

VIGÍA

REVISTA

ESPECIAL - ANTÁRTICA 2025



Armada de Chile: soporte logístico en el Continente Blanco

**Autoridad Marítima:
custodios del
medioambiente
marino antártico**

**Punta Arenas, puerta
de entrada al Territorio
Chileno Antártico**

CONTENIDOS

03. EDITORIAL DEL ALMIRANTE

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

06. LOGÍSTICA ANTÁRTICA: LA COLUMNA VERTEBRAL DE LA CIENCIA Y LA SUPERVIVENCIA

12. SERVICIO HIDROGRÁFICO Y OCEANOGRÁFICO DE LA ARMADA: CIENCIA BAJO CERO



16. POLICÍA MARÍTIMA: GUARDIANES DEL OCÉANO AUSTRAL

20. DOTACIONES ANTÁRTICAS 2025

24. PUNTA ARENAS: RUTA DE ACCESO AL CONTINENTE BLANCO

28. PROEZA DEL PILOTO PARDO

31. SELLOS POSTALES ANTÁRTICOS

REVISTA ESPECIAL DE VIGÍA: Director de Comunicaciones de la Armada: CN Christian Mahn Vilicich. Director de Revista “Vigía”: CN Juan Pablo Willumsen de la Fuente. Editores Navales: T1º LT Marcela Legovini Saif. Asesora Editorial Direcom: Laura Reyes Canales. Editora Periodística: EaC Daniela Rosa Sartori. Diseño y Diagramación: C1ºSup.(Ats.Grf.) Juan Sebastián Celedón Fuentes, C2ºMed.(Ats.Grf.) Alfredo Bermúdez Gutiérrez. Editor Fotográfico: S1º(C.Ft.) Sergio Castillo Fuentes. Fotógrafos: S1º(C.Ft.) Ricardo Espinosa, S1º(C.Ft.) José Luis Cancino, S1º(C.Ft.) Erwin Gutiérrez, , C2º(Com.Adv.) Kristin Martínez, C2º(Com. Adv.) A Dunkan Yévenes, M1º(Com.Adv.) Scarlet Díaz, M1º(Com.Adv.) Alfred Cossio. Distribución: C2º (Ab.) Jonathan Jeria. Colaboradores: CA Felipe Carvajal (Traducción), CA Andrés Rodrigo y Peter Monsalve (MMN), Juan Pablo Villablanca y C2º(Com. Adv.) Francisco Yáñez (TERZONA), Leslie Barrios (DIRECTEMAR), Isidora Vergara y Wido Riquelme (DIRECOM), Patricia Gorziglia (SHOA). Agradecimientos: María Elena Cooper, Ljubica Günther (Correos Chile).

Revista “Vigía Especial Antártica 2025” 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° 161 del 16 de diciembre de 2025 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. 2º, letra g) del DFL N°83 de 1979 del Ministerio de Relaciones Exteriores”.

EDITORIAL

La importancia que posee la Antártica para la humanidad es hoy incuestionable. El llamado Continente Blanco cumple un papel esencial en la salud del planeta y en el bienestar de las generaciones futuras. Ello se debe a múltiples factores: actúa como un termómetro natural del cambio climático, resguarda una biodiversidad única en el mundo y constituye un laboratorio natural privilegiado para el desarrollo de investigaciones en disciplinas como la climatología, biología, geología y astronomía. A todo esto, se suma su rol clave en la regulación climática global y el ejemplo que ofrece el Sistema del Tratado Antártico, paradigma de cooperación internacional en torno a un propósito común: la paz, la ciencia y la preservación ambiental.

Para la Armada de Chile, parte fundamental de un Estado que se enorgullece de ser el más cercano al continente antártico y firmante original del Tratado, esta realidad se traduce en una política sostenida de presencia, apoyo y acción en la zona. Este compromiso se expresa en operaciones de patrullaje, rescate, reaprovisionamiento y respaldo a la investigación científica, tanto mediante unidades navales como a través de la presencia permanente de personal en distintas bases nacionales.

El vínculo de la Institución con la Antártica se ha fortalecido mediante la construcción y adquisición de modernas unidades especialmente diseñadas para operar en sus exigentes aguas. El OPV "Marinero Fuentealba", construido íntegramente en Chile y dotado de un casco reforzado "Winter Class", forma parte del Trinomio Antártico con que la Marina cumple sus tareas en el continente. Lo acompañan el ATF "Lientur", de destacada capacidad de carga y fundamental en misiones de rescate y salvataje, y el AGB "Almirante Viel", buque de más de 10.000 toneladas construido por ASMAR Talcahuano, que constituye un verdadero hito para la industria naval chilena. Su característico casco rojo simboliza el espíritu de modernización y autonomía tecnológica de la Armada, al combinar capacidades logísticas, de búsqueda y rescate marítimo (SAR), y de soporte a la investigación científica de nivel mundial.

Cabe destacar además el apoyo logístico que la Armada está prestando a proyectos de alto impacto estratégico, como la ampliación de la pista del aeródromo Teniente Rodolfo Marsh Martín y la construcción del nuevo muelle en la Base Presidente Eduardo Frei Montalva, en bahía Fildes. Estas obras fortalecerán la presencia nacional y contribuirán al flujo logístico de personal y carga hacia las bases nacionales existentes en esa posición, como también apoya a otras instalaciones científicas internacionales.

Las operaciones de la Armada de Chile en la Antártica responden, en definitiva, a una misión de carácter permanente que la Institución ha asumido con responsabilidad desde comienzos del siglo XX. Desde el histórico rescate de la expedición de Sir Ernest Shackleton, realizado por el Piloto Luis Pardo Villalón al mando de la escampavía "Yelcho", hasta las más recientes campañas del AGB "Almirante Viel", la Marina ha mantenido una presencia activa y sostenida en las gélidas aguas australes, brindando seguridad, apoyo logístico y reafirmando la soberanía nacional.

Estuvimos, estamos y seguiremos estando presentes en el Continente Blanco, comprometidos con la misión de proteger este confín del mundo, resguardar a quienes se aventuran en él y respaldar todas las iniciativas que el país emprenda. Porque la Antártica no es solo el futuro: es también el presente de Chile.

Today, Antarctica's importance to humanity is unquestionable, as the so-called White Continent is essential for global health and the well-being of future generations. This significance is multifaceted: it serves as a natural thermometer of global climate change, safeguards unique biodiversity, and provides a privileged natural laboratory for research in fields such as climatology, biology, geology, and astronomy. Moreover, Antarctica plays a key role in regulating the global climate. It stands as a testament to international cooperation through the Antarctic Treaty System, a paradigm founded on the shared principles of peace, science, and environmental preservation.

For the Chilean Navy—an essential component of a State proud to be the nation closest to the Antarctic continent and an original signatory of the Antarctic Treaty—this reality is reflected in a sustained policy of presence, support, and action in the region. This commitment is manifested through core operations such as patrolling, search and rescue, resupply missions, and support for scientific research. These crucial efforts are carried out by naval units deployed in Antarctic waters and by the permanent presence of Chilean Navy personnel stationed at various national bases across the territory.

The Chilean Navy's connection with Antarctica has been significantly strengthened through the construction and acquisition of modern vessels specifically designed to operate in the region's demanding waters. The Navy fulfills its mission on the continent through the "Antarctic Trio", led by the Icebreaker (AGB) "Almirante Viel." Weighing over 10,000 tons and built by ASMAR Talcahuano, the Almirante Viel represents a milestone in Chile's naval industry and stands as a testament to the Navy's commitment to modernization and technological self-reliance. Its distinctive red hull embodies the spirit of innovation and technological self-sufficiency, supporting comprehensive logistical operations, Search and Rescue (SAR) missions, and advanced facilities for world-class scientific research. Supporting the icebreaker are two additional vessels: the Offshore Patrol Vessel (OPV) "Marinero Fuentealba", domestically built in Chile and equipped with a reinforced "Winter Class" hull, and the Fleet Tug (ATF) "Lientur", renowned for its exceptional towing and cargo capacity, vital to rescue and salvage operations. Together, these units ensure a robust and sustained national presence in the frigid southern waters.

The Navy is also providing crucial logistical support for high-impact strategic projects. This includes the expansion of the Chilean Air Force "Teniente Rodolfo Marsh Martín" aerodrome runway and the construction of a new pier at the President "Eduardo Frei Montalva" Antarctic Base in Fildes Bay. These infrastructure upgrades are vital: they will strengthen Chile's national presence and the logistical flow of personnel and cargo to the Chilean Antarctic bases and other international scientific facilities.

