

ERUPCION VOLCANICA Y RESCATE EN ISLA DECEPCION

Por

Arturo DE LA BARRERA Werner
Teniente 1º, Armada de Chile.

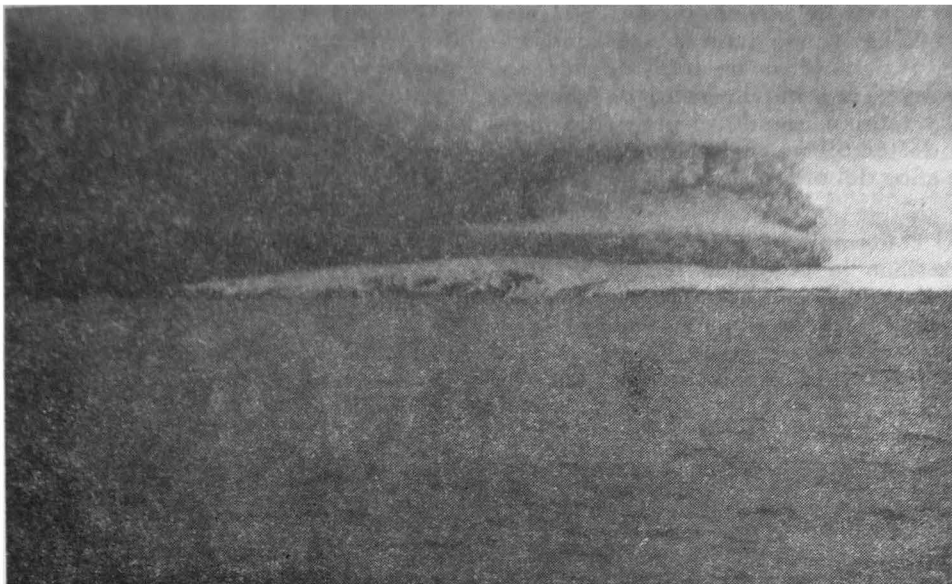
El 4 de diciembre de 1967, el AP. "Piloto Pardo" pudo apreciar un extraordinario fenómeno que indudablemente ha sido el mayor acontecimiento que se conoce en territorio Antártico chileno por la tremenda fuerza telúrica que se desató en la Isla Decepción.

Explosiones, descargas eléctricas y un hongo que alcanzó 10.000 metros de altura, dramatizaron la erupción y el rescate en Isla Decepción.

El autor de este artículo, Teniente 1º de la Armada de Chile, Arturo de la Barrera Werner, narra los hechos reales acaecidos durante la violenta erupción volcánica en Isla Decepción, observados desde el A.P. "Piloto Pardo", que tuvo acción preponderante en el rescate de las dotaciones chilena y británica en sus respectivas bases.

La opinión pública de Chile y del mundo entero fue sacudida por la impresión que causara esta erupción volcánica por su violencia, cuyo epicentro estuvo en la pequeña bahía de esta isla y a sólo una milla de la Base chilena "Pedro Aguirre Cerda" y a cuatro millas de las Bases inglesa "John Biscoe" y argentina "Destacamento Naval".

La Isla Decepción se ha caracterizado siempre por su periódica actividad volcánica, siendo su primera erupción en el año 1812; con posterioridad en el año 1842 y últimamente en 1912, con actividades menores.



A la entrada de Isla Decepción se encuentran los Fuelles de Neptuno. Ahí estaba la ruta de aproximación de los helicópteros navales del AP. "Piloto Pardo". Volaron a través de las emanaciones de vapor y gases que obscurecieron la atmósfera como se aprecia en las fotografías.



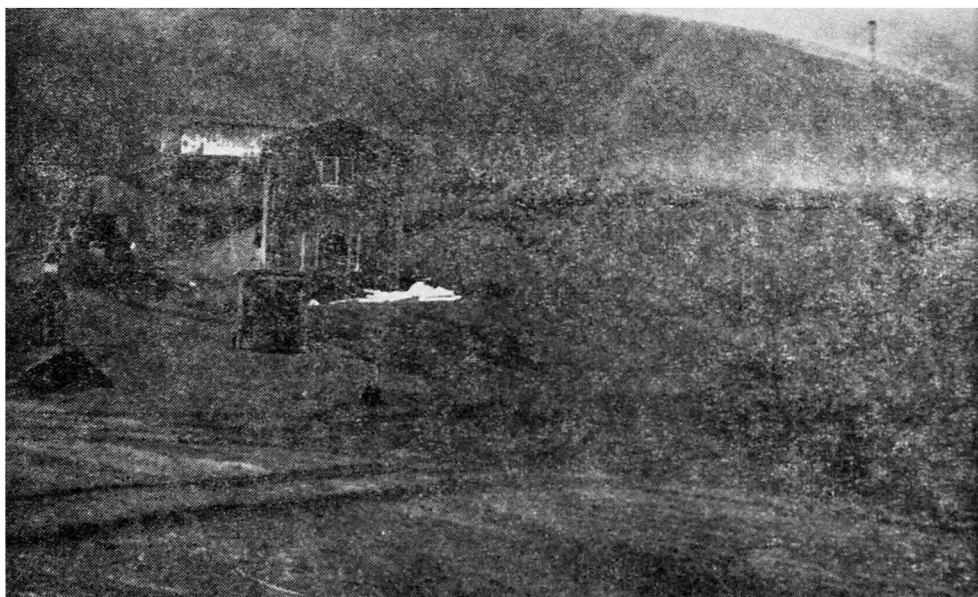
En el mes de noviembre de 1967 esta isla evidenció una intensa actividad sísmica, registrándose un total de 341 sismos leves con movimientos de compresión y tensión, siendo el promedio mensual de temblores registrados en los últimos años del orden de 4 a 30 movimientos.

Al contemplar el panorama antártico, impresiona la presencia tétrica y sombría de esta isla que contrasta con la blancura de todo el continente. Decepción se extiende con un diámetro de 8 millas y sus contornos se ven erizados

Ese día 4 de diciembre de 1967, el AP. "Piloto Pardo" se encontraba fondeado en Puerto Foster y los primeros sismos que se sintieron a bordo fueron a las 06.20 horas y a las 09.30 horas con grado 4 de la escala internacional.

A las 10.00 horas se efectuaba en la Base "Pedro Aguirre Cerda" una sobria ceremonia de relevos, en que ambas dotaciones se estrechaban las manos deseándose mutua suerte.

Horas más tarde los que dejaban la Base se embarcaron en el AP. "Piloto



La Base chilena "Pedro Aguirre Cerda" se veía cubierta por una capa de 1,5 metros de cenizas bajo una atmósfera oscura que envolvía en una extraña penumbra el paