente Sr. Arturo Bahamonde y el arquitecto civil Sr. Julio Ripamonti Barros acompañados de 20 hombres, se trasladaran a vivir a esta casa en tierra, para ganar tiempo, evitando demoras

por embarques y desembarques, como así mismo los ocasionados por malos tiempos.

El día 21 de Enero, se experimenta un contratiempo serio, el que fue motivado por tres científicos que al efectuar una excursión a tierra con fines de estudio en un espléndido día de sol y calma, son sorprendidos intempestivamente por un fuerte temporal de viento y nieve.

El rescate sólo era posible por mar, por lo que se ve obligado a efectuar la maniobra de salvataje con el buque, aproximándose éste a tierra el máximo posible y desde allí se envió una embarcación para rescatar las tres personas en peligro. Puede decirse que gracias al conocimiento que se tenía de la bahía y a las espléndidas condiciones evolutivas de la fragata la faena terminó con éxito.

Por otra parte, el Teniente 1° Sr. Tomás Unwin Lambie, que desde temprano había sido enviado a tierra con personal a trabajar a la casa metálica, se vieron obligados a pernoctar esa noche en ella, por no poder regresar a bordo debido al temporal reinante, alojando en tierra un total de 49 hombres. En esta emergencia, quedó de manifiesto que fue acertada la medida de terminar a toda costa y cuanto antes la casa metálica y dotarla de víveres y combustibles para cualquiera contingencia.

El 6 de Febrero, día aniversario de la Base Naval Antártica "Arturo Prat" se efectúa en el puerto Soberanía, una ceremonia en la que toman parte además los buques que componen la flotilla antártica, fragata "Covadonga" y transporte "Rancagua".

Durante el solemne acto, en que los buques lucían empavesado completo, el Jefe de la flotilla, entre otras cosas expresó:

"Este acto, que a través de la historia irá día a día cobrando mayor significación nacional, nos sorprende hoy, dedicados a la tarea de afianzar nuestros verdaderos derechos de posesión de estos territorios, empeñados en la labor de dotar ahora a la Institución hermana, el Ejército, de una base que se erige en "Tierra de O'Higgins".

Una salva de 21 cañonazos, disparada por el transporte "Rancagua", puso fin a la ceremonia militar.

El 9 de Febrero se recibió una comunicación del Sr. Comandante en Jefe de la Armada en la que se informaba que S.E. el Presidente de la República visitaría el Territorio Chileno Antártico a bordo del transporte de ataque "Presidente Pinto".

El día 11 de Febrero se dispuso que todo el personal que alojaba en tierra se reembarcara, procediendo a pintar ese día el interior de la casa metálica, trabajo que se dejó totalmente finalizado. Apenas recogido el personal se inició el paso de una depresión con vientos duros del primer cuadrante acompañados de fuertes nevazones, tiempo que se mantuvo hasta el anochecer del día 12, llegando a una intensidad de fuerza 10. Fue el temporal más fuerte y largo que se experimentó en rada Covadonga, demostrando que es inseguro para buques de 100 metros de eslora, por la reducida área de borneo.

El 14 de Febrero la fragata "Covadonga" zarpó de base "O'Higgins" a puerto Soberanía con el objeto de reunirse con el transporte "Rancagua" y esperar en ese puerto a S.E. el Presidente de la República Excmo. Sr Gabriel González Videla y comitiva que viaja hacia el Territorio Chileno Antártico a bordo del transporte "Presidente Pinto", y cuyo arribo está fijado para el 17 de Febrero.

El 16 de Febrero, el Comandante en Jefe de la Armada, ordena reunirse a la fragata "Covadonga" con el transporte "Pinto" a las 2200 horas de ese día en un punto situado al 327° y 97 millas de Punta Promontorio Norte del Paso Guesalaga.

A la hora indicada la fragata "Covadonga" tomó contacto con el transporte "Pinto" colocándose a 1.000 metros por su proa en demanda del Paso Guesalaga.

A las 0530 horas del 17 de Febrero se gobierna a tomar el paso mencionado, el que se franqueó a 12 nudos, acusando repentinamente el ecosonda una profundidad de 38 metros, acto seguido la profundidad vuelve a aumentar.

Esta alteración de la profundidad indica que el paso debe ser navegado a velocidad reducida, mientras no se haga un estudio completo de su fondo. Por otra parte el derrotero y cartas de la región antártica, indican que los levantamientos hidrográficos no son definitivos y que en la Antártica se experimentan bruscas alteraciones en las profundidades.

El 17 de Febrero de 1948, al momento en que el transporte "Pinto" fondea en puerto Soberanía, junto con la primera salva de 21 cañonazos, todos los buques izan empavesado completo, rindiendo los honores correspondientes al Generalísimo de las Fuerzas Armadas. Posteriormente, la fragata "Covadonga" atraca al transporte "Pinto", y el Jefe de la Comisión Antártica, acompañado de su ayudante, saluda oficialmente a S.E. el Presidente de la República Excmo. Sr. Gabriel González Videla, al Ministro de Defensa Nacional General de División Sr. Guillermo Barrios Tirado, al Comandante en Jefe de la Armada Vicealmirante Sr. Emilio Daroch Soto y al Comandante en Jefe de la Escuadra Contraalmirante Sr. Carlos Torres Hevia.

En la tarde de ese día poco después de fondear, S.E. el Presidente de la República, señora esposa, familiares y comitiva, desembarcan en puerto Soberanía, recibiendo en tierra los honores correspondientes de una fuerza de desembarco compuesta por guardiamarinas, cadetes navales, una compañía de marinería de los buques surtos en el puerto y banda instrumental y de guerra.

Una vez rendidos los honores a S.E. en tierra; se iza el Pabellón Nacional y el Estandarte Presidencial en la Base Naval Antártica "Arturo Prat" con los honores reglamentarios y salvas de cañón correspondientes.

En esta ocasión, S.E. el Presidente de la República pronuncia un discurso en una parte del cual, dirigiéndose a la dotación de la Base Naval, dijo:

"Habéis cumplido con valor, abnegación y sacrificio vuestra misión en estos parajes inhóspitos de nuestra Antártica, como corresponde a la gloriosa tradición de nuestra Patria.

"El Gobierno y el pueblo de Chile, en recompensa por vuestra ejemplar actitud os premia, otorgándoos la presente condecoración al valor".

A continuación se dió lectura al Decreto Supremo N° 5 que se firmó y fechó en el mismo territorio antártico el 17 de Febrero de 1948 y en cuyo texto, entre otras cosas, la parte expositiva menciona:

"...que esta comisión involucra necesariamente el despliegue de complejidad física, carácter, espíritu de sacrificio, patriotismo y amor profesional para estos miembros de la Armada que voluntariamente se aislaron en territorio polar, aislado y de condiciones geográficas excepcionalmente duras".

DECRETO:

"Concédese la Medalla al Valor al:

"Teniente 1° de la Armada Sr. Boris Kopaitic O'Neill.

"Suboficial Practicante Luis Coloma Rojas.

"Sargento Radiotelegrafista Carlos Rivera Tenorio.

"Cabo 2° Radiooperador Carlos Arriagada.

"Marinero Aguedo Gutiérrez Sanhueza.

"Marinero Luis Paredes Uribe".

Leído que fue el Decreto, se procedió a la entrega de las condecoraciones a los agraciados.

A continuación, el Comandante en Jefe de la Armada, descubre e inaugura un busto del Capitán Arturo Prat. El Almirante Sr. Daroch en una parte de su discurso dijo:

"Nada podía ser, Excelentísimo Señor, más estimulante y enaltecedor para nuestra Institución y sus fastos gloriosos que, en este momento histórico, en que realizáis efectivos actos de Mandatario en esta tierra antártica, tan indiscutiblemente chilena, hayáis acordado erigir en esta Base de la Armada, el busto del Capitán Prat, pequeño en su aspecto material, pero gigantesco en su alcance espiritual y moral..."

"En la Antártica Chilena, en este pedazo "austral de nuestro territorio, montan guardia "en esta base un puñado de chilenos, un pequeño Destacamento de la Armada Nacional "que representan aquí al país en toda su majestad y soberanía . . ."

"Estas regiones polares, inhospitalarias y recogidas en sus caracteres únicos de aislamiento y de la majestad del hielo, impone sacrificios y efectivos golpes de audacia para adentrarse en sus aguas, en sus tierras y en el aire antártico . . ."

Terminada la ceremonia anterior, la fuerza de desembarco efectuó un desfile de honor ante S.E. el Presidente de la República y comitiva en general, procediendo enseguida a visitar las casas de la Base Naval.

S.E. el Presidente de la República, en un gesto espontáneo, colocó la siguiente dedicatoria a una fotografía suya que estaba instalada en la casa principal:

"Al Destacamento Naval Soberanía, como "un recuerdo de nuestra visita presidencial "para ratificar los derechos de Chile en la soberanía de la Antártida".

"Puerto Soberanía, a 17 de Febrero de "1948".

"Gabriel González Videla, Presidente de Chile.

Acto seguido el nuevo Jefe del Destacamento Naval Antártico Teniente 2° DC Sr. Francisco Araya Prorromant invita a S.E., señora esposa, familiares y comitiva a firmar el "Libro de visitas ilustres" que llegan a la base. Este libro en su primera página tiene estampadas estas palabras:

"Ilustre Visitante:

"Tú, que venido eres de lejanas tierras, regístrate en mis hojas, para que cuando ido seas, tu recuerdo acompañe eternamente mi "soledad".

El Excmo. Señor Presidente de la República don Gabriel González Videla y algunos miembros de la comitiva comieron en tierra, en la Base Naval, invitados por el Jefe del Destacamento y sus subalternos.

Inauguración de la Base "Bernardo O'Higgins".

El 18 de Febrero de 1948 a las 0410 horas la fragata "Covadonga" zarpa de puerto Soberanía en demanda de base O'Higgins, llevando a su bordo a S.E. el Presidente de la República, a su esposa señora Rosa Marckmann de González, familiares, Ministro de Defensa Nacional, Comandante en Jefe de la Armada, Comandante en Jefe del Ejército, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, Comandante en Jefe de la Escuadra, Comitiva Presidencial, delegación de 20 guardiamarinas, 20 cadetes navales y banda instrumental de la Armada.

A las 1000 horas del mismo día la fragata fondeó en rada Covadonga a 200 metros de distancia de tierra, procediéndose de inmediato a desembarcar las fuerzas de presentación y comitiva.

Al desembarcar S.E. en tierra, las tropas le rinden honores. Acto seguido se procede a izar el Estandarte Presidencial con los honores correspondientes a los acordes del Himno Nacional y la fragata "Covadonga" dispara una salva de 21 cañonazos.

A continuación, hizo uso de la palabra el Presidente de la República, inaugurando oficialmente el Destacamento Militar Antártico "General Bernardo O'Higgins".

Su Excelencia, entre otras cosas expresó:

"Como Jefe de Estado, tengo el alto honor "de declarar inaugurado el establecimiento militar "General Bernardo O'Higgins", precisamente en estas tierras lejanas, reservas magníficas del futuro que tanto preocuparon al héroe y que declaró explícitamente comprendidas dentro de nuestras fronteras patria".