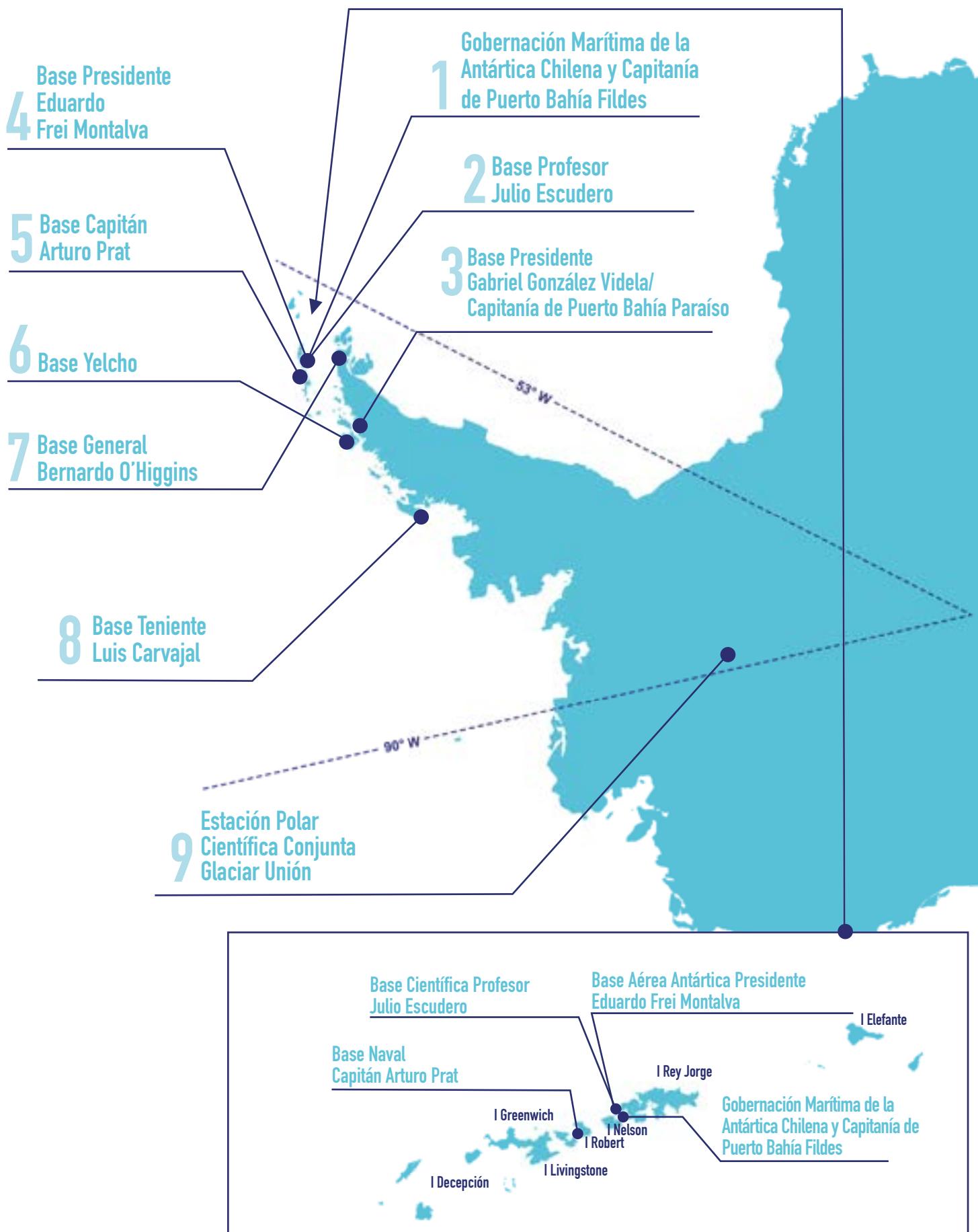
Ultimately, the Chilean Navy's operations in Antarctica represent a permanent mission carried out with the highest standards of professionalism since the early 20th century. This enduring commitment spans from the historic rescue of Sir Ernest Shackleton's expedition—heroically led by Pilot Luis Pardo aboard the steamer "Yelcho"—to the most recent campaigns conducted by the icebreaker "Almirante Viel." Through its continuous and active presence in the Antarctic waters, the Navy provides security, ensures logistical support, and reaffirms, time and again, Chile's national sovereignty in the region.

Our presence in Antarctica is permanent and unwavering. We were, we are, and we will continue to be firmly committed to protecting the White Continent, the safety of all who operate within, and the support of every national initiative undertaken there. For Antarctica is not merely a vision of Chile's future, but an enduring part of its present.



ALMIRANTE
FERNANDO CABRERA SALAZAR
COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA

Ubicación de bases e instalaciones en el Territorio Chileno Antártico



Polo Sur

- 1 
- 2 
- 3 
- 4 
- 5 
- 6 
- 7 
- 8 
- 9 

Armada de Chile: actor operativo clave en la Antártica

La cooperación internacional, el apoyo a la política exterior de Estado, a la ciencia, la protección del medio ambiente, la salvaguarda de la vida humana en el mar, el transporte estratégico y el apoyo logístico son algunas de las tareas que realiza la Institución.



La Armada de Chile emerge como el actor operativo clave, desplegando tareas que van mucho más allá de la presencia naval. Nuestras funciones reflejan un compromiso profundo con la seguridad marítima y la protección ambiental del Continente Blanco, bajo la condición internacional única que rige la Antártica.

La institución trabaja permanentemente por la seguridad y la prevención de la contaminación por parte de todos los buques que operan en la zona, con esto, cumple el rol de controlar y hacer cumplir rigurosamente el Código Polar de la Organización Marítima Internacional (OMI) en aguas antárticas, desde su entrada en vigencia en 2017.

También tiene el rol de asumir la responsabilidad vital de Búsqueda y Salvamento (SAR) en el Territorio Chileno Antártico. Asimismo, la Armada de Chile lleva a cabo operaciones permanentes de fiscalización CCAMLR (Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos), como la realizada por el OPV "Marinero Fuentealba", para asegurar el cumplimiento de las normas de resguardo de los recursos vivos. A través del Programa de Observación del Ambiente Litoral (POAL), con estaciones que

se extienden desde Arica hasta Bahía Fildes, se monitorean y previenen posibles factores de riesgo de contaminación en el medio ambiente marino, subrayando un compromiso ecológico continuo.

La Armada es el principal soporte logístico para el desarrollo del programa científico liderado por el Instituto Antártico Chileno (INACH), transportando personal y carga a zonas inaccesibles. Además de ser el operador estratégico en el sostenimiento de bases nacionales e internacionales.

Debido a la experiencia histórica, Chile se posiciona como un referente en la instrucción de navegación en aguas polares, cuyos cursos efectuados por el Centro de Instrucción Marítima (CIMAR) dependiente de la Armada de Chile, que se encuentran acreditados por la OMI, lo faculta para cubrir la capacitación en ambos polos, atrayendo a oficiales de diversas naciones como Alemania, Argentina, Australia, Canadá, Estados Unidos, Francia, Italia, Perú, Reino Unido, entre otros. Además, el trabajo hidrográfico y la señalización marítima (con más de 80 señales instaladas) son cruciales para la seguridad de la navegación en estas aguas, un rol ratificado con la reunión del Comité Hidrográfico Antártico en Chile en 2025.



Transporte estratégico marítimo en Bahía Fildes



Apoyo a la actividad científica

El Capitán de Navío Carlos Rodríguez, Jefe de la División Antártica del Estado Mayor General de la Armada, explica las tareas que efectúa la Institución en el Territorio Chileno Antártico, “los principales desafíos son mantener su presencia efectiva en este continente a través de sus bases permanentes y el despliegue de sus unidades a flote, contribuyendo a la soberanía nacional. Del mismo modo, perseverar en su rol inherente de Transporte Estratégico del Estado de Chile hacia el continente blanco, prestando el apoyo logístico a los diferentes operadores estatales como de otros países”.

Ligado al desafío anterior, el Comandante Rodríguez “destaca como tarea permanente, mantener el apoyo al desarrollo de infraestructura estatal en el Territorio Chileno Antártico, permitiendo con esto la conectividad, desarrollo y presencia del Estado. Sumado a lo anterior, contribuir de manera decidida en el apoyo a la ciencia nacional e internacional, en el estudio y comprensión del cambio climático que afecta a todo el planeta como fenómeno transversal y cuidado del medioambiente marino antártico”.

“La Armada de Chile continúa de manera permanente con el desarrollo de capacidades que nos permiten mantener el cumplimiento de las múltiples tareas que efectuamos en la Antártica en beneficio de los intereses del Estado de Chile, para garantizar que este continente siga siendo un lugar de Paz, Ciencia y Cooperación. Este despliegue de capacidades institucionales, en medio de marcos legales y políticas de Estado, sumado a convenios internacionales suscritos, no es solo el reflejo de una tradición, sino la prueba irrefutable del compromiso de la Armada con el Territorio Chileno Antártico”, enfatiza el Jefe de la División Antártica del Estado Mayor General de la Armada.

Este despliegue de capacidades institucionales, en medio de marcos legales y políticas de Estado, sumado a convenios internacionales suscritos, no es solo el reflejo de una tradición, sino la prueba irrefutable del compromiso de la Armada con el Territorio Chileno Antártico.



Capitán de Navío Carlos Rodríguez

Lo que nos rige en materias internacionales

En primer lugar, se encuentra el Tratado Antártico suscrito el 1 de diciembre de 1959 por parte de los 12 estados miembros iniciales, los que en la actualidad llegan a 58, donde se establece que la Antártica será un continente de ciencia, paz y cooperación.

Posteriormente entra en vigor el año 1982, como parte del sistema del Tratado Antártico, el Convenio "Convention for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources CCAMLR", el que nace ante la necesidad de controlar la explosiva extracción de Krill Antártico lo que afecta a toda la cadena alimenticia de otras especies en ese continente.

Finalmente, complementando instrumentos previos como el Convenio para la Conservación de las Focas Antárticas, el 4 de octubre de 1991, se firma el Protocolo de Protección del Medio Ambiente Antártico en la ciudad de Madrid (Protocolo del mismo nombre), entrando en vigor el año 1998 y define la Antártica como un continente de Paz y Ciencia, se establecen los principios básicos de la actividad humana en el continente Antártico, prohíbe toda actividad que tenga relación con la explotación de recursos minerales y establece el principio de funcionamiento del Tribunal Permanente de Arbitraje.



Unidades en operaciones Antárticas



Desarrollo de apoyos logísticos antárticos



Fiscalización de la normativa nacional e internacional



Avances de Chile en el continente blanco

El hito estratégico por parte de nuestro país se consolidó el 17 de diciembre de 2020 con la publicación de la Ley N° 21.255 o Estatuto Antártico. Este hito no fue una simple adición legislativa, sino una sistematización que tomó más de 300 reglamentos y leyes, algunas datadas desde 1843, para modernizar la actividad nacional en el Territorio Antártico. Este cuerpo legal no solo clarifica la jurisdicción, sino que sienta las bases para una proyección de largo plazo.

