

VIGÍA

REVISTA

ESPECIAL - ANTÁRTICA



Rompehielos “Almirante Viel”, renovadas capacidades para el Territorio Chileno Antártico

Hielo V: Tecnología aeronaval para investigar el continente blanco

Trinomio Antártico: Consolidación y proyección en la Tercera Zona Naval



03. EDITORIAL DEL ALMIRANTE

04. AGB-46 “ALMIRANTE VIEL”, AMPLIAS CAPACIDADES PARA EXPLORAR NUEVOS HIELOS

11. “BASE NAVAL CAPITÁN ARTURO PRAT”, PRESENCIA DE LA ARMADA DE CHILE EN EL CONTINENTE BLANCO

14. UBICACIÓN DE BASES E INSTALACIONES EN EL TERRITORIO CHILENO ANTÁRTICO

16. ARMADA DE CHILE Y CENTRO DE ESTUDIOS CIENTÍFICOS CONTINÚAN INVESTIGACIONES EN TERRITORIO CHILENO ANTÁRTICO

18. TRINOMIO ANTÁRTICO, UNA NUEVA ERA QUE RATIFICA LA PRESENCIA NAVAL EN EL CONTINENTE BLANCO

22. AUTORIDAD MARÍTIMA: RESGUARDO DE LOS INTERESES NACIONALES EN LA ANTÁRTICA

24. LA PUERTA DE ENTRADA AL TERRITORIO CHILENO ANTÁRTICO

26. “LA ARMADA DE CHILE HA SIDO PIONERA EN EL DESARROLLO ANTÁRTICO DEL PAÍS”

28. DESPLIEGUE NAVAL ANTÁRTICO AL SUR DEL PARALELO 60°

30. TERRITORIO CHILENO ANTÁRTICO UNA MIRADA MULTIDISCIPLINARIA

REVISTA ESPECIAL DE VIGÍA: Director de Comunicaciones de la Armada: CN René Valenzuela Azócar. **Director de Revista “Vigía”:** CN Juan Pablo Willumsen de la Fuente. **Editores Navales:** T1° LT Marcela Legovini, ST Kevin Gargurevich. **Editora General Direcom:** Laura Reyes C. **Diseño y Diagramación:** C1°Sup.(Ats.Grf.) Juan Sebastián Celedón Fuentes, M1°Bas.(Ats.Grf.) Alfredo Bermúdez Gutiérrez. **Fotógrafos:** S1°(C.Ft.) Ricardo Espinosa Díaz. S1°(C.Ft.) José Luis Cancino Pereira. S1°(C.Ft.) Erwin Gutiérrez Aranda. S1°(C.Ft.) Sergio Castillo Fuentes, C2°(Com.Adv.) Kristin Martínez Rojas. M1°(Com. Adv.) A Dunkan Yévenes Pérez. **Distribución:** C2° (Ab.) Jhonathan Jeria Ceura. **Colaboradores:** T2° Agustín Reimann, Tomás Borrowman, Pablo Díaz, Daniela Rosa, Matías Valenzuela, Verónica Torres, Isidora Vergara, Juan Pablo Villablanca, **Agradecimientos:** CA Andrés Rodrigo, Marco Antonio Fernández y Peter Monsalve, Museo Marítimo Nacional; María José Piñeiro, Academia de Guerra Naval.

Revista “Vigía Especial Antártica” es una publicación de la Armada de Chile. El material gráfico de ésta no podrá ser reproducido, salvo expresa autorización escrita de la Armada de Chile. (DIRECCIÓN DE COMUNICACIONES).

“Autorizada su circulación en cuanto a los mapas y citas que contiene esta obra, referentes o relacionadas con los límites internacionales y fronteras del territorio nacional por Resolución Exenta N° 133 del 20 de noviembre de 2024 de la Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado. La edición y la circulación de mapas, cartas geográficas u otros impresos y documentos que se refieran o relacionen con los límites y fronteras de Chile, no comprometen, en modo alguno, al Estado de Chile, de acuerdo con el Art. 2°, letra g) del DFL N°83 de 1979 del Ministerio de Relaciones Exteriores”.

Editorial

La relevancia que tiene la Antártica para la humanidad debería ser hoy por todos conocida. El llamado continente blanco es un lugar vital para la salud del planeta y el bienestar de las futuras generaciones, debido a una multiplicidad de factores. Su actuación como indicador del cambio climático; su relevancia como reservorio de una biodiversidad que no se encuentra en otra parte del planeta; su calidad de "laboratorio natural", crucial para las investigaciones en áreas como la climatología, biología, geología y astronomía; su relevancia en la regulación climática global, y, la preponderancia que cada día adquiere la cooperación internacional en la Antártica, a través del Tratado Antártico, y que es un ejemplo de cómo los países pueden trabajar juntos por un bien común, más allá de sus intereses políticos y económicos.

Por ello, para la Armada de Chile, como parte fundamental del Estado que orgullosamente se presenta como el más cercano a la Antártica y además como firmante original del Sistema del Tratado Antártico, ha desarrollado de manera permanente una política presencial y ejecutiva en el continente blanco, que se traduce en actividades operativas de patrullaje, rescate, reaprovisionamiento y de investigación científica, tanto con unidades a flote como con presencia permanente de personal naval en distintas bases.

El compromiso de la Armada con la Antártica se ha visto reafirmado con la construcción y adquisición de distintas unidades que hoy pueden operar en las aguas antárticas. El OPV "Marinero Fuentealba", construido íntegramente en Chile y que cuenta con un casco reforzado que lo transforma en una unidad "winter class", es uno de los buques que componen el trinomio antártico que posee la Armada para operar en el continente blanco. A él se suman el ATF "Lientur", recientemente adquirido y comisionado para Chile, que cuenta con una importante capacidad de carga y, en su rol de remolcador, es una unidad fundamental en el rescate y salvataje de siniestros en esa zona. Finalmente, el AGB "Almirante Viel", unidad de más de 10.000 toneladas, recientemente construido por los Astilleros y Maestranzas de la Armada en Talcahuano, es sin duda un hito en la historia antártica de la Marina. Con su imponente casco rojo, el "Viel" está equipado con tecnología de punta para realizar no solo las relevantes tareas de reaprovisionamiento logístico de las bases antárticas o las tareas fundamentales de SAR marítimo en la zona, sino que además es una plataforma de gran valor para realizar labores de investigación, tan necesarias y requeridas por la comunidad científica nacional e internacional.

En resumen, las operaciones de la Armada en la Antártica son una necesidad imperiosa, que hemos cumplido a cabalidad desde los albores del siglo XX. Desde el rescate de la expedición de Sir Ernest Shackleton hasta las últimas campañas antárticas, la Marina ha tenido una activa y permanente presencia en las frías aguas australes, entregando seguridad, logística y, ante todo, marcando soberanía. Estuvimos, estamos y seguiremos estando presentes siempre en el continente blanco, asumiendo la responsabilidad de salvaguardar este confín del mundo y a quienes se aventuran por sus aguas, así como también apoyando todas las iniciativas que el país emprenda, porque estamos seguros de que la Antártica no es futuro, sino presente.



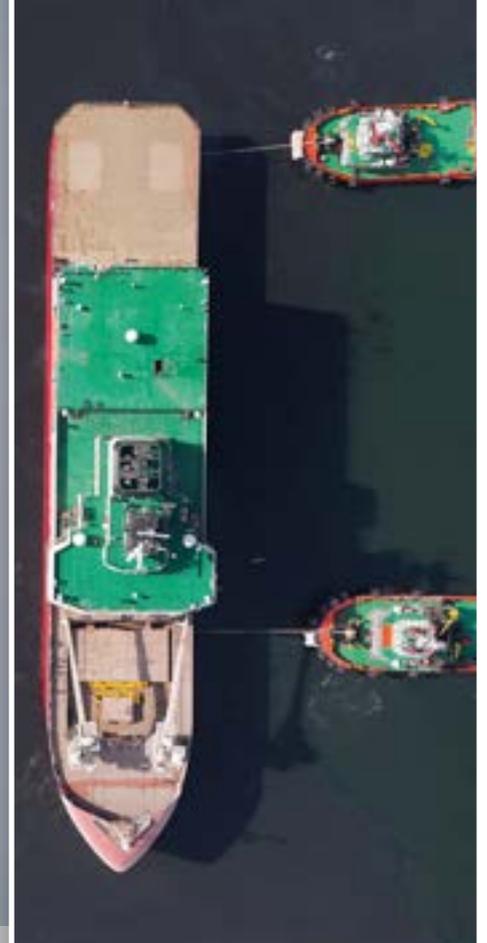
**ALMIRANTE
JUAN ANDRÉS DE LA MAZA
COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA**



AGB-46 “Almirante Viel”, amplias capacidades para explorar nuevos hielos

El primer Rompehielos construido en ASMAR, para la Armada de Chile, AGB-46 “Almirante Viel”, el próximo 27 de diciembre se desplazará a Punta Arenas para iniciar, los primeros días de enero de 2025, las pruebas de hielo de verano en el Territorio Chileno Antártico, marcando un hito más en su bitácora.





Las pruebas de hielo de verano se realizan con el objetivo de verificar que la Unidad sea capaz de operar en condiciones climáticas adversas, debiendo además asegurar el correcto funcionamiento de todos sus sistemas y de su capacidad de romper hielo de hasta un metro de espesor y un año de antigüedad. El “Viel” antes de eso pasará un período de pruebas finales en ASMAR (Astilleros y Maestranzas de la Armada) Talcahuano, el que busca realizar los últimos trabajos correctivos y alteraciones por garantía, así como efectuar la mejora de las observaciones encontradas durante la fase de pruebas operacionales.

El Rompehielos, íntegramente construido en ASMAR Talcahuano, se enmarca en el Plan Nacional Continuo de Construcción Naval que busca suministrar a la Armada buques fabricados en Chile que permitan satisfacer los requerimientos de unidades auxiliares y de guerra que la Institución necesita para cumplir las tareas encomendadas por el Estado. Esto implica un cambio en el paradigma de la adquisición de buques usados por buques construidos completamente en Chile, generando un impacto social relevante en el país.

El Proyecto “Antártica I”, nombre que recibió desde sus inicios la construcción de este nuevo Rompehielos, se enmarca en este plan, al que se suma “Escotillón IV”, proyecto que tiene por objetivo el reemplazo de las unidades que componen el Comando Anfibio y Transportes Navales de la Armada (COMANFITRAN), dividido en tres fases, comenzando con el reemplazo del Transporte “Aguiles”, para posteriormente sustituir las barcasas

“Rancagua” y “Chacabuco” y, finalmente, el buque multipropósito “Sargento Aldea”.

Los beneficios que presenta la construcción nacional radican en que mientras mayor cantidad de tecnologías son desarrolladas a nivel nacional, mayor cantidad de recursos quedan en la industria local, reduciendo la brecha tecnológica existente y generándose un ciclo virtuoso de crecimiento social, cultural e industrial.

Es así, como el final de un largo camino que empezó el año 2017 con el corte de la primera plancha del Rompehielos; posteriormente, el 22 de diciembre del año 2022, fue lanzado al agua, y el 3 de julio recién pasado fue incorporado a la lista naval con la entrega formal por parte de ASMAR a la Institución.