"Frente a la bandera de la Patria que flamea altiva al aire antártico como testimonio "glorioso de nuestro irrecusable dominio polar; en esta ceremonia que tiene como escenario el esplendoroso templo que forman los "hielos de nuestra región antártica, nos sentimos extasiados y plenos de fervor patriótico,

"no sólo el Jefe de Estado, sino también Ministros de Estado, dignos representantes del Parlamento, los más altos Jefes de nuestras Fuerzas Armadas, y representantes de la prensa nacional y de las organizaciones sindicales que participan en este acto".

"Además, pisan hoy este pedazo de nuestro suelo, las intrépidas plantas de guardiamarinas y cadetes navales, en quienes vemos la sólida base del futuro de la nación".

Enseguida habló el Honorable Senador de la República, Sr. Joaquín Prieto Concha, quien en algunas partes expresó:

"Aquí, desde hoy, entre los hielos que cubren estas tierras, batidas por implacables vientos y tempestades, frente a la eternidad de esa Cruz del Sur que guía e ilumina los corazones de los esforzados navegantes que cruzan estos mares, flameará la bandera de la Patria, como un símbolo perenne de nuestra voluntad de nación consciente de sus derechos y deberes, que no abandona lo que a ella con justo título le pertenece y, que atiene de su obligación primordial de país independiente, al administrar, por difíciles que sean las circunstancias, cualquier parte del territorio nacional que haya recibido como herencia de sus antepasados. Al inaugurar este puesto solitario en los mares y nieves antárticas, lo hacemos bajo la evocación del nombre del gran prócer de la Patria, fundador de nuestra nacionalidad, de don Bernardo O'Higgins, y con toda razón, y con toda justicia: él es el más destacado emblema de la pujanza de los hombres de nuestra raza, que hoy día marinos y militares reviven en estos mares..."

Después habló el Honorable Diputado de la República Sr. Raúl Brañes, quien en parte de su improvisación dijo:

"Siento emoción al haber llegado a las australes tierras que de hecho y de derecho corresponden a Chile".

"En este instante, asómanse tres Mandatarios a mi memoria: O'Higgins, el visionario que habló del porvenir de estas tierras que no conoció; Aguirre Cerda, el gran estadista que dió forma de derecho a la soberanía de Chile en la Antártida y S.E. el Presidente de la República, Excmo. Sr. Gabriel González Vi-

delo, el que con su gesto audaz es contemplado por Chile, América y el resto del mundo al llegar a estas regiones y ser el primer Mandatario que pone sus pies en el Continente Antártico".

Acto seguido S.E. el Presidente de la República dió lectura al Acta de Inauguración e invitó a firmarla a los testigos presenciales.

El Comandante en Jefe del Ejército, General de División Sr. Ramón Cañas Montalva, procedió a inaugurar un busto del General don Bernardo O'Higgins, quedando en sagrada custodia de los soldados que han de montar eterna guardia en esta Base Militar Antártica, como lo expresara el Comandante en Jefe del Ejército.

Mientras se efectuaba la ceremonia de inauguración de Base "O'Higgins" arribó a rada Covadonga, procedente de puerto Soberanía, el avión Vought Sikorsky embarcado en el transporte de ataque "Presidente Pinto".

En la Base "O'Higgins" quedó instalada la siguiente dotación que quedaría por un año en ella:

Capitán de Ejército Sr. Hugo Schmidt Prado.
Teniente 1° Fuerza Aérea Sr. Carlos Toro Mazote Granada.

Teniente de Ejército Sr. Jorge Araos Ibáñez.
Cabo 2° de Ejército (Enfermero) José M. Landeros Aravena.

Cabo 2° de la Armada (Radiotelegrafista) Luis Raúl Sura Mesías.

Soldado de Ejército (Cocinero) Luis A. Sabañó.

Regreso al Continente de S.E. el Presidente de la República.

En la noche del 18 de Febrero, encontrándose todos los buques en puerto Soberanía, comienza a soplar una brisa del NE que va en aumento rápidamente, y en estas condiciones de tiempo zarpa el transporte "Pinto" con la fragata "Covadonga" en demanda del estrecho Bransfield para reconocer isla Decepción y emprender con S.E. el Presidente de la República el viaje de regreso al continente; pero debido al mal tiempo que se experimenta con mar arbolada y viento duro que hace balancear y cabecear fuertemente a los buques en el Bransfield, las naves regresan a puerto Soberanía en espera que mejoren las condiciones de tiempo, permaneciendo fondeadas a la gira

todo el día 19 de Febrero. Después de mediodía el mal tiempo declina y permite que S.E. y comitiva desembarquen a la Base Naval para excursionar los alrededores. En esta oportunidad el Excmo. Señor Presidente donó como un recuerdo simbólico al Destacamento Naval Antártico de Soberanía, el Estandarte Presidencial que había flameado durante las ceremonias efectuadas en las Bases Naval y Militar los días 17 y 18 de Febrero respectivamente.

El 20 de Febrero de 1948 a las 0340 horas zarpa la fragata "Covadonga", siguiéndole aguas a 1.000 metros el transporte "Pinto". Así se navegaron los estrechos Inglés y Bransfield en un esplendoroso día de sol, en demanda de isla Decepción, la que después de reconocerse y pasar cerca de la boca de entrada de Bahía Foster, gobierna en demanda del estrecho Boyd.

A las 1040 horas se deshace la formación y se le ordena a la fragata regresar a puerto Soberanía, mientras el "Pinto" regresa al continente. Al pasar la fragata a la cuadra del buque presidencial lo hace con su personal formado en cubierta en puestos de honores.

Una última señal de "Feliz Viaje" puesta por la fragata "Covadonga" epiloga el viaje de S.E. el Presidente de la República de Chile Excmo. Sr. Gabriel González Videla y comitiva.

Actividades en la Antártica.

El 21 de Febrero la fragata "Covadonga" se dirige a la Base "O'Higgins", donde permaneció hasta el 26 de Febrero, ultimando los detalles de su construcción, instalación y apertrechamiento.

Mientras se permanecía en la mencionada base, el 22 de Febrero arribó procedente de Puerto Soberanía el avión Vought Sikorsky 308, trayendo un enfermo de apendicitis, de dotación del transporte "Rancagua", el que fue operado inmediatamente y con todo éxito a bordo de la fragata.

El día antes del zarpe desde la base "O'Higgins" se embarcó en el buque una foca de Weddell y 50 ejemplares de pingüinos. De estos últimos llegaron vivos a Valparaíso un total de 20, los que, junto con la foca, fueron donados al Zoológico de Santiago a nombre de la Armada y tres al Museo de Valparaíso.

También antes de zarpar de rada Covadonga, a iniciativa de los señores Oscar Pinochet De la Barra, del Ministerio de Relaciones Exteriores; Miguel Serrano Fernández, escritor y periodista; Julio Ripamonti Barros, arquitecto civil y, otras personas, se erigió en Base O'Higgins una cruz cristiana hecha de rústicos maderos. Iniciadores y adherentes a la erección de esta cruz, suscribieron un acta, la que fue enterrada al pie de ella.

El 25 de Febrero, el Comandante Gándara de la fragata "Covadonga" efectúa, en el Vought Sikorsky N° 308 un vuelo de reconocimiento sobre el Paso Antártico y Bahía Hope, con el objeto de ver si era posible que el buque llegase hasta dicha bahía en viaje de exploración. Lamentablemente el Paso Antártico estaba cerrado por pack-ice por lo que no fue posible que el buque hiciera ese viaje.

El mismo 25 en la noche, el Comandante Ernesto González Navarrete, Jefe de la Comisión Antártica, se despide de los componentes de la dotación que se quedará en la base "O'Higgins".

El 26 de Febrero a las 0330 horas zarpa hacia puerto Soberanía, previo reconocimiento de Bahía Almirantazgo.

En la mañana del 27 de Febrero se envía a tierra a trabajar en la base Naval, personal de carpinteros, gáster y mecánicos a cargo del Teniente 1° Ingeniero Sr. Arturo Bahamonde con el objeto de efectuar trabajos de reparaciones y alteraciones en la casa polar de Soberanía.

Durante esta permanencia se soporta el temporal más violento que experimentaron los buques de la Flotilla Antártica durante la comisión. En efecto, a mediodía del 27 de Febrero comienza a soplar una brisa del Norte que rola al ESE y que obliga a la fragata "Covadonga" largarse del costado del transporte "Rancagua".

A las 1900 horas el barómetro había bajado hasta 713,8 mm., soplando viento huracanado con una intensidad de fuerza 12.

Los buques fondeados a dos anclas, con el máximo de cadena posible, resisten el temporal con borneos entre 120° y 180° de giro, en medio de una densa nevazón que disminuye la visibilidad a 30 metros.

Dada la forma de las superestructuras de los buques, el viento afectaba más a la "Covadonga" que al "Rancagua". En la "Covadonga" se tomó la determinación de hacer desalojar al personal de guardia en el puente de mando, en atención a que se estimaba que de un momento a otro podían romperse los gruesos vidrios temiéndose además, que acaecido lo anterior, volara el techo del puente que era de madera.

La posición de los buques en su fondeadero se controlaba por el radar de la fragata y los ecosondas de las naves.

Se hizo notar la falta de un destellador en el islote De la Fuente como así mismo un farol en el techo de las casas de la base, pues para el "Rancagua" que no tenía radar se atenía a las indicaciones de su ecosonda y con la obscuridad nada se veía de la costa para controlar su situación.

Al amanecer del día 28 de Febrero el temporal amaina, experimentándose calma alrededor de las 0400 horas.

A las 1300 horas de aquel día 28, la fragata "Covadonga" zarpa en demanda del faro Prat, al que se le cambian los acumuladores y se deja funcionando en forma normal, regresando en seguida a puerto Soberanía, habiéndose detenido al regreso en punta Bascopé para colocar en ella una baliza metálica con una bandera giratoria del mismo material.

Exploración de la fragata "Covadonga".

El 29 de Febrero, en atención al pronóstico de buen tiempo, se dispone que la fragata "Covadonga" inicie un viaje de exploración hacia el Sur, hasta donde las condiciones de tiempo lo permitan.

La fragata da comienzo a su navegación surcando los estrechos Bransfield, De Gerlache y canal Schollaert.

A las 1815 horas del mismo día, se fondea en Puerto Melchior después de haber cruzado el archipiélago del mismo nombre, de Sur a Norte, entre las islas Gama y Omega.

Al amanecer del 1° de Marzo, después de haber hecho algunas exploraciones y estudios en tierra, la fragata zarpa en dirección al puer-

to Lockróy, navegando los canales Schollaert, De Gerlache y Neumayer. Durante esta navegación se avistaron grandes cantidades de témpanos, enormemente superiores a los avistados en la Comisión de 1947.

A mediodía, después de haberse hecho un reconocimiento por tierra, la fragata zarpó con destino a Punta Arenas.