Sobre estos cimientos, el Estado chileno escribió su Política Antártica Nacional (actualizada a 2024), un documento que se nutre de la tradición histórica, geográfica y diplomática para orientar el quehacer nacional. Por su parte, el Ministerio de Relaciones Exteriores da vida al Plan Estratégico Antártico 2026-2030 promulgado en el último Consejo de Política Antártica el 6 de noviembre recién pasado y, finalmente, al Programa Antártico Nacional de carácter anual, el cual coordina las operaciones de ciencia y logística, siendo el de 2025 el que regirá las actividades en curso.

Todo este engranaje converge en el Ministerio de Defensa, cuya directiva establece principios rectores para la acción del área de defensa: la Presencia Efectiva, el Apoyo a la Ciencia, la Fiscalización de la Normativa y el Desarrollo de las Operaciones y Apoyos Logísticos Antárticos.





Gabriel González Videla: primer Presidente en territorio antártico

La historia de la presencia institucional en el Territorio Chileno Antártico se remonta al año 1916 en donde se destaca el rescate realizado por el Piloto Luis Pardo, a la dotación de Shackleton y su buque HMS "Endurance" en Islas Elefantes en la Antártica, posterior a haber quedado atrapado y hundido entre los hielos, hecho que simboliza una gran hazaña y ha sido reconocido a nivel mundial. Así posteriormente, el día 6 de febrero de 1947, se inaugura la primera base nacional en Territorio Chileno Antártico, la Base "Soberanía", actualmente Base "Capitán Arturo Prat" y un año más tarde se materializa la visita del primer Presidente de la República Gabriel González Videla.

Según se consigna en la Revista de Marina a las 14 horas del martes 17 de febrero de 1948, "el buque "Presidente Pinto" fondeó en las aguas glaciales de Bahía Soberanía. En el momento en que se efectuaba esta maniobra, el comandante de la nave ordenó izar empavesado y los cañones dispararon 21 cañonazos, cuyos ecos retumbaban a la distancia, en el anfiteatro de los cerros cubiertos de hielo que formaban un hemiciclo perfecto.

El Presidente de la República, recibió los honores de ordenanza al desembarcar en la base naval antártica "Soberanía", contestaron estos saludos las tripulaciones de la "Covadonga" y el petrolero "Rancagua", que se encontraban formadas en cubierta, lanzando al aire tres clamorosos ¡VIVA CHILE! en honor de Su Excelencia.

S.E. exclamaba: "¡He aquí este continente que debe entregarse al esfuerzo y al trabajo del viril pueblo de Chile, cuya soberanía se confirma en estos momentos!".

Se procedió, en seguida, a efectuar las maniobras correspondientes al desembarco de tropas, cadetes navales y guardiamarinas, que, en formación rindieron un emocionante homenaje a S.E. apenas pisó tierra antártica chilena. Uno de los decretos que S.E. firmó en el Territorio Chileno Antártico, fue el que concedió la medalla "Al Valor", a los seis primeros marinos que permanecieron durante un año en la Base Naval "Soberanía".

En su discurso señaló: "Habéis cumplido con valor, abnegación y sacrificio vuestra misión en estos parajes inhóspitos de la Antártica, como corresponde a la gloriosa tradición de nuestra patria. Con ellos habéis custodiado el patrimonio nacional que nos legaron nuestros próceres y nuestra patria en el casquete de la Antártica, correspondiente al continente americano", señala la publicación.

Es en esta misma ocasión que se enciende la primera señal luminosa de ayuda a los navegantes en Territorio Chileno Antártico por parte de la Armada de Chile, misma institución que 78 años después enciende una nueva señal en honor a la dotación del buque Piloto Pardo, quienes efectuaron el rescate de las dotaciones existentes en las bases de Isla Decepción (argentinas, británicas y chilenas) durante la erupción registrada el 4 de diciembre de 1967.

SHOA, referente en investigación y desarrollo de cartografía electrónica antártica

El avance tecnológico permite incluir parte del Territorio Chileno Antártico en la digitalización de las cartas náuticas del extremo sur de Chile. La Armada, a partir de la obtención de datos hidro-oceanográficos que contribuyen a las ciencias del mar, trabaja en esta data desde 1994.

El Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada (SHOA), dependiente de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (DIRECTEMAR), cumple con una serie de tareas que, en su conjunto, permiten conocer en profundidad el Océano Pacífico y recopilar información útil para la Institución, navegantes, organismos de emergencia y al propio Comité Oceanográfico Nacional (CONA), liderado por el SHOA.

Su responsabilidad no se circunscribe solamente hasta el límite sur del Cabo de Hornos, sino que se extiende por el Océano Austral hasta el Territorio Chileno Antártico. En esta área, la Armada cumple un rol fundamental para el sostenimiento logístico y humano de los operadores nacionales y extranjeros, pero también se compromete a la investigación para elaborar productos altamente provechosos para quienes circundan las aguas polares, como, por ejemplo, las cartas náuticas análogas y su transición a las Cartas Náuticas Electrónicas (ENC).



Investigación antártica

La Armada de Chile tiene un rol central en la proyección nacional hacia el continente blanco, garantizando la seguridad de las operaciones y el cumplimiento de compromisos internacionales derivados del Tratado Antártico.

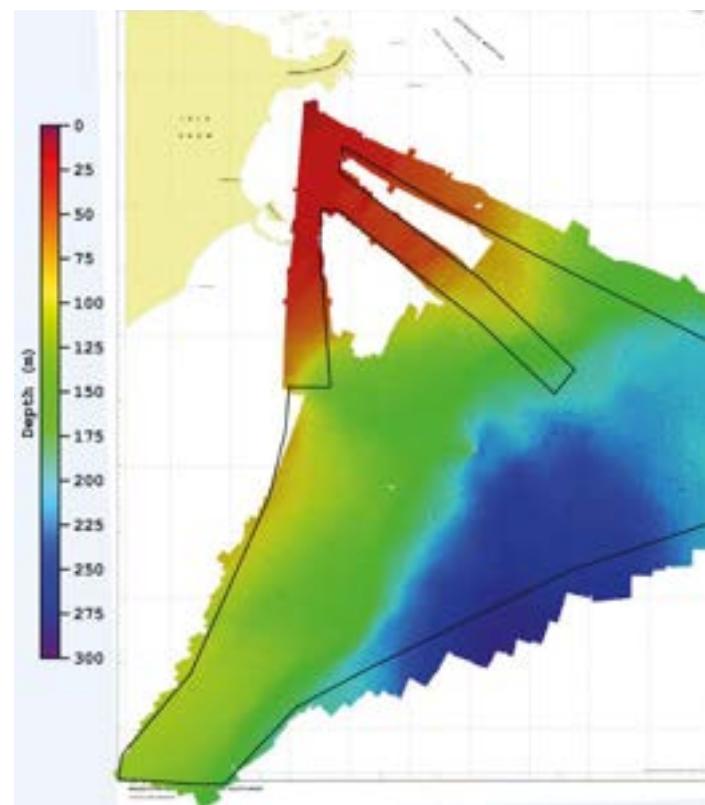
En ese sentido, el SHOA envía personal especializado de esta repartición a las diferentes comisiones antárticas que se desarrollan durante el año, todo con el propósito de realizar mediciones hidro-oceanográficas y aportar a la expansión del conocimiento en esta zona geográfica alejada del continente americano.

En abril pasado, el Director del SHOA, Capitán de Navío Carlos Zúñiga, se reunió con representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores, la Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado (DIFROL), el Instituto Geográfico Militar y del Servicio Aerofotogramétrico de la Fuerza Aérea en el marco del Comité Nacional de Nombres Geográficos Antárticos (CNNGA). Dicho encuentro tuvo como objetivo exponer los resultados del trabajo de este Servicio en la Antártica en un inédito despliegue de medios, equipos y expertos para la ejecución de tareas hidrográficas, que incluyó -por primera vez en aguas polares- la utilización de la lancha "Albatros" y el Rompehielos AGB-46 "Almirante Viel".

Sumado a lo anterior, en dependencias del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada se efectuó la reunión de planificación del Crucero de Investigación Marina en Áreas Remotas (CIMAR) 1 Antártico, instancia presidida por el Director del CONA y que contó con la participación de nueve investigadores de diferentes universidades del país y de organismos especializados, como el Instituto Antártico Chileno (INACH), quienes monitorearán mamíferos marinos y especies invasoras mediante el uso de ADN ambiental.

Consultada al respecto, la investigadora y oceanógrafa del INACH, Lorena Rebolledo, destacó que el SHOA e INACH "colaboran activamente en diversas áreas y actividades relacionadas con la investigación antártica. Esta sólida relación ha permitido llevar a cabo trabajos emblemáticos en las áreas de la oceanografía y logística antártica, así también presentaciones en conjunto en congresos nacionales como el de Ciencias del Mar 2024-2025, congreso ISAES 2025 y RAPAL 2025".

El CONA -creado bajo Decreto Supremo en septiembre de 1971- congrega a un total de 33 instituciones del Estado, universidades públicas y privadas que se dedican a investigar el océano, sus recursos naturales y, en general, las ciencias marinas en el área marítima jurisdiccional.



Cartografía meridional: del papel a lo digital

“La carta de papel es limitada, ya que es una impresión que el navegante debe interpretar para evitar los peligros y las correcciones se hacen manualmente sobre la carta física. La carta electrónica es más avanzada ya que utiliza un sistema de información donde se puede ver en tiempo real la posición del buque y las alertas por posibles riesgos”, explicó el Jefe del Departamento de Hidrografía del SHOA, Teniente 1º Harald Urbina.