Al término de su botadura, en diciembre de 2022, ASMAR Talcahuano trabajó en la instalación de diversos equipos a bordo y continuó con el proceso de fabricación del buque. Esto fue supervisado por los técnicos de la Inspectoría Técnica de Obras (ITO) de la Dirección de Programas Investigación y Desarrollo de la Armada (DIPRIDA), quienes participaron en la totalidad de las pruebas de aceptación, tanto en puerto (HAT) como en la mar (SAT), de todos los equipos y sistemas del buque, como asimismo en la recepción de los espacios y departamentos de la Unidad, efectuados en el período entre la botadura y el comisionamiento.

“En este período el buque tuvo cuatro entradas a dique, en las que se efectuaron trabajos de aplicación del esquema de

pintura en la obra viva, y también en la instalación de los sistemas acústicos y diversos trabajos que requerían que la Unidad no estuviese a flote. En ese tiempo, se llevaron a cabo las capacitaciones, que buscaban familiarizar a parte de la dotación en los procesos de mantenimiento y operación de los motores y sistema de propulsión, como asimismo de los equipos hidrográficos del buque. Estos cursos se realizaron en instalaciones de las empresas General Electric y Köngsberg, fabricantes de los mencionados sistemas”, comentó el Capitán de Corbeta Matías Fischer, Jefe del proyecto “Antártica I” de la DIPRIDA.

Con participación activa del personal que conformaría la primera dotación del buque, como del jefe de proyecto y sus asesores, se dio inicio a los procesos de definición y de compra del primer equipamiento, como asimismo de parte de los repuestos críticos, necesarios para asegurar que la Unidad podrá operar sus equipos, contando con la redundancia para asegurar su confiabilidad.

“Entre marzo y junio de 2024 se realizaron tres navegaciones de pruebas SAT, cada una de aproximadamente dos semanas de duración. Lideradas por ASMAR Talcahuano y supervisadas por personal de la Inspectoría Técnica de Obras de la DIPRIDA, contaron además con la participación de parte de la futura dotación de la Unidad, con el objetivo de lograr la familiarización en la operación de los equipos críticos instalados a bordo, como asimismo de técnicos representantes de los distintos fabricantes, quienes debían efectuar los ajustes a sus sistemas y participar de las pruebas”, agregó el Capitán Fischer.



Renovadas capacidades para una navegación segura y eficiente

El nuevo Rompehielos “Almirante Viel” permitirá continuar las operaciones de apoyo logístico, científico/hidrográfico y de resguardo a la vida en el mar, con el respeto y cuidado que merece el medio ambiente en el Continente Blanco. El antiguo Rompehielos durante sus últimos años experimentó obsolescencia logística de su equipamiento generando un mayor costo en el mantenimiento y reparación. También se generó una obsolescencia tecnológica de sus sistemas, los cuales requerían la capacitación de personal en la operación y mantenimiento de equipos que no se utilizaban en otros lugares, versiones de software sin actualización y otros que contribuían poco a las operaciones del Rompehielos, concluyéndose que el buque debía ser reemplazado.

Lo anterior hizo necesario plantear el desafío de construir un Rompehielos en la planta de ASMAR Talcahuano, proyecto que se basó en tres factores. El primer elemento en cambiar fue el concepto de operaciones, el cual luego de reiteradas reuniones con operadores antárticos nacionales y entendiendo el escenario internacional, donde el continente antártico cada día va tomando mayor relevancia, se consideró que el nuevo Rompehielos debía contar con capacidades que permitiesen ir más allá de lo que usualmente se realizaba (únicamente la periferia antártica). Este nuevo concepto de operaciones

sugirió alcanzar la latitud 70° S y extender el período de operaciones en al menos 6 meses.

Otra capacidad que evolucionó con el tiempo fue la de romper hielo. Inicialmente se consideró fragmentar hielo hasta de 2 metros, sin embargo, el análisis del teatro de operaciones permitió determinar que con la potencia para romper 1 metro era suficiente. Al análisis se sumó que, en la medida que se fracciona una capa más gruesa de hielo, la potencia requerida por la máquina propulsora aumenta exponencialmente, ampliando de la misma forma el costo del buque y su operación.

Los sensores de navegación, sistemas relativamente estándar en los buques, también experimentaron evolución, desde los que ocupan la mayoría de las naves para navegación oceánica y costera, hasta sensores como el radar de estado sólido que permite navegar de forma segura con condiciones de visibilidad reducida, identificando objetos en la superficie del mar desde un metro de longitud. En un escenario cambiante como la Antártica, donde la experiencia le ha enseñado a los marinos que ninguna clase de objeto flotante debe ser tomado a la ligera, se deben identificar y tomar los resguardos necesarios, especialmente si se pudiese tratar de témpanos a la deriva.





Capacidades operativas y científicas del “Viel”

Dentro de las capacidades científicas, esta Unidad cuenta con laboratorios de sedimentos y microbiología, microbiología, químicos, sala para planificación y procesamiento de información, compartimentos refrigerados y congelados para muestras científicas. También posee un hangar protegido de las inclemencias meteorológicas, dentro del cual se encuentra el “Moon Pool”, que corresponde a un pozo dentro del Rompehielos, permitiendo realizar la sumersión de un equipo científico resguardado de las condiciones exteriores del buque en presencia de hielos.



Los investigadores a partir de 2025 podrán poner a prueba la captura de fauna y transporte de muestras vivas, siendo estudiadas y transportadas en condiciones idénticas a las de su hábitat natural, evitando alteraciones perjudiciales en los distintos organismos, para los estudios que se deseen realizar en ellos.

El Rompehielos se encuentra diseñado y construido para operar hasta 60 días, previo al reaprovisionamiento necesario para continuar sus funciones. Lo anterior le permite recorrer hasta 14.000 millas náuticas (3 viajes de ida y vuelta, más un viaje de ida entre Valparaíso y la Isla de Pascua) a una velocidad de 15 nudos (28 km/h).



El diseño del casco y su potencia propulsora le facultan navegar a una velocidad de 3 nudos rompiendo una capa de hielo de 1 metro de espesor y 20 centímetros de nieve, siendo capaz de mantener sus operaciones con temperaturas de hasta -30 °C, con hielo de hasta 1 año de formación con inclusiones de hielo multianual. Dichas condiciones de diseño le permiten navegar hasta la Isla Alejandro I (al SW de la Península Antártica llamada Tierra de O’Higgins), entre los meses de noviembre y junio.

Uno de los roles del “Almirante Viel” es hacer transporte logístico, pudiendo cargar hasta 19 contenedores de 20 pies, o 14 de 20 pies y 2 de 40 pies. También se podrá cargar 400 m³ en pallets, hasta 300 tambores de 200 litros de combustible de aviación y 400 m³ de combustible de carga.

Para cumplir con sus funciones de búsqueda y salvamento, cuenta con un radar de estado sólido que le permite una mejor detección y discriminación de objetos pequeños (de hasta 1 metro al nivel del mar), además de disponer de dos botes de rescate con características para operar en aguas polares. El hangar y cubierta de vuelo permite la operación de dos helicópteros medianos de hasta 10 toneladas.

Para las funciones logísticas, la Unidad tiene dos grúas con una capacidad de carga de 20 toneladas y una barcaza de apoyo logístico autopropulsada con una grúa, permitiendo los desplazamientos de la carga desde el Rompehielos hacia costa.

Otra capacidad relevante es la existencia de un área médica, que permite efectuar operaciones de emergencia o estabilizar a personal politraumatizado en zonas geográficas aisladas por las condiciones meteorológicas, hasta poder concretar su aeroevacuación.

La Unidad forma parte del denominado “Trinomio Antártico”, compuesto además por el Patrullero de Zona Marítima OPV-83 “Marinero Fuentealba” y el Remolcador ATF-60 “Lientur”, todos ellos diseñados para operar en las aguas del continente blanco.



Dotación del “Viel”: refuerzo naval en el continente blanco

Dada la envergadura del Rompehielos “Almirante Viel” y la relevancia que tiene para la Armada de Chile contar con un buque nuevo, íntegramente construido en el país, la primera tripulación se prepara con estricta rigurosidad y profesionalismo.

Su Comandante, el Capitán de Navío Juan Pablo Enríquez, explica que durante meses se ha realizado entrenamiento del buque para ver el comportamiento de los diferentes sistemas tanto de navegación, de propulsión y de poder. “Todas esas pruebas ya fueron realizadas en el área de Talcahuano y actualmente nos disponemos a zarpar a su entorno operacional que es donde va a navegar: la Antártica”.

También señala que “en forma paralela se ha entrenado a la dotación, ya que conocer el buque es fundamental para lograr que el Rompehielos navegue en forma eficiente y segura”.

La preparación del personal naval tiene varias fases. Primero fue en puerto, donde la dotación recibió capacitación para enfrentar cualquier tipo de emergencia y posteriormente se ejerció en la mar, donde el buque debe cumplir con los roles que tiene asignados. “Junto a lo anterior, también realizamos las operaciones aéreas de aterrizaje, en el entrenamiento con los escuadrones de la Aviación Naval, para que puedan operar eficazmente en la cubierta de vuelo de este Rompehielos”, expresa el Comandante Enríquez.

La dotación del “Viel” la integran 74 marinos y una de las características es la diversidad de sus especialidades: ingenieros, mecánicos, electrónicos y navegantes. También personal especialista del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), que monitoreará la operación de los



*Capitán de Navío Juan Pablo Enríquez,
Comandante del AGB “Almirante Viel”*

equipos científicos, específicamente los dispositivos hidroacústicos que posee el Rompehielos. “Es una dotación con diferentes grados (años en la Armada). Hay gente joven, pero la mayoría tiene experiencia en la Antártica. De los 74 embarcados, 14 son oficiales y 60 son gente de mar; del total, cinco son mujeres”.

El Comandante Enríquez expresa que “estar al mando del “Almirante Viel” es una tremenda responsabilidad dada la importancia que tiene este buque y las funciones que va a cumplir en la Antártica. Esta misión es indudablemente el desafío más grande que me ha tocado vivir en mis 29 años como oficial de la Armada de Chile”. Y agrega que “al tratarse de la primera dotación, ésta se caracteriza por entregar el ‘sello’ que será el espíritu que acompañará a este buque durante toda su vida en la Armada de Chile; la dotación está muy motivada y orgullosa de ser la primera de un buque tan importante como es el Rompehielos Viel”.

El Rompehielos iniciará su navegación hacia su puerto base, Punta Arenas, el 27 de diciembre de 2024 y, posteriormente, emprenderá su viaje inaugural al Territorio Chileno Antártico el 9 de enero de 2025, contribuyendo así durante todo el año a dar sustento a las bases navales de la Península Antártica llamada Tierra de O’Higgins.

Almirante Óscar Viel Toro, un nombre que trasciende

El nuevo Rompehielos "Almirante Viel", de la Armada de Chile, lleva este nombre en honor al Almirante Óscar Viel Toro (Santiago, 1837-París, 1892), insigne marino y político chileno.

Héroe de la Guerra del Pacífico, fue Gobernador de las provincias de Valparaíso y del entonces recién creado territorio de Magallanes, donde le cupo un destacado rol en el trazado urbano y el desarrollo económico y social de la futura ciudad de Punta Arenas.

Su gestión como Gobernador de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena fue fundamental para que Punta Arenas dejara de ser una colonia penal para convertirse en una ciudad consolidada en el extremo austral de la República, que proyectó la presencia de Chile sobre la Patagonia y el Territorio Chileno Antártico.

