

RICHARD EVELYN BYRD Y  
RAMÓN CAÑAS MONTALVA:  
CONTRAPUNTO DE DOS VISIONES ANTÁRTICAS  
HACIA 1940

*Mauricio Jara Fernández\**  
*Universidad de Playa Ancha*  
*mjara@upa.cl*

RESUMEN

*En este trabajo nos interesa exponer y reflexionar en torno a lo que en 1940 el explorador y Almirante estadounidense Richard Evelyn Byrd había hecho en la Antártica e igualmente individualizar lo que por esa misma fecha pensaba el destacado militar chileno Ramón Cañas Montalva sobre ese continente helado.*

*Palabras claves: Antártica, Richard E. Byrd, Ramón Cañas.*

ABSTRACT

*The object of this article is to examine the activities of the explorer Admiral Richard Evelyn Byrd in the Antarctic during 1940 and at the same time to present what the distinguished Chilean military officer Ramón Cañas Montalva thought about the frozen continent at the same time.*

*Key words: Antarctic, Richard E. Byrd, Ramón Cañas.*

Hacia 1940 el Almirante Richard Evelyn Byrd poseía una importante experiencia polar y antártica. En 1928-1929, durante su primera expedición, Byrd llegó a la Antártica con dos naves, el City of New York, un ex-ballenero noruego de 512 toneladas y el vapor Chelsea, rebautizado por éste como Eleanor Bolling, en honor a su madre. En estas naves Richard Byrd trasladó 95 perros de trineo, dos potentes emisoras de radio, un tractor y tres aviones: un monoplano Fokker de 425 CV, un Fairchild de alas desmontables y un Trimotor Ford de 975 CV, el cual -éste último- podía transportar hasta 6 toneladas y volar a 200 kilómetros por hora. El tractor fabricado por la Compañía Ford, estaba provisto una máquina motorizada de alta potencia - muy superior al tractor del explorador inglés E. Shackleton en la década anterior - y equipado de patines por delante y orugas por detrás, alcanzando una velocidad media de 35 kilómetros por hora sobre el hielo y capaz de realizar el trabajo de 5 a 6 trineos de perros.<sup>1</sup>

Al desembarcar en Bahía Ballenas - en la Navidad de 1928 -, con 650 toneladas de equipo y provisiones inmediatamente Byrd levanta Little America I, una especie de mini ciudad con hangares para tres aviones y antenas de más de 18

\* Se agradece la colaboración del Profesor Ayudante de investigación Pablo Mancilla González.

<sup>1</sup> Paul-Emile Victor, *El Hombre a la Conquista de los Polos*, Ediciones Destino, Barcelona, 1965: 286-289.

metros de altura para comunicarse con el exterior; este primer centro de operaciones estadounidense en la Antártica se encontraba sobre la barrera de Ross y a una distancia de tres millas de los antiguos cuarteles utilizados por Amundsen en 1911.<sup>2</sup>

En Little America I, Byrd permaneció todo el verano, otoño, invierno y primavera de 1929. Durante estos meses de paciente espera Byrd ocupó su tiempo en observaciones y registros meteorológicos como a su vez elaboró un plan de trabajo para cuando el tiempo mejorara; el 25 de octubre de 1929, y aprovechando las buenas condiciones atmosféricas, intentó una primera excursión de reconocimiento en dirección al polo, no obstante, una sorpresiva y profunda grieta en la ruta de penetración - a los 81° de latitud sur -, impidió que el tractor snowmobile pudiera continuar su desplazamiento por el hielo, obligando a Byrd y a sus acompañantes a caminar 110 kilómetros hasta Little America I.