Para el levantamiento hidrográfico y de datos oceanográficos, el SHOA utiliza una serie de instrumentos altamente sensibles. Según lo detallado por el Teniente Urbina se trata de ecosondas multihaz o monohaz, rebusca lateral, mareógrafos y correntómetros instalados a bordo del Buque Científico AGS-61 “Cabo de Hornos”, en la Lancha Hidrográfica LH “Orca” del SHOA, en botes semirrígidos (RHIB) y de goma.

Asimismo, la confección de una carta náutica requiere un proceso llamado restitución fotogramétrica, es decir, recopilar información geográfica a partir de imágenes aéreas o satelitales de máxima resolución con ayuda de drones. El SHOA trabaja con programas especializados como Caris Paper Chart y Caris Product Editor, además de la consulta periódica referencial en fuentes abiertas tipo Google Earth o Copernicus.

Otro punto a destacar, es que Chile a través del SHOA fue el primer país del mundo en publicar una Carta Náutica Electrónica (CNE) en la Antártica, y este año se vuelve a marcar un hito al convertirse en el primero en publicar, en ese mismo continente, una CNE en el nuevo formato S-101. Se trata de la carta SHOA N° 14231 (INT 9122) “Bahía Chile, Puerto Soberanía, Ensenadas Rojas e Iquique”.

De este modo, se reafirma la presencia y el liderazgo de Chile en la región antártica, que no solo constituye geográficamente un sector del extremo austral del planeta, sino que también señala el inicio de una nueva etapa en la evolución de la cartografía náutica mundial.

En cuanto a las ventajas, el Teniente Urbina determinó que entregar este tipo de productos a quienes están de paso o permanecen en aguas antárticas genera “un impacto muy positivo, ya que brinda seguridad a la navegación de manera efectiva y rápida”.

Estándar internacional

El SHOA participa activamente en la Comisión Hidrográfica Antártica (CHA), entidad que sigue los lineamientos de la Organización Hidrográfica Internacional (OHI). Su labor principal está orientada a mejorar el conocimiento de las rutas antárticas mediante levantamientos hidrográficos, elaboración, actualización de cartas náuticas y publicación conforme a estándares internacionales.

La OHI establece las especificaciones técnicas S-57/S-100 para todas las ENC, por lo que es clave la validación de estos. Así, la Jefe del Departamento de Tecnología, Investigación y Desarrollo del SHOA, Teniente 1º Nicol Alarcón, explicó que se utilizan los softwares DKART y 7Cs Analyzer que cumplen con la normativa internacional.

El Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada es parte del Centro Internacional de Cartografía Náutica Electrónica (IC-ENC), encargados del respectivo control de calidad; dentro de la organización del SHOA, toda la producción hidro-cartográfica debe cumplir con la norma ISO-9001, para lo cual es sometida anualmente a una revisión bajo el mismo criterio.

A la fecha, Chile mantiene 13 cartas antárticas publicadas vigentes en la categoría nacional e internacional (INT), que corresponden a 21 celdas electrónicas, ubicadas en los siguientes puntos: bahías Chile, Fildes y Paraíso; caleta Snow; estrechos de Bransfield, Gerlache y Nelson; y en la isla Decepción. De las 17 clasificadas como INT de responsabilidad chilena, 11 de ellas se encuentran validadas por la OHI, equivalente a un 65% de las ENC antárticas.

Durante el CHA19 (2024) que se llevó a cabo en Venecia, dos cartas antárticas de Chile cambiaron de categoría de Nacional a INT. En 2025, se esperan cinco INT y, en los próximos dos años, otras cuatro más.

Actualmente, en representación de Chile, el Director del SHOA se desempeña como Vicepresidente del CHA; su tarea principal es gestionar junto al titular de la entidad la gestión de todo lo relacionado a reuniones, coordinaciones y promoción de la hidrografía en la Antártica. En diciembre de 2025, Punta Arenas fue sede de la 20º versión del CHA.



Desafíos y proyección

Desde el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada sostienen que el desafío más importante es mantener y modernizar su infraestructura tecnológica, especialmente en un contexto donde la obsolescencia de equipos hidrográficos, oceanográficos y servidores ocurre con rapidez. Los ecosondas, mareógrafos, boyas y estaciones que operan con el Sistema Global de Navegación por Satélite (GNSS) necesitan renovación constante para asegurar precisión y confiabilidad en la adquisición de datos.

Asimismo, detallan que, a nivel digital, la migración hacia sistemas más potentes como el uso de bases de datos espaciales y almacenamiento en la nube demanda un hardware moderno y conectividad estable. Otro desafío clave, según la entidad técnica, es lograr la interoperabilidad efectiva entre sistemas internos y externos, tanto nacionales como internacionales. Existen múltiples bases de datos y formatos que deben integrarse bajo un modelo de metadatos común, como lo es la ISO 19115.

Además, explican que el trabajo con instituciones del Estado y privadas —como la Infraestructura de Datos Geoespaciales de Chile, el Servicio Nacional de Geología y Minería, la DIRECTEMAR y universidades— requiere estándares compartidos, catálogos de servicios de mapas web o características web (WMS/WFS) y protocolos de intercambio seguros. A nivel internacional, el SHOA debe adaptar sus métodos al nuevo marco IHO S-100, garantizando compatibilidad con los sistemas de servicios hidrográficos extranjeros.

En cuanto al futuro de la cartografía náutica antártica, se están desarrollando restituciones en el sistema de referencia geodésico actualizado SIRGAS y WGS-84, la mejora en procesos de control del ciclo de vida del dato desde su instrucción y captura hasta que es convertido en la carta náutica; también, el uso de ecosondas multihaz portátiles para ser desplegados desde embarcaciones menores en zonas donde un buque de mayores dimensiones no puede entrar.



Fiscalización y protección del ecosistema antártico

Como Autoridad Marítima, la Armada de Chile no solo resguarda la soberanía en el Territorio Chileno Antártico, sino que lidera la fiscalización de las crecientes actividades pesqueras y turísticas, garantizando la protección de uno de los ecosistemas más frágiles del planeta a través de una vigilancia constante y una preparación de vanguardia ante emergencias medioambientales.

En la inmensidad del Continente Blanco la presencia de Chile es una historia de audacia, perseverancia y compromiso ininterrumpido. Desde que la Goleta “Ancud” tomó posesión del Estrecho de Magallanes en 1843, bajo el mando del Capitán de Fragata John Williams, se sentaron las bases para una vocación antártica que la Armada de Chile ha encarnado con honor y profesionalismo. Hoy, en un escenario global que mira con creciente interés científico y geopolítico hacia el polo sur, el rol de la Institución como Autoridad Marítima es más crucial que nunca, erigiéndose como el principal custodio de la soberanía y el delicado equilibrio ecológico de este santuario natural.

La historia de esta responsabilidad se remonta a hitos fundacionales, como el nombramiento del Teniente Primero Boris Kopaitic como el primer Gobernador Marítimo de la Antártica Chilena en diciembre de 1947. Su desembarco en Bahía Chile, en el marco de la Primera Expedición Antártica Chilena liderada por el Comodoro Federico Guesalaga Toro, no solo marcó el inicio de la Base “Soberanía” —hoy Base “Capitán Arturo Prat”—, sino que estableció de manera formal y permanente la presencia de la Autoridad Marítima en el territorio. Desde entonces, la Armada no ha cesado en su labor, expandiendo una red de Capitanías de Puerto y Alcaldías de Mar que hoy constituyen el escudo protector del medio ambiente acuático antártico.



Durante cada Campaña Antártica, la Autoridad Marítima expande su presencia operativa activando reparticiones estivales clave. Entre estas se destaca la Capitanía de Puerto de Bahía Paraíso, situada en el sur de la península Tierra de O'Higgins, la cual es dotada con especialistas del Litoral, de Meteorología y de los Servicios. De forma paralela, en la Base Presidente Gabriel González Videla se intensifican las labores de salvaguarda de la vida humana en el mar, el control del tráfico marítimo y la protección medioambiental, complementadas por el vital registro de datos meteorológicos y glaciológicos. Esta red se extiende hasta la Base General Bernardo O'Higgins del Ejército, donde se activa la Alcaldía de Mar de Rada Covadonga, un puesto crucial operado por un especialista del Litoral que asegura una coordinación interagencial fluida y ha sido escenario de hitos relevantes, como la exitosa prueba del sistema de comunicaciones de emergencia Datamar 2 en las condiciones más extremas del planeta.



