

INSTITUTO ANTARTICO CHILENO
=====

CAPITULO XV
=====

XIIIa. OPERACION ANTARTICA
=====

1958 - 1959
=====

XIIIIa. OPERACION ANTARTICA 1958/1959.

I. Introducción.

El Grupo de Tarea Antártico (G.T.A.) lo componían las siguientes naves:

Petrolero "Maipo", capitán de fragata Luis Gauché D.

Patrullero "Lientur", capitán de corbeta Hugo Alsina C.

Patrullero "Lautaro", capitán de corbeta Pedro Sallato P.

El Capitán de Navío Ramón Barros G. asumió el mando del G.T.A. como Comodoro, con su insignia izada en el Petrolero "Maipo".

En la 2a. quincena de Diciembre de 1958 el G.T.A. se concentra en Punta Arenas.

También participan los siguientes buques durante una etapa de las actividades antárticas: Fragata "Iquique", Capitán de Fragata Francisco Suárez V. , a fin de transportar de regreso al Norte las dotaciones relevadas en las bases. Patrullero "Leucotón", para reemplazar al "Lientur" al quedar fuera de servicio debido a un incendio que se produjo en su departamento de máquinas y, posteriormente, conducirlo a remolque al Norte.

En el Petrolero "Maipo" fue embarcado un helicóptero tipo 47 DL. Bell, de la Fuerza Aérea, con el correspondiente personal para su mantenimiento y operación, siendo su piloto el

teniente Nelson Sepúlveda.

La motonave "Navarino" - Capitán Fernando García de la Empresa Marítima del Estado (EMPREMAR), realizó un viaje de turismo al sector antártico nacional y entre los pasajeros se encontraba el Vicepresidente de la Empresa, Capitán Sr. Domingo Vidal.

La misión del G.T.A. para esta campaña antártica era semejante a la establecida en las comisiones anteriores: Relevar las dotaciones; reabastecimiento y reparación de las instalaciones de las bases; trabajos profesionales y científicos y presencia soberana de la bandera de Chile en su sector Antártico.

En la campaña participaron delegaciones y representantes de:

Delegado del Ministerio de Relaciones Exteriores Sr. Tomás Amenábar V.

Delegado del Estado Mayor Defensa Nacional, Teniente Coronel Alfonso Reyes V.

Delegación del Ejército, presidida por el Mayor Osvaldo Arratia de la J.

Delegación de la Fuerza Aérea, presidida por el Comandante de Grupo Enrique Maurin C.

Meteorólogos - Oficina Meteorológica de Chile - Sres. Millán Toro R. e Iván González P.

Observador de U.S. Antarctic Projects Office, Sr. Neil Hinckley, como retribución a la invitación formulada por el

Gobierno de los EE.UU. de América para que un ofi-
tra Armada formara parte de la Operación Deep-freeze 1.

Escritor norteamericano Sr. Malcolm Burke.

II.- Descripción General de la Campaña.

1) Se realiza entre la 2a. quincena de Diciembre y media-
dos de Marzo de 1959.

2) En la tarde del día 25 de Diciembre de 1958 el G.T.A.
zarpa de Punta Arenas hacia la Antártica. El día 26 recalca a
la base naval Puerto Williams - Isla Navarino - Canal Beagle,
de donde horas después prosigue hacia el sur el "Maipo" y
"Lautaro", para lo cual gobiernan hacia la boca oriental del
Beagle (Cabo San Pío - Isla Nueva) y de aquí al Paso Drake,
con rumbo al Estrecho Nelson. El Patrullero "Lientur" zarpa
de Williams con las primeras horas del siguiente día, el que
se presenta con buen tiempo, viento del SW. 6-7 que no afec-
ta mayormente su navegación en el Drake.

El día 28 de Diciembre, estando los buques en latitud 60º
sur, o sea a 100 millas de las Shetland, se avistan los pri-
meros icebergs tabulares y de acuerdo al panorama glaciológi-
co que se vive, el Comodoro decide alterar el rumbo, de ma-
nera de recalar por el Paso Guesalaga, o sea por el oriente de
la Isla Rey Jorge, en vista de haberse recibido información
que el Estrecho Nelson estaba inoperable a causa del pack-ice.

Horas después de mediodía, el G.T.A. toma contacto con el
pack el que, una vez explorado en detalle, se comprende que
es una barrera sólida que tiene dirección SW-NE y que empieza

por el oriente aproximadamente al norte del Paso Guesalaga.

Durante el resto del día 28 y todo el día 29 y 30, los buques buscan infructuosamente un paso que les permita proseguir la navegación hacia el sur, lo que acontece sólo en la mañana del día 31, poniendo rumbo al Paso Guesalaga, según el plan de recalada deseado; pero una vez en él se comprueba que una barrera de hielo, entre las Islas Rey Jorge y Elefante, les cierra la entrada al Estrecho Bransfield, decidiéndose que el "Lautaro", independientemente, trate de cruzarla, lo que logra en la tarde del mismo día, dirigiéndose hacia el Estrecho Inglés, a Puerto Soberanía - Isla Greenwich. El "Maipo" y "Lientur" continúan hacia el SW navegando por el norte de las Shetland y a una distancia media de 15 millas, para entrar al Estrecho Inglés por el Paso Lautaro, lo que se realiza con escasa visibilidad y de amanecida el 19 de Enero de 1959. Antes de mediodía todos los buques han fondeado en Puerto Soberanía.