Después de otras rápidas incursiones terrestres por los alrededores de Little America I, Byrd puso en marcha sus expediciones aéreas; la comisión aéreotransportada efectuada en marzo de 1929 y que significó nada menos que el primer puente aéreo polar antártico fue la antesala de su más importante vuelo en la Antártica. El 28 de noviembre de ese mismo año, Byrd en compañía de Balchen, June y Mackinley, despegó en el trimotor Ford a las 03.29 horas en dirección al polo sur. Al cabo de algo más de diez horas de vuelo - a las 13.15 horas - llegó y sobrevoló el polo sur. Era la primera vez que un hombre llegaba hasta esa latitud por vía aérea; a su regreso a Little América I, a eso de las 20.30 horas, del mismo día 28 de noviembre de 1929, Byrd informaba por radio - con gran satisfacción - a medios periodísticos norteamericanos del éxito de la misión que lo había traído hasta la Antártica. A partir de ese momento Richard Byrd sería considerado uno de los protagonistas contemporáneos de mayor relevancia en la historia antártica.<sup>3</sup>

Sin embargo Byrd, no solamente fue el primero en volar desde la periferia de la Antártica hasta el polo sur, sino también el primer expedicionario antártico en emplear 15 horas y 51 minutos entre ambos puntos geográficos. A este respecto y guardando las proporciones del caso, se debe recordar que años antes, en 1911, el explorador noruego Roald Amundsen había hecho un recorrido muy similar por tierra y en ese trayecto había demorado 90 días.<sup>4</sup>

A la fama mundial que alcanzó Byrd tras esta primera expedición y vuelo sobre el polo sur, le siguió una segunda a mediados de los años treinta.

En efecto, en octubre de 1933, Richard Byrd llegó nuevamente a la Antártica. Al mando de dos naves, el Jacob Ruppert y el Bear Of Oakland, un viejo buque que había sido botado en 1874 y que por esa fecha tenía más de cincuenta años de uso.

El material que Byrd ahora traía a la Antártica era muy superior al ocupado en 1929. En esta oportunidad dispuso de tres aviones: un Pilgrim, un Curtiss-Wright Condor y un Fokker; siendo la novedad más importante el poder operar con un avión de alta tecnología, provisto de alas giratorias.

En vehículos motorizados, Byrd contó con dos tractores ligeros procedentes de la compañía Ford y un tractor pesado Cletrac, de tres toneladas construido por

<sup>2</sup> Mauricio Jara Fernández, "Richard Evelyn Byrd y "Little America" en 1947", *Estudios Norteamericanos*, Asociación Chilena de Estudios Norteamericanos, Vol. 2, n 1, Santiago, 1998: 45-52.

<sup>3</sup> Walter Sullivan, *Quest For A Continent*, (New York y Toronto: Mc Graw-Hill Book Co., 1957): 81-101.

<sup>4</sup> L.P. Kirwan, *Historia de las Exploraciones Polares*, Luis de Caralt editor, Barcelona, 2001: 393-411.

Cleveland Tractor Company, de King White y que era capaz de remolcar una carga máxima de diez toneladas. Por su parte, André Citroën, contribuyó con tres camionetas oruga que a Byrd le fueron de valiosa ayuda en el transporte de las provisiones entre Bahía de las Ballenas y Little America II; las cuales hacia marzo de 1934, ya habían recorrido cerca de 10.800 kilómetros.<sup>5</sup>

En esta segunda experiencia antártica Byrd previó la instalación de una base meteorológica de avanzada a 180 kilómetros al sur de Little America II, con el propósito de llevar un registro de los cambios del tiempo e intentar obtener un conocimiento acerca de como sería el comportamiento psicológico del hombre y de su cuerpo en esas altas latitudes. Esta experiencia la llevo a cabo entre el 28 de marzo y el 10 de agosto de 1934. El 16 de marzo de aquel año, cuando la unidad de tractores y camionetas salió de Little America II en dirección al sur para dejar a Richard Byrd en la base de avanzada, se inauguró por primera vez un convoy motorizado en la Antártica, el cual a su vez soportó una de las pruebas más exigentes desde su fabricación: la temperatura ambiental nunca superó los 33° bajo cero.