El Contraalmirante Viel nació el año 1837, en Santiago. Sus padres fueron Don Benjamín Viel Gometa y Doña Luisa Toro y Guzmán. El 1 de octubre de 1854 ingresó a la Escuela Militar, egresando como Guardiamarina el 29 de julio de 1855 y embarcándose inmediatamente en el pontón "Chile".

En 1855 es transbordado al bergantín "Ancud". Durante su carrera naval sirvió a bordo de la fragata francesa "Forte" y las corbetas "Esmeralda", "Chacabuco" y "Constitución", además de los vapores "Maule", "Maipú" e "Independencia".

Entre sus múltiples desempeños en la Armada de Chile, le correspondió participar en el traslado desde Inglaterra a nuestro país de la gloriosa Corbeta Esmeralda en 1856 y luchar en la Guerra contra España en 1865-66.

Fue designado por el Presidente José Joaquín Pérez, el 28 de noviembre de 1867, como nuevo gobernador del incipiente Territorio de Magallanes, gestando creaciones que aún marcan la Austral ciudad, cuando la población de Punta Arenas era de aproximadamente 145 habitantes.

Preocupado por aumentar la población residente, llevó desde Ancud a 38 familias más 22 que provenían de Valparaíso, en total 170 personas, población que fue aumentando con el pasar de los años gracias a las gestiones que él realizó

con el Presidente José Joaquín Pérez, quien dictó diferentes medidas, entre las que destacó la autorización de la inmigración extranjera, especialmente europea.

Una de sus primeras medidas fue concretar el trazado urbano de la futura ciudad, dedicándose a formar un nuevo plano de la población. Restableció el sistema educativo creando una escuela pública, contratando a un profesor.

Estimuló la formación de diversas instituciones como la Sociedad de Beneficencia, promovió la habilitación de un dispensario atendido por un médico, y entregó la concesión para explotar las minas de carbón de piedra.

Gracias a ello se creó la Sociedad Carbonífera de Magallanes, que construyó un muelle en Punta Arenas libre para el tránsito de pasajeros y exento de derechos para la movilización de mercaderías de uso fiscal.

El anterior Rompehielos de la Armada también llevaba su nombre: "Almirante Óscar Viel" (1995-2019). Fue construido en los astilleros Vickers-Armstrong de Montreal en Canadá en 1969, para la Guardia Costera de Canadá, y operó para ese país con el nombre de rompehielos Norman McLeod Rogers. Su primera campaña antártica se realizó a fines de 1995 desde su puerto base en la ciudad de Punta Arenas, en la Región de Magallanes y Antártica chilena. En total, durante sus 87 comisiones antárticas navegó el equivalente a siete vueltas al mundo.

El nuevo Rompehielos "Almirante Viel" prestará un trascendental apoyo logístico y científico, siendo parte del robusto accionar de la Armada de Chile en los australes territorios, llevando el nombre de este marino que trascendió más allá de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena.





“BASE NAVAL CAPITÁN ARTURO PRAT”, PRESENCIA DE LA ARMADA DE CHILE EN EL CONTINENTE BLANCO

El 6 de febrero de 1947 se estableció la primera Base chilena en el Continente Antártico, con carácter permanente. Con la construcción de un rústico muelle, dos pabellones de madera y un hangar de fierro, nació la Estación Meteorológica y Radiotelegráfica “Soberanía”, actualmente “Base Naval Capitán Arturo Prat”.

La “Base Naval Capitán Arturo Prat”, perteneciente a la Armada de Chile, corresponde a la primera base de Chile en la Antártica que da inicio a la presencia nacional en el Territorio Chileno Antártico. Desde hace más de 70 años, en la primera base chilena en la Antártica, conviven por cerca de un año nueve hombres que dejan a sus familias para cumplir con su deber patrio y ejercer soberanía en el extremo más aislado del país.

La historia de Chile en este continente comienza mucho antes, con un hecho histórico: la gran hazaña del Teniente 1° Luis Pardo Villalón quien, al mando de la Escampavía “Yelcho”, y junto a su temeraria e intrépida dotación rescataron a los naufragos de la célebre expedición científica británica de Sir Ernest Shackleton en la Isla Elefante el 30 de agosto de 1916, en pleno invierno antártico.

Pero no fue hasta 1947 cuando por orden del Presidente de la República, Gabriel González Videla, se dio curso a la primera expedición antártica comandada por el Capitán de Navío Federico Guesalaga, a bordo de la recién adquirida Fragata “Iquique”, con la cual navegaron a través del Paso Drake y las heladas aguas australes con la misión de descubrir y determinar dónde estaría emplazada la construcción de la primera base chilena en la Antártica, la cual se determinó quedase instalada en la península Guesalaga de la Bahía Chile en la Isla Greenwich, en el archipiélago de las Shetland del Sur.

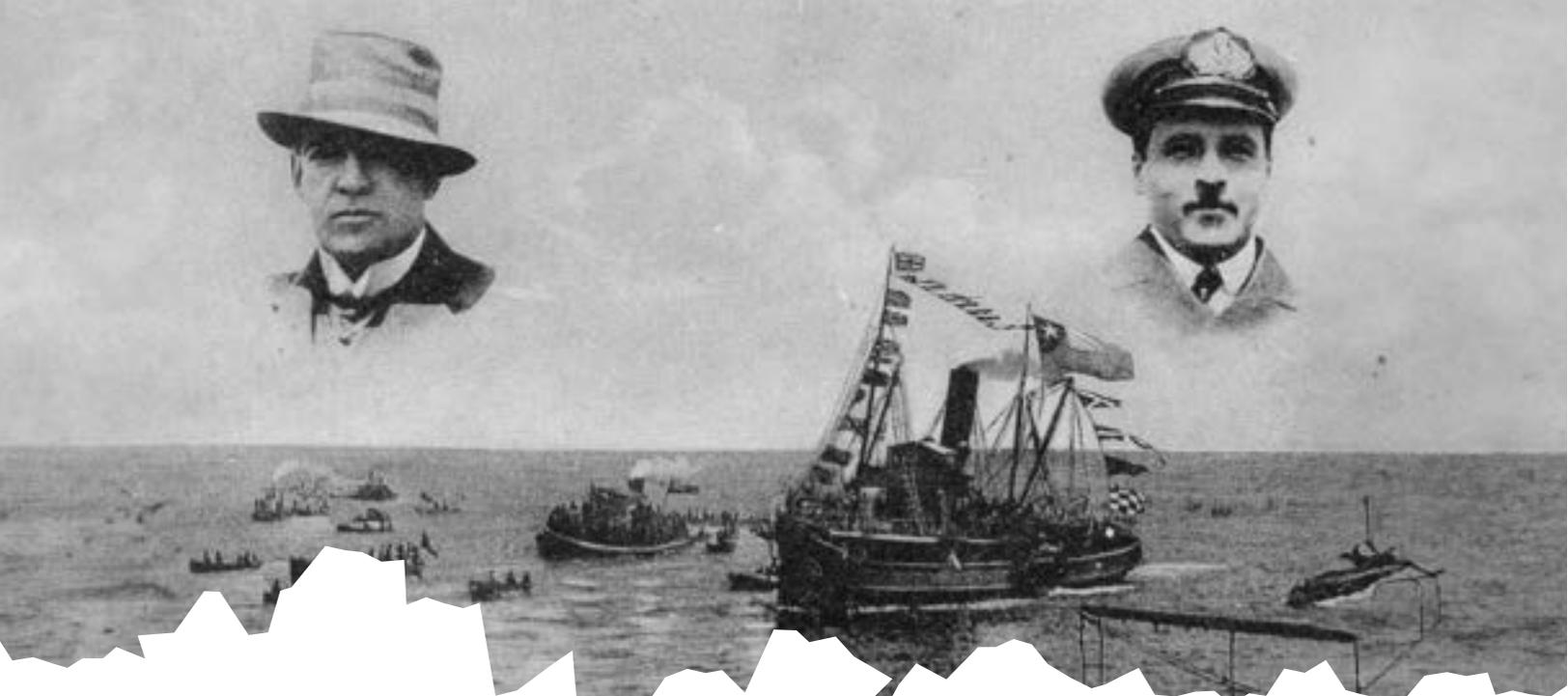
Posterior al zarpe de la Fragata “Iquique”, y desde Valparaíso, se hizo a la mar el Transporte “Angamos”, en el cual venía un gran grupo de investigadores, científicos, escritores, personal

de las Fuerzas Armadas y la primera dotación antártica, integrada por el Teniente 1° Boris Kopaitic; el Suboficial Practicante Luis Coloma; el Sargento 1° Radiotelegrafista Carlos Rivera; el Cabo 2° Radiotelegrafista Carlos Arriagada; el Cabo 2° de Mar Aguedo Gutiérrez y el Marinero cocinero Luis Paredes.

El 6 de febrero del mismo año, fue inaugurada la base antártica bautizada como “Estación meteorológica y radiotelegráfica Soberanía”, la que serviría además, como vivienda para la primera dotación antártica. Desde ese día, permanecieron por un año haciendo soberanía, estudios climáticos, científicos y atmosféricos, además de estudiar la flora y fauna en el Continente Antártico.

Al año siguiente, en 1948, el Presidente González Videla visitó la Base “Soberanía”, en la cual se inauguró el busto del Comandante Arturo Prat y se rebautizó como “Base Naval Capitán Arturo Prat”, registrándose, además, el primer desfile militar en la Antártica. El Presidente González Videla fue el primer mandatario en visitar ese continente, marcando con esto un hito para la historia de Chile y del mundo.

En septiembre de 2010 el Consejo de Monumentos Nacionales aprobó la declaración de la base “Prat” como Monumento Histórico Nacional, lo que incluye el monolito que marca el inicio de los trabajos hidrográficos de la Armada; el refugio y cruz con placa en memoria del Comandante González Pacheco, quien falleció siendo Jefe de Base; el busto de Arturo Prat; la cruz de madera y la estatua de la Virgen del Carmen.



Piloto Luis Pardo Villalón: Un héroe de paz

“La tarea es grande, pero nada me da miedo; soy chileno. Dos consideraciones me hacen hacer frente a estos peligros: salvar a los exploradores y dar gloria a Chile. Estaré feliz si pudiese lograr lo que otros no”. Carta del Piloto Pardo a su padre, 23 de agosto de 1916.

Al inicio de la Primera Guerra Mundial, el explorador británico Sir Ernest Shackleton, gran figura de la época que destacó por sus investigaciones antárticas y europeas, zarpó desde Inglaterra a bordo del HMS “Endurance”, con una tripulación de 28 hombres y con la promesa de realizar la Expedición Imperial Transantártica, que pretendía cruzar el continente helado desde el mar de Weddell hasta el mar de Ross, pasando por el Polo Sur.

El 18 de enero de 1915, cuando se encontraba próximo a desembarcar en territorio Antártico, el buque británico quedó atrapado entre las placas de hielo. Durante diez meses sus tripulantes permanecieron en la nave, luego de los cuales la embarcación cedió a la presión del hielo, hundiéndose. La dotación se vio obligada a zarpar en tres botes en busca de un lugar seguro. Fue así como después de varios días de navegación llegaron a Isla Elefante. Desde allí Shackleton zarpó

con cinco hombres en un bote a vela para pedir ayuda y luego volver a rescatar al resto de la tripulación. Atravesó 800 millas hasta las Islas Georgias y envió un angustiante cablegrama de socorro a Inglaterra y a países americanos.