Fiscalización pesquera

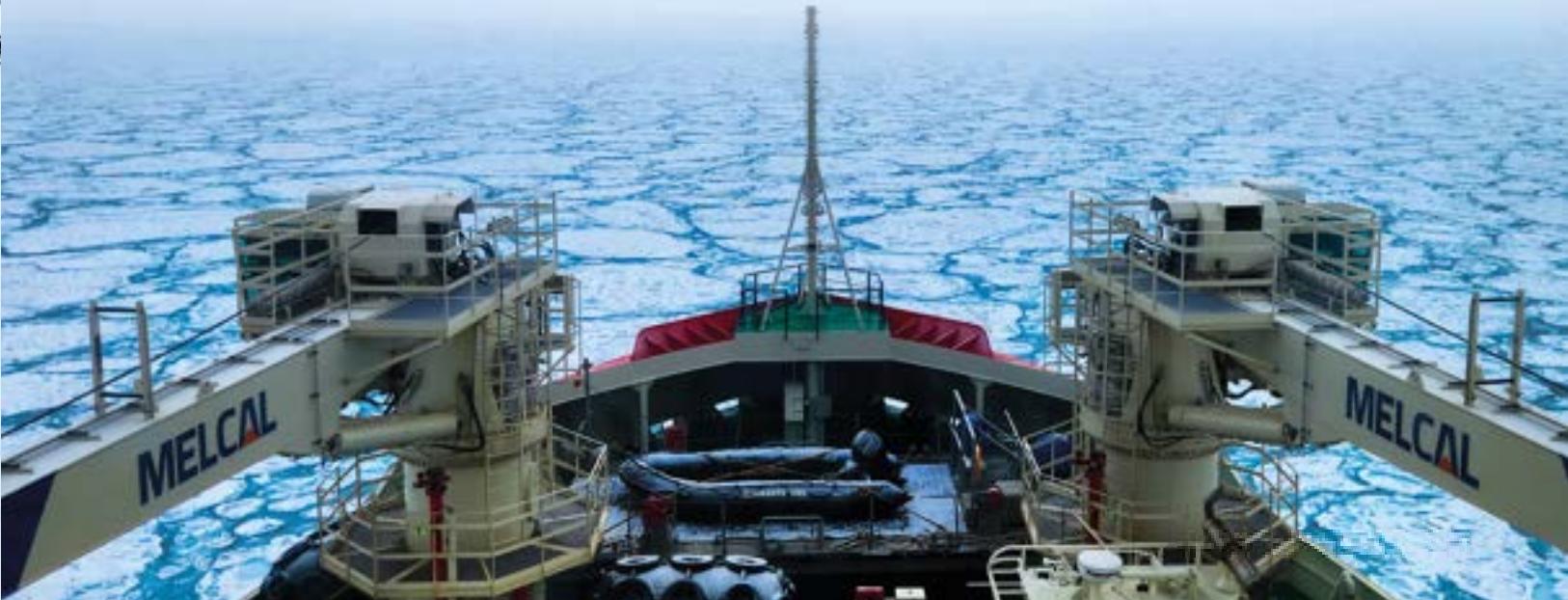
Las aguas que rodean la Península Antártica (Tierra de O'Higgins) son unas de las más productivas del planeta, albergando vastas poblaciones de krill, un eslabón fundamental en la cadena trófica, y especies de alto valor comercial como el bacalao de profundidad. Esta riqueza, sin embargo, conlleva el riesgo de la sobreexplotación y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. En este contexto, la fiscalización de la Armada de Chile es una tarea de vital importancia.



Amparada en la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA), la Institución despliega anualmente sus unidades navales en el área 48.1 del Océano Austral. A bordo, inspectores de la CCRVMA, servidores del Litoral altamente capacitados, son los encargados de asegurar que cada embarcación pesquera, sin importar su bandera, opere bajo las más estrictas regulaciones.



El proceso de inspección es metódico y exhaustivo. Al abordar un buque pesquero, los especialistas navales verifican los permisos de pesca, las bitácoras de captura y los sistemas de posicionamiento satelital. Se inspeccionan las bodegas para contrastar las especies y cantidades declaradas con las capturadas, asegurando el respeto a las cuotas establecidas. Un punto crítico es la revisión de las artes de pesca; se controla que las redes cuenten con dispositivos de escape para mamíferos marinos y aves, minimizando el impacto en la fauna no objetivo. Además, se fiscaliza el estricto cumplimiento del Protocolo de Madrid en lo referente a la gestión de basuras y residuos, prohibiendo cualquier tipo de vertido que pueda contaminar estas aguas prístinas. Esta labor de vigilancia activa es fundamental para la sostenibilidad de los recursos y la preservación del ecosistema marino antártico.



Turismo responsable

La majestuosidad de la Antártica atrae cada año a miles de turistas de todo el mundo. Si bien esta actividad es una poderosa herramienta de concienciación sobre la importancia del continente, su crecimiento descontrolado representa una amenaza potencial debido al aumento de cruceros de pasajeros en esa área. La Armada, en su rol de Autoridad Marítima, fiscaliza el cumplimiento de la normativa vigente en esta industria, trabajando en conjunto con otros ministerios relacionados para que esta actividad se desarrolle de manera segura y ambientalmente responsable.

Es por esto, que la Institución en su labor de salvaguarda de la vida humana en el mar, a través de la Dirección de Operaciones Marítimas y las Capitanías de Puerto de Bahía Paraíso, Bahía Fildes, Soberanía y Alcaldía de Mar Rada Covadonga, efectúan un control permanente del tráfico marítimo para actuar oportunamente ante una emergencia en el área. Toda nave de pasajeros que pretenda operar en el Territorio Chileno Antártico debe someterse previamente a un riguroso proceso, donde personal especialista de la Armada revisa detalladamente los planes de navegación, los protocolos de seguridad y, de forma prioritaria, los planes de gestión medioambiental. Se exige que los buques cuenten con sistemas de tratamiento de aguas servidas y políticas de cero residuos.

Durante la temporada, la fiscalización es constante, controlando que los desembarcos de pasajeros se realicen en los sitios autorizados y bajo las directrices del Tratado Antártico. Esto incluye mantener distancias prudentes de la fauna local, como pingüineras y loberías, y seguir estrictas medidas de bioseguridad para evitar la introducción de especies no nativas a través de la ropa o el calzado. La presencia de personal naval en terreno no solo disuade malas prácticas, sino que también sirve como punto de apoyo y control, garantizando que la experiencia de visitar la Antártica no deje una huella negativa en su frágil entorno.

Ejercicios de combate a la contaminación

La prevención es la primera línea de defensa, pero la preparación es la garantía de una respuesta eficaz ante una emergencia medioambiental. Consciente de los riesgos que implica el aumento del tráfico marítimo, la Armada de Chile realiza periódicamente ejercicios de combate a la contaminación en el exigente escenario antártico.

Estos simulacros, llevados a cabo en conjunto con operadores antárticos nacionales e internacionales, recrean escenarios complejos como derrames de hidrocarburos desde un buque turístico o pesquero. En ellos, el personal especialista Litoral despliega equipos de respuesta rápida, que incluyen barreras de contención para cercar la mancha de combustible y sistemas de recuperación de hidrocarburos (skimmers).

Las condiciones extremas, con temperaturas bajo cero, vientos catabáticos y la presencia de hielo marino, hacen de estas operaciones un desafío logístico y técnico de primer nivel. Los ejercicios permiten probar la efectividad de los equipos en un ambiente real, mejorar los protocolos de comunicación y coordinación entre las distintas bases y buques, y mantener a las dotaciones en un alto estado de alistamiento. Esta preparación es un componente esencial de la política de protección antártica, asegurando que, en caso de un incidente, la capacidad de respuesta del Estado de Chile sea inmediata y efectiva para mitigar el daño al ecosistema.



Vocación estratégica hacia el futuro

La labor de la Armada de Chile en la Antártica es un engranaje complejo y multifacético que va más allá de la fiscalización. Es un soporte vital para la ciencia, a través de la recolección de datos meteorológicos y glaciológicos ininterrumpidos por más de 78 años; es seguridad para la navegación, con una red de más 80 ayudas que guían a los navegantes por rutas intrincadas; y es salvaguarda de la vida humana en el mar, a través de la Patrulla Antártica Naval Combinada (PANC) junto a la Armada Argentina.

Cada especialista que inverna en la Gobernación Marítima de la Antártica Chilena, cada farero del fin del mundo, que mantiene una luz parpadeando en la tempestad, y cada inspector que sube a un buque en el Paso Drake, reafirma un compromiso histórico. Un compromiso con la soberanía, con la ciencia y, sobre todo, con la protección de un patrimonio de la humanidad que Chile ha jurado custodiar para las futuras generaciones. La actividad marítima en el Continente Blanco es intensa y dinámica, y en su centro, la Autoridad Marítima se erige como un guardián vigilante, garantizando que el futuro de la Antártica sea tan puro y prístino como su presente.



“La Institución está comprometida con el resguardo de los recursos pesqueros en el Océano Austral y su ecosistema marino, lo cual se refleja en el control, vigilancia y monitoreo de las flotas pesqueras que operan en el área de la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCAMLR), siendo Chile estado Miembro de este Acuerdo internacional desde el año 1981”.

Contraalmirante LT Nelson Saavedra, Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático (DIRINMAR).



Compromiso con la soberanía

Con la firme convicción de representar a la institución y al país en los lejanos parajes del Continente Blanco, la Armada de Chile cuenta con 22 marinos desplegados en las dos bases permanentes que tiene la Marina en el Territorio Chileno Antártico.

Durante la presente temporada han debido enfrentar desafíos operativos, meteorológicos y también personales en uno de los entornos geográficos más complejos del mundo.



Desde 1947, con la inauguración de la Base "Capitán Arturo Prat", la Armada de Chile ha sostenido una presencia continua e ininterrumpida en el Continente Blanco.

La consolidación de la soberanía nacional en los confines polares del planeta es la consecuencia de un esfuerzo país que nace con la primera expedición Antártica, compuesta por la Fragata "Iquique" y el Transporte "Angamos" bajo el mando del Comodoro Federico Guesalaga y quienes llegan a estos inhóspitos parajes con la misión de izar la bandera nacional

45 días después de su zarpe en Valparaíso, el 6 de febrero de 1947 con la inauguración de la Estación Meteorológica y Radiotelegráfica "Soberanía".

Tras siete décadas, la Marina ha mantenido la custodia del extremo sur del país con una vocación que trasciende generaciones. Servir en la Antártica no es solo una tarea operativa: es una experiencia humana, un aprendizaje profundo sobre la resiliencia, la camaradería y el sentido de patria en su forma más esencial.

En el corazón de la comunidad antártica

Bajo el liderazgo del Capitán de Fragata LT Felipe Torres, la dotación N°39 de la Gobernación Marítima del Territorio Chileno Antártico se ha consolidado como uno de los núcleos esenciales de la comunidad instalada en el corazón de Isla Rey Jorge. Ad portas de cumplir cuatro décadas de presencia en este estratégico enclave, once marinos —de distintas especialidades, edades y regiones del país— sostienen la presencia nacional en un entorno donde el hielo y el viento son parte del día a día.

Distante a más de 1.100 kilómetros de Punta Arenas, esta repartición inició sus operaciones con apenas tres personas en 1986. Hoy, esa cifra casi se cuadriplica, reflejando la versatilidad de las tareas que la Armada de Chile ha asumido en el Territorio Chileno Antártico: fiscalización de actividades marítimas, apoyo logístico a las bases científicas y presencia soberana en una zona donde la cooperación internacional convive con los desafíos del clima más extremo del planeta.

“Contrario a lo que uno imagina, la actividad en estas latitudes es constante y permanente”, comenta el Comandante Torres, quien junto a su dotación vivió casi un año de preparación en Valparaíso antes de arribar al Continente Blanco. “Sobre lo que significa vivir y trabajar aquí, es al compartir con quienes han dedicado años a esta labor y al escuchar a tantos que anhelan tener esta oportunidad, es cuando uno comprende realmente la magnitud del privilegio que representa desempeñarse en la Antártica. No se trata únicamente de un lugar geográfico, es una experiencia transformadora que marca profundamente tanto en lo personal como en lo profesional”.

La Gobernación Marítima del Territorio Chileno Antártico en Bahía Fildes es un punto de referencia para la comunidad antártica. Gran parte de sus tareas se entrelazan con el trabajo de bases de distintos países, con quienes comparten apoyo logístico y coordinación ante emergencias. “Nuestra interacción con las demás bases y programas antárticos abarca desde los aspectos protocolares y de representación hasta un apoyo operativo concreto en situaciones críticas. Un ejemplo reciente fue el sismo ocurrido en octubre con epicentro en el Paso Drake, ocasión en la que, como Autoridad Marítima chilena, asumimos la coordinación para difundir alertas y medidas de precaución a las distintas bases presentes en el área, contribuyendo activamente a la seguridad colectiva en un entorno caracterizado por su aislamiento y complejidad logística”, explica el Comandante.

El Oficial también destaca el activo intercambio con autoridades y representantes de programas antárticos de países como Uruguay, China y Corea, cuyas bases se encuentran en las proximidades de la jurisdicción de la Gobernación Marítima. “Estas instancias constituyen espacios valiosos para proyectar la presencia de Chile en la región, explicar nuestra labor como país signatario del Sistema del Tratado Antártico y fortalecer la cooperación internacional. Al mismo tiempo, nos permiten aprender de las experiencias y capacidades operativas de otras naciones que enfrentan, al igual que nosotros, los desafíos de trabajar en condiciones extremas”, complementa.

En este enclave, donde la jornada comienza mucho antes de que el sol asome, la dotación convive con temperaturas bajo cero, vientos de más de cien kilómetros por hora y una rutina marcada por la cooperación. “Nuestro trabajo comienza a las ocho de la mañana, con la distribución de tareas y labores de mantenimiento”, cuenta el Sargento Segundo L Danilo Flores, oriundo de la comuna de Tomé. “Lo más importante es mantener la disciplina y la buena convivencia. A pesar del aislamiento,



siempre hay espacio para el humor y la camaradería. Lo que más disfruto es el almuerzo: el cocinero se esmera siempre en la preparación de una excelente comida, y ese momento compartido nos recuerda que somos un equipo”.

El Sargento Flores, electricista de cargo, asegura que la preparación previa fue clave para enfrentar las condiciones del aislamiento: “Realizamos cursos de ambientación en terrenos nevados y rescate en grietas, además de recibir equipamiento técnico para resistir el frío. Pero nada reemplaza la experiencia de vivirlo. Estar aquí es un acto de compromiso y convicción con la institución y con el país”.

La vida en Bahía Fildes también pone a prueba el componente emocional de sus dotaciones. El Cabo 1° cocinero Diego Bruna reconoce que “uno de los desafíos es la distancia familiar, pero representar a Chile en uno de los lugares más australes del planeta es un orgullo y una responsabilidad. “Diría que la Antártica es inexpugnable: por su difícil acceso y por su durísimo clima al habitarla, pero es un privilegio estar en un sitio tan extremo, donde pocos llegan. Detrás de cada uno de nosotros hay una familia que sostiene este esfuerzo silencioso y ellos también forman parte de esta misión”.

Más allá de la rutina y el rigor, todos coinciden en que esta experiencia deja una huella imborrable. “Vivir esta experiencia profesional en la Antártica transforma profundamente la manera en que uno concibe su labor. Este entorno extremo enseña a valorar el trabajo en equipo, a fortalecer la resiliencia individual y colectiva, y a reafirmar el sentido de propósito que inspira cada tarea. Al mismo tiempo, cada acción que llevamos a cabo, por simple que pueda parecer, representa un aporte concreto a la presencia soberana de Chile, proyectando nuestro compromiso con la paz, la cooperación y el desarrollo científico en el continente blanco”, concluye el Comandante Torres.

Base Prat: Tradición de soberanía

Más al sur, en la isla Greenwich, emerge una posición histórica que desde 1947 ha sostenido, año tras año, el compromiso antártico de la Armada de Chile. Es la Base “Capitán Arturo Prat”, la más antigua de las dependencias navales y de nuestro país en el territorio antártico, la cual este año recibió a la dotación número 75 de su historia.

“Cuando uno pisa este lugar por primera vez, siente el peso de los que estuvieron antes. Es una mezcla de respeto, gratitud y, por cierto, una tremenda responsabilidad de continuar el legado de aquellos seis valientes y abnegados marinos que fueron los chilenos pioneros en habitar de forma permanente estas gélidas tierras”, señala el Capitán de Corbeta OM Alfredo Carrasco, comandante de la Base, con más de tres décadas de servicio institucional. Bajo su mando, son diez los marinos que desarrollan una labor silenciosa y exigente: desde la observación meteorológica, control de tráfico marítimo y el apoyo a las misiones científicas, hasta la presencia soberana y el sostentimiento logístico de la vida en un territorio que recuerda, a diario, la fragilidad humana frente al entorno natural.

“Consolidar la cohesión del equipo en un lugar que nos enfrenta constantemente a los límites del aislamiento y del clima es un desafío permanente” explica el Oficial, quien antes de asumir esta destinación sirvió en unidades y reparticiones de la Primera y Segunda Zona Naval, tales como la fragata “Williams”, Dirección de Ingeniería de Sistemas Navales y el buque multipropósito “Sargento Aldea”. “Es un privilegio profesional, una experiencia inolvidable que deja huellas personales muy profundas. Tiene costos familiares, por cierto, pero también deja aprendizajes para toda la vida y una oportunidad única de haber servido a la patria en el continente que es reserva de la humanidad”, agrega el Oficial que es oriundo de la comuna de Río Bueno.



El Comandante de la Base destaca la interacción con el rompehielos AGB 46 “Almirante Viel” como uno de los principales hitos operativos de su año al mando. La Base Naval “Capitán Arturo Prat” tuvo la oportunidad de recibir apoyo logístico durante la primera comisión operativa y campaña de invierno en aguas antárticas de este Rompehielos. “Interoperar con el ‘Viel’ fue un tremendo orgullo. Haberlo visto llegar a Bahía Chile durante este año constituye un hecho histórico, el despliegue de todas sus capacidades en condiciones extremas y el apoyo logístico brindado a nuestra Base constituye una labor fundamental para mantener la presencia efectiva de carácter permanente en el Territorio Chileno Antártico. También fue importante en lo simbólico ya que su Comandante fue la autoridad que presidió la reinauguración del Museo que tenemos en nuestras instalaciones, que es un espacio que refleja la cultura marítima y antártica, más todo el esfuerzo operativo que ha efectuado nuestra institución para sellar a perpetuidad la presencia de nuestro país en este territorio”.

La inestabilidad meteorológica del territorio es un factor clave a considerar. Un elemento que ordena la actividad operativa en este aislado enclave nacional, pero que también pone a prueba las capacidades de su dotación. El Sargento 1º Miguel Reyes, subjefe de la Base y enfermero técnico en sumersión, comparte esa visión desde su rol operativo: “Nuestra principal tarea es que todo funcione en armonía. Cada integrante tiene una función esencial, y la coordinación es clave para sostener la vida en un lugar tan aislado. Somos once personas, de distintas edades y especialidades, y todos aportan desde su experiencia y su carácter”.

El Sargento Reyes, que ya ha servido en el Territorio Chileno Antártico en otras dos ocasiones, resume la experiencia como “una escuela de liderazgo y compañerismo, donde uno aprende a sacar lo mejor de uno y de los demás”.



Los avances en conectividad, a través de tecnología satelital, han permitido que las dotaciones mantengan un vínculo constante con sus grupos familiares, reduciendo en parte la distancia emocional con los seres queridos. Aun así, la rutina diaria demanda disciplina, espíritu de cuerpo y un respeto profundo por la naturaleza circundante. “Ha mejorado mucho el bienestar de las dotaciones” agrega el Sargento Reyes, quien destaca la mejora de las capacidades de conexión que permiten hacer más llevadera la estadía y reforzar los vínculos. “Por ejemplo, alguien que quiere hacer la tarea con su hijo puede hacer una videollamada fluida y estar presente. Claro, es de manera remota, pero la vinculación no se rompe, no se interrumpe de manera tan abrupta como antes”.

Estas mejoras de conectividad también les ha permitido a los integrantes de la dotación efectuar charlas a través de videoconferencias a diferentes establecimientos educacionales del país y del extranjero, contribuyendo de esta forma a difundir el rol que cumple la institución en el Territorio Chileno Antártico.

Para el Sargento 1° Luis Miranda, especialista en meteorología proveniente de Valparaíso, esta misión es la culminación de un proceso de preparación intenso. “El entrenamiento previo no solo nos capacita técnicamente; también nos une como grupo humano. La convivencia aquí es un factor determinante, porque cada uno debe conocer y comprender al otro para sobrellevar el aislamiento”.

De las muchas jornadas que componen la estadía, Miranda destaca las del invierno, cuando la oscuridad predomina durante gran parte del día. “Ahí se revelan las verdaderas dimensiones humanas. La falta de luz nos obliga a mantener la motivación alta, a inventar rutinas, actividades deportivas o de camaradería. Descubrimos de qué estamos hechos”.