3) El Petrolero "Maipo" en Soberanía establece su Puerto Base y queda a cargo de las reparaciones y reaprovisionamiento de la Base Prat, sin perjuicio de cooperar con su maestranza a todo requerimiento de las otras Bases. Asimismo transborda a los Patrulleros los abastecimientos para las Bases O'Higgins, González Videla y Aguirre Cerda.

El reabastecimiento de la base Prat se hizo con dificultades debido al pack-ice reinante en el puerto, de 1.000 a 2.000 metros de ancho y 1 a 2 metros de espesor, que no siempre permite que los botes puedan llegar fácilmente a tierra transportando la carga.

A mediados de Enero, sorpresivamente se desprendió una gran extensión de hielo en la costa oeste de Bahía Chile, en una superficie de aproximadamente 3 millas cuadradas, que impulsada por el viento reinante SW 7, deriva sobre el "Maipo", haciéndolo garrear 500 metros y sólo se logra detenerlo mediante el fondeo de una segunda ancla, más la ayuda con las máquinas. Durante la noche el Patrullero "Lientur" recalca a Puerto Soberanía, especialmente requerido para romper parte del pack a fin de permitir al "Maipo" cambiar de fondeadero.

El 24 de Enero, apertrechada la Base Prat, el Patrullero zarpa a Isla Decepción, Caleta Péndulo, para desde este lugar como base continuar atendiendo las actividades de los Patrulleros y además cooperar directamente en el alistamiento de la Base Aguirre Cerda.

El 5 de Febrero zarpa para atender un llamado de auxilio del Patrullero "Lientur" por grave incendio en su departamento de máquinas, pero no alcanza a actuar por haber sido ya asistido por el buque argentino A.R.A. "Chiriguano", que también concurre a solicitud del Comodoro Barros. El "Maipo" regresa a su fondeadero y toma, posteriormente, la tarea de cooperar en la preparación del "Lientur" para su regreso a remolque al Norte.

El 17 de Febrero el Petrolero ha terminado sus actividades y queda listo para regresar al Norte, pero un largo y fuerte período de mal tiempo que se inicia el día 18 y se prolonga hasta el 5 de Marzo, hace recomendable esperar que mejoren las condiciones meteorológicas para el cruce del Drake.

4) El Patrullero "Lientur" se dirige el día 3 de Enero de 1959 a Bahía Paraíso, transportando los reabastecimientos y el personal de la FACH para reparar la Base González Videla. Regresa el 4 a Isla Decepción y el 6 a Soberanía, de donde zarpa de nuevo a Decepción con carga para la Base Aguirre Cerda y personal de la partida de reparaciones de la FACH encargado de alistarla para el próximo invierno.

El 8 vuelve a Soberanía, zarpando el 9 a Bahía Paraíso conduciendo carga, personal de relevo y al Comodoro Barros y comitiva que presidirán la ceremonia de cambio de la dotación... El 10 continúa a Isla Decepción, Base Aguirre Cerda, con el objeto de asistir al relevo de su dotación.

El 11 regresa a Puerto Soberanía, continuando el 14 al Estrecho Inglés para efectuar la reparación y apertrechamiento de los refugios y el reencendido de faros. El mismo día regresa a su Puerto base.

El 18 se dirige a Caleta Péndulo transportando abastecimientos y el día 19, con el mismo propósito, a Puerto Covadonga. El 20 regresa a Soberanía.

El 24 zarpa rumbo a Caleta Péndulo, que será su base de operaciones futura, consecuencia de así haberlo hecho el Petrolero "Maipo".

El día 26 zarpa a Bahía Paraíso para atender necesidades de la Base González Videla. Entre los días 28 y 30 de Enero, realiza en el área un crucero de soberanía y reconocimiento hidrográfico, pernoctando en Puerto Angamos y Puerto Andersen

sucesivamente. Encuentra abundante hielo y témpanos en partes de su ruta, y por ejemplo, no puede entrar a Lockroy por tener bloqueado su boca. Semejante situación se presenta en el canal Grandidier y Paso Francés. El día 30 fondea de regreso en Caleta Péndulo.

El 3 de Febrero se dirige a Puerto Soberanía y de aquí prosigue a Puerto Covadonga, cumpliendo misiones de apoyo a las Bases. El día 4 zarpa de regreso a su Base y navegando en pleno Estrecho Bransfield, a las 21:15 horas, se produce una explosión en el Departamento de motores y a continuación un incendio que deja al buque sin propulsión ni gobierno; debiendo ser remolcado hasta la Caleta Péndulo, donde queda fuera de toda actividad antártica.