El agujero de nieve o Base de Avanzada Bolling, que Byrd habitó solo durante el invierno de 1934, fue instalado en la oscura e inmensa Barrera de Ross, en un punto entre Little America II y el Polo Sur, siendo este lugar el primer puesto con ocupación humana en el interior del continente antártico.<sup>6</sup> Byrd, a este respecto, sostuvo en su obra *Expedición al Polo Sur*, que "Base Avanzada no fue un capricho temerario, sino el resultado de cuatro años de planificación. Acaricié el proyecto desde el primer viaje que realicé a la Antártica y sólo era una idea secundaria surgida de mi interés por la meteorología polar".<sup>7</sup>

La escuadra de vehículos motorizados de Little America II regresó al agujero de nieve el 10 de agosto y encontró a Byrd en un estado de completo deterioro y debilitamiento como consecuencia de la inhalación de gases tóxicos de una estufa a gasolina existente en la base. Liberado de esa voluntaria soledad, regresó al asentamiento norteamericano en Bahía de Ross con un gran número de información meteorológica y apuntes personales sobre esa experiencia de autoaislamiento. En enero de 1934, Byrd abandonó por segunda vez la Antártica desde Bahía las Ballenas.

Cuatro años después, en 1938, el Congreso de Estados Unidos proporcionó fondos para enviar una expedición e instalar bases, esto le permitió a Byrd retornar por tercera vez a la Antártica a cargo de la primera expedición gubernamental de los Estados Unidos; las dos primeras, bajo la conducción de Byrd, habían tenido un financiamiento totalmente privado.<sup>8</sup>

Entre los vehículos traídos por Byrd en 1938-1940, el Snow Cruiser (Crucero de las Nieves) fue sin lugar a dudas el transporte motorizado más original que hacia esa fecha hubiera estado en la Antártica. Byrd, lo trajo para realizar una exploración sistemática del sector antártico en lugares que todavía no eran reivindicados por ningún estado.<sup>9</sup> En su aspecto técnico, el crucero de las nieves era "un verdadero

<sup>5</sup> Víctor, Op. Cit: 288.

<sup>6</sup> Richard E. Byrd, *Expedición al Polo Sur*, Zig-Zag y Edicol, Santiago y Bogotá, 1973 y Silvio Zavatti, *El Polo Antártico*, Editorial Labor, Barcelona, 1967: 48-53.

<sup>7</sup> Byrd: 14

<sup>8</sup> Consuelo León Wöppke, "Política y Políticas Antárticas Estadounidenses en la década de 1940", *Estudios Norteamericanos*, Asociación Chilena de Estudios Norteamericanos, Vol 2 n1, Santiago, 1998: 53-66.

<sup>9</sup> Víctor, Op. Cit. 309.

navío sobre ruedas. Tenía 18 metros de largo, 6 metros de ancho y 5 metros de altura; una especie de base móvil que podría suponerse salida de la imaginación de Julio Verne. Con un peso total de 35,5 toneladas, el Snow Cruiser era propulsado por cuatro ruedas independientes de 3 metros de diámetro y 3 toneladas de peso, y provisto de motores individuales alojados en el eje de cada rueda".<sup>10</sup>

Este innovador vehículo polar antártico, estaba acondicionado para tener movilidad sobre la nieve en cualquier tiempo y terreno. Llevaba víveres para un año y tenía una autonomía de 9.000 kilómetros para cuatro o cinco hombres. Las ruedas eran escamoteables en el casco a fin de facilitar el deslizamiento en los descensos o en grietas en caso de romperse los puentes de nieve. En su techo posaba un avión de reconocimiento y para casos de emergencia. Llevaba también un cuarto para revelar fotografías y otro para la navegación. Tenía un radio de maniobra de nueve metros dado que sus ruedas, tanto las delanteras como las traseras, giraban a voluntad en cualquier dirección. Poseía un depósito para 9.500 litros de bencina y 3.800 litros de carburante para el avión. Portaba, además, dos emisoras de radio de 200 watios, una emisora de socorro de 12 watios, una sonda sísmica y un gravímetro.<sup>11</sup>

También formaban parte de esta expedición, varios tractores ligeros y tanques del ejército norteamericano - de los modelos M-2 y A-2 -, y 160 perros para arrastrar trineos.

Byrd en esta tercera expedición y con 125 hombres estableció dos bases de operaciones en la Antártica. Little America III o Base del Oeste sobre la Barrera de Hielo de Ross, encomendada al geógrafo Paul Siple, y la Base del Este, en la Isla Stonington en Bahía Margarita, península Antártica, al mando de Richard Black. Los vuelos que Byrd efectuó permitieron explorar el interior y el "sur de la Tierra de Graham y la costa este del mar de Weddel. En la Tierra de Graham llegó hasta la cordillera de la Eternidad y extrajo rocas que más tarde fueron estudiadas en los Estados Unidos".<sup>12</sup>

No obstante, el estallido de la Segunda Guerra Mundial hizo que Estados Unidos ordenara el retiro del personal de estas Bases - la del Oeste y la del Este - el 1 de febrero y el 22 de marzo de 1941 respectivamente.

A la luz de todos estos antecedentes queda suficientemente claro que el Almirante Byrd, a comienzos de 1940, era un explorador antártico experimentado y ampliamente reconocido en los Estados Unidos. Tres expediciones antárticas en menos de doce años le habían permitido ganarse un nombre y una imagen científica indiscutible en su país y en el extranjero.

Por otra parte, el geoestratega y analista militar y antártico chileno, General Ramón Cañas Montalva<sup>13</sup>, quien hacia esa fecha se encontraba al mando del Destacamento Austral con sede en Punta Arenas y todavía no visitaba la Antártica, en un sugerente

---

<sup>10</sup> *Ibidem.* 309.

<sup>11</sup> *Ibidem.* 310.

<sup>12</sup> Carlos Aramayo Alzerreca, *Historia de la Antártida*, Editorial Hemisferio, Buenos Aires, 1949: 139.

<sup>13</sup> El general Cañas Montalva, fue un luchador infatigable de los Derechos Australes y Antárticos Chilenos; Comandante en Jefe del Ejército en 1949; Presidente del Comité Nacional de Geografía, Geodesia y Geofísica, en el Consejo del Instituto Antártico Chileno, en el Comité Científico de Investigaciones Antárticas y en el Año Geofísico Internacional de 1957-1958. Autor de importantes ensayos de carácter geopolítico, entre los que sobresale "Zona Austral Antártica" publicado en 1943. Impulsor de la fundación de una base del Ejército en la Península Antártica en 1948; Presidente del Instituto Panamericano de Geografía e Historia entre 1954-1959. Mayores referencias biográficas en: "Homenaje al General Ramón Cañas Montalva", *Revista Geográfica Terra Australis*, n 20, Santiago, 1969: 57-58.

artículo publicado en el diario "La Verdad" de Punta Arenas, el lunes 1° de abril de 1940, y titulado *Nuestra Soberanía Hacia el Antártico. Importancia de las Rutas Marítimas Australes*, decía que "La presencia del buque explorador antártico Bear, que comanda el intrépido y prestigioso hombre de ciencias, el Sr. Almirante Byrd, pone, sin duda, una de las notas más interesantes y emotivas en lo que a las regiones australes se refiere".<sup>14</sup>

En este notable artículo Cañas muestra un conocimiento sobresaliente sobre el tema antártico e invita abiertamente al gobierno chileno a replantearse una nueva política "para enmendar pasados errores, o dejaciones inconvenientes, ante el juego de las soberanías reclamadas sobre mares y territorios que, podemos decir, recién han de incorporarse efectivamente a la vida nacional de los países interesados".<sup>15</sup> En este mismo sentido y por las tensiones internacionales que se vivían como producto de la Segunda Guerra Mundial, Cañas Montalva reclamaba y sostenía que "La presencia de tan destacada Embajada, llamada, sin duda, a procurar, como lógica consecuencia de sus acuciosas exploraciones, acuerdos Internacionales sobre las zonas visitadas, nos mueve a pensar, una vez más, sobre la posición de nuestra República ante la pendiente solución (antártica), a la vez que se agudizan nuestras reflexiones sobre la creciente importancia de las "vías marítimas australes", rutas de nuestra inmediata dependencia y propiedad, ligadas muy directamente al futuro y progreso de las zonas antárticas en disputa".<sup>16</sup>

Reconociendo que durante las tres primeras décadas del siglo XX tanto la región de Magallanes como los mares australes - Estrecho, Cabo de Hornos y Mar de Drake - habían dejado de ser vías marítimas principales para el tráfico entre ambos océanos (Pacífico y Atlántico), a causa de la construcción y funcionamiento del Canal de Panamá, Cañas Montalva, estimaba que más temprano que tarde "por uno u otro concepto, el tráfico del famoso canal ha sufrido alternativas sospechosas en su apariencia, mientras las vías australes han recuperado, paulatinamente, su prestigio de viejas, seguras y hermosas rutas".<sup>17</sup>

Atendidas estas circunstancias económicas que con seguridad, ya eran o estaban siendo evaluadas positivamente por Estados Unidos para hacerse presente en las regiones americanas australes, incluyendo la Antártica, Chile - afirmaba Cañas - "debe hacerse presente junto a las potencias que reclaman propiedad sobre el hemisferio polar austral, fijando taxativamente los lógicos límites de su propiedad, aún cuando sus modestos recursos no le hayan permitido hasta ahora sentar la soberanía que fuere menester o haber dado a ellas el giro comercial que ofrecen".<sup>18</sup> No hay duda alguna que al sostener semejante planteamiento era porque estaba pensando en las actividades y despliegues tecnológicos realizados por Byrd desde 1929 hasta comienzos de 1940.

Recomendando al gobierno del Presidente Aguirre Cerda actuar con prudencia en esta delicada materia, Cañas creía que "dichas líneas deben, a nuestro modesto parecer, coincidir, aproximadamente, con los meridianos que limitan por el Oriente, partiendo por el canal Beagle, las costas (aguas territoriales) de la Isla Nueva, nuestra posición más avanzada hacia el Atlántico -respetando así el espíritu del

<sup>14</sup> Cañas Montalva, Ramón, "Nuestra Soberanía Hacia el Antártico. Importancia de las Rutas Marítimas Australes", *La Verdad*, Punta Arenas, 1° de abril de 1940: 3.

<sup>15</sup> *Ibidem*: 3.

<sup>16</sup> *Ibidem*.

<sup>17</sup> Cañas: 3.

<sup>18</sup> *Ibidem*.

Tratado de Límites del '81 argentino-chileno -, y, por el Oeste, el meridiano que encierra las Islas de Juan Fernández y las de Diego Ramírez en el confín austral".<sup>19</sup> Respecto de esto último, - podría sostenerse - que lo planteado por Cañas acerca de la extensión geográfica y jurisdiccional que debía comprender el sector antártico chileno que por aquel entonces estudiaba el jurista y profesor de derecho internacional Julio Escudero Guzmán por especial encargo del Primer Mandatario, pudo haber influido en la posterior presentación que Escudero hizo al Presidente Pedro Aguirre Cerda acerca de los límites de Chile en la Antártica.

Esta sugerencia que Cañas formulaba al gobierno y a la opinión pública era porque a su entender "el regreso de la Misión Byrd, daría oportunidad a que los Estados Unidos definan sus intereses sobre los mares y continente antártico, el que con sus 14.000.000 de kilómetros cuadrados dará para satisfacer muchos intereses".<sup>20</sup> Además el regreso de Byrd podría ser aprovechado como "el momento más oportuno para que Chile defina su posición en la hegemonía que se disputa, aprovechando, para hacer una realidad también, las conversaciones iniciadas al respecto con la Argentina hace más de treinta años".<sup>21</sup>

No obstante, la política internacional norteamericana del Buen Vecino que, a juzgar de Cañas Montalva se impondría en los mares y continente antártico, no prosperó, porque Estados Unidos adoptó una política distinta denominada por Oscar Pinochet de la Barra como "abstencionista".<sup>22</sup> Siguiendo esta línea, Cañas en 1940, creía que Estados Unidos buscaría una solución continental a sus problemas económicos y estratégicos, respetando la posición de Chile, y eventualmente de Argentina, en razón al mérito que ambos países tenían por su proyección hacia los mares y territorios australes antárticos.<sup>23</sup> Sin embargo, ese fue su primer error.