Tras haber recorrido varias islas, Shackleton llegó hasta Punta Arenas, con la esperanza de obtener en Chile la ayuda necesaria. La Armada de Chile dispuso entonces el zarpe de la escampavía “Yelcho”, buque de 467 toneladas, viejo, sin calefacción y ni alumbrado eléctrico, sin radio, de borda baja y sin doble fondo. Al mando del Piloto Luis Pardo Villalón, zarpó desde Punta Arenas el 25 de agosto de 1916. Cruzó el Paso Drake y siguió rumbo a la Antártica, donde logró rescatar a los expedicionarios, quienes aclamaban y agradecían a Chile y a su Gobierno.

Durante su regreso, con los naufragos a bordo, el buque experimentó un fuerte temporal con escasa visibilidad. Pardo consideró que era más prudente seguir de largo y tomar la boca oriental del Estrecho de Magallanes. Fue así como el buque chileno se adentró hacia el Oeste, hasta el sector de Río Seco, desde donde avistó Punta Arenas.





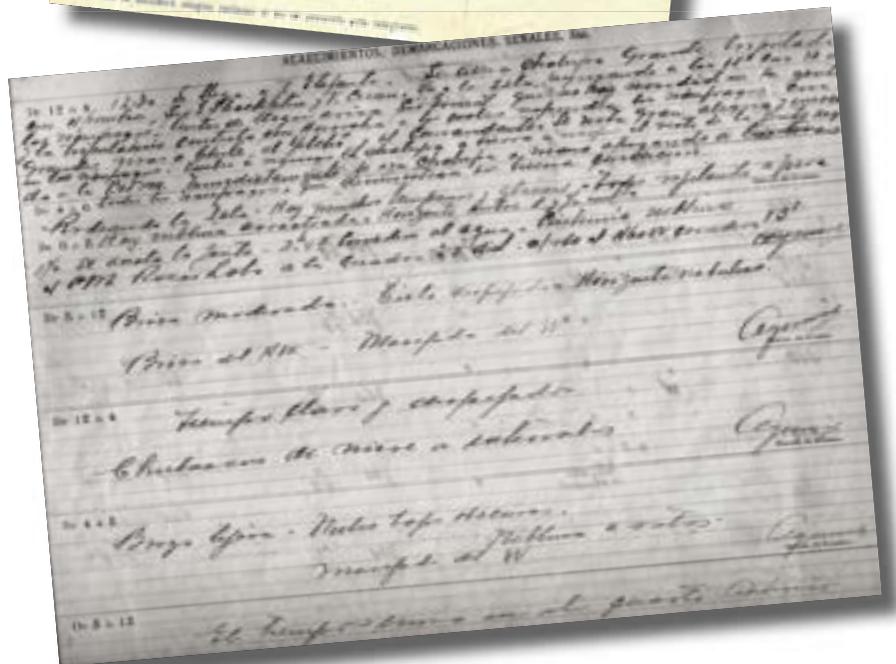
La escampavía “Yelcho” había llegado sin novedad y con toda la dotación del “Endurance” a bordo, recalando a puerto el día 4 de septiembre de 1916.

Como la Escampavía “Yelcho” no tenía medio alguno para comunicar las novedades del viaje, se había generado en Punta Arenas y el mundo entero un clima de ansiedad y expectación, de tal manera que cuando Pardo arribó, la ciudad entera se volcó en el muelle para testimoniar la hazaña del primer buque chileno en llegar a la Antártica y rescatar con vida a cientos de extranjeros.

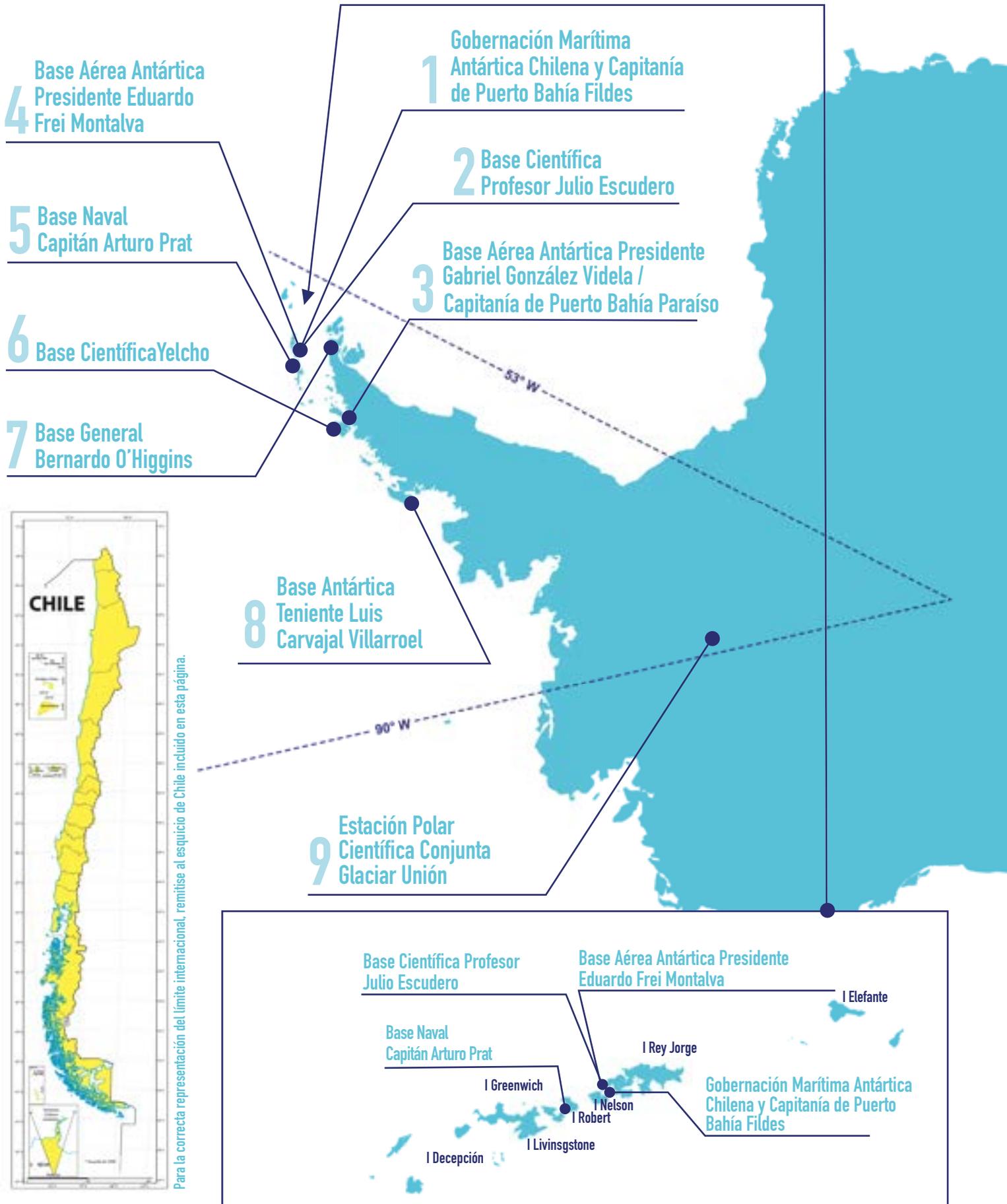
La escampavía “Yelcho” al mando del Piloto Pardo se puso a disposición de Sir Ernest Shackleton para ser conducido a Talcahuano y Valparaíso. El buque llegó empavesado a Valparaíso y fue saludado por todas las naves de la Escuadra con sus tripulaciones formadas en cubierta y en medio de un enjambre de embarcaciones menores que lo escoltaron hasta el fondeadero, entre un ruido ensordecedor de pitos y sirenas. Ambos personajes de singular celebridad fueron recibidos por el Presidente de la República, don Juan Luis Sanfuentes. Allí aprovechó Shackleton de agradecer la colaboración del Gobierno de Chile.

Al Piloto Luis Pardo Villalón se le anotó su proeza como nota de mérito especial en su Hoja de Vida, así como se le hizo figurar con honor en la Orden del día de los buques y reparticiones de la Armada.

Fue ascendido al grado de Piloto 1°, el 7 de septiembre de 1916. Sirvió tres años más en la Armada y se acogió a retiro con fecha 23 de mayo de 1919.



Ubicación de bases e instalaciones en el Territorio Chileno Antártico



Polo Sur





Armada de Chile y Centro de Estudios Científicos continúan investigaciones en Territorio Chileno Antártico

Este año, la Armada y el Centro de Estudios Científicos (CECs) ratificaron por segunda vez consecutiva el convenio de investigación para catastrar el impacto del cambio climático en el continente blanco, esto precedido de lo logrado el 2023, cuando se confirmó una modificación en la estructura de algunas áreas antárticas.

A bordo del Rompehielos AGB-46 "Almirante Viel", el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Juan Andrés De La Maza, junto al Director del CECs, Claudio Bunster, revalidaron la firma del acuerdo "Hielo V" suscrito entre ambas instituciones para continuar con los trabajos de exploración científica en el Territorio Chileno Antártico.

Con el objetivo de determinar el espesor de las plataformas de hielo y glaciares meridionales, la composición del mar y su salinidad, detectar las líneas de costa de algunos sectores de la Península Antártica llamada Tierra de O'Higgins y otras variables útiles para catastrar el fenómeno del cambio climático. Serán cuatro vuelos programados entre el 1 y 18 de diciembre de 2024 para el avión naval P-3 "Orión". Su ruta está planificada desde Punta Arenas hasta el Territorio Chileno Antártico, específicamente hasta las plataformas de hielo Larsen C, Stange, Bach, y Ronne-Filchner, alcanzando la latitud 80° Sur, a tan solo dos horas del Polo Sur. Por primera vez en las misiones "Hielo", harán un reconocimiento sobre el Mar de Weddel.

El recorrido aéreo sumará una distancia de casi 20 mil kilómetros, en una serie de vuelos a 300 metros sobre el hielo y a una velocidad de 400 kilómetros por hora aproximadamente.

"Durante esta nueva campaña se tomarán registros de la segunda barrera de hielo más grande del continente blanco, la plataforma de hielo Ronne-Filchner", destacó el Comandante del Escuadrón de Exploración Aeromarítima VP-1 de la Aviación Naval, Comandante de la "Campaña Antártica Hielo V" y piloto del P-3 "Orión", Capitán de Fragata Cristóbal Rodríguez.

En cuanto a la propia investigación científica, el glaciólogo del CECs y Jefe Científico de "Hielo V", Rodrigo Zamora, enfatizó que "será fundamental la detección de las líneas de costas del lado sur-oriental de la Península Antártica llamada Tierra de O'Higgins y en la plataforma de hielo Ronne-Filchner. Esta información es de creciente importancia científica para determinar con exactitud el volumen de hielo que a diario alimenta a las plataformas de hielos antárticas".

Sobre los preparativos de "Hielo V", el Segundo Comandante del Escuadrón VP-1 y piloto del P-3 "Orión", Capitán de Fragata Tomás Iturriaga, detalló que desde junio pasado "se ha trabajado extensamente en la planificación, abarcando las distintas fases de la operación: planificación, despliegue, operación y repliegue".

Para los vuelos de investigación sobre el Territorio Chileno Antártico "se estudia el área con mucho detalle y se realizan diferentes cálculos de rendimiento para operar el avión de la manera más eficiente", comentó el piloto del P-3 "Orión", Teniente Primero Martín Idiaquez.