5) En relación al patrullero "Lautaro", el día 2 de Enero se dirige a Puerto Covadonga, conduciendo carga y personal de relevo para la Base O'Higgins, así como la partida de reparaciones del Ejército, que atenderá su recorrida general. Regresa a Soberanía el día 3.

El 4 vuelve a Covadonga y de aquí prosigue a Decepción para regresar a Soberanía, su Puerto Base, el día 5. El 6 zarpa a Covadonga, de donde vuelve el mismo día. El 7 zarpa a Isla Decepción y el 8 vuelve a su Base.

El día 9, con el Comodoro Barros y comitiva a bordo, se dirige a Puerto Covadonga para realizar la ceremonia de relevo de la dotación de la Base O'Higgins. El día 12 desde Soberanía se dirige a Isla Decepción, el 13 continúa a Bahía Paraíso y el día 14 navega en toda su extensión Bahía Charlotte, de donde prosigue a Caleta Péndulo y enseguida a Puerto Soberanía, donde fondea el día 18.

El 19 se dirige al Paso Lautaro y posteriormente fondea en Caleta Copper Mine a fin de reparar el refugio y reaprovisionar el faro Piloto Pardo. El día 20 regresa a Soberanía.

El 21 zarpa a la Isla Rey Jorge, de donde regresa el día 24. El 26 se dirige a Caleta Péndulo para zarpar al día siguiente rumbo al norte, a Puerto Williams y Punta Arenas, sucesivamente, conduciendo las dotaciones relevadas en las Bases y al delegado del Ministerio de Relaciones Exteriores.

El Paso Drake lo cruza sin alternativas especiales salvo que debe buscar un paso para poder cruzar la barrera de hielo existente en el Drake, unas 100 millas al norte de las Islas Shetland. El día 31 de Enero fondea en Punta Arenas.

El 4 de Febrero regresa a la Antártica, donde fondea en Caleta Péndulo el día 9, después de bordear por el oriente la barrera de hielo del Drake, al igual que hizo en el viaje de ida.

El 10 zarpa a Puerto Soberanía y el 15 continúa a Puerto Covadonga, de donde regresa a Soberanía el 16 y posteriormente se dirige a Caleta Péndulo.

El 25 zarpa a Bahía Paraíso y el 26 continúa a Bahía Charlotte para de aquí dirigirse a Puerto Soberanía.

El 19 de Marzo zarpa a Caleta Péndulo y el 7 continúa a Puerto Covadonga, de donde vuelve a Soberanía el día 8, dando por terminadas sus actividades en la Antártica.

6) Como consecuencia del accidente en el Patrullero "Lientur", el día 6 de Febrero zarpa de Punta Arenas el Patrullero "Leucotón", a fin de colaborar en las actividades del G. T.A. y conducir al Patrullero a remolque al norte.

La navegación a través del Paso Drake la efectúa sin novedades de importancia salvo la presencia de témpanos a la deriva. Escapula la barrera de hielo conforme las últimas observaciones recogidas por el "Lautaro" en su reciente viaje hacia el Sur.

El día 11 fondea en Caleta Féndulo. El 14 zarpa a Bahía Paraíso, de donde regresa al día siguiente. Después de estas comisiones el buque queda en espera para volver al norte con el "Lientur".

7) A la fragata "Iquique" correspondía el traslado a Punta Arenas de todas las dotaciones de las Bases que habían permanecido de guarnición en la región durante el año 1958, para lo cual zarpa de su Base, Punta Arenas, el 16 de Enero de 1959 con destino a Puerto Soberanía. Recala en Puerto Williams, de donde continúa al Sur el 18. Navega el Canal Beagle hacia el oriente y toma el Paso Drake por el Paso Richmond, con la intención de recalar a Puerto Soberanía por el Paso Lautaro.

El 19 avista los primeros témpanos para enseguida entrar en zona de escombros de hielo y llegar, a medianoche del 19 al 20, a contacto con la barrera de hielo, por la que avanza hasta donde se lo permite su seguridad, debiendo por último enmendar el rumbo hacia el NE. por estimar posible encontrar pasada en esa dirección. Continúa paralelo a la barrera

hasta la tarde del día 20 en que gobierna de nuevo en dirección sur hasta encontrarse, al terminar este día, en el saco de un bolsón de agua, pero sin hallar paso debido al sólido campo de hielo, por lo que deshace su camino y una vez en aguas libres prosigue hacia el E. navegando próximo al hielo.

El 21 la fragata queda envuelta en un campo de hielo pesado, viéndose, nuevamente, en la necesidad de gobernar hacia el norte para eludirlo. El buque se encuentra en el meridiano del Paso Guesalaga y a una distancia aproximada de 70 millas, siendo su intención tomar el Estrecho Bransfield por este paso, pero todos sus esfuerzos resultan infructuosos. El 22 la "Iquique" queda rodeada en un radio de media milla de hielo y témpanos de gran tamaño, después de haber cruzado con dificultad una zona de hielo grueso. Estando en estas condiciones se decide avanzar hacia el NW. por estimarse que la masa de hielo se desplaza hacia el NE. Esta situación se mantiene hasta la tarde del día 23, habiéndole causado los hielos averías en la roda y afectado planchas del costado, por lo que decide regresar a la Base naval de Puerto Williams para reconocer sus daños.