La determinación de no seguir hacia el Sur fue debido a que el aspecto antártico de Lockroy era de pleno período de congelamiento, abundancia de témpanos, bajas temperaturas y con muestras fidedignas que el deshielo había terminado, pues ya no se avistaba en parte alguna derrumbes ni hielos pequeños a la deriva provenientes de éstos. El aspecto superior de los glaciares no tenía la coloración blanca opaca de nieve suelta, sino que por el contrario, era azul-blanca brillante de hielo duro.

De regreso se obscureció en el Gerlache, efectuándose una navegación de estima y radar en el estrecho Bransfield, a reducido andar y con el máximo de precauciones.

La experiencia recogida en aquella ocasión fue bastante efectiva, ya que navegando en plena obscuridad al Este de isla Decepción, se avistó a la cuadra de babor a 100 metros un gran témpano de escasa altura y de gran superficie (miles de toneladas de hielo flotante), témpano bajo que no fue detectado por el radar y que si hubiese aparecido en el rumbo por la proa, quizás en que contingencia se habría enfrentado el buque. Posiblemente nada grave, dado el reducido andar que se llevaba, la gran potencia de máquina y buenas cualidades evolutivas de la fragata, pero siempre que los vigías lo hubieran visto oportunamente. Se podrá pensar que si los vigías no lo avistaron a 100 metros por la banda, tampoco lo habrían avistado por la proa; pero hay que tener presente que un vigía antártico concentra su vigilancia hacia proa, en el rumbo que sigue el buque. Esto sirvió para demostrar que siendo el radar un poderoso auxiliar, no detecta todo témpano flotante cuando éste es bajo. Por esta razón, en las navegaciones con escasa visibilidad debido a la obscuridad de la noche o por cerrazón de nieve, lluvia o neblina, es vital contar con radar y ecosonda y navegar con poco andar, compartimentaje cerrado y muy buena vigilancia hacia el exterior.

Se continuó la navegación por el estrecho Bransfield concertando una reunión con el petrolero "Rancagua" el 2 de Marzo a las 0530 horas en la boca Sur del estrecho Inglés para cruzar el paso Drake en formación.

Regreso de la flotilla a Valparaíso.

Efectuado el "rendez-vous" a la hora y fecha indicada, toma el estrecho Nelson de las Shetland, cruza el paso Drake y entra al canal Beagle por el Este de la isla Picton a través del paso Richmond.

Es interesante estampar que a 70 millas al Norte de las islas Shetland se avistó un témpano tabular de 7 millas de largo, calculado con corredera y demarcaciones.

Desde el canal Beagle hasta Punta Arenas la flotilla navegó independiente, siguiendo la ruta usual de navegación, donde se arribó el 5 de Marzo.

En este puerto se dió descanso a la tripulación, y los buques se reaprovisionan de víveres y aguada. El Comandante en Jefe de la 3ª Zona Naval Contraalmirante Sr. Rafael Santibáñez Escobar, revistó los buques y felicitó al Jefe de la Comisión, Comandantes, oficiales y tripulaciones en general por el excelente desempeño de la misión encomendada.

En la mañana del 10 de Marzo de 1948 la flotilla zarpa con destino a Valparaíso, después de haber recibido variadas atenciones de parte de las autoridades y sociedad de Punta Arenas.



TEMPANO A LA DERIVA.

26.— COMISION DEL AÑO 1949.

La Superioridad Naval dispuso que en los primeros días del mes de Enero de 1949, una flotilla formada por la fragata "Covadonga", el transporte "Maipo" y el patrullero "Lautaro" al mando de su Comodoro, Capitán de Navío Sr. Leopoldo Fontaine Nakin, fuera hasta el Territorio Chileno Antártico con el propósito, de efectuar el relevo del personal de las bases, atender a su aprovisionamiento, y realizar trabajos hidrográficos y científicos en la zona.

La flotilla quedó compuesta por: Buque insignia fragata "Covadonga" al mando del Capitán de Fragata Sr. Jorge Gándara B.; transporte "Maipo" al mando del Capitán de Fragata Sr. Raúl Koegel M. y patrullero "Lautaro", al mando del Capitán de Corbeta Sr. Jose Duarte V. Como oficial Hidrógrafo de la flotilla se designó al Teniente 1° Sr. Arturo Venturini R.

El 2 de Enero de 1949, los buques zarparon desde Valparaíso hacia Punta Arenas, recalando en Talcahuano y Puerto Montt para completar su apertrechamiento.

El 12 de Enero, fondean en Punta Arenas, donde permanecen hasta el 16 del mismo mes, fecha en que se zarpó en demanda de Bahía Orange, arribando a ella el 17 de Enero a las 1959 horas.

El 18 de Enero, apreciándose buenas condiciones de tiempo, se sale al Paso Drake en demanda de Puerto Soberanía en la Antártica. El buen tiempo se mantuvo hasta el amanecer del 19 de Enero, en que el viento roló al NE, el barómetro comenzó a bajar sostenidamente y desde las 1300 horas se experimentó neblina.

Al amanecer del 20 arreció el viento, rolando al Este, experimentándose además una fuerte cerrazón de nieve. La flotilla gobernó a tomar el estrecho Boyd, con viento ENE fuerza 8, barómetro 727 milímetros, intensa nevazón y mar arbolada. A las 1300 horas se entró al estrecho Boyd obteniendo situaciones para radar, persistiendo las malas condiciones para la navegación. La flotilla efectuó varias caídas en sucesión para eludir algunos témpanos

próximos a la derrota trazada. A las 1525 horas las malas condiciones del tiempo obligan a reducir el andar en beneficio del patrullero "Lautaro", llevándose la navegación por el Norte de la isla "Decepción". Al atardecer el barómetro comienza a subir y el viento amaina paulatinamente, disminuyendo a fuerza 5 a las 2200 horas, mejorando también la visibilidad.

A las 2330 horas el "Lautaro" salió de la formación por falla en el timón, lo que obligó a la Flotilla a aguantarse dos horas sobre las máquinas.

Reparada la avería, se continuó viaje hacia puerto "Soberanía" donde se fondeó a las 0415 horas del viernes 21 de Enero, comprobándose las condiciones que presentaba la bahía Chile con algunos grandes témpanos varados a ambos lados de la entrada y cierta cantidad de pack-ice aconchado en su saco Oeste.

El caletón Iquique estaba parcialmente helado, lo que obligó posteriormente a desembarcar los materiales sobre el borde del banco de hielo y conducirlos a través de éste unos 400 metros hasta el campamento.

En la mañana del 21 de Enero, se dió comienzo al desembarco del aprovisionamiento para la Base Naval "Arturo Prat". También se dejó en el agua el avión para probarlo, medida que se hacía necesaria ya que su motor había estado sin funcionar durante 18 días, desde que la máquina fue embarcada en Talcahuano. Asimismo se fondeó un boyarín para que pudiera amarrarse a él, cuando las circunstancias así lo aconsejaran.

Alrededor de las 1600 horas, mientras el avión efectuaba un vuelo de prueba y el Sr. Comodoro con los Comandantes de buques inspeccionaban la Base "Arturo Prat" para determinar el plan de trabajo a realizar, el puerto Soberanía se cubrió de pack-ice con bastante rapidez, influenciado por la brisa Oeste y la corriente de marea. De inmediato se le ordenó al avión amarrar, pero no pudo regresar a bordo para ser izado, pues los buques ya estaban rodeados de hielo; tampoco pudo amarrarse a la boya. En consecuencia, el avión se refugió en caletón Iquique donde fondeó con su anclote.

La presencia del pack-ice, obligó a suspender toda actividad en la bahía y dificultó mucho el regreso a bordo de las personas que se encontraban en tierra.

Durante el día siguiente continuó obstruida la bahía con los hielos, pero el patrullero "Lautaro" consiguió atracar al "Maipo", procediéndose de inmediato a embarcar los materiales para la Base "Bernardo O'Higgins".

El 23 de Enero se continuó cargando tanto el "Lautaro" como la "Covadonga" que también se había atracado al "Maipo", para embarcar el aprovisionamiento de la Base "O'Higgins".

El 24 se sigue con la faena antes mencionada, mientras la bahía permanecía cubierta de hielo. En la tarde comenzó a bajar el barómetro y a soplar viento del Este, el que fue arreciando paulatinamente, lo que obligó a los buques a largarse del costado del "Maipo" y fondear en la bahía. A las 2100 horas de ese día la Flotilla experimenta un violento temporal del Este fuerza 11, acompañado de intensa nevazón, que los buques soportaron en buena forma fondeados a dos anclas y con toda la cadena. El viento que durante la noche arreció más, sopló con una intensidad media observada de 106 kilómetros por hora, alcanzando durante algunas rachas hasta 130 kilómetros por hora.

A partir de las 0100 horas del día 25, instante en que el barómetro alcanzó una mínima presión de 726 milímetros, el viento comenzó a declinar, rondando hacia el SE y SSE.

Cuando aclaró y la visibilidad se hizo mejor, no se distinguía desde a bordo el avión en su fondeadero de caletón "Iquique", recibíendose poco después desde tierra la información que éste se había volcado. A las 1315 horas del día 25 de Enero, habiendo mejorado el tiempo y despejado bastante el pack-ice, la fragata "Covadonga" y el patrullero "Lautaro" zarparon con destino a la Base "O'Higgins".

Mientras tanto a bordo del "Maipo" se organizaba la maniobra de remolcar el avión para izarlo, operaciones que si bien se vieron dificultadas por la poca profundidad del canalizo de acceso al caletón "Iquique" y la abundancia de hielos que lo obstruían, pudieron realizarse en buenas condiciones, quedando el avión en sus calzos sin haber sufrido deterioros durante la maniobra de rescate. Asimismo

se pudo comprobar que el avión no garreó durante el temporal, habiéndose volcado en el mismo sitio de fondeo, con sus anclotes firmemente agarrados al fondo.

La fragata "Covadonga" y el patrullero "Lautaro", navegan el estrecho Inglés y toman rumbo hacia rada "Covadonga", cruzando el estrecho Bransfield.

En las cercanías del islote Montravel, se avista una gran extensión de pack-ice grueso que se extendía a 20 millas hacia el Norte. Se bordea el pack y se cruza por un tramo menos compacto, navegando hacia puerto "Covadonga"; pero nuevamente a 10 millas del islote Montravel, se encuentra una segunda barrera de pack-ice que se extiende hacia el Este más allá del horizonte. En vista del estado en que se encuentra el pack-ice que imposibilita el arribo a Base "O'Higgins", los buques regresan al puerto "Soberanía", donde fondean a las 0418 horas del 26 de Enero.

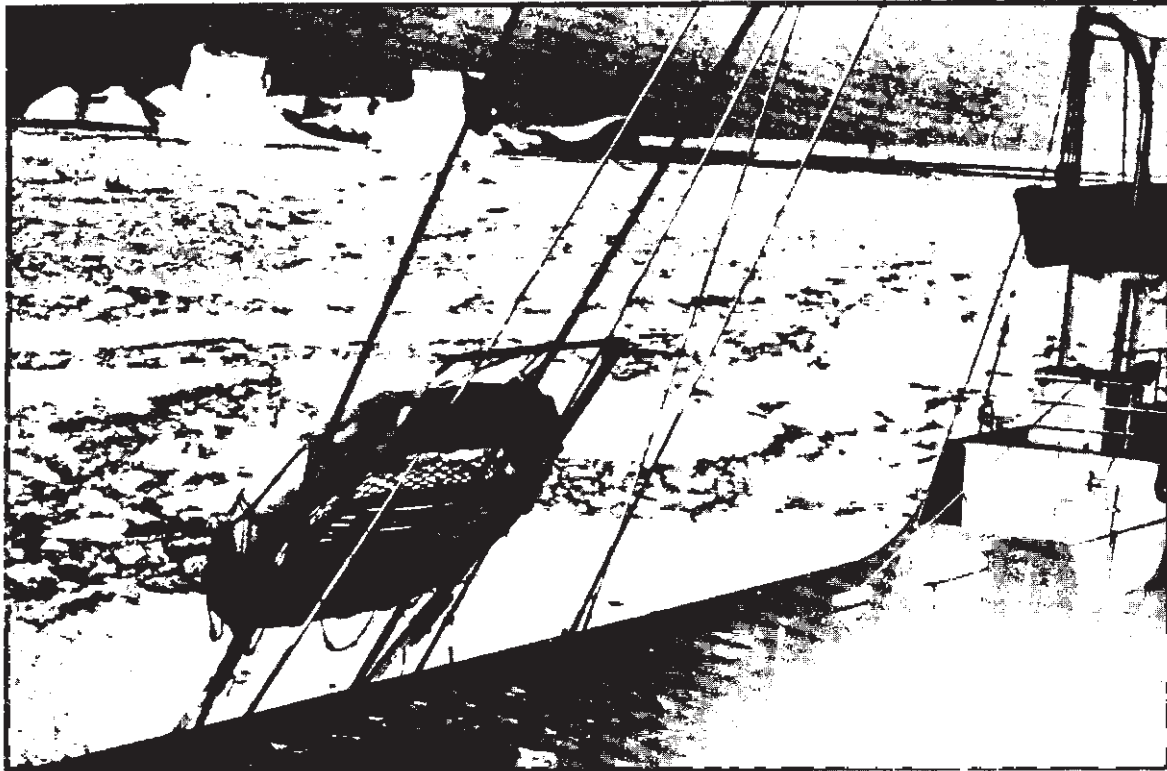
El día 27 se permaneció fondeado en "Soberanía" con temporal del Este.

El 28 de Enero a las 1410 horas habiendo mejorado las condiciones de tiempo, el patrullero "Lautaro" se dirigió a cambiar acumuladores y reencender el faro Prat. Habiéndolo dejado funcionando normalmente, regresa a "Soberanía".

El sábado 29 el patrullero "Lautaro" llevando a su bordo al Comodoro Fontaine y oficiales navegantes de la flotilla, Ttes. Venturini y Mansilla, zarpa para hacer un reconocimiento hidrográfico. Durante este viaje se exploró y reconoció hasta la isla Table, efectuando levantamientos rápidos de la costa desde el buque, con demarcaciones y ayuda del radar.

El domingo 30 de Enero de 1949 se efectuó el relevo del personal de la Base Naval "Arturo Prat", dentro de una ceremonia especial.

En la tarde del 30, comenzó otra vez a bajar el barómetro y a soplar viento del NE, presagio de un nuevo temporal del Este. Ya a las 0700 horas de ese día el temporal estaba desatado, con un viento Este fuerza 8 e intensa nevazón. En la tarde descendió el barómetro hasta 726 mm. y luego comenzó a subir; pero el temporal continuó ininterrumpidamente con el viento fuerza 8 hasta 11 durante los cuatro días siguientes, paralizando toda actividad de descarga a la base "Prat".



TRANSPORTE "MAIPO" EN PUERTO SOBERANIA. HIELOS EN BAHIA CHILE
A FINES DE ENERO DE 1949.

A mediodía del 4 de Febrero el temporal empezó a amainar, sin embargo durante la noche la bahía se cubrió nuevamente de un grueso pack-ice que impidió al día siguiente todo movimiento de embarcaciones.

El 6 de Febrero el patrullero "Lautaro" hace dos tentativas para llegar a rada "Covadonga" donde se encuentra la Base O'Higgins, pero el grueso pack-ice que se extiende en el estrecho de Bransfield, no permite llegar al objetivo y obliga al buque a regresar a puerto "Soberanía", experimentándose fuertes cerrazones de nieve que hacen más peligrosa la navegación.

Al amanecer del 7 de Febrero el "Lautaro" zarpa de "Soberanía", en un nuevo intento de alcanzar la rada "Covadonga".

Al salir y tomar el estrecho Inglés, se pudo observar la existencia de pack-ice grueso y que en igual forma se presentaba también el estrecho Bransfield. Pero no era totalmente compacto, ya que dejaba a la vista canalizos y espacios de agua libres de hielo, por lo que se decidió continuar a rada "Covadonga", en la esperanza de seguir encontrando durante todo

el trayecto canalizos y espacios claros de hielos, y así tratar de efectuar el relevo y abastecimiento de Base O'Higgins, lo que se estaba convirtiendo prácticamente en el objeto principal de la comisión.

Habiéndose ya comprobado la maniobrabilidad y espléndidas condiciones marinerías del patrullero para navegar y atravesar hielos de cierta consistencia, se siguió adelante atravesando las espesas lenguas de pack-ice que se formaban entre los claros. Cuando se navegaba en espacios libres de hielo, se daba un andar hasta de 12 nudos. Sin embargo a las 0830 horas se llegó a una barrera totalmente compacta de hielo de una altura media de 2 a 4 metros imposible de atravesar. En este momento el buque se encontraba al 140° verdadero y a 25 millas del Faro "Prat".

En la esperanza que esta barrera se abriera y encontrándose el buque en un claro de una milla de diámetro y libre de peligros inmediatos, se decidió esperar, para lo cual se pararon los motores y se amarró el buque con cadenas y anclotes a un témpano de regular tamaño.

A las 1130 horas, el propio Comandante, Capitán de Corbeta Sr. José Duarte, para formarse un juicio más real de la situación, subió a la plataforma del radar desde donde tenía un campo visual más amplio. Desgraciadamente sólo pudo tener la comprobación de que el buque se encontraba totalmente rodeado por el pack-ice, ya que todos los claros y canalizos que había usado desde "Soberanía" se habían cerrado.

El Comandante se dio cuenta de la gravedad de la situación en que se encontraba y que puede resumirse de la siguiente manera:

- a) El buque dentro de un claro de una milla de diámetro más o menos, y que se veía disminuir.
- b) Se encontraba a 55 millas del puerto de "Soberanía" y con una visibilidad de más o menos 6 millas.
- c) Se carecía totalmente de protección contra hielos en el casco, hélice y timón.

A favor del buque:

- a) Gran maniobrabilidad.
- b) Una sola hélice.
- c) Gran poder de máquinas.
- d) El tiempo se mantenía bueno y no había indicios que fuera a descomponerse.

A las 1500 horas habiéndose observado una disgregación de los hielos hacia "Soberanía"; se decide el regreso. Para ello se empieza a gobernar siempre a barlovento, y en lo posible en dirección hacia la boca del estrecho Inglés. Cuando no era posible avanzar debido a lo compacto del hielo, se mantenía el buque en un claro por pequeño que fuera, y en caso de no existir, se colocaba la proa al centro de un témpano grande, y se usaba todo el poder de máquina del buque, para empujar por medio de dicho témpano al resto de la masa de hielo, lográndose por este medio tener siempre un espacio de mar claro para maniobrar.

A pesar de todo, a las 2130 horas, el buque quedó totalmente rodeado por los hielos, y al maniobrar dando atrás y adelante para escapar hacia el lado en que los hielos se veían más débiles, el buque tocó con su timón un pequeño témpano de no más de 4 a 6 metros cuadrados de superficie por un metro de altura, lo cual provocó, a pesar del repetido adelante, la cortadura del guarne de estribor

del timón y una pequeña rotura en el timón mismo. Felizmente el buque al encontrarse sin gobierno quedó al socaire de un témpano de unos 6 metros de altura y 40 metros de largo, dentro de un pequeño espacio de agua claro de hielos.

Examinada la avería se pudo constatar que era reparable.

Hasta ese momento se habían avanzado ocho millas en dirección hacia puerto "Soberanía"; o sea, a razón de más o menos una milla por hora. El viento se había mantenido del NE con fuerza 1 a 2.

La avería quedó reparada a las 23.15 horas, habiéndose trabajado durante todo el tiempo en medio de una intensa cerrazón de nieve.

Una vez reparada la falla, se pudo comprobar con profunda preocupación después de haber obtenido situación por radar, que el buque había sido abatido 7 millas en dirección a rada "Covadonga", perdiéndose prácticamente todo lo avanzado hasta ese momento.

A pesar de la oscuridad reinante, empieza nuevamente la tarea de abrirse paso hacia "Soberanía". El viento aumentó a fuerza 2 y 3 del N y NE, lo que hace aún más dificultosa la navegación, teniendo que emplear astas y bicheros para separar los hielos que tratan de introducirse bajo la bobedilla.

Alrededor de las 0200 horas empieza a amanecer y el viento se mantiene del N. fuerza 3; este viento si bien es cierto dificulta más la maniobra, produce el efecto de que los hielos se desplacen con una mayor rapidez dejando canalizos más navegables y que son aprovechados dando el máximo de velocidad posible, ganando siempre barlovento en dirección de la entrada del estrecho Inglés.

Alrededor de las 0500 horas se observan canalizos más amplios y por fin, a las 0600 horas se avista faja de mar libre atravesando la última lengua de pack-ice a las 0630 horas.

Como resultado de esta navegación se pudo deducir lo siguiente:

- a) Sin tener previamente una correcta y amplia exploración aérea, un buque no debe intentar navegar a través de un pack-ice, por amplios que sean los canalizos o claros que se observan.

b) Si por alguna razón hay necesidad de atravesar pack, se deberá llevar una rigurosa estima, memorizándose perfectamente la región que va navegando y muy en especial el desplazamiento que se observa del pack y de las grandes lenguas de hielo que de él se desprenden.

c) Que el radar no indica los límites del pack en forma segura.

d) Al encontrarse el buque rodeado por pack, debe mantenerse en constante movimiento en espacios claros de hielo, abriéndose camino hacia donde se estime que los hielos son menos compactos.

e) La ruta a seguir será siempre hacia barlovento ya que en esa forma se encontrará siempre hielos menos compactos; en cambio si se navegara hacia sotavento lo estará haciendo hacia donde derivan los hielos, y fatalmente, llegará a la parte en que estos se concentran al encontrar un obstáculo que los detenga.

A las 0815 horas recaló a puerto "Soberanía" y atracó a la fragata "Covadonga", que se encuentra a su vez atracada al transporte "Maipo".

El día 9 de Febrero a las 1505 horas la fragata "Covadonga" y el patrullero "Lautaro" zarpan en convoy en dirección a rada "Covadonga" en un nuevo intento de abastecer la "Base O'Higgins" que, hasta ese momento, no ha podido realizarse debido al grueso pack-ice que se ha encontrado cada vez que se ha tratado de hacerlo.

Luego de cruzar el pack-ice que hay a la entrada del puerto, se coloca rumbo hacia rada "Covadonga".

Después de haber navegado unas 20 millas, se encuentra por la proa un pack-ice cerrado y bordeándolo hacia el Sur se busca alguna abertura que permita el paso hacia "Covadonga".

Teniendo por la cuadra la punta "Pin" de isla Livingston, se dispone que los buques continúen independientemente. La fragata "Covadonga" en su exploración constata que el pack-ice llega hasta isla Trinidad y que no hay paso hacia el Este ya que el pack compacto alcanza hasta la "Tierra de O'Higgins". Posteriormente la fragata fondea en caleta Balleneros de la isla "Decepción" a las 1206 horas del 10 de

Febrero. Mientras tanto el patrullero "Lautaro" gobierna para dirigirse a Bahía "Almirantazgo" de la isla Rey Jorge. Estando 8 millas al Sur de la isla Nelson se aprecia que la ruta a Bahía "Almirantazgo" está completamente cerrada por pack-ice grueso que impide el paso del buque, por lo que el "Lautaro" recibe orden de reunirse con la fragata "Covadonga" en isla "Decepción", lo que se lleva a efecto a las 0300 horas del día 10. Ambos buques zarpan en convoy de inmediato y bordean el pack-ice con la intención de cruzarlo para llegar a la Base O'Higgins. Mas, el pack-ice se extiende hasta una distancia media de 40 millas desde "Tierra de O'Higgins", imposibilitando alcanzar el objetivo, por lo que se dispone el regreso a isla "Decepción" en espera que mejoren las condiciones para cruzar el pack.

Al día siguiente 11 de Febrero a las 0415 horas se le ordena zarpar al patrullero "Lautaro" a fin de que efectúe un estudio de las condiciones del pack-ice y de su desplazamiento. Sólo había navegado el patrullero 8 millas hacia el Sur de "Decepción" cuando se encontró pack-ice cerrado. Se navegó al Sur bordeando el pack, buscando un posible paso que permita arribar a la Base O'Higgins, pero todo resultó vano, pues los hielos se extendían desde "Rocas Austin" hasta unas 15 millas al Sur de punta "Pin" en isla "Livingston", cubriendo hasta unas 15 millas de islas Trinidad y Torre, tapando el estrecho "Davies Gilbert".

Apreciando el Comodoro Fontaine, que de las informaciones dadas por el "Lautaro" se desprende que el pack-ice se desplazaba hacia el Norte, dispuso que el transporte "Maipo" concluyera los trabajos más urgentes en la Base Naval "Arturo Prat" y zarpara a isla "Decepción", por estimar que la situación del buque en puerto "Soberanía" era peligrosa debido a la enorme masa de pack-ice que llenaba totalmente el estrecho de Bransfield y que podría cerrar también el estrecho Inglés dejando al buque bloqueado.

A las 0345 horas el transporte "Maipo" zarpa de puerto "Soberanía" con destino a la isla "Decepción", encontrando el canal Inglés libre de hielo; pero a partir de la altura de la "Roca Castillo" (isla Greenwich), la navegación se dificultó por hallarse lagunas de pack-ice, con mantos de neblina y no contar el buque con radar. Se prosiguió avante, regulándose la velocidad de acuerdo a la presencia de hielos.

A las 0900 horas, el "Maipo" se reunió al "Lautaro", continuándose en formación el viaje hacia "Decepción" siendo de gran ayuda para el transporte "Maipo" el radar del patrullero.

A medida que se avanzaba, las lenguas de pack-ice se hicieron más frecuentes, obligando a maniobrar continuamente. A mediodía, sólo se pudo avanzar 200 metros en una hora. El tiempo continuaba cerrado.

A las 1300 horas, al tratarse con bastante dificultad de cruzar una zona de pack-ice abierto que obstruía la aproximación a isla "Decepción" el ecosonda del "Maipo" empezó a acusar una brusca disminución del fondo a 30, 15 y luego sólo a 7 pies bajo la quilla, en una zona en que la carta marcaba 178 brazas. Inmediatamente que se advirtió la disminución de profundidad y aún a riesgo de dañar el timón y las hélices con los hielos, se dio toda fuerza atrás, lográndose salir de esa situación. A las 1430 horas se fondeó en isla "Decepción" en caleta Balleneros.

Diariamente se zarpa de isla "Decepción" para estudiar las posibilidades de poder cruzar el pack-ice; pero el esfuerzo resulta siempre inútil.

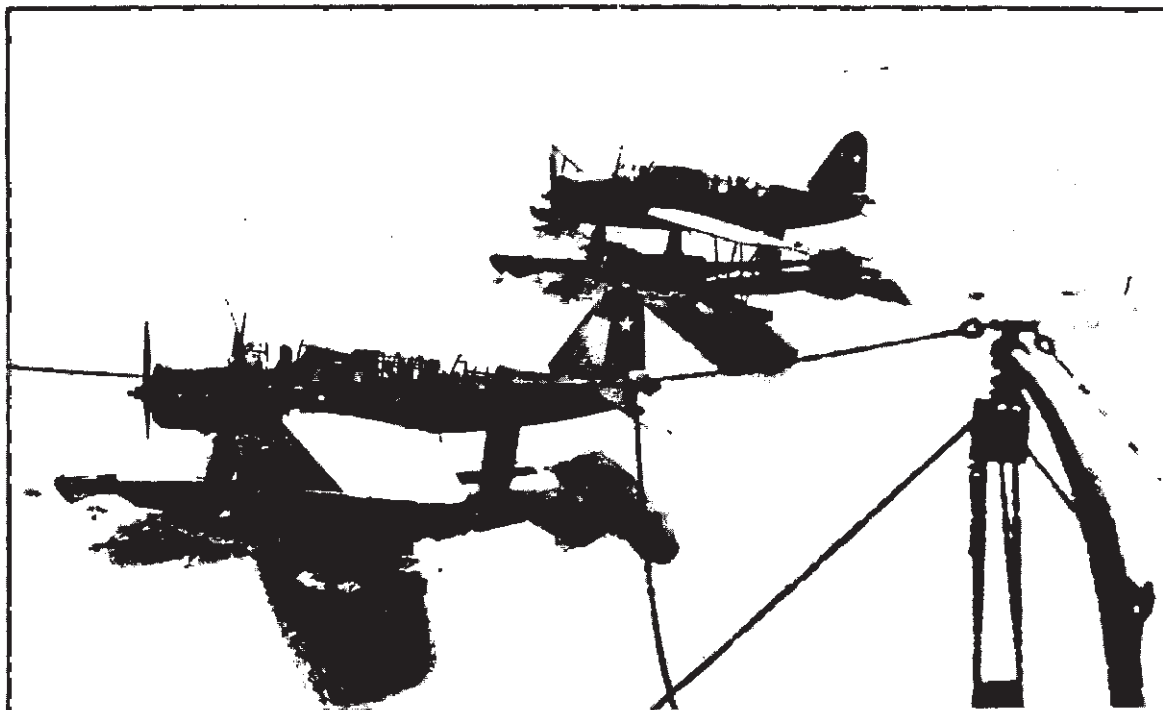
La falta del avión para explorar se hace evidente y ante esta sentida necesidad, el 18 de Febrero zarpa el transporte "Maipo" hacia bahía Yendegaia en el Canal Beagle, para embarcar dos aviones Vought Sikorsky y trasladarlos a la Antártica.

Los días 20 al 23 de Febrero el patrullero "Lautaro" trabaja en la señalización y levantamiento hidrográfico del estrecho Inglés.

En la mañana del jueves 24, el "Lautaro" se dirige a Copper Mine, donde fondea y descarga material para la construcción de un refugio en esa caleta. Ese mismo día la fragata "Covadonga" fondea también en Copper Mine y da comienzo a la construcción del refugio.

El 25 de Febrero arribó de regreso a puerto "Soberanía" el transporte "Maipo", conduciendo a su bordo los dos aviones Vought Sikorsky.

El día 26 la flotilla se encuentra fondeada en puerto "Soberanía" y soporta un nuevo período de mal tiempo que impide toda actividad por aire o por mar para buscar un paso entre el pack-ice que le permita llegar a la Base O' Higgins.



AVIONES VOUGHT SIKORSKY EMPLEADOS EN TAREAS DE EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO.

Sólo el 6 de Marzo pudieron emplearse los aviones. Sus primeras misiones estuvieron dirigidas al relevo del personal de la Base O' Higgins, continuándose con esta operación durante el 7 de Marzo. Este mismo día a las 1700 horas despegó el V. S. 314, llevando como observador al Comandante de la "Covadonga" para explorar el pack-ice del Bransfield.

El Comandante Gándara informa que existe un paso a Base O' Higgins en las cercanías de la isla "Astrolabio", por lo que se decide zarpar cuanto antes para aprovisionar la Base O' Higgins.

Al amanecer del 8 de Marzo fue posible que la fragata "Covadonga" con el patrullero "Lautaro" zarparan en demanda de rada "Covadonga". A las 1430 horas del mismo día se fondea en la rada, después de haber navegado por un angosto paso que dejaba el pack-ice a la altura de isla "Astrolabio", atravesando en muchas ocasiones lenguas de pack; esta navegación se hizo con muy buen tiempo. Inmediatamente de fondear empieza la descarga de todos los elementos para la Base O' Higgins en una dura y pesada faena que terminó después de las 2100 horas.

El 9 de Marzo a las 0645 horas los buques zarpan de regreso a puerto "Soberanía" después de haber dejado debidamente aprovisionada la base y con sus relevos hechos. La navegación se hizo por el mismo track anterior, aunque con más dificultades debido a las continuas cerrazones de niebla, fondeándose en "Soberanía" a las 1745 horas.

La fragata "Covadonga" zarpa el 12 de Marzo y efectúa un viaje de exploración por el Bransfield, estrecho de Gerlache, canal Schollaert, bahía Dallmann y archipiélago Melchior. Se reconoce puerto Andersen, fondeando en puerto Melchior. El 14 continúa su viaje saliendo a bahía Dallmann por la entrada norte, navega el canal Schollaert y entra a bahía Inverleith hasta el fondo del saco, no encontrando fondeadero; sale de esta bahía, escapa la punta Andrews y fondea por algunas horas en caleta Hackapike; siguiendo después el canal Schollaert y el estrecho de Gerlache, toma el canal Neumayer por el norte de isla Leon, encontrando algo de pack-ice en este tramo y fondea a las 1517 horas del 14 de Marzo en puerto Lockroy, acoderándose a tierra.

El 15 de Marzo a las 0545 horas zarpa la "Covadonga" de "Lockroy", navega el canal Peltier, el estrecho Bismarck y entra al mar de Bellingshausen. Deja la isla Victor Hugo por babor y navega hasta un punto situado en Latitud 65° 33' S. y Longitud 68° 08' W. Al comprobarse que el pack-ice continúa compacto hacia el Oeste, lo cual no hacía posible llegar a bahía Margarita ni al estrecho Matha, se cae al NE, gobernando a pasar entre las islas Low y Hoseason, recalando en isla "Decepción" a las 1912 horas del 16 de Marzo.

Durante el tiempo que la fragata hacía su viaje de exploración, el patrullero "Lautaro" el día 12 de Marzo zarpa con el Sr. Comodoro a bordo a efectuar trabajos hidrográficos en el estrecho Inglés. En esta ocasión, se sondó con el buque entre cabo Morris y caleta Nailon, regresando a puerto "Soberanía" una vez terminado.

El 13 de Marzo, el patrullero sale de amanecida a caleta Copper Mine, donde deja personal que trabaja en la construcción del refugio y luego se dirige a cabo Morris para dejar el personal que trabaja en la construcción del faro Piloto Pardo que se instalará en dicho cabo. A continuación el buque se dedicó al sondeaje del "Paso Lautaro" en la parte comprendida entre cabo Morris e isla Table, y del sondeaje de la caleta Copper Mine.

Debido a que desde el domingo 13 de Marzo en la noche, Base O'Higgins, no había efectuado sus transmisiones radiotelegráficas de rutina, el 15 de Marzo a las 0900 horas los aviones despegaron con destino a dicha Base, llevando un grupo electrógeno de repuesto, pero en rada "Covadonga" no pudieron amarar debido al fuerte viento reinante y a la abundancia de hielos, obligándolos a regresar a puerto "Soberanía".

Los pilotos informaron que tanto la Base como su personal se observaron sin novedad. Asimismo informaron que prácticamente ya no había pack-ice entre isla Greenwich y la región continental Antártica.

Estimándose que el prolongado silencio radiotelegráfico se debería a fallas ocurridas en los equipos de radio con que cuenta dicha Base, las cuales difícilmente podrían ser reparadas en corto tiempo y en atención a las buenas condiciones de hielo observadas, se dispuso que al día siguiente zarpara el patrulle-

ro "Lautaro" con destino a O'Higgins, llevando personal y material para reparar estas posibles fallas.

En la tarde, los aviones volaron nuevamente a Base O'Higgins, pero tampoco pudieron amarar, debido al fuerte viento reinante del Sur fuerza 8.

El miércoles 16 de Marzo a las 0400 horas el patrullero "Lautaro" zarpa en demanda de Base O'Higgins. La navegación se hizo directa y con muy buen tiempo. El Bransfield está libre de pack-ice compacto y sólo se encuentra en la ruta lenguas del pack en estado de desintegración, por lo que no hubo dificultad en fondear en rada "Covadonga" a las 1145 horas.

Terminada la maniobra de fondeo, se envió personal para reparar la radioestación e instalaciones de la Base. Durante el día 17 se continúa con la reparación de la Base O'Higgins, y el 18 de Marzo regresa a puerto "Soberanía", después de haber dejado funcionando los equipos de radio y haber hecho reparaciones en la Base misma.

El domingo 20 de Marzo a las 1140 horas la fragata "Covadonga" y el patrullero "Lautaro" zarpan a caleta Copper Mine. En esta caleta se hace entrega oficial del refugio al Jefe de la Base Naval "Arturo Prat". Hecha la entrega el Sr. Comodoro Fontaine se embarca en el "Lautaro" y en este buque reconoce la ruta más conveniente para navegar el "Paso Lautaro". Después de cumplir esta tarea se continúa buscando un probable bajo fondo a la altura del cabo Triplets sin llegar a un resultado definitivo.

El 21 de Marzo a las 0645 horas la flotilla antártica zarpa de regreso al continente, el transporte "Maipo" y el patrullero "Lautaro" salen al paso Drake, rodeando isla Robert vía estrecho Nelson. La fragata "Covadonga", toma el estrecho Inglés y sale al Drake por el "Paso Lautaro".

Las condiciones de tiempo eran viento del NE fuerza 4, marejadilla, barómetro 749 mm.

con leve tendencia a bajar. Se prosiguió navegando en buenas condiciones hasta la madrugada del 22, en que el barómetro inició un rápido descenso y el viento refrescó paulatinamente hasta alcanzar a mediodía fuerza 9, acompañado de mar gruesa. A las 1205 horas y viendo las malas condiciones en que navegaba el "Lautaro", la flotilla cambió rumbo al Oeste con el objeto de correr el temporal al mismo tiempo que cruzar lo más pronto posible el frente depresionario.

Alrededor de las 1800 horas el viento disminuye y rola hacia el Oeste, dejando de bajar el barómetro para empezar a subir, estableciéndose viento del Sur fuerza 7.

A las 0430 horas del día 23 de Marzo el "Lautaro" sale de formación por avería en el timón, lo que obligó a la flotilla aguantarse sobre las máquinas. Durante este tiempo, se experimentaron fuertes balances, algunos superiores a 35 grados. A los quince minutos queda reparada la falla, pero el patrullero soporta balances peligrosos y las olas barren toda su cubierta. Lo anterior obliga a la flotilla a cambiar rumbo al 010° para correr en popa el fuerte viento y mar del Sur. A las 1320 horas se avistó el Cabo de Hornos por la amura de babor, prosiguiéndose la navegación en demanda de rada Richmond, donde se fondeó a las 1945 horas.

El 24 de Marzo al amanecer zarpa hacia Punta Arenas en forma independiente para navegar diversos canales del track, reuniéndose en el Estrecho de Magallanes para recalar en formación a la rada de Punta Arenas, lo que ocurre a las 0920 horas del 26 de Marzo.

Durante la permanencia en Punta Arenas se da descanso a las tripulaciones y efectúa faenas de víveres.

El 1° de Abril zarpan hacia el norte la fragata "Covadonga" y el transporte "Maipo", fondeando en Valparaíso el 11 de Abril a las 0910 horas, habiendo tocado algunos puertos en los canales australes, Puerto Montt y Talcahuano.

27.— COMISION DEL AÑO 1950.

En los primeros días del mes de Noviembre de 1949, fue designada por la Armada Nacional la Flotilla Antártica, que debería efectuar el relevo y aprovisionamiento de las Bases Antárticas "Arturo Prat" y "Bernardo O' Higgins", como asimismo realizar diferentes trabajos hidrográficos y científicos en la zona.

Fue nombrado Comandante en Jefe de la Flotilla el Capitán de Navío Sr. Alfredo Natho Davidson, quien quedó al mando de los siguientes buques: fragata "Iquique" al mando del Capitán de Fragata Sr. Jorge Balaresque Buchanan; transporte "Maipo" al mando del Capitán de Fragata Sr. Mario Espinosa Gacitúa; y patrullero "Lientur" al mando del Capitán de Corbeta Sr. Tomás Unwin Lambie. Se designó como oficial hidrógrafo para esta comisión al Tte. 1° Sr. Custodio Labbé Lippi.

A las 1900 horas del día 21 de Diciembre de 1949, la flotilla zarpa de Valparaíso a Talcahuano, donde completa su apertrechamiento, se compensan compases y se efectúa la determinación de errores radiogoniométricos.

El 24 de Diciembre a las 0130 horas se zarpa con destino a Punta Arenas, recalando en Puerto Montt el 25 de Diciembre para completar el aprovisionamiento.

Continúa viaje el 26 de Diciembre efectuando la navegación por la ruta normal de los canales; los acompaña buen tiempo, viento débil del Sur y muy buena visibilidad.

El 28 de Diciembre a las 2230 horas navegando el canal Inocentes avista al vapor danés "Gertrud", varado en roca Taylor. Se ordena destacar al patrullero "Lientur" para prestar la ayuda necesaria a la nave accidentada. El patrullero encuentra al vapor nacional "Austral" al costado del buque danés informando que no necesita ayuda y que se espera para esa misma noche, la llegada del vapor nacional "Río Verde" para descargar al "Gertrud".

No siendo necesaria la presencia de la flotilla, se continúa viaje al Sur, fondeando en Punta Arenas el 30 de Diciembre a las 0800 horas.

EN PUNTA ARENAS.— Durante la permanencia en Punta Arenas, se completa el abastecimiento tanto el de víveres especiales, como la carga para la Base O'Higgins y personal del Ejército y Aviación que van en comisión.

También se aprovecha para que un grupo de oficiales efectúe un viaje a Cerro Manantiales, en visita profesional a los campos petrolíferos.

Se dispone que el transporte "Maipo" se dirija a caleta Clarenca en bahía Gente Grande, con el objeto de verificar la maniobra de amarre de las naves para recibir petróleo. El transporte regresó en el mismo día, habiendo obtenido buenos resultados con pequeñas modificaciones en la maniobra estudiada.

DE PUNTA ARENAS A LA ANTARTICA.— El 9 de Enero de 1950 a las 2100 horas la flotilla zarpa a la Antártica con recalada en Yendegai, navegando los canales Magdalena, Cockburn, paso Brecknock, canales Ballenero, O'Brien, Beagle, y pasos Picton y Goree, experimentándose durante el trayecto, tiempo chubascoso, viento del NW fuerza 5, lluvia y mala visibilidad.

El 11 de Enero sale al Paso Drake, aprovechando las buenas condiciones de mar, viento y visibilidad existentes, como asimismo al pronóstico favorable para el cruce a la Antártica.

Durante la travesía del Paso Drake se experimentan excelentes condiciones de tiempo y de mar con viento de intensidad no superior a fuerza 3 del Este y muy buena visibilidad, avistándose de vez en cuando algunos témpanos de gran tamaño.

La flotilla recalca a la Antártica tomando el estrecho Nelson, fondeando en puerto Soberanía a las 1215 horas del 13 de Enero.

Se recibe a bordo del buque Insignia fragata "Iquique", la visita del Comandante de la Base Naval "Arturo Prat", Capitán de Corbeta Sr. Augusto Varas Orrego, quien da cuenta de su misión al Comodoro de la flotilla. Posteriormente el Capitán de Navío Sr. Alfredo Natho, pasa revista a la Base y a su personal, encontrándose todo en perfectas condiciones tanto en lo referente al personal, como el material, habitabilidad y sanidad.

Se observa que la enseñada donde está el muelle, se encuentra helada hasta una extensión de 400 metros; por lo que se aprecia que la descarga se dificultará ya que habrá que acarrear todos los bultos por sobre este pack, haciendo uso de los trineos.

ACTIVIDADES EN LA ANTARTICA.— El 16 de Enero a las 0400 horas zarpa la "Iquique" y "Lientur" de puerto "Soberanía" con destino a rada "Covadonga" donde se fondea a las 1045 horas. Se inicia de inmediato la descarga de víveres y materiales destinado a la Base Militar "Bernardo O' Higgins", lo que queda terminado en la tarde de ese día, favorecido por la calma reinante, aunque cae una nevazón de regular intensidad.

En la tarde el Comodoro Natho pasó revista a la Base, que al mando del Capitán de Ejército Arístides Miqueles, se encontraba sin novedad. Sin embargo, necesitaba algunas reparaciones, tales como servicios higiénicos, agua caliente, calefacción, etc.; por lo que procedió a enviar personal y material para iniciarlas sin pérdida de tiempo. También se efectúan los trabajos hidrográficos que se tenían programados, tales como el sondaje y detalle topográfico de la zona al norte de la rada "Covadonga".

El 18 de Enero, los aviones Vought Sikorsky basados en puerto "Soberanía" efectúan un vuelo de exploración y amaran en rada "Covadonga". También recalca a "Covadonga" el patrullero "Lientur" que transporta el resto de la carga destinada a la Base O' Higgins.

El 19 de Enero se levanta temporal del SSE con viento fuerza 11, que obliga a los buques al ancla en la rada "Covadonga" a cambiar de fondeadero para soportar mejor el mal tiempo. Durante la noche del 19 al 20, el viento llega hasta una velocidad de 135 kilómetros por hora, lo que causa que la fragata "Iquique" fondeada a dos anclas comience a garrear. A pesar que se ayuda con las máquinas, continúa atravesada y, ante la imposibilidad de aproarse al viento, se vira el ancla de babor para fondearla de nuevo; pero, lamentablemente, se enreda con la cadena de estribor, lo que hace que el buque continúe garreando, recorriendo atravesado 2.000 metros con 11 grilletes en el ancla de estribor sin poderla virar por estar enredada con el ancla de babor.

A la 01 30 horas del 20 se cortó la cadena de babor a 5 metros del ancla, quedando siempre enredada con la cadena de estribor.

En estas condiciones el buque continúa abatiendo, aproximándose en forma peligrosa a la costa, lo que obliga a desengrillar el ancla de estribor en el 11° grillete, dejándola con un orinque y boyarín.

Liberado el buque de sus anclas pudo gobernar con sus máquinas, pudiendo capear el temporal manteniéndose en movimiento entre islas Ross e islote Montravel.

A las 0500 horas el temporal comienza a declinar y el barómetro a subir, lo que permite empezar a preparar el ancla de respeto y a las 1530 horas se dirige nuevamente a rada "Covadonga", tomando fondeadero al SE de isla Vera. Sin embargo al poco tiempo de haber fondeado, el viento aumenta su intensidad y como el ancla no es capaz de aguantar al buque, se decide zarpar hacia "Soberanía" que ofrece mayor seguridad, dejando al patrullero "Lientur" para que recoja el material de fondeo de la "Iquique".

A las 2315 horas de ese mismo día la "Iquique" fondea en puerto "Soberanía" y en la mañana del 21 de Enero regresa el patrullero "Lientur", habiendo recuperado todo el material de fondeo de la fragata.

El día 22 de Enero a las 0200 horas la fragata "Iquique" y el patrullero "Lientur" zarpan hacia rada "Covadonga", pero alrededor de las 0600 horas se ven imposibilitados para continuar la navegación, debido a la existencia de gran cantidad de pack compacto.

Como no es posible determinar la extensión del pack-ice, se regresa a puerto Soberanía donde fondean a las 0845 horas de ese mismo día.

Durante los días 22 y 23 de Enero la flojilla permanece en Bahía Chile con tiempo amenazante del NE, con viento fuerza 4 a 5 que alcanza a veces a 7.

El 24 de Enero a las 0830 horas zarpa el "Lientur" en exploración a rada Covadonga, para verificar si el estrecho Bransfield está claro para atravesarlo. Con el mismo objeto, un poco más tarde, sale el V. S. 314, comprobando la existencia de pack-ice a 40 millas de Base O'Higgins.

A mediodía el patrullero informa que navegando con rumbo sobre islote Montravel, ha avistado pack-ice cerrado, estimándose que es menos compacto en la dirección del rumbo del buque. El "Lientur" demora hora y media en atravesar el pack-ice que tenía nueve millas de ancho.

Durante los días 24 y 25 de Enero, mientras la fragata "Iquique" y el transporte "Maipo" permanecen en puerto "Soberanía" experimentando un mal tiempo del norte fuerza 7 - 8; el patrullero "Lientur" logra descargar en "Covadonga" el material que faltaba para la Base "Bernardo O'Higgins", embarcando a su vez el que deberá ser llevado al continente.

El temporal acompañado de ventisca de nieve alcanza fuerza 9 la noche del 25 de Enero, perdiéndose el bote que pertenecía a la Base, el que en la alta marea fue arrancado de su varadero por la mar que levantó la fuerza del viento, siendo infructuoso todo intento de ubicarlo y rescatarlo.

Durante la mañana del 26, el viento empieza a amainar y la fragata "Iquique" zarpa desde "Soberanía" a rada "Covadonga". La navegación se efectúa con muy mala visibilidad, dificultada además por el pack-ice compacto que se encuentra en el trayecto.

A las 1620 horas se logró fondear, pero a poco de hacerlo, hubo que abandonar el teneadero por la llegada de témpanos desde el NE. cuyas dimensiones significaban riesgos para el buque. Se fondea en ensenada Unwin que se encontraba clara de peligros, correspondiéndole al "Lientur", reconocer y levantar dicha ensenada.

Considerando las malas condiciones que se presentan debido al pack-ice que cada vez está más compacto, se procede a activar al máximo el trabajo de reparaciones en Base "Bernardo O'Higgins".

Alrededor de las 0100 horas del 27 de Enero, se aprecia que la totalidad de las bahías, pasos y estrechos están cubiertos con pack compacto, el cual está empujando a la "Iquique" y al "Lientur" hacia los glaciares. Lo anterior obliga a los buques a abandonar rápidamente el tenedero y con neblina cerrada zarpan hacia puerto "Soberanía", atravesando el pack-ice con enormes dificultades. El radar sirvió de positiva ayuda para determinar la parte más angosta y menos compacta de él. De todas maneras el grueso pack-ice, el volumen de algunos trozos de hielo, el resguardo que debía tomarse a las hélices, desabraccando los hielos con bicheros y parando las máquinas, el hecho de navegar en neblina y zonas no sondadas y desconocidas, más el cuidado para con el casco del buque, permitía un avance muy lento, entre $\frac{1}{4}$ a $\frac{1}{2}$ milla por hora.

A las 0630 horas se logró salir de la zona compacta del pack-ice cruzando el estrecho Bransfield con témpanos y brush dispersos.

Durante esta navegación la fragata "Iquique" registró con el ecosonda profundidades hasta de 6 brazas que fueron registradas también por el sonar, pero no encontradas con el escandallo común.

A las 1530 horas al tomarse el estrecho Inglés, aclara la neblina fondeando ambos buques a las 1615 horas en puerto Soberanía.

Del 28 al 30 de Enero se soportó un fuerte temporal del Este con viento de fuerza 10 a 12, que imposibilita todo movimiento de buques y aviones. Un hecho curioso ocurre en este mal tiempo ya que no hubo oscilación del barómetro cuando se aproximaba la depresión y en 20 horas éste bajó solamente 3 milímetros.

Habiendo amainado el temporal a las 0015 horas del 31 de Enero se ordena al patrullero "Lientur" zarpar a "Covadonga", para terminar con las reparaciones en la Base O'Higgins y continuar con los trabajos hidrográficos.

Durante la mañana de ese día los aviones Vought Sikorsky 311 y 314 vuelan sobre el estrecho Bransfield, informando que se encuentra libre de hielos.

Considerando las buenas condiciones de tiempo y visibilidad, la fragata "Iquique" se dirige al estrecho Nelson con el objeto de efectuar

el reconocimiento de los puntos más notables de ambas riberas del mencionado estrecho.

Poco después de las 1500 horas empieza a cerrarse con neblina, por lo que se da por terminado el trabajo, dirigiéndose al fondeadero de "Soberanía".

El 1° de Febrero regresó a "Soberanía" el patrullero "Lientur", después de haber dado término al reaprovisionamiento, reparaciones y relevo de la Base "Bernardo O'Higgins".

Ese mismo día en la mañana la fragata "Iquique" continúa el reconocimiento a vapor del estrecho Nelson, mientras el patrullero "Lientur" recalca en el Faro Prat, llevando a su bordo al oficial hidrógrafo para hacer estación en dicho punto y completar el plano del estrecho Inglés. Al anochecer, ambos buques, regresaron a "Soberanía".

Al día siguiente 2 de Febrero al amanecer, el "Lientur" se dirige al estrecho Inglés para terminar los trabajos hidrográficos y comprobar las instrucciones que se colocarán en el derrotero. Terminada la comisión el patrullero regresa a "Soberanía".

En vista que el tiempo está muy bueno y la visibilidad excelente los 2 aviones Vought Sikorsky, efectúan un vuelo de reconocimiento, realizando trabajos de aerofotogrametría.

Este mismo día quedó también terminado el aprovisionamiento y reparaciones de la Base Naval "Arturo Prat", por lo que el 3 de Febrero a las 0300 horas zarpan de puerto de "Soberanía" en viaje de exploración al sur, la fragata "Iquique" y el patrullero "Lientur". Se navega al estrecho Bransfield, dejando la isla "Decepción" por babor, el estrecho de Gerlache, canal Schollaert y fondean en caleta Hackapicke a las 1915 horas del mismo día, pero debido a la gran cantidad de hielo existente que hace inseguro el tenedero, zarpan a puerto Melchior donde fondean a las 2101 horas.

Durante este día a su vez el transporte "Maipo" zarpó de "Soberanía", reconoció bahía Yankee en la costa SW de isla Greenwich, regresando posteriormente a su puerto base.

El 4 de Febrero se le ordena al patrullero "Lientur" que haga un reconocimiento de la zona hacia el Sur, debiendo reunirse en puerto Angamos con la "Iquique" que a su vez ha zarpado para navegar el canal Schollaert, estrecho de Gerlache y canal Neumayer, fondeando a las 1840 horas en la entrada de puerto Angamos, debido a que grandes témpanos varados ocupaban el puerto.

Por recibirse orden de regresar el 10 de Febrero al continente no se pudo continuar explorando más al sur, dedicando el tiempo disponible en completar el reconocimiento de las bahías al Este del estrecho de Gerlache y estrecho Bransfield.

Es así, como el 4 de Febrero, el "Lientur" se dirige a reconocer el estrecho "Gerlache" entrando entre isla León y cabo Astrup; mientras la fragata con el mismo objeto lo hace hacia el sur, navega el canal Neumayer y toma estrecho de "Gerlache", brazo SE., dejando el canal Errera por babor; reconoce isla Fridtjof y las islas que quedan al sur, dirigiéndose enseguida a reconocer bahía Paraíso, donde se reúne con el patrullero "Lientur".

Durante este reconocimiento se constatan varios errores bastante notables en las costas de dichas zonas.

Continuando la exploración, la fragata "Iquique" reconoce bahía Andvord y continúa hacia bahía Hughes, para lo cual navega el extremo norte del "Gerlache".

Se aprecia que tanto bahía Andvord como bahía Hughes por estar rodeadas de ventisqueros, no presentan ensenadas que puedan servir de fondeaderos. En todo caso, posteriormente deberá efectuarse un reconocimiento con más detención.

El reconocimiento continuó por el canal Orleans, entre isla Trinidad y la "Costa de Palmer", y el estrecho Davies Gilbert; experimentándose algunas cerrazones que dificultan el reconocimiento de la zona.

Desde el estrecho Davies Gilbert se cruzó el estrecho Bransfield en demanda de isla Decepción, fondeando en caleta Balleneros a las 2300 horas del día 5 de Febrero.

En la noche del 5 al 6 y el día 6 de Febrero, se experimenta viento del ENE, con rachas que alcanzan fuerza 10.