Tecnología al servicio de la ciencia

La aeronave cuadrimotor P-3 "Orión" del Grupo de Exploración Aeromarítima de la Aviación Naval fue construida por la empresa estadounidense Lockheed Martin y puesta en el servicio naval en 1993. Equipada con sensores de altitud láser LiDAR encargados de medir la "topografía superficial hasta una altura de vuelo de 450 metros, con un ángulo de barrido de 60°, una tasa de disparos láser de 30.000 pulsos por segundo y de 40 líneas por segundo, obteniendo la lectura con un error de 0,25 metros", explicó Rodrigo Zamora.

Al avión se le instaló un radar de fabricación nacional cuya configuración permite penetrar las estructuras glaciológicas con una profundidad de 3 mil 500 metros bajo el nivel del mar, a un error de cinco metros, con una capacidad de emisión de pulsos de hasta 10.000 veces por segundo y una potencia máxima de 500W. Además, fue dotado de un magnetómetro para analizar la corteza terrestre debajo del hielo, receptores del Sistema de Posicionamiento Global (GPS) diferencial y un equipamiento inercial de navegación.

Este año "se añadió un altímetro láser que va en modo experimental. Nos servirá para complementar las mediciones realizadas con el LiDAR y evaluar sus capacidades bajo condiciones extremas", detalló Rodrigo Zamora.

Cooperación histórica

Tras la ratificación de la firma entre la Armada y el CECs, el Almirante De La Maza resaltó la importancia del convenio y destacó la capacidad de la Institución para apoyar tanto la ciencia como la industria nacional: “Las Fuerzas Armadas son contribuyentes en este esfuerzo, y demostramos nuestra polivalencia con los medios que disponemos”, señaló el Almirante.

El Comandante de la Aviación Naval, Contraalmirante César Delgado, valoró las capacidades polivalentes de la aeronave P-3 “Orión” y destacó que en este vínculo existe una “estrecha colaboración, en donde hay un conocimiento y respeto mutuo”.

El Director del CECs recordó parte de la historia de las misiones previas en “Hielo I” (2002); “Hielo II” (2004); “Hielo III” (2008) y “Hielo IV” (2023), donde subrayó que la exploración antártica desde el punto de vista científico se ha vuelto vital para el planeta, y que también “posiciona a Chile de manera novedosa y de vanguardia a nivel mundial”, afirmó Claudio Bunster.

En el caso de “Hielo I” los sobrevuelos se realizaron entre la Armada, el CECs y la Administración Nacional de Aeronáutica y el Espacio (NASA). Aunque estas operaciones estaban dentro de los proyectos científicos desde la década del 60, era difícil su ejecución debido a la gran distancia entre el área de investigación y algún lugar de apoyo logístico. Sin embargo, y con la variable de autonomía aún en juego, en 2002 se logró avanzar en este tipo de investigaciones. Esto se solucionó con la aeronave P-3 “Orión” en “Hielo II”, la que se dotó de equipamiento especial para registrar el continente blanco y sus eventuales anomalías.

A través de una comparación entre las imágenes satelitales tomadas a los glaciares Larsen Norte, Larsen A y parte de las plataformas de hielo Pine Island y Thwaites con la información obtenida en “Hielo III”, se registró un importante retroceso en el tamaño de las plataformas de hielo Larsen B y Wordie, ubicadas en el Mar de Weddell. En 2022, la NASA confirmó la desintegración completa de Larsen B en tan solo un mes; las teorías apuntan al aumento de las temperaturas en esta área.

Luego de “Hielo III”, en 2024 se volvió a ratificar el convenio de cooperación, esta vez entre la Armada y el CECs, binomio que logró llegar nuevamente hasta el Territorio Chileno Antártico, específicamente entre Punta Arenas y el paralelo 73° Sur.

Los resultados iniciales de “Hielo IV” dieron cuenta de un eventual cambio en la estructura de las plataformas de hielo Larsen C, Jorge VI y Bach debido al aumento de las temperaturas de las corrientes marinas; esta información será contrastada con la que volverán a medir en las operaciones de “Hielo V”.





Trinomio Antártico, una nueva era que ratifica la presencia naval en el continente blanco

La conformación del Trinomio Antártico, integrado por el Rompehielos “Almirante Viel”, el remolcador antártico “Lientur” y el patrullero oceánico “Fuentealba”, simboliza un hito en los esfuerzos de la Armada de Chile por consolidar una presencia estratégica, estable y permanente en el continente blanco.

A través de estas unidades, el país no solo refuerza su compromiso con la investigación científica y la protección medioambiental, sino que también proyecta su soberanía y liderazgo en la región antártica. La Comisión Antártica (COMANTAR) 2024-2025 es una oportunidad clave para demostrar las capacidades de esta inédita fuerza operativa que, con tecnología de vanguardia y tripulaciones altamente entrenadas, está preparada para enfrentar los desafíos más exigentes.

Es la razón por la que Punta Arenas, la capital de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, escribe un nuevo capítulo en su histórica relación con la exploración antártica. Con la llegada de la primavera patagónica, se intensificaron los preparativos

en el muelle “Capitán Guillemos” para las unidades operativas de la Tercera Zona Naval, llamadas a cumplir con los objetivos de esta nueva comisión que comenzó los primeros días de noviembre con el zarpe del OPV-83 “Marinero Fuentealba” hacia los confines polares.

Las dotaciones de las tres unidades que integran esta inédita fuerza operativa ansiaban enfrentar un nuevo desafío polar. Bajo rigurosas planificaciones y la firme determinación de sus respectivos mandos, el objetivo es cumplir con los requerimientos operativos necesarios para preservar la soberanía y la seguridad en el continente blanco, un compromiso que la Armada ha sostenido durante las últimas siete décadas.

AGB-46 “Almirante Viel”: El Pilar Tecnológico de la Operación

La llegada del AGB-46 “Almirante Viel”, el Rompehielos construido por ASMAR, unidad de última generación que se posiciona como el buque más grande y avanzado de la Armada de Chile, es la consolidación de esta fuerza naval antártica. Su inclusión en la temporada 2024-2025 simboliza un salto cualitativo en las capacidades de la marina para operar en condiciones extremas. El Rompehielos “Viel”, bautizado en honor a uno de los marinos más destacados de nuestra historia, tiene la capacidad de romper hasta un metro de hielo a velocidad continua, lo que le permite acceder a áreas previamente inalcanzables y asegurar la conectividad entre las estaciones antárticas.

El comisionamiento de esta unidad en junio de 2024, con la presencia del Presidente de la República y altas autoridades del Estado en Talcahuano, marcó el inicio de esta nueva era en la proyección naval antártica. Una vez finalizado su proceso de “navalización” en Valparaíso comienza con su incorporación a la Tercera Zona Naval que será su nuevo campo de operaciones. El Capitán de Navío Juan Pablo Enríquez, comandante del Rompehielos “Viel”, describe este proceso como una fase crucial en la que se han ajustado los sistemas y procedimientos para que la unidad esté

completamente operativa. “El Viel no solo es un buque de avanzada tecnología, sino que también representa el compromiso de Chile con la protección de los recursos marinos y el apoyo a la investigación científica en la Antártica”, señala.

Previo a su despliegue en aguas antárticas, el Rompehielos “Viel” y su tripulación han completado un proceso riguroso de capacitación y revisión de sistemas a bordo, ajustando sus procedimientos para asegurar un rendimiento operativo con los más altos estándares. Este trabajo inicial no solo ha preparado a la unidad para enfrentar los desafíos únicos que encontrará en la Antártica, sino que también establece una base sólida que guiará las operaciones futuras y facilitará la continuidad en el relevo de sus dotaciones.

En tanto, el Teniente Segundo Agustín Reimann, oficial piloto de esta unidad, agrega que la presencia de este coloso antártico reafirma la importancia del Estado y de la Armada para mantener una presencia estable en el continente blanco. “Consolidamos la proyección en la Antártica a través de una plataforma equipada con la tecnología más moderna del mercado y con un pabellón chileno ondeando”. Este buque representará “un aporte significativo para el

desarrollo científico, hidrográfico y el apoyo logístico a nuestras bases, así como a las de otros países”, añadió.

Antes de enfrentar su primera COMANTAR, la unidad debió tener testeos de campo, es decir, navegar por hielos y probar sus capacidades para las que fue construido: “Monitoreamos los aspectos logísticos, científicos e hidrográficos”, detalló el Teniente Reimann.

Desde su reciente incorporación al servicio naval, el personal del “Almirante Viel” ha participado en intensas jornadas de preparación, orientadas a alcanzar la competencia necesaria para operar en el exigente ambiente antártico. Con un enfoque en la excelencia operativa, estos entrenamientos han sido clave para su dotación y así consolidar las capacidades del buque, asegurando que el equipo humano a bordo esté a la altura de los retos que presenta el Territorio Chileno Antártico.

En esta, la primera campaña del Rompehielos, su tripulación se enfrenta al reto de probar en campo real todas sus capacidades, desde el apoyo logístico hasta las misiones hidrográficas y científicas.





ATF-60 “Lientur”: Cumpliendo con la Tradición y el Deber

El ATF-60 “Lientur”, remolcador antártico recién incorporado a la Tercera Zona Naval, se perfila como un actor fundamental en la Campaña Antártica 2024-2025. Su lema, “Cumpliré”, refleja la determinación de su dotación para enfrentar las desafiantes condiciones que ofrece la Antártica.

Desde su Comandante hasta el más joven de sus marineros, todos están comprometidos a operar y desplegarse en este buque, que cuenta con capacidades únicas para el apoyo logístico en zonas heladas, así como para misiones de salvamento, reaprovisionamiento de bases y asistencia en áreas remotas. Esta misión representa un reto significativo, ya que el “Lientur” estará

navegando en un entorno hasta ahora nuevo para su casco y su equipamiento.

El comandante de la unidad, Capitán de Fragata Jorge Guerrero, destaca la preparación intensiva que su tripulación llevó a cabo desde su llegada a Punta Arenas en mayo de 2024. “Participamos en múltiples ejercicios y operaciones, afinando nuestras capacidades para enfrentar este gran desafío en la Antártica”, comenta. El “Lientur” desde su llegada a aguas australes fue parte de operaciones claves como de reaprovisionamiento en zonas aisladas, roles en los ejercicios Almirantazgo Bravo, apoyos en ejercicios con unidades de la Escuadra en contexto de clima frío,

fortaleciendo así su capacidad para operar en un entorno antártico exigente.

Uno de los aspectos más significativos para la dotación del “Lientur” es la participación de marineros jóvenes pues esta es su primera experiencia en la Antártica. Entre ellos destaca la Cabo 2º mayordomo Jazmín Garrido, quien se enfrenta con emoción su primera incursión en el continente blanco. “Es una oportunidad única, las duras condiciones del Paso Drake fueron parte de este desafío”, señala Jazmín, quien además de sus responsabilidades como mayordomo, ha sido entrenada en una variedad de roles a bordo, desde el manejo del bote de rescate hasta el apoyo en la partida de enfermería.

OPV-83 “Marinero Fuentealba”: Diez Años de Servicio en el Extremo Sur

Este patrullero polivalente oceánico completa el Trinomio Antártico, destacándose como la unidad más experimentada en operaciones en el continente blanco. Este buque celebra este año su primera década al servicio de la Armada de Chile, un hito que refleja un historial sobresaliente en misiones de vigilancia y control en las aguas más australes del mundo. Bajo el mando del Capitán de Fragata Sebastián Palacios, el “Fuentealba” fue el primero en zarpar, inaugurando la Campaña Antártica 2024-2025 con su rumbo hacia Bahía Fildes al iniciar un exigente itinerario para realizar trabajos de señalización marítima.