A posteriori, al estudiar el buque lo acaecido, concluyó que se introdujo y navegó en el curso de un río de hielo, proveniente del mar de Bellingshausen de dirección SW-NE y que por el E alcanzaba hasta el meridiano de Isla Elefante.

8) Se fija el 1º de Marzo como fecha desde la cual los buques deberán encontrarse listos para su regreso definitivo al norte, poniendo término a la Campaña Antártica 1958-59. El convoy "Leucotón" - "Lientur" deberá navegar adelantado al buque insignia ("Maipo") para lo cual zarpará antes, tan pronto mejore el tiempo.

A partir del 18 de Febrero se presenta un período de intenso mal tiempo, consecuencia de sucesivas depresiones que se desplazan por el extremo sur del continente y que impide al G.T.A. ejecutar gran parte de sus actividades antárticas finales y por ende también altera su fecha de zarpe, especialmente del grupo remolque "Leucotón" - "Lientur".

El día 6 de Marzo se aprecia un cambio favorable en las condiciones meteorológicas, por lo que el día 7 en la mañana zarpa desde Isla Decepción el "Leucotón" con el "Lientur". Cerca de mediodía lo hace el "Lautaro", con escala en Puerto Covadonga y, finalmente, en la tarde abandona Isla Decepción el Petrolero "Maipo". A la altura de Puerto Covadonga efectúa un rendez-vous con el "Lautaro" que navega de regreso de este Puerto y le transborda personal del Ejército que se encontraba en comisión en la Base O'Higgins.

El "Lautaro" se destaca a Puerto Soberanía y el "Maipo" continúa hacia el este a medio canal en el Bransfield, al recibir informaciones del convoy "Leucotón" - "Lientur" que el Paso Guesalaga - al oriente de Isla Rey Jorge - se encuentra cerrado por témpanos y escombros de hielo. El petrolero busca sobrepasar los hielos por el E. del meridiano de la isla Piloto Pardo, pero se ve impedido al encontrar una barrera de hielo en latitud 62° 08' sur y longitud 56° 20' weste, que se extiende en dirección tal que impide el paso al E y N, por lo que debe invertir su rumbo y pasar la noche del 8 al 9 de Marzo navegando a mínimo andar, entre hielos y dentro del alcance de radar de Isla Rey Jorge, para mantener buen control en la derrota.

Con las primeras luces del 9 y en convoy con el "Lautaro" que se le ha reunido, baraja las barreras de hielo que se

extienden desde Isla Rey Jorge hasta Isla Elefante, quedando horas después libre de hielos, desde donde traza rumbo a la boca oriental del Canal Beagle.

La navegación del Paso Drake se realiza en convoy con el patrullero "Lautaro" hasta mitad del Drake y de ahí prosiguen con independencia, hasta fondear el 11 de Marzo en Puerto Williams, para continuar vía canales a Punta Arenas, donde recalán el día 13. El convoy "Leucotón" - "Lientur" cruza el Drake sin novedad y fondea también en Punta Arenas en la fecha indicada.

9) En esta campaña, los buques totalizan 18.226 millas navegadas y transportan un total de 652 toneladas de carga para las Bases Antárticas, sin incluir el combustible líquido que les entregaran, que fue de 156 mil litros.

10) El helicóptero de la Fuerza Aérea embarcado en el petrolero "Maipo", realiza un total de 48 misiones de: observación, fotografía y transporte.

El día 28 de Enero de 1959 un bote volador tipo Grumman de la misma Institución y basado en Punta Arenas realiza un vuelo de exploración sobre el Paso Drake.

11) Viaje a la Antártica de la motonave "Navarino" - Empresa Marítima del Estado.

Este viaje constituye el primero realizado por una nave mercante de bandera chilena conduciendo turistas (80 aproximadamente) al sector Antártico Nacional.

Con fecha 13 de Febrero de 1959 zarpa desde puerto Williams. Durante el día 13 y madrugada del 14 experimenta en el Drake mar gruesa del SW, que la obliga a alterar su derrota para reducir los grandes balances. Finalmente, establece un rumbo para recalar sobre la Isla Piloto Pardo y así eludir la barrera de hielo, conforme las instrucciones que el G.T.A. le proporciona.

El día 15, a mediodía, entra al Estrecho Bransfield pasando entre las Islas Elefante y Clarence, para fondear temprano el día 16, en Puerto Soberanía, donde permanece hasta mediodía, pudiendo los pasajeros bajar a tierra y visitar la Base Prat.

Prosigue a Isla Decepción - Caleta Péndulo - donde fondea en la tarde y los pasajeros tienen oportunidad de conocer la Base Aguirre Cerda, así como también de alternar con el Comodoro y miembros del G.T.A.

El 17 de Febrero, en la mañana la motonave zarpa de regreso al norte - Punta Arenas - navegando el Bransfield hasta tomar el Paso Drake a la altura de Isla Piloto Pardo y continuar por el oriente de la barrera de hielo, recalando al Canal Beagle sin novedad, por la zona de su boca oriental.