Sobre el valor de representar al país en un lugar tan remoto, el meteorólogo lo resume con orgullo: “la Base ‘Capitán Arturo Prat’ tiene una carga histórica tremenda. Saber que seguimos escribiendo esa historia, con el nombre de Prat al frente, es una experiencia que combina responsabilidad, identidad y amor por Chile”.

Y al reflexionar sobre lo que significa vivir en la Antártica, concluye que “es convivir con el blanco, donde cada día es un acto de resistencia, descubrimiento y resiliencia. Como un árbol que, aunque azotado por los vientos más duros, no se quiebra: se adapta, se dobla y sigue creciendo”.

Ya en el tramo final de la comisión de ambas bases, los aprendizajes y enseñanzas están incrustados en el espíritu de cada uno de los 22 marinos, incluyendo a sus comandantes, que se desplegaron por más de 300 días en el lugar más remoto del planeta. Para ellos, vivir en la Antártica no fue solo una misión, se consolidó en una experiencia vital e irrepetible, representando a la Armada de Chile y el país en su constante e histórica misión soberana en el fin del mundo.

Punta Arenas: Puerta de Entrada al Territorio Antártico

La ciudad es más que la antesala de la Antártica, es su guardián histórico. Desde sus costas comienzan las rutas del conocimiento, la cooperación internacional y el compromiso con la ciencia y el medioambiente. Cada arribo de buques o cada vuelo hacia el Sur reafirma que en esta urbe del fin del mundo también se construye el futuro del continente helado.

Son las primeras horas del domingo 5 de enero de 2025 y la imponente silueta del rompehielos AGB 46 “Almirante Viel” ingresa a la bahía de Punta Arenas. Su llegada marca un día histórico tanto para la capital austral como para la Armada de Chile. Construido íntegramente en los astilleros de ASMAR Talcahuano, la unidad se incorpora a su nuevo puerto base proyectando hacia el Territorio Chileno Antártico todas sus capacidades logísticas, operativas y científicas. Con su arribo, Punta Arenas refuerza también su condición de enclave estratégico y reafirma una vocación que la ha acompañado por cerca de 180 años: ser la puerta natural al Continente Blanco.

La imagen del buque, imponente y moderno, no solo es un hito tecnológico, sino también simbólico. Desde sus costas, durante generaciones, la ciudad ha sido el punto de partida para exploradores, navegantes, científicos y soñadores que han buscado en los hielos australes la frontera del conocimiento. Hoy, esa tradición se renueva con una visión contemporánea: la consolidación de Punta Arenas como “Ciudad Antártica”.



Una ciudad con vocación polar

Punta Arenas fue adquiriendo progresivamente esta condición a lo largo de su historia. Desde sus orígenes como colonia penal hasta transformarse en un centro logístico y científico de relevancia mundial, el paso del tiempo refleja una urbe que encontró en los hielos su proyección natural. Para cualquier visitante, la identidad antártica está a la vista: en museos, murales, lemas y hasta en el viento frío que pareciera provenir del sur profundo.

El valor de esta noble zona, más allá de una visión de Estado, está grabado a fuego en su gente y autoridades magallánicas, quienes históricamente han mantenido un trabajo permanente y cohesionado con la Armada de Chile. El Alcalde de Punta Arenas, Claudio Radonich, ha impulsado una política de desarrollo local centrada en esta vocación. “Esto no nació desde una mirada partidaria, sino desde la convicción que el futuro del planeta pasa por la Antártica. El cambio climático, los recursos de agua dulce, la biodiversidad marina, todos esos temas nos sitúan en un lugar clave”, señala. Y agrega: “Queremos que Punta Arenas sea reconocida como la ciudad líder, la puerta de entrada y la custodia de la Antártica. Eso significa orientar inversiones estatales y privadas para consolidar este estatus”.

La capital magallánica se ha transformado en anfitriona de encuentros internacionales que refuerzan su posición como eje de reflexión y cooperación polar. La reciente Reunión de Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos (RAPAL), el encuentro de delegaciones del Banco Interamericano de Desarrollo o las ceremonias diplomáticas en honor al Piloto Pardo son hitos del año 2025 que proyectan la imagen de una ciudad que late al ritmo de los desafíos antárticos del siglo XXI.

La proyección naval desde el fin del mundo

En este escenario, la Armada de Chile cumple un papel vital. Desde la Tercera Zona Naval, la institución sostiene la presencia y la proyección del país hacia el sur austral. “Punta Arenas es un centro logístico clave para muchos países”, explica el Contraalmirante Jorge Castillo, Comandante en Jefe de la Tercera Zona Naval. “Son diversos los programas antárticos internacionales que operan desde esta ciudad, utilizando sus instalaciones portuarias e infraestructura aérea. Los buques de investigación y los aviones de carga son una visión común que nos recuerda que el trabajo científico en este continente no se detiene”.

El Contraalmirante Castillo subraya también el valor geopolítico de la capital magallánica. “Son seis las ciudades ribereñas del continente antártico: Ciudad del Cabo, Hobart, Christchurch, Ushuaia, Puerto Williams y Punta Arenas. Pero

ha sido esta última la que históricamente ha liderado el rol de conexión natural con el Polo Sur. Su ubicación en el Estrecho de Magallanes, una vía de navegantes desde hace siglos, la convierte en punto de partida para expediciones nacionales y extranjeras hacia la península Antártica”.

Infraestructura para la soberanía

La presencia antártica de Chile no solo se construye con vocación, sino también con capacidades. En esa línea se enmarca el proyecto INFRAPORPAR —acrónimo de “Infraestructura Portuaria para la Base Naval Punta Arenas”—, iniciativa desarrollada en conjunto con la Dirección de Obras Portuarias (DOP) del Ministerio de Obras Públicas. El proyecto busca fortalecer la presencia institucional en el extremo austral, generando una plataforma operativa moderna para albergar unidades navales, zonas de transferencia y almacenamiento, e incrementar la capacidad logística tanto en el Estrecho de Magallanes como hacia el Territorio Chileno Antártico.

El Contraalmirante Castillo lo resume con una visión estratégica: “Los marinos señalamos que el poder naval se basa en fuerza por posición. Esta fuerza se verá multiplicada con este proyecto, que une las voluntades del Gobierno Regional, el MOP y el Ministerio de Defensa para generar una posición realmente potente en Magallanes, que dé sostenibilidad a la presencia naval y a su proyección hacia la Antártica”.

El Director Regional de Obras Portuarias, Jorge Valdebenito, destaca la importancia del convenio de colaboración suscrito con la Armada de Chile. “Estamos desarrollando la ingeniería conceptual que permitirá definir la mejor solución técnica para la nueva Base Naval de Punta Arenas. La Armada ha aportado antecedentes claves, como batimetrías, topografía y requerimientos operativos, que permitirán determinar el tipo de infraestructura a ejecutar. Este proceso culminará con la generación de los términos de referencia para la licitación del diseño definitivo”, explica.

El arquitecto César Alvial, inspector del Departamento de Obras y Construcción de la Tercera Zona Naval (DOCATER), quien ha acompañado el proceso desde su inicio, subraya el carácter inédito de esta sinergia. “Se está generando una instancia poco común, incluso pionera, donde los profesionales de la Armada y de la Dirección de Obras Portuarias trabajan mancomunadamente. La Armada contará con un documento que contendrá esa ingeniería y los expedientes para la licitación del diseño básico. Con ello, la institución podrá avanzar en la contratación de la ingeniería de detalle con consultoras nacionales o internacionales registradas, de modo que el proceso se lleve a cabo de la manera más exitosa posible. Este trabajo debería concluir dentro de este año o, a más tardar, en enero de 2026”, adelanta.



Un muelle chileno en la Antártica

Otra de las obras que marcarán un antes y un después en la proyección nacional hacia el Continente Blanco es la construcción del muelle en Bahía Fildes, cuya primera fase se prevé iniciar durante la Comisión Antártica 2025–2026. El proyecto contempla tres etapas y considera la construcción de un muelle de 75 metros de largo por 22,5 de ancho, galpones, zonas de apoyo portuario y equipamiento especializado. Su ubicación en caleta Ardley, frente a la Gobernación Marítima de la Antártica Chilena, permitirá una logística más eficiente y segura para las operaciones en la zona.

El Director Regional de la DOP, Jorge Valdebenito, valora el apoyo logístico que realizará la Armada de Chile para el transporte de materiales y equipos. “Es un esfuerzo coordinado que refleja el compromiso permanente del Estado de Chile con el desarrollo y la presencia en el territorio austral”, señala.

Y el traslado de materiales desde Punta Arenas, respaldado por las unidades que se desplegarán en el marco de la Comisión Antártica Institucional, será vital para el avance de la obra. Además de reforzar la soberanía y el apoyo a las bases nacionales, esta infraestructura facilitará el trabajo de las misiones científicas, ampliando las capacidades de investigación en el área.

Alvial recuerda que esta es una aspiración largamente anhelada por la institución. “Cuando comenzó la instalación en Bahía Fildes, todo giraba en torno a la infraestructura aérea de la Fuerza Aérea, que daba soporte. La incorporación de la Armada, a partir de la década de 1980, fue fundamental para el control del tráfico marítimo y el cumplimiento de las tareas derivadas del Tratado Antártico, como la salvaguarda de la vida humana en el mar y la protección del medioambiente”.

Agrega el profesional que, con el tiempo, la operación se mantuvo en condiciones no necesariamente óptimas, “trasladábamos carga en botes de goma o balsas improvisadas, descargando contenedores a pulso desde la orilla. Este nuevo muelle representa un cambio enorme, porque permitirá contar con infraestructura en el borde costero, grúas y equipos que hagan esas maniobras de forma más eficiente y segura”.