“Celebrar los 10 años de esta unidad es significativo no solo por el tiempo de servicio, sino por el espíritu de camaradería y compromiso que ha florecido en este tiempo. Como parte de este Trinomio Antártico, nos sentimos muy honrados de contribuir a la misión de la Armada en la Antártica

en los distintos roles que cumplimos y en especial, en la protección de los recursos marinos conforme a la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCAMLR)”, señala el Comandante Palacios.

La versatilidad del “Fuentealba” lo convierte en un activo esencial para las operaciones antárticas. Desde el apoyo logístico a las bases más aisladas hasta la vigilancia de los espacios más aislados, su dotación, compuesta por experimentados servidores y jóvenes recientemente graduados de escuelas matrices, es una mixtura única que fortalece los desafíos de esta campaña, aportando un valioso conocimiento acumulado a través de un despliegue constante en las aguas jurisdiccionales de la Tercera Zona Naval.

El Capitán de Fragata Sebastián Palacios subraya la importancia de mantener el espíritu de sacrificio y adaptación que

ha caracterizado a esta unidad desde su incorporación: “Estamos orgullosos de ser parte de un buque construido 100% en Chile, que ha superado todas las expectativas en su primera década de servicio. Cada misión cumplida nos fortalece y reafirma nuestro compromiso con la defensa y protección de nuestras aguas”. Con el inicio de esta nueva comisión, el “Marinero Fuentealba” enfrenta nuevos retos lo que asegura que su legado de excelencia y dedicación continúe.

Este esfuerzo conjunto, que también contempla el apoyo logístico a otros países con presencia antártica y el desarrollo de infraestructura crítica como el Muelle Fildes, marcará un punto de inflexión en el rol de Chile en la defensa de sus intereses en el sur del mundo, reafirmando su liderazgo como un actor clave en el continente blanco.





Autoridad Marítima: resguardo de los intereses nacionales en la Antártica

La Antártica, el continente blanco, una de las reservas de la biósfera más importantes para nuestro planeta, es hoy objeto de interés mundial no solo por su rol estratégico para la preservación de la vida humana, sino por los efectos del calentamiento global que se registran tanto en sus aguas como en tierra.

Chile, en su condición de Estado miembro del Tratado Antártico, mantiene una presencia permanente que se ratificó el año 1947 con la apertura de la Base Naval “Soberanía; desde ese año la Armada de Chile realiza estudios, registros meteorológicos, glaciológicos y estadísticas de aves y fauna en la zona.

A estas tareas, se suma la influencia Institucional, a través del soporte logístico, que presta a los distintos operadores y bases emplazadas en este territorio, verificando el cumplimiento de normas internacionales a través de la Autoridad Marítima representada por la Gobernación Marítima de la Antártica Chilena, las Capitanías de Puerto de Bahía Paraíso, Bahía Fildes, Soberanía y la Alcaldía de Mar de Rada Covadonga.

Resguardo de los intereses nacionales

Del mismo modo, la Autoridad Marítima, actualmente, cumple y hace cumplir los acuerdos que integran el Sistema del Tratado Antártico y que corresponden a la Convención para la Conservación de las Focas Antárticas (CCFA), la Convención para la Conservación de Recursos Vivos

Marinos Antárticos (CCRVMA), que se firmó en Canberra, Australia, el año 1980 y el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente el cual se firmó en Madrid el año 1991.

Para la ejecución de la fiscalización, la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático efectúa una inducción a las dotaciones de los buques de la Armada que se despliegan al continente antártico, entregando las herramientas y conocimientos necesarios para poder abordar buques pesqueros nacionales y extranjeros, con el propósito de verificar el efectivo cumplimiento de las medidas de conservación establecidas en el marco de la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos, denominada como CCAMLR por sus siglas en inglés.

La temporada de pesca, principalmente entre los meses de mayo y junio, concentra la flota pesquera de krill en el área 48,1, zona emplazada en la Península Antártica llamada Tierra de O’Higgins, y asignada a Chile por este convenio programándose una operación especial de fiscalización pesquera. Lo descrito ha posicionado al Estado de Chile dentro de los principales países que realizan visita e inspección en el Océano Austral.

Los resultados de estas inspecciones son presentados en la reunión de la comisión de CCAMLR, lo que ha sido reconocido por la comunidad internacional agradeciendo el compromiso de Chile en el combate contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR).

A este significativo esfuerzo se suma la tarea de velar por el cumplimiento de normas de carácter internacional que contribuyen a la conservación y sustentabilidad del continente blanco, creadas por la Organización Marítima Internacional.

El Código Internacional para Buques que Operan en Aguas Polares está asociado al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar o más conocido por sus siglas en inglés como “SOLAS”.

El segundo cuerpo legal corresponde al Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación por los Buques, denominado por sus siglas en inglés “MARPOL” y está enfocado a evitar la contaminación del medio ambiente acuático.



A fin de aportar al cuidado del ecosistema antártico, la Gobernación Marítima de la Antártica Chilena junto a sus Capitanías de Puerto y Alcaldía de Mar, se constituye como un Subcentro de Control y Combate a la Contaminación, con equipamiento especializado y barreras de contención para realizar las primeras acciones ante algún incidente que pudiese afectar al cuerpo de agua.

Iluminando la ruta del navegante

Otro de los ejes del quehacer de la Autoridad Marítima es contribuir a la seguridad de la vida humana en el mar. En el caso de una emergencia marítima en esas latitudes, una rápida reacción y conocer qué medios se encuentran operando en el área es vital. Por ello, el Control del Tráfico Marítimo es una tarea de gran relevancia ante alguna situación donde un buque sufra algún siniestro y requiera asistencia.

La Autoridad Marítima Nacional cuenta con un total de 84 ayudas a la navegación instaladas en el Territorio Chileno Antártico contribuyendo de manera efectiva a la seguridad de la navegación en el Océano Austral. Actualmente, existen 13 señales ubicadas al sur de la latitud 65° sur (sur del Estrecho de Bismarck).

El SHOA y el CHA

El Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), es miembro de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI), encargada de regular las actividades de levantamientos hidrográficos a lo largo de todo el mundo, publicaciones de cartografía náutica y directrices técnicas, que son adoptadas por todos los estados miembros.

Por su parte, la Comisión Hidrográfica Antártica (CHA) dependiente de la OHI, regula las actividades hidrográficas y publicación de cartografía en la Antártica. Cabe señalar que durante el próximo año la Comisión sesionará en la ciudad de Punta Arenas, permitiendo destacar a esta ciudad en la tribuna internacional, como una de las principales puertas de enlace a la Antártica.

El reconocimiento de la existencia del “Océano Austral” de forma internacional “solo para fines técnicos del ámbito de la hidrografía”, ha sido un gran hito. En el caso de Chile está definido por el Estatuto Chileno Antártico, vigente desde el 17 de septiembre del año 2020, mediante la Ley N° 21.255, en su Art. 5, Punto 2 del Ministerio de Relaciones Exteriores, donde se declara; “el Océano Austral comprende todos los mares, cuerpos de aguas, cuencas oceánicas y áreas marinas al sur del paralelo 60°, y coincide con los límites de aplicación del Tratado Antártico de 1959”.

Chile es una nación eminentemente marítima con una ubicación privilegiada como plataforma marítima hacia y desde el continente antártico y la Armada de Chile es una Institución que acompaña al Estado desde su nacimiento en el insustituible rol de velar por su soberanía e intereses en y desde el mar.

La Puerta de Entrada al Territorio Chileno Antártico



Así se le denomina a la Isla Rey Jorge, donde se ubican la Gobernación Marítima, la Capitanía de Puerto de Bahía Fildes de la Armada de Chile y las bases de la Fuerza Aérea, de la Dirección General de Aeronáutica Civil y del Instituto Antártico Chileno (INACH).

En octubre el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Juan Andrés De La Maza, despidió a las dotaciones antárticas, las cuales tras 10 meses de “apresto antártico” se preparan para llegar a las distintas reparticiones que se encuentran en el continente blanco, lo que se concreta en el mes de noviembre.

Es por ello que, terminando su período de gestión, conversamos con el Capitán de Fragata LT Claudio Zúñiga, quien se desempeñó como Gobernador Marítimo de la Antártica Chilena entre noviembre del 2023 y noviembre de este año. El Comandante Zúñiga efectuó un resumen de las actividades realizadas durante el período, el cual denominó como “intenso” y comentó los desafíos de la comisión antártica.

Antes de comenzar el despliegue hacia el Territorio Chileno Antártico, para cumplir misiones institucionales en las diferentes reparticiones como son, la Gobernación Marítima del Territorio Chileno Antártico, “Base Naval Capitán Arturo Prat”, Capitanía de Puerto de Bahía Fildes, Capitanía de Puerto de Bahía Paraíso y la Alcaldía de Mar de Rada Covadonga, con el fin de dar cumplimiento a los compromisos adquiridos por el Estado de Chile, las dotaciones se preparan por alrededor de 10 meses previos, lo que involucra una serie de cursos y capacitaciones al interior de la Armada, como también con otras instituciones del Estado y empresas privadas, las cuales están a cargo de la Dirección de Educación de la Armada.

El Comandante Zúñiga explica que la dotación de la Gobernación Marítima de la Antártica Chilena recibió una exhaustiva capacitación previa al despliegue, con más de 30 cursos en diversas áreas como manejo de equipos, primeros auxilios, supervivencia en condiciones extremas, entre otros, lo que les ha contribuido a estar

preparados para afrontar las exigencias de la campaña antártica. Lo anterior permitió que, durante la Comisión Antártica, las dotaciones dependientes de la Gobernación Marítima de la Antártica Chilena hayan podido hacer frente a las múltiples tareas encomendadas, de manera eficiente, como son, el control del tráfico marítimo, la respuesta a emergencias médicas y de búsqueda y rescate, la fiscalización de las actividades de las bases científicas, y el apoyo a las operaciones logísticas, entre otras.

Temporada “alta” en el Territorio Chileno Antártico

Los relevos de las dotaciones antárticas se realizan frecuentemente en el mes de noviembre, lo cual coincide con el comienzo de la época en que más naves y turistas circulan en torno a la Isla Rey Jorge, según señala el Gobernador Marítimo “entre noviembre y abril de cada año es bastante intenso, hay un gran movimiento de gente por el turismo, este año las personas que entraron y salieron a la Isla Rey Jorge y al Aeródromo “Teniente Marsh”, fueron más de 2.300, con movimiento de buques entre cruceros y yates que fue importante, hubo un día en diciembre que tuvimos 30 embarcaciones en la bahía”.

El Capitán de Fragata LT Claudio Zúñiga destaca el aumento del turismo antártico luego del Covid-19 “hemos visto un incremento significativo de buques después de la pandemia, aquí en la jurisdicción de la Antártica, en el período entre noviembre del 2023 y marzo de este año, tuvimos 192 naves controladas, así que ha sido un trabajo bastante intenso, lo que no quiere decir que desde el mes de abril esto comience a disminuir, sino que, desde el mes de abril comienza la mantención de las

instalaciones, se hace el trabajo administrativo normal que es coordinar, preparar y apoyar la comisión antártica entrante”.