Durante el crucero antártico de la motonave "Navarino" viajó embarcado como asesor un Oficial de la Armada.

Además de las informaciones glaciológicas, el G.T.A. proporcionó permanentemente a la motonave, pronósticos meteorológicos y contacto permanente de radiocomunicaciones.

El Patrullero "Lautaro" dio escolta al "Navarino" en el Bransfield desde antes de su recalada a Puerto Soberanía; en su navegación a Isla Decepción de regreso hasta la altura de la Isla Rey Jorge.

12) Incendio a bordo del Patrullero "Lientur".

A las 20:15 horas del 4 de Febrero, navegando de Covadonga a Puerto Soberanía, se produjo un incendio en el departamento de motores del "Lientur", a consecuencia de la explosión de gases de la combustión acumulados en el cárter de uno de los motores diesel propulsores, debido a la trizadura y perforación de la cabeza del émbolo de uno de sus cilindros por falla de material.

La explosión provocó instantáneamente un violento incendio que abarcó todo el departamento de motores, impidiendo las llamas y el humo que el personal de guardia pudiese poner en operación algún elemento del material contra incendio, siéndoles además, imposible abandonar el sitio amagado o que se les auxiliara de inmediato desde el exterior.

A requerimiento del Comodoro del G.F.A. y al no disponerse de ningún buque cercano y apropiado para prestarle auxilio, se hizo presente a las 04:00 horas del día 5 el aviso de la Armada Argentina "Chiriguano" y atracando al Patrullero cooperó con sus medios a la total extinción del fuego, para llevarlo posteriormente a remolque hasta Caleta Peñdulo en Isla Decepción.

El petrolero "Maipo" también zarpó desde esta isla, pero por razones obvias su concurso no fue necesario.

Como consecuencia de este grave accidente perdieron la vida el Sargento 2º (El.) Armando Muñoz Pérez y el Cabo (Mq.Ci.) Jorge Venegas Bravo que estaban de guardia precisamente en el lugar de la explosión, pereciendo asfixiados. Milagrosamente salvaron, pero semi-asfixiados, el Suboficial (Mq.Mc.) Eliodoro Baro Melo y el Marinero (Mq.) Eduardo Hernández Pereira, también de guardia en el departamento, al lograr refugiarse en el túnel de la hélice, después de haber intentado dominar el fuego y cuando la asfixia estaba por dominarlos.

La actuación del aviso argentino "Chiriguano" fue oportuna y eficaz, la que el Comodor Barros agradeció debidamente al Comandante del Grupo Naval Argentino, Capitán Schulze, tanto por su significación fraternal como profesional.

El Jefe Naval Argentino envió al G.T.A. el siguiente mensaje:

"Reciba Ud. mis más sentidos pésames ante sacrificio
" dos camaradas chilenos en accidente Patrullero "Lientur".
" Comandante, Plana Mayor y Tripulación a mi cargo adhieren
" fraternalmente a vuestro duelo".

" Firmado. Capitán Schulze
" Comandante Grupo Naval Antártico".

III.- Construcciones.-

En la Base Prat se realizaron algunas ampliaciones tendientes a facilitar el cumplimiento de las actividades profesionales, en especial las de la estación meteorológica,

así como el régimen de vida durante el período de aislamiento.

En las otras Bases se ejecutaron además de los trabajos de mantenimiento usuales, algunas ampliaciones menores.

El 10 de Agosto de 1958 se produjo un violento incendio en la Base (A.G.I.) Luis Risopatrón, a consecuencia de lo cual quedó totalmente destruída, pero salvándose el material para uso científico, que lo tomó a su cargo la Base O'Higgins. La pérdida se produjo seis meses antes del término oficial del A.G.I. (12-XII-1958); por lo cual la Base Risopatrón no fue reconstruída cuando el G.T.A. arribó a la Antártica (12-I-59) en cumplimiento de la XIII Operación Antártica 1958/1959.

IV.- Relevo de las dotaciones de las Bases Antárticas.

Se realizaron con toda solemnidad y fueron presididas por el Comodoro Barros, con la presencia de las siguientes autoridades:

Delegado del Estado Mayor Fuerzas Armadas (Ahora Estado Mayor Defensa Nacional).

Delegado del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Jefe de la Delegación del Ejército.

Jefe de la Delegación de la Fuerza Aérea.

Representante del Gobierno de los Estados Unidos de América y Delegaciones del G.T.A. y personal de las otras dos armas.

a) Base Prat - 7 de Enero de 1959.

Teniente 1º de Marina José H. Díaz Salinas

Teniente 2º Julio A. Alarcón Johnson.

Sargento 1º (Rt.) Julio Pedreros Valencia
Sargento 1º DC. Caupolicán Palominos Araya
Sargento 2º (Mc. Eln.) Oscar Carrasco Candia
Sargento 2º (Enf.) Jorge Fernández Leiva
Cabo (Rt.) Carlos Uribe Pincheira
Cabo (C) Juan Guzmán Sepúlveda
Marinero (C) Arnulfo Díaz Sandoval

b) Base O'Higgins - 9 de Enero de 1959.

Capitán de Ejército Tarcisio Rosas Th.
Teniente Carlos Arriagada
Teniente Luis Fredrosa
Sub-Teniente Guillermo Verdugo
Cabo Jorge Carrillo
Cabo Oscar Angulo
Cabo Luis Silva
Soldado Domingo 2º Morales
Soldado Evaristo Mardones

c) Base González Videla - 10 de Enero de 1959.

Capitán de Bandada Hernán Rojas L.
Teniente Sergio Contardo
Sargento 1º Alvaro Rojas
Sargento 2º Italo Saavedra
Sargento 2º René Avalos A.
Sargento 2º Gabriel Escobar
Cabo Robustiano Fajardo
Soldado Jorge Maldonado

d) Base Aguirre Cerda - 11 de Enero de 1959.

Capitán de Bandada Silvestre Mahuzier P.

Teniente Benjamín Opazo
Sargento 1º Juan Castañeda P.
Sargento 1º Elio Rodríguez
Sargento 2º Custodio Franco
Sargento 2º Mario Garrido
Cabo Uladislao Durán
Cabo Ramón Poblete

V.- Actividades técnicas y científicas.-

A.- Hidrografía.

1) Los faros fueron reabastecidos en las fechas que se indican:

Faro Condell el 14 de Enero; Leucotón 14 de Enero; Piloto Pardo 20 de Enero; Andressen 27 de Enero y Faro Prat 3 de Febrero.

2) Se realizaron los siguientes trabajos:

- a) Verificación de cartas náuticas.
- b) Ampliación de la batimetría en la zona de recalada a Puerto Covadonga.
- c) Ampliación de la batimetría en el Estrecho Inglés.
- d) Ampliación de la batimetría en las zonas navegadas por los buques.
- e) Reconocimiento de la Bahía Charlotte.
- f) Rectificación de la costa oriental del Estrecho de Gerlache.
- g) Rectificación de la costa sur de Isla Livingston.

h) Recopilación de novedades hidrográficas, deducidas de la observación en las zonas navegadas.

i) Ampliación de la batimetría y rectificación del detalle en la Caleta Péndulo.

B.- Glaciología.

Las condiciones glaciológicas del verano 1958-59 se considera que fueron excepcionalmente rigurosas y pueden resumirse del siguiente modo:

a) Paso Drake: El G.T.A. encontró gran cantidad de escombros de hielo, campos de hielo y trozos pequeños a 100 millas de las Shetland que extendiéndose en sentido general SW - NE impidió cualquier paso directo a la Antártica el 28 de Diciembre de 1958. El límite oriental de los hielos se ubicaba en latitud 60° 10' sur y longitud 58° weste, sin poder precisarse el límite occidental, pero se estimaba que bordeaba a una distancia de 50 a 100 millas el sector Antártico hasta el Estrecho Bismarck inclusive.

A fines de Enero el límite oriental se había desplazado hasta el meridiano 55° 40' weste y latitud 60° 05' Sur. Las condiciones del límite W., en cambio, persistieron en forma comprobada hasta principios de Febrero.

A fines de Febrero el límite E, en el Paso Drake se había recogido hasta latitud 60° Sur y longitud 57° Weste persistiendo aún su mayor densidad hacia el Oeste.

b) Islas Shetland: el 12 de Enero de 1959 las aguas que bañan la costa norte de las Shetland estaban libres de hielo

sólo habían témpanos que no impedían la navegación. Las tradas norte de los Estrechos Nelson e Inglés, también tenían libres sus aguas.

El paso entre las Islas Elefantes y Rey Jorge estaba cerrado por escombros de hielo el día 31 de Diciembre, que extendiéndose por la costa sur de las Shetland, en un ancho estimado entre 5 y 10 millas, cerraba la boca sur del Estrecho Nelson, Paso Lautaro y Estrecho Mc-Farlane. Estas condiciones, con las naturales variaciones causadas por vientos y corrientes, persistieron hasta mediados de Enero. El Estrecho Bransfield se mantuvo con sólo témpanos y operable desde el arribo del G.T.A.

c) Estrecho de Gerlache: Se mantuvo operable con restricciones (escombros y trozos de hielo 4/10) hasta el 15 de Enero. Posteriormente con sólo témpanos a la deriva y cubriéndose ocasionalmente con escombros 3/10 que vacía el Canal Schollaert. El Estrecho Bismarck estaba operable a principios de Febrero, pero con su salida occidental bloqueada por abundantes témpanos y hielo. En la misma época el Canal Lemaire se presentaba operable, teniendo hielo compacto desde el Paso Francés al Sur.

d) Puerto Soberanía: el 19 de Enero tenía algunos témpanos y pack compacto de 1000 a 2000 metros de ancho y 1,5 metros de espesor, que bordeaba toda la bahía Chile y empezó a desprenderse en grandes planchones el 15 de Enero. El Caletón Iquique permaneció congelado hasta el 20 de Febrero, no así la ensenada Rojas que estaba libre de hielos y ocasionalmente se cubría con escombros sueltos.