Modelo proyecto explanada y muelle DOP y ubicación actual Capitanía de Puerto de Bahía Fildes (en color azul).



Proyecto de infraestructura portuaria naval en Punta Arenas (INFRAPORPAR)

Valdebenito además explica que el contrato contempla el suministro de materiales desde Punta Arenas y su traslado mediante buques de la Armada hacia Bahía Fildes. "Se está evaluando la posibilidad de realizar un viaje en diciembre de este año y al menos uno o dos durante el verano de 2026. Si no se logra concretar el envío en diciembre, probablemente se ejecutarán tres viajes durante la temporada estival siguiente. Este trabajo se coordina entre la Dirección Nacional, la División Técnica de la Armada, el personal de la institución en Punta Arenas y la Dirección Regional de Obras Portuarias, en un esfuerzo conjunto de seguimiento y planificación", detalla.

La obra, agrega, está proyectada en tres temporadas. "La idea es optimizar los tiempos, de manera que las dos primeras se concentren en el traslado de materiales y la tercera en la construcción propiamente tal. Dicho de otra forma, las temporadas 2025–2026 y 2026–2027 estarán destinadas principalmente al transporte, y la última a las faenas finales de obra".

Alvial complementa: "Cuando se construye en la Antártica hay que tender a la prefabricación. Todo debe llevarse modular y armado desde el continente, ya que no existen terrenos donde extraer áridos o piedras. Esta obra será singular, con una proyección de al menos cuatro años. La próxima temporada estará enfocada en el traslado de materiales y la preparación de las áreas de faena".

El arquitecto enfatiza que el éxito del proyecto dependerá de una coordinación fina entre la Armada, la Fuerza Aérea, el INACH y los distintos usuarios del sector. "Durante la construcción, los espacios habituales de operación deberán adaptarse. Esta coordinación será clave para que el proyecto fluya adecuadamente", puntualiza.

Identidad que mira al Sur

Más allá de la logística y las cifras, el vínculo histórico entre Punta Arenas y la Antártica se mantiene vigente. La comunidad local convive con esa condición polar en su día a día: desde las exposiciones del Instituto Antártico Chileno, la presencia del rompehielos "Almirante Viel", hasta los murales que adornan las fachadas que colindan con el Estrecho, donde el imaginario del hielo y del viento forma parte del alma magallánica.

Porque aquí, donde el viento sopla con acento antártico, confluyen el deber y el descubrimiento; la ciencia y la soberanía. Desde Punta Arenas, la Armada de Chile continúa impulsando las capacidades que permiten al país proyectarse con decisión hacia el Continente Blanco, combinando historia, conocimiento y vocación por los hielos eternos del Sur.





Vocación naval antártica

Pioneros en el Continente Blanco

Desde la audaz proeza del Piloto Pardo y la “Yelcho” hasta la visión estratégica del Comodoro Guesalaga que materializó la Base “Capitán Arturo Prat”, la historia de la Armada de Chile en el Territorio Chileno Antártico es un testimonio de coraje, perseverancia y una inquebrantable vocación de soberanía, cuyo legado se proyecta con más fuerza que nunca tras casi 80 años de presencia ininterrumpida.

La relación de Chile con la Antártica no es un hecho fortuito, sino el resultado de una profunda conciencia geopolítica y una innegable vocación marítima. Es una historia escrita con el coraje de marinos que se atrevieron a desafiar las aguas más peligrosas del mundo, sentando las bases de una presencia soberana que hoy es un pilar fundamental de la identidad tricontinental.

Mucho antes de que el mundo pusiera sus ojos en los vastos recursos y el valor científico del polo sur, la Armada de Chile ya navegaba hacia el horizonte helado, impulsada por una visión de futuro y un profundo sentido del deber.

Un rescate para la historia universal

En el invierno austral de 1916, cuando el mundo estaba sumido en la Gran Guerra, en el extremo sur del planeta se desarrollaba un drama humano que pondría a prueba

los límites de la resistencia y la solidaridad. La Expedición Imperial Transantártica liderada por el explorador anglo-irlandés Sir Ernest Shackleton había fracasado, y su buque, el “Endurance”, había sido engullido por los hielos del Mar de Weddell. Veintidós de sus hombres quedaron aislados en la inhóspita Isla Elefante, con la esperanza como único sustento.

Tras una épica travesía en un pequeño bote salvavidas, Shackleton llegó a las Islas Georgias del Sur en busca de ayuda. Después de varios intentos fallidos por parte de otras naciones, la última esperanza recayó en Chile. Fue entonces cuando emergió la figura del Piloto 2º Luis Pardo Villalón, un marino de la Armada de Chile con un profundo conocimiento de las gélidas aguas australes. Al mando de la escampavía “Yelcho”, un modesto buque de acero sin calefacción, sin radio y sin doble casco para enfrentar los hielos, Pardo aceptó una misión que muchos consideraban suicida.



Con una determinación inquebrantable, Pardo y su tripulación zarparon desde Punta Arenas el 25 de agosto de 1916. Navegando a través de un laberinto de témpanos y sorteando tormentas de una violencia inaudita, la "Yelcho" logró lo imposible. El 30 de agosto avistaron a los naufragos. El rescate fue una operación impecable, ejecutada con una pericia marinera que asombró al mundo. Al regresar a Punta Arenas, fueron recibidos como héroes. La hazaña del Piloto Pardo no solo salvó la vida de 22 hombres, sino que inscribió el nombre de Chile en la historia grande de la exploración polar, demostrando al mundo la capacidad y el valor de los marinos chilenos. Fue un acto soberano de facto, una demostración de control y capacidad en las aguas que Chile consideraba una extensión natural de su territorio.

La visión de Guesalaga y la conquista del paralelo 62

Si la gesta de la "Yelcho" fue la afirmación del carácter chileno en la Antártica, la Primera Expedición Antártica Chilena de 1947 fue la consolidación de su soberanía. Detrás de esta empresa monumental se encontraba la mente estratégica del Comodoro Federico Guesalaga Toro, un oficial naval que comprendió antes que muchos la importancia vital que el Continente Blanco tendría para el futuro de la nación.



Guesalaga no veía la Antártica como un desierto helado y distante, sino como una pieza clave en el tablero geopolítico y científico del siglo XX. Su visión era clara: Chile debía establecer una base permanente, un faro de soberanía y ciencia que materializara sus justos títulos históricos y geográficos. Con un apoyo presidencial decidido, organizó en tiempo récord una expedición que transportaría el sueño de Chile al corazón de la Antártica.

A bordo de la fragata "Covadonga" y el transporte "Angamos", la expedición zarpó desde Valparaíso, llevando no solo a marinos, sino también a científicos, geólogos y meteorólogos. El 6 de febrero de 1947, en la Bahía Discovery de la Isla Greenwich, en el archipiélago de las Shetland del Sur, se izó el pabellón nacional y se inauguró la Estación Meteorológica y Radiotelegráfica "Soberanía", hoy conocida como Base "Capitán Arturo Prat". Aquel acto no fue meramente simbólico; fue la fundación de la primera base permanente de Chile y una de las más antiguas del continente. Al aproximarse el año 2027, la conmemoración de los 80 años de su funcionamiento es un testimonio de la perseverancia y el compromiso de generaciones de servidores navales que han hecho patria en las condiciones más extremas.

El respaldo del Presidente González Videla

El impulso definitivo a la vocación antártica chilena llegaría un año después, en 1948, con un gesto de audacia política sin precedentes. El Presidente de la República, Gabriel González Videla, se convirtió en el primer mandatario del mundo en visitar oficialmente el Continente Blanco. Acompañado por su esposa, Rosa Markmann, y una comitiva de autoridades, zarpó a bordo del transporte "Presidente Pinto".

Su presencia en las recién inauguradas bases "Capitán Arturo Prat" y "General Bernardo O'Higgins" (del Ejército) fue un mensaje inequívoco a la comunidad internacional. Chile no solo reclamaba sus derechos, sino que ejercía soberanía al más alto nivel. Durante su visita, el Presidente González Videla reafirmó la importancia estratégica del territorio, declarando: "¡He aquí este continente que debe entregarse al esfuerzo y al trabajo del viril pueblo de Chile, cuya soberanía se confirma en estos momentos!".

Esta visita presidencial consolidó la política antártica nacional y demostró el compromiso del Estado en su conjunto con la protección y el desarrollo de este territorio, un legado que perdura hasta nuestros días y que guía cada una de las campañas que la Armada de Chile realiza año tras año en el fin del mundo.

Desembarco en bahía Soberanía.



TERRITORIO CHILENO ANTÁRTICO EN LA FILATELIA

El continente blanco y la Armada de Chile, han estado presentes en sellos postales que ha difundido Correos Chile para destacar el trabajo de nuestra Institución. Todas las estampillas llevan mensajes que hablan del desarrollo histórico del Territorio Chileno Antártico.

El año 1947, para conmemorar el decreto que fijó los límites del Territorio Chileno Antártico, Correos Chile creó dos sellos postales, el costo de cada uno en esa época era 40 centavos y fue el inicio de una tradición que ha permanecido a través de los años. Entre las estampillas emitidas, destaca la que recuerda la hazaña del marino chileno, piloto 1º Luis Pardo Villalón, quien junto a su dotación a bordo de la Escampavía "Yelcho", en 1916, lideró el rescate de la tripulación del buque británico "Endurance", en la isla Elefante, en el Territorio Antártico.



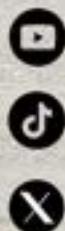
Sub Escalón Antártico Conjunto desfila en la Gran Parada Militar 2025.
Está integrado por miembros del Ejército, Armada y Fuerza Aérea que forman parte de las dotaciones de las bases antárticas presentes en el continente blanco.



Visitenos en
www.revistavigia.cl



Plataformas Digitales
www.armada.cl



@armadachile



@armadadechile



@Armada_chile



@armadachile

@armada_chile