Además, del alto tráfico de embarcaciones durante ese período, la Gobernación Marítima de la Antártica Chilena ha tenido el desafío de coordinar aeroevacuaciones y también realizar operativos de búsqueda y salvamento en su jurisdicción, la cual abarca cerca de un millón de kilómetros cuadrados. Detalla que algunas de las acciones realizadas durante su gestión fueron “evacuaciones médicas a 12 personas que necesitaban ser trasladadas, tareas que resultaron bastante bien, dada la coordinación entre el buque que tiene a la persona enferma, la empresa que realiza la aeroevacuación médica y la Gobernación Marítima, entonces todas estas acciones permitieron que el buque llegue de manera pronta a Bahía Fildes, se desembarque a la persona y sea atendida rápidamente. También tuvimos el control de cuatro casos de búsqueda y rescate marítimos, que gracias a la colaboración de medios internacionales y a nuestras coordinaciones lo gestionamos satisfactoriamente”.

Dentro de los hitos más relevantes que les ha tocado enfrentar como Gobernación Marítima, el Comandante Zúñiga señala que “tuvimos la primera tarea de Policía Marítima otorgada a la Autoridad Marítima aquí en la Antártica: recibimos una instrucción particular del Ministerio Público de Magallanes, para hacer algunas diligencias administrativas, las que se cumplieron sin inconvenientes, elevamos la documentación, los partes correspondientes y eso marca un hito, ya que la Autoridad Marítima puede ejercer algunas tareas policiales aquí en la Antártica; y también este año retomamos, con un buque particular, que realice tareas logísticas, ejecutar un ejercicio de combate a la contaminación, donde entrenamos a la dotación de ese buque y también fiscalizamos que, tanto la operación de los elementos de combate a la contaminación como los procedimientos relacionados estuvieran acorde y fue una exitosa labor”.

Por la proa

Las dotaciones antárticas regresaron en noviembre de este año y el Gobernador Marítimo analiza los futuros desafíos de esa jurisdicción “como Autoridad Marítima, debemos mantener los roles asignados, tanto con el movimiento de naves, de carga y de personas, esto requiere que nosotros como Autoridad Marítima despluguemos nuestras capacidades y el reto será incrementarlas. Si bien es cierto, nosotros hacemos y cumplimos con roles como la salvaguarda de la vida humana en el mar, la protección del medio ambiente acuático, el control de tráfico marítimo, la mantención de la señalización marítima, apoyamos las tareas que realiza el SHOA en materias hidrográficas con las unidades de la Tercera Zona Naval”.

Agrega que “mientras más grandes sean las tareas, indudablemente los compromisos van a ser mayores. Los proyectos de embarcaciones portuarias, la mejora de la pista de aterrizaje del Aeródromo “Teniente Marsh”, van a traer nuevos desafíos, porque la capacidad de naves y personas que van a estar operando y transitando en la Antártica será mayor y eso va de la mano a que pueda haber un posible incremento de casos de búsqueda y rescate o algún evento contaminante, tarea permanente de la cual estaremos pendientes, sin embargo, con el prestigio y la trayectoria que tiene la Institución aquí, no me cabe la menor duda que los desafíos que se vengan por la proa van a ser satisfechos a cabalidad”.

Finalmente, el Capitán de Fragata LT Claudio Zúñiga junto a las dotaciones antárticas 2023-2024 realiza su relevo conforme con el trabajo realizado, el sentido del deber cumplido y confianza en que la Gobernación Marítima seguirá cumpliendo su misión de manera eficaz.



“La Armada de Chile ha sido pionera en el desarrollo antártico del país”

El Jefe de la División Antártica del Estado Mayor General de la Armada, Capitán de Navío Lars Christiansen, en esta entrevista, relata el rol institucional en esa región y destaca la posición de la Marina como actor clave con las ciencias y la conexión territorial.

¿Cuál es el rol que cumple la Armada en el Territorio Chileno Antártico?

Mantener la presencia nacional en la Antártica por medio de nuestras bases, Unidades navales y aeronavales y de nuestros derechos soberanos. Durante todo el año entre la “Base Naval Capitán Arturo Prat” y la Gobernación Marítima de la Antártica Chilena y Capitanía de Puerto de Bahía Fildes hay 20 marinos. Movemos cerca de 700 personas en cada Comisión Antártica (COMANTAR), un porcentaje pertenece a los cuatro principales operadores antárticos nacionales: Ejército, Armada y Fuerza Aérea de Chile junto al Instituto Antártico Chileno (INACH), mientras que otros son de estaciones extranjeras a las que también brindamos soporte en caso de ser requerido. Transportamos 150 contenedores, 1.250 toneladas de combustible y casi 5.000 toneladas de carga. Los helicópteros navales y las barcasas son fundamentales para trasladar todo el material.

¿Cómo se vincula el concepto de la “vocación antártica” con el quehacer institucional?

La Armada de Chile ha sido pionera en la presencia y desarrollo antártico del país, contribuyendo a la vocación antártica nacional sustentada en factores históricos, geográficos, jurídicos y diplomáticos. El trabajo institucional ha sido y es fundamental para esto, y se manifiesta en el esfuerzo que se realiza todos los años para mantener a Chile como líder en este entorno.

¿Cuáles son los tratados a los que el Estado de Chile está suscrito y debe cumplir en materia antártica?

Los que regulan todo el quehacer antártico son los instrumentos que conforman el Sistema de Tratado Antártico, en vigor

desde 1961, y Chile es signatario original de este acuerdo. En 1972 se firmó la Convención para la Conservación de las Focas Antárticas (CCFA); para 1982 se estableció la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA) para conservar la fauna marina en respuesta al creciente interés en la explotación de los recursos derivados del krill. El último es el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente, de 1998, en el que se declara a la Antártica como reserva natural dedicada a la paz y a la ciencia.

Se necesitan medios preparados para llevar a cabo tales tareas. ¿Cómo está la Armada en ese aspecto?

Gracias al profesionalismo de su personal, la Institución ha sido capaz de operar en la Antártica de forma continua desde 1947. Actualmente, la Armada se encuentra mejor preparada que nunca, con un rompehielos científico nuevo, un remolcador con capacidades polares y un patrullero oceánico para navegar en aguas antárticas, el denominado “trinomio antártico”.

Para cumplir con las labores sobre el Territorio Chileno Antártico es vital preparar al personal naval sobre estos temas, ¿Qué programas existen actualmente en la Armada y cómo los llevan a cabo?

Las dotaciones institucionales de la “Base Naval Capitán Arturo Prat” y Gobernación Marítima de la Antártica Chilena y Capitanía de Puerto de Bahía Fildes son transbordadas un año antes al Centro de Abastecimiento y a la Dirección de Operaciones Marítimas para que, juntos, realicen el apresto antártico para su año aislado y efectúen los diferentes cursos que organiza el Estado Mayor Conjunto, el Ministerio de Relaciones Exteriores y la Institución.



El Centro de Educación a Distancia (CED), dependiente de la Dirección de Educación de la Armada, posee el programa de estudio "Territorio Chileno Antártico", ¿De qué se trata? ¿Cómo se trabajan estos temas?

Este es un curso que desarrollamos durante el 2024 enfocado en las dotaciones de las bases antárticas y los buques que participan en la COMANTAR. Se pretende lograr un conocimiento más amplio de la Antártica, el cuidado medioambiental, su historia y otros aspectos, de forma tal que el personal entienda la trascendencia de la labor que realizará y se transformen en embajadores antárticos, capaces de responder inquietudes y explicar el porqué de su trabajo.

Comandante Christiansen, ¿qué implica tener un programa de esta categoría?

Les permite contar con los conocimientos para desenvolverse en el territorio antártico con entendimiento de los motivos por los cuales es importante su labor para mantener la presencia nacional, apoyar a la ciencia y cuidar el medioambiente.

Proteger los espacios antárticos es de suma importancia, especialmente cuando hay estudios que indican que el fenómeno del cambio climático sobre el continente blanco ya ha afectado a algunas de sus áreas, ¿Qué medidas concretas ha tomado la Armada para contribuir a una permanencia más limpia?

Se inició la instalación de energía renovable no contaminante en "Base Naval Capitán Arturo Prat". Además, la futura renovación de las instalaciones de Bahía Fildes también considera la instalación de este tipo de tecnología. En la próxima COMANTAR, una vez más, la Armada será pionera al llevar para pruebas una embarcación propulsada íntegramente en forma eléctrica, disminuyendo el ruido y la emisión de hidrocarburos. La Marina retira entre 350 a 400 toneladas de basura de las bases permanentes y estaciones temporales del Territorio Chileno Antártico, lo que nos posiciona como una Institución que contribuye a la reducción del impacto por contaminación.

En cuanto a la cooperación nacional en el Territorio Chileno Antártico, ¿Con qué otros organismos o instituciones se relaciona la Armada? ¿Cómo se logran afianzar estos lazos interinstitucionales?

La relación más directa es con los otros operadores nacionales. Las reuniones periódicas son la mejor forma de entenderse y coordinar diferentes tareas o procesos. La participación en instancias internacionales nos permite dar a conocer el quehacer institucional y del país, logrando lazos de confianza con todos los actores antárticos mundiales. Esto ha contribuido a que la ciencia nacional en los últimos años experimente un aumento en las publicaciones científicas del primer quintil, ubicando a Chile como un país que aporta a la investigación antártica para producir más impacto aún como nación en un trabajo mancomunado junto a los operadores antárticos nacionales.

Comandante, sobre los desafíos presentes en el Territorio Chileno Antártico, ¿cuáles son y cómo la Armada está trabajando en ello?

El impacto del cambio climático sobre la Antártica supone mayores exigencias para la Armada, puesto que tenemos que estar más atentos a eventuales prácticas consideradas como dañinas para el ecosistema por parte de navegantes o, incluso, de los propios operadores antárticos. Seguimos educando a nuestro personal en temas relativos al cuidado de los espacios meridionales y las consecuencias que conlleva su degradación. Somos una Armada capaz de entender que la naturaleza y el ser humano pueden vivir juntos, pero con una especial atención a evitar cualquier tipo de deterioro. Lo importante es que los servidores navales se preparan para esta destinación y saben que la valentía y el profesionalismo son cualidades claves de un marino chileno, concluye el Comandante Christiansen.



Despliegue naval antártico al sur del paralelo 60°

Unidades Navales desarrollan tareas de servicio de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, como así también de control y combate de la contaminación, con el propósito de otorgar seguridad a la navegación, a la vida humana en el mar y contribuir a mantener las aguas libres de contaminación al sur del paralelo 60°, en cumplimiento del Tratado Antártico.



Protección de los Ecosistemas Antárticos

El compromiso de la Armada de Chile con el cuidado y resguardo de la biodiversidad en el Territorio Chileno Antártico implica ejercer una oportuna fiscalización en aguas antárticas.

Con el objetivo de monitorear las actividades pesqueras y el cumplimiento de las medidas de conservación que regulan las pesqueras en el océano Austral, la Armada apoya las gestiones de la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA) que fue establecida mediante una convención internacional en 1982 con el objetivo de conservar la fauna y flora marina antártica y hacer frente al creciente interés en la explotación

comercial de los recursos derivados del krill antártico -un componente clave de su ecosistema- y al historial de sobreexplotación de varios otros recursos marinos del océano Austral.