Puerto Foster (isla Decepción): operable a principios de Enero. Caleta Péndulo cubierta por hielo compacto y grueso hasta la primera semana de Enero, que desapareció rápidamente para quedar completamente libre de hielos el día 19 de Enero.

f) Puerto Covadonga y Caleta Gloria: Operable con precaución por haber durante toda la temporada gran abundancia de témpanos y trozos de hielo a la deriva.

g) Fines de Febrero: el hielo que impedía la recalada a la Antártica por el Boyd, en Nelson y el paso entre las islas Smith y Low aún persistía, pero se había recogido hacia el sur. El paso entre las islas Rey Jorge y Elefante operable.

h) Cuando el G.T.A. regresó al norte (principios de Marzo), al término de un fuerte y prolongado mal tiempo del SE., se encontró el Bransfield con gran abundancia de témpanos y escombros; siendo la densidad de los primeros mayor en la costa oriental de la isla Decepción, la que dificultó el cruce de los Fuelles de Neptuno, entrando, incluso, varios témpanos y trozos de hielo hasta bahía Foster y alcanzando hasta la caleta Péndulo.

En la misma época se encontraron barreras de hielo que cercaban el paso hacia el norte, entre la isla Rey Jorge y el grupo Piloto Pardo y al este entre este último y el paso Antártico; es ddecir, los hielos provenían del mar de Weddell.

Cruzadas las barreras que se extendían de la isla Rey Jorge a isla Elefante y desde latitud 61° 38' sur se encontró aguas libres de hielos, con sólo témpanos a la deriva. La barrera que existía en Enero 100 millas al norte de las Shetland ya no existía, estimándose que derivó hacia el oeste, debiendo a los temporales de principios de marzo.

C.- Oceanografía.-

Durante la Comisión se hicieron observaciones en todas las rutas de navegación sobre: Temperatura superficial del mar; datos meteorológicos y observaciones batitermográficas en el Paso Drake y Estrecho Bransfield, habiéndose registrado temperaturas hasta 274 metros y muestras de agua hasta 250 metros.

D.- Meteorología.- (Meteorólogos Sres. Millán Toro e Iván González - Oficina Meteorológica de Chile).

Diariamente se confeccionaban tres mapas sinópticos: 08:00 - 14:00 y 19:00 hrs. Se emitían diariamente pronósticos a las 10:00 y 16:00 horas, además de los pronósticos especiales para los buques en navegación.

Movimiento dinámico durante el período comprendido entre el 15.XII.58 y el 13.III.59.

Diciembre 1958.-

El anticiclón del Pacífico domina en el país desde Arica a Evangelistas desde el 15 al 24 de Diciembre en que comienza a debilitarse por el sur. Entre el 15 y el 18 una depresión atraviesa el Paso Drake, pasando su centro por las Shetland el día 17.

El día 20 comienza a manifestarse por el weste una depresión en latitud 55º sur, atraviesa el Paso Drake en dirección SE., pasando su centro por el sur de las Shetland el 23 y encontrándose un día después por el sur en la longitud de las Georgia.

Entre el 24 y el 25, una nueva depresión pasa rápidamente de W a E, con su centro en latitud 58º sur y alcanzando sus

efectos depresionarios por el norte hasta la Isla San Pedro - Canal Messier.

El día 26 el anticiclón permanente del Pacífico se robustece excepcionalmente alcanzando en la ruta Beagle-Soberanía hasta latitud 60º sur. Desde el 26 al 31 de Diciembre domina un régimen anticiclónico en todo el país, alcanzando por el sur hasta una latitud media de 60º sur.

El día 31 pasa por las Shetland, de oeste a este, una depresión poco activa y otra también de escasa actividad se avista con un centro en latitud 59º sur y longitud 82º oeste en dirección SE, pasando su centro sobre las Shetland el 1º de Enero de 1959.

Enero de 1959.-

Desde el 2 al 4 hay dominio del anticiclón permanente del Pacífico en todo el país hasta Punta Arenas; desde este punto al Sur se observa un régimen de bajas presiones normal para estas latitudes.

Entre los días 5 y 6 una depresión cruza el Drake de W a E por latitud 58º sur y otra pasa en la misma dirección al sur de las Shetland, ambas de escasa consideración.

El día 7 vuelve el dominio anticiclónico y en las latitudes altas las presiones son normales.

Los días 8 y 9 dos depresiones poco activas pasan del W a E una por latitud 58º sur y otra a la altura de las Shetland.

Entre los días 10 y 14, sucesivas ondas depresionarias pasan por el Paso Drake y las Islas Shetland.