Durante este período el transporte "Maipo" permanece en Soberanía y el patrullero "Lientur" reconoce bahía "Wilhelmina" y alrededores, arribando a "Decepción" el 7 de Febrero a las 0500 horas.

Es interesante hacer notar que el temporal que soportó la fragata "Iquique" en isla "Decepción" la noche del 5 al 6 no lo experimentó el "Lientur" en el estrecho de "Gerlache", quien tuvo un tiempo excelente.

A las 0600 del 8 de Febrero zarpan de isla "Decepción" la fragata y el patrullero. Este último rebusca bajos fondos denunciados en las afueras de isla "Decepción", no encontrándolos. La fragata "Iquique" navega el estrecho Bransfield y pasa entre isla Astrolabio y la península Luis Felipe, y bordeando los islotes Tupinier se dirige en demanda de rada "Covadonga".

La navegación de este tramo de costa, se hace por espacio de más de 2 horas por profundidades entre 10 y 25 brazas. Asimismo se ubican dos grupos de islotes que se hallan al 042° y 8 millas del islote más al norte del grupo Tupinier, estimándose que entre estos islotes y la costa sur no se debe pasar hasta que no se haya efectuado un completo sondeo.

Terminado el reconocimiento se dirige a rada "Covadonga", donde el Comodoro Natho baja a tierra para pasar una última revista a la base "O'Higgins" y despedirse de su dotación.

Alrededor de las 1500 horas la fragata "Iquique" zarpa a "Soberanía" donde fondea a las 2140 horas del día 8 de Febrero.

Mientras tanto el patrullero "Lientur" una vez terminada la rebusca de los bajos de isla "Decepción", continuó siguiendo el track de la fragata "Iquique"; tomó el paso sur de isla Astrolabio, continuando hasta islote Montravel, desde donde regresa a isla "Decepción" por el mismo track, fondeando en caleta Balleneros a las 0215 horas del 9. Prosigue viaje a las 1500 horas hacia Soberanía donde fondea a las 1940 horas.

El 10 de Febrero a las 1000 horas la flotilla zarpa de puerto "Soberanía" de regreso al continente, saliendo al Paso Drake por el estrecho Inglés y paso Lautaro con muy buenas

condiciones de tiempo, comprobándose en esta oportunidad la bondad de la última carta editada por el Departamento de Navegación.

Después de cruzar el Paso "Drake" se recalca a bahía Nassau; desde donde se siguió

el track normal por los canales hacia Punta Arenas, donde fondea el 14 de Febrero a las 0500 horas.

28.— COMISION DEL AÑO 1951.

En Septiembre de 1950, la superioridad de la Armada designó al Capitán de Navío Sr. Diego Munita Wittaker, Comandante en Jefe de la Flotilla Antártica, a la cual correspondería cumplir con el aprovisionamiento y relevo de las Bases Prat y O'Higgins además de realizar diferentes trabajos hidrográficos y científicos en la región.

Aparte de las tareas mencionadas, a la flotilla se le encomendó la ubicación, instalación y construcción de una tercera base, la que quedaría a cargo de la Fuerza Aérea.

La flotilla quedó formada por el transporte Angamos y los patrulleros Lientur y Lautaro, cuya situación al iniciarse el alistamiento de esta comisión, era la siguiente:

Transporte "Angamos", al mando del Cap. de Fragata Sr. Raúl Rudolphy Saavedra, en Punta Arenas, desplazándose a Talcahuano para iniciar un período de reparaciones.

Patrullero "Lientur" al mando del Cap. de Corbeta Sr. Tomás Unwin Lambie, en la IIIa. Zona Naval, dirigiéndose a Talcahuano para entrar a reparaciones y reunirse con el Angamos en Valparaíso en los primeros días de Diciembre.

Patrullero "Lautaro", al mando del Cap. de Corbeta Sr. Víctor Bunster del Solar, en Talcahuano, terminando su período anual de reparaciones para regresar a la IIIa. Zona Naval hasta el arribo a Punta Arenas de las otras dos unidades de la Flotilla.

Oficial Hidrógrafo de la Comisión fue designado el Teniente 1° Sr. Fernando Ferrer Fougá.

NAVEGACION HASTA PTO. SOBERANIA.

El Comodoro de la Flotilla izó su insignia a bordo del transporte "Angamos", en Valparaíso el 7 de diciembre de 1950; zarpando junto con el Lientur el día 20 con escalas en Talcahuano, Pto. Lagunas y Pto. Gray, en demanda de Punta Arenas donde se fondeó el 29 de diciembre. después de haber navegado la ruta usual de los canales patagónicos.

En Punta Arenas se incorpora a la Flotilla el patrullero "Lautaro" y se completa el aperrechamiento antártico, zarpando el 8 de Enero de 1951 en demanda de Ba. Orange, donde permanece los días 11 y 12 en espera de tiempo favorable para cruzar el paso Drake.

El 13 de Enero la Flotilla deja Ba. Orange y navega en demanda de la antártica. La travesía del Drake no ofrece dificultades manteniéndose las buenas condiciones de tiempo en toda la navegación, avistándose los primeros icebergs a 38 millas al norte de las islas "Shetland del Sur".

Se fondea en puerto "Soberanía" a las 1920 horas del 15 de Enero, después de atravesar el estrecho Nelson.

ACTIVIDADES EN LA ANTARTICA.

Al arribo a puerto "Soberanía", el Sr. Comodoro recibe la visita del Comandante de la Base Naval "Arturo Prat", Teniente 1° DC. Sr. Fernando Dorion N. quien da cuenta de la misión cumplida y al día siguiente el Comandante en Jefe de la Flotilla pasa revista a la Base, la que encontró en forma sobresaliente.

El 18 de Enero se procede a efectuar el relevo de la dotación de la base "Prat", en una ceremonia que se desarrolla con un especial realce.

Mientras el transporte "Angamos" entrega el abastecimiento a la base Prat y coopera en las reparaciones necesarias de ella; los patrulleros "Lientur" y "Lautaro" se dirigen a rada "Covadonga" donde se efectuó el 19 de Enero el relevo de la dotación de la Base Militar General Bernardo O'Higgins" en una ceremonia presidida por el Sr. Comodoro y que se desarrolla con la solemnidad correspondiente.

El Lautaro continuó con viajes seguidos entre puerto "Soberanía" y rada "Covadonga", hasta que completa el abastecimiento de la base "O'Higgins" y junto con reencender los faros de la ruta, efectúa un reconocimiento a vapor del acceso sur a rada "Covadonga".

UBICACION, INSTALACION E INAUGURACION DE LA BASE AEREA "PRESIDENTE GABRIEL GONZALEZ VIDELA".

El patrullero "Lientur" zarpa de rada "Covadonga" el 19 de Enero llevando a bordo al Sr. Comodoro, y se dirige al sur con el objeto de buscar y elegir el lugar apropiado para la instalación de la Tercera Base Antártica, la cual debe ser ubicada lo más al sur posible del paralelo 64° S.

Con este propósito navega y reconoce el estrecho de Gerlache, los canales Neumayer y Peltier, las bahías de Flandres, Paraíso, Andvord y Wilhelmina. Durante esta exploración, que duró cinco días, se fondea en los puertos Melchior y Angamos y en caleta Skentorp.

Después de un completo análisis de la región, el Sr. Comodoro con la aprobación de la superioridad de la Armada, elige para la nueva base, la caleta "Gloria" en bahía "Paraíso".

El lugar escogido presentaba las siguientes condiciones principales:

Latitud 64° 49' S.

Terreno de poca altura, casi plano en su centro y de buena superficie.

Contiguo y unido por tierra desde media marea bajando a otro lugar donde podía instalarse el refugio.

Bahía relativamente abrigada por los altos cerros circundantes.

Bahía con tres canales de acceso, en una zona marítima de varias rutas.

Caleta de la Base con dos fondeaderos para buques menores.

El 22 de Enero el "Lientur" regresa a puerto Soberanía para hacer los preparativos correspondientes a fin de iniciar la construcción de la nueva base.

A las 1935 horas del 27 de Enero zarpan de puerto "Soberanía" con destino a bahía "Paraíso" los patrulleros "Lientur" y "Lautaro", transportando el personal y primeros elementos para empezar la construcción. Mientras el "Lautaro" permanece en caleta Gloria dando apoyo y seguridad al personal que trabaja en tierra, el patrullero "Lientur" regresa a Pto. Soberanía desde donde zarpa en convoy con el transporte "Angamos" en la mañana del 4 de febrero con destino a bahía Paraíso.

Por razones de seguridad ante la presencia de un gran témpano, el Angamos después de permanecer 24 horas en Caleta Gloria, se dirige a puerto Melchior donde fondea el 6 de Febrero, correspondiendo a los patrulleros efectuar el traslado de los materiales para continuar la construcción de la Base, como asimismo realizar levantamientos hidrográficos de Caleta Gloria, Bahía Paraíso y sus accesos al estrecho de Gerlache.

En la construcción de la casa polar se desempeñó como Arquitecto el Sr. Alberto Vidaurrazaga y se llevó a cabo entre el 1° de Febrero al 12 de Marzo, tomando parte 24 hombres de la FACH además de la cooperación que prestaron las unidades de la Flotilla.

El transporte "Angamos" zarpa el 20 de febrero a puerto "Soberanía" escoltado por el "Lautaro", que a su vez regresa a bahía "Paraíso" el 27 de febrero después que reabasteció el refugio de Copper Mine y reenciende los faros del estrecho Inglés.

El 12 de Marzo el Sr. Comodoro inaugura solemnemente con todas las formalidades y ceremonial de rigor la Base Aérea "Presidente Gabriel González Videla", contándose con la presencia de los patrulleros "Lientur" y "Lautaro" y del Teniente Coronel Sr. Eduardo Saavedra R., Delegado de la Comandancia en Jefe del Ejército, Capitán de Bandada Sr. Arturo Parodi A. Jefe de la Delegación de la FACH y Mayor de Ejército Sr. Carlos Bustos M. Jefe de la Sección Antártica del Estado Mayor de las Fuerzas Armadas.

REGRESO AL CONTINENTE.

El 13 de Marzo arriban a "Soberanía" procedentes de Ba. Paraíso los patrulleros Lientur y Lautaro. En la tarde de ese día la Flotilla inicia el regreso al continente saliendo por el estrecho "Nelson".

En las primeras horas de navegación en el paso "Drake" se experimenta mal tiempo del N.E. fuerza 8, para luego mejorar las condiciones de mar y viento.

A solicitud de la Comandancia en Jefe de la IIIa. Zona Naval se destaca al "Lientur" a Punta Arenas donde recalca el 17 de Marzo.

El transporte "Angamos" y el patrullero "Lautaro" después de hacer escalas en bahía Yendegaia, pto. Engaño y Ba. Morris, fondean en P. Arenas a las 14 horas del 19 de Marzo de 1951, dando término a la Comisión encomendada.



COMODORO Y COMITIVA DESEMBARCAN EN LA BASE NAVAL "ARTURO PRAT".



OFICIAL HIDROGRAFO OBSERVANDO COORDENADAS GEOGRAFICAS EN CALETA "GLORIA",
BAHIA PARAISO".