Dado que su quehacer se enfoca en la responsabilidad de conservación de los ecosistemas marinos antárticos, la CCRVMA adopta una estrategia de regulación de pesquerías centrada en el ecosistema. Esto no excluye la recolección de recursos marítimos, pero sí fiscaliza que las extracciones se desarrollen de manera sostenible y considerando los efectos de la pesca sobre el resto de componentes del ecosistema.

Para cumplir esa misión, la comisión cuenta con 27 países “miembros”, y otros 10 que figuran como “adherentes”, adoptando un conjunto de medidas de conservación que regulan la utilización de los recursos vivos marinos en la Antártica.

Chile es uno de los países miembros de la CCRVMA, y esta posición es asumida en distintas acciones, siendo la más conocida la de vigilancia y fiscalización de naves pesqueras en el cuadrante antártico, tarea que es materializada por los buques chilenos que navegan en las respectivas Comisiones Antárticas. Sin embargo, existe un trabajo previo que es de vital importancia para ejecutar las tareas mencionadas: la instrucción de los inspectores.

Instrucción anual de inspectores

El Departamento de Pesca de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático (DIRINMAR) de la Armada de Chile desarrolla un proceso de instrucción de los Oficiales que se desempeñarán como inspectores nacionales de este convenio antártico internacional. La actividad se desarrolla todos los años en el mes de noviembre, en la ciudad de Punta Arenas, aleccionando en los siguientes conceptos:

- Procedimientos para la designación de inspectores.
- Derechos y deberes de los inspectores.
- Procedimientos para el abordaje y la inspección.
- Notificación de los informes de inspección y los procedimientos para que el Estado del pabellón interponga una acción judicial.
- Sanciones basadas en las pruebas recabadas por el sistema de inspección.

Los miembros de la CCRVMA pueden designar inspectores para cada temporada de pesca, los que están autorizados a realizar inspecciones de barcos que operan dentro del área de la Convención.

En el caso chileno, la División de Fiscalización Pesquera y Asuntos Internacionales instruye a los Segundos

Comandantes de los buques que participan de la Campaña Antártica, al Oficial Litoral del buque OPV-83 “Marinero Fuentealba” y a quien adicionalmente se designe para cada buque. Este período contempla módulos teóricos y una instrucción práctica donde se visitan buques pesqueros y un taller de redes de la industria pesquera, con el propósito que los oficiales se familiaricen con la actividad pesquera.

La Encargada de Fiscalización Pesquera y Asuntos Internacionales del Departamento de Pesca, Acuicultura y Recursos Marinos de la DIRINMAR, Paola Arroyo, explica que “Chile es un referente en la CCRVMA en el ejercicio de las inspecciones, durante el presente año; Chile, a través de la Armada, logró materializar siete inspecciones a buques pesqueros de bandera extranjera en la subárea 48.1. Lo anterior demuestra el compromiso de Chile en el combate a la pesca ilegal en el océano Austral”.

La profesional agrega: “el desafío siempre será capacitar a los inspectores para que puedan llevar a cabo las inspecciones sin inconvenientes, sabiendo qué medidas de conservación aplican en el área que inspeccionan, tomando los mejores registros y llenando el formulario de una manera correcta, pues toda esta información se presenta ante la Secretaría del Convenio”.

Radio Naval, transmitiendo en nuevas latitudes

En un esfuerzo de la Armada de Chile por extender su cobertura a latitudes inéditas, el año 2022 se escribió un destacado capítulo en la historia de la Armada de Chile, al efectuar su primera transmisión radial en el “continente blanco”. Para materializar este ambicioso proyecto, el primer desafío técnico comprometió a los Ingenieros en Telecomunicaciones de la Armada, para proveer el equipamiento capaz de soportar la meteorología de la zona.

El proceso de instalación fue especialmente complejo por las propias y adversas condiciones climatológicas imperantes en Bahía Chile, lugar donde radica la “Base Naval Capitán Arturo Prat” y donde se levantó la planta transmisora y estudios. Allí se instalaron antenas, cableado, transmisor, computadores, y otros equipamientos que fueron trasladados en el OPV “Marinero Fuentealba”, para finalmente operativizar la emisora, con una transmisión en frecuencia modulada en 100.7 megahertz, con una potencia efectiva de 1.000 watts.

La instalación de la Radio Naval al Territorio Chileno Antártico se concreta con dos ejes principales: por un lado, se busca mantener a las dotaciones conectadas con el quehacer institucional durante todos los días del año mediante noticias, entrevistas y reportajes a los que se da cobertura con la programación regular de la señal.

Por otra parte, se comunican importantes informaciones a las diferentes embarcaciones que navegan alrededor de la base, ya que el radio de cobertura de la emisora supera las 30 millas náuticas, sirviendo como alerta temprana ante avisos de tsunamis en el área antártica, brindando información meteorológica y glaciológica a los buques que navegan en el área, así como retransmisora de situaciones de emergencias o necesidades de ayuda.

Recientemente, en el marco de la XII Asamblea Nacional de la Asociación de Radiodifusores de Chile (ARCHI), el 6 de noviembre en el Teatro Municipal “José Bohr” de Punta Arenas, se celebró un importante hito: la ampliación del convenio de colaboración de Radio Naval con esta asociación. De acuerdo esto, la emisora de la Armada de Chile, pone a disposición su contenido, tanto en su versión online como FM para todas las radios asociadas a ARCHI.

La existencia de la Radio Naval en el Territorio Chileno Antártico marca un hito en la radiotelefonía mundial, al ser la radioemisora de frecuencia modulada más austral del mundo, robusteciendo la presencia de la Armada de Chile en este inhóspito bioma.



Plataformas digitales

Territorio Chileno Antártico

Una Mirada Multidisciplinaria

Investigaciones de 12 profesionales navales y civiles, quienes realizaron un trabajo conjunto, dan vida a este libro de la Armada a través de temáticas de interés nacional, como es el desafío que representa el territorio antártico, en todas sus dimensiones.

Esta obra es una iniciativa del Centro de Estudios Navales y Marítimos (CENAM) de la Academia de Guerra Naval y la División Antártica del Estado Mayor y en ella trabajaron connotados profesionales expertos en temas antárticos cuyos textos promueven la comprensión integral de ese territorio, abarcando aspectos históricos, políticos, científicos y operacionales.

El libro representa la vinculación de la Armada de Chile con el mundo académico y civil y es también una gran oportunidad de contribuir a la sociedad con la experiencia de sus profesionales civiles y militares, generando y aportando conocimiento en cada uno de sus artículos que tienen como eje la posición de Chile en su territorio antártico.

“Territorio Chileno Antártico: Una Mirada Multidisciplinaria”, cuenta con 12 artículos, que están distribuidos en 5 capítulos en 286 páginas, que muestran a la Antártica, desde sus inicios con su relevante historia y desafíos.

Capítulo 1

Derecho Antártico: Alcances de un concepto

Luis Valentín Ferrada, Abogado.

Temáticas y medidas propiciadas por Chile en las reuniones consultivas del Tratado Antártico en los últimos 25 años
María Noemí Zamora, Cientista Política, Dirección General del Personal.

Capítulo 2

¿De quién es la Antártica? El reto por la soberanía

Capitán de Navío (R) Juan Pablo Ternicén, Academia de Guerra.

Posibles conflictos geopolíticos debido al aumento del nivel del mar a causa del cambio climático

Capitán de Fragata Nicolás Guzmán, Servicio Hidrográfico y Oceanográfico.

Proyectando Chile al Continente Blanco

Francisco Sánchez, Licenciado en Historia, Gobernación Marítima de Punta Arenas.

Capítulo 3

La Armada de Chile en la Historia Antártica Nacional: una reflexión y tres figuras precursoras

Mauricio Jara, Profesor de Historia y Geografía, Universidad de Playa Ancha.

Visita de los presidentes de Chile al Territorio Chileno Antártico

María Luisa Carvallo, Abogada y Académica.

Capítulo 4

Operadores Antárticos Nacionales

Capitán de Navío (R) Lars Christiansen, Jefe de la División Antártica del Estado Mayor General de la Armada.

Gateways Antárticos: llaves al continente del futuro, la ciencia, la paz y la cooperación internacional

Teniente 1° Simón Fernández, Investigador Asociado del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada.

La Autoridad Marítima en el Territorio Chileno Antártico

Francisco Sánchez, Licenciado en Historia, Gobernación Marítima de Punta Arenas.

Capítulo 5

Consideraciones medioambientales en la Antártica, Océano Austral, y la contribución de la Armada en su protección

Michelle Manley Barber, Bióloga de la Oficina Cambio Climático, Dirección General de los Servicios de la Armada.

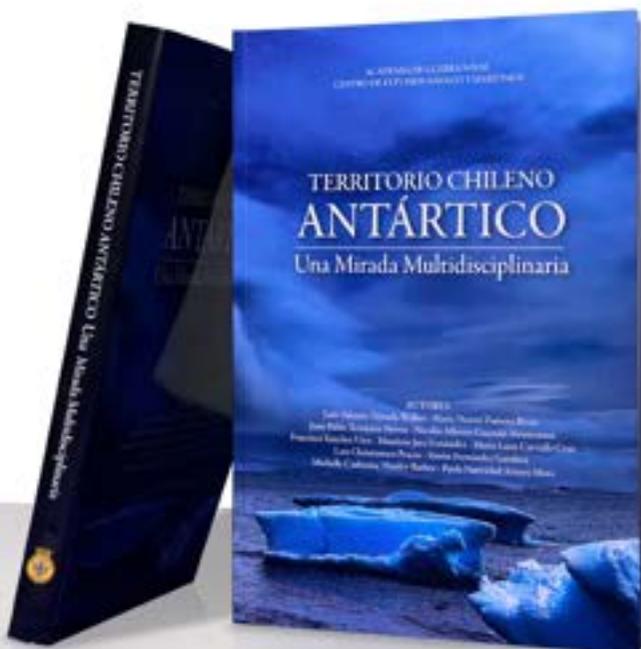
El rol de la Armada en el combate a la pesca ilegal en el océano Austral y su vinculación con la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos

Paola Arroyo, Ingeniero Pesquero, Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático.

Territorio Chileno Antártico Una Mirada Multidisciplinaria, incluye fotografías y poemas de Oscar Pinochet de la Barra, que resaltan la belleza y la importancia de este territorio.

El lanzamiento se realizó a bordo del nuevo Rompehielos ‘Almirante Viel’, y la ceremonia fue presidida por el Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Juan Andrés De La Maza, y contó con la presencia de miembros del Alto Mando Naval e invitados especiales, quienes escucharon la presentación del libro, a cargo del Senador Ricardo Lagos Weber, quien integra las comisiones de Medio Ambiente, Cambio Climático y Bienes Nacionales; la Comisión Especial de Zonas Extremas y Territorios Especiales, entre otras.

La Directora Ejecutiva del CENAM, María José Piñeiro, fue quien trabajó y coordinó los textos de este libro con reconocidos profesionales, todos conocedores de la trascendencia del Territorio Chileno Antártico, de la soberanía que ejerce la Armada de Chile y de la infinita riqueza natural del continente blanco.



Dotación “Base Naval Capitán Arturo Prat” 2024



Dotación Gobernación Marítima Antártica Chilena y Capitanía de Puerto “Bahía Fildes” 2024





Plataformas digitales
www.armada.cl



Visítanos en
www.revistavigla.cl



@armadachile



@armadadechile



@Armada_chile



@armadachile



@armada_chile