El día 10 dos depresiones de secundaria importancia inician su trayectoria de W a E por latitud 59º sur, el 11 las persi-

que una tercera de la misma magnitud siguiendo igual ruta. Estas desaparecen por el este el día 12. Durante este lapso, una depresión de bastante actividad atraviesa las Shetland de W. a E. En la noche del 12 dos depresiones aparecen al SW de Evangelistas moviéndose hacia el SE. La primera de gran magnitud pasa sobre las Shetland el día 13, mientras la segunda siguiendo una trayectoria de W. a E. atraviesa el Drake por latitud 59° sur. El 14 la depresión que afectó las Shetland se encuentra al sur de las Georgia manteniendo su rumbo hacia el SE.

El día 15 hay predominio anticiclónico y de Diego Ramírez al sur, régimen normal de baja presión.

El día 16 una depresión aparece con su centro en latitud 54° sur y longitud 86° weste en dirección SE., el 17 al llegar a latitud 59° sur se mueve hacia el este, desapareciendo el día 18.

Una depresión de poca importancia atraviesa el Drake de NW. a SE. los días 19 y 20. Este último día se avista una depresión de mucha actividad con su centro en latitud 57° sur y longitud 78° weste, seguida de otra de igual magnitud con su centro en latitud 51° sur y longitud 84° weste ambas en desplazamiento hacia el SE. La primera afecta a las Shetland el día 21 con vientos del tercer cuadrante, 50 nudos y rachas hasta 65 nudos. El 22 llega la segunda arreciando el temporal con vientos del mismo cuadrante, fuerza media 60 nudos y rachas de hasta 80 nudos, ambas se desplazan por el sur de las Georgia desapareciendo por el SE. el día 23.

Desde el 24 al 28 hay predominio anticiclónico y de Punta Arenas al Sur régimen normal de bajas presiones.

Entre el 29 y 31, una depresión de escasa importancia re-

corre el Drake de W. a E. por latitud 58º sur.

Febrero y Marzo de 1959.-

Entre el 1º y el 5 pasan por el Drake, en latitud 57º sur, tres depresiones de escasa importancia en la ruta W.-E. y otra de igual consideración y dirección pasa por latitud 55º sur los días 6, 7 y 8.

En los días 9 y 10 se observa una invasión anticiclónica que alcanza hasta las Shetland.

El día 11 aparece una depresión con su centro situado 180 millas al SE. de Bahía Margarita con dirección NE., pasando el día 12 sobre las Shetland, afectándolas con vientos del primer cuadrante y de 30 nudos; arreciando hasta 50 nudos desde el cuarto cuadrante. El día 13, a las 14:00 hrs. encontrándose su centro en latitud 58º sur y longitud 52º weste, cambia su ruta hacia el E., perdiéndose en esta dirección el día 14.

Entre el 14 y 16, atraviesa el Drake una depresión de W. a E. de poca consideración por latitud 59º sur.

El día 17 se vive en general un régimen de altas presiones.

El día 18 pasa las Shetland de W. a E. una nueva depresión que fue detectada al W. de Bahía Margarita.

En el período comprendido entre el 10 de Febrero y el 6 de Marzo, cruza el Paso Drake la más numerosa familia depresionaria que haya memoria, afectando todas las Islas Shetland y el Paso Drake. Doce depresiones continuadas, todas de gran actividad, alteraron las condiciones atmosféricas. La más intensa, la número 9, produjo vientos del E. con fuerza media....

65 nudos, con rachas continuas que alcanzaron 85 nudos.

El día 6 se prevee el término de la familia depresionaria.y el 7 comienza una invitación anticiclónica que dura hasta el 11, en que comienza a retirarse hacia el norte el anticiclón permanente del Pacífico.

Resumen de las condiciones meteorológicas observadas durante la campaña.

De lo expuesto se desprende que desde el 15 de Diciembre de 1958 hasta el 13 de Marzo de 1959, o sea en 88 días, cruzaron 39 depresiones al sur del paralelo 54º sur. Durante la permanencia en la Antártica y hasta la recalada de regreso en Punta Arenas, se registraron 34 depresiones. De éstas, 14 tuvieron una dirección de traslación W-E;16 del NW al SE y 4 de Bahía Margarita. De todas,tuvieron mayor intensidad las de ruta NW-SE y las de Bahía Margarita.

Todas fueron localizadas por lo menos con 48 horas de anticipación. El período de mayor actividad depresionaria fue el comprendido entre el 19 de Febrero y el 6 de Marzo, que se registró el paso de una familia compuesta de 12 depresiones, siendo todas de dirección NW-SE.

Es imposible determinar los meses que son de mejores condiciones meteorológicas para operar en la Antártica,pues el tiempo depende del ciclo que siguen las depresiones,el cual no responde a un orden cronológico y es completamente variable.

Se considera inoficioso indicar una pauta de como se comportan los diversos elementos meteorológicos con la aproximación de una depresión proveniente de cualquier dirección,pues con los medios que disponen para el análisis ddddddddddddddddddd

cas, cualquier meteorólogo puede localizarlas y seguir su trayectoria en forma casi matemática y sin la ayuda de esto nada se puede hacer.

Es de hacer presente que debe tenerse precaución con los centros de altas presiones que se forman en las Shetland y Continente Antártico, motivados por el aire sub-polar, pues provocan vientos violentos del NE y E que alcanzan el grado de temporal.

=====