También, y en un sentido complementario, Cañas Montalva, volvió a equivocarse cuando esperó de Estados Unidos una pronta y favorable respuesta a los intereses de las repúblicas del Sur de América respecto de sus indiscutibles títulos y derechos en el continente helado.<sup>24</sup> Esto último debido a que como se sabe Estados Unidos, no incluyó "en la Zona de Influencia de la Doctrina Monroe las regiones polares ubicadas entre los meridianos 20° y 155°"<sup>25</sup> y ni tampoco se inclinó a favor de "un tácito reconocimiento a los derechos y preocupaciones manifestadas por ambas Repúblicas (Chile y Argentina)"<sup>26</sup> como esperaban dichos gobiernos. La reacción norteamericana más bien se comprometió hacia una política de reserva derechos que la de favorecer o respaldar reclamaciones de otras naciones respecto del dominio antártico.

En este contexto, la presencia de una delegación naval chilena y argentina en el buque explorador antártico Bear, en 1938-1940, - y de conformidad con el

<sup>19</sup> Ibidem.

<sup>20</sup> Cañas, 3.

<sup>21</sup> Ibidem y Huneeus Gana, Antonio, "Antártida", Nueva Paz. Imperialismo o Democracia, Ediciones de la Universidad de Chile, Santiago, 1947: 184-186.

<sup>22</sup> Pinochet de la Barra, Oscar, La Antártica Chilena, Editorial Del Pacífico, Santiago, 1955: 195-200.

<sup>23</sup> Cañas, 3 y León Wöppke, Consuelo, "Construcción y Deconstrucción del Hemisferio Occidental hasta la Década de 1940: Imágenes desde la Perspectiva de Fin de Siglo", Estudios Norteamericanos, Volumen 2, Nº 3, Asociación Chilena de Estudios Norteamericanos, Santiago, 2000: 79-94.

<sup>24</sup> Cordovez Madariaga, Enrique, La Antártida Sudamericana, Editorial Nascimento, Santiago. 1945: 71-80; Escudero Guzmán, Julio, "Cincuentenario de la Política Antártica Chilena", Boletín de la Academia Chilena de la Historia, Año XX, Nº 48, Santiago, 1953: 73-80.

<sup>25</sup> Cañas, 3.

<sup>26</sup> Ibidem.

planteamiento central de Cañas - no habría más que validado las actividades norteamericanas en los mares y regiones australes-antárticas sudamericanas.

De estas dos visiones y acciones contrapuestas - se quejaba Cañas - resulta que mientras un almirante (Byrd) de un país lejano realiza exploraciones y participa de múltiples actividades científicas en la Antártica sin más antecedentes que el empuje personal, tecnología, recursos monetarios y el respaldo a la investigación científica, otro militar, un general (Cañas, el autor de este artículo en la prensa), que sabe que su país posee títulos históricos, jurídicos y proyección geográfica sobre los mares y tierras antárticas, y que aún por razones desconocidas todavía permanecen con una jurisdicción imprecisa hacia comienzos de 1940, no puede más que observar desde la distancia - no más allá de Diego Ramírez - y, por cierto, también esperar que su propio gobierno realice alguna acción en ese sentido para que el gobierno de ese almirante le reconozca aquella acción y eso le conceda validez internacional. ¡Qué contrasentido más real!

Finalmente, la dictación del Decreto Supremo Nº 1.747 de 6 de noviembre de 1940, por Aguirre Cerda y mediante el cual se fijaron los límites del Territorio Chileno Antártico<sup>27</sup>, no hace más que recoger el pensamiento expresado por el General Cañas en ese medio de prensa de Punta Arenas, como también, cierra y abre, respectivamente, una nueva etapa de la historia antártica chilena. En esta nueva época antártica, la relación con Estados Unidos, Argentina y Gran Bretaña, ha sido un permanente desafío al gobierno chileno; de manera especial desde la visita a Chile del funcionario del Departamento de Estado norteamericano Caspar Green en 1948, quien presentó un proyecto de internacionalización de la Antártica - que no contó con el apoyo del gobierno chileno - hasta la Conferencia de Washington celebrada entre octubre y diciembre de 1959.<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> Memoria Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, Santiago, 1940: 440-452.

<sup>28</sup> Jara Fernández, Mauricio, "La posición Chilena en la Conferencia de Washington de 1959 a través de "La Unión" de Valparaíso", *Estudios Norteamericanos*, Volumen 3, Nº 1, Asociación Chilena de Estudios Norteamericanos, Santiago, 2002: 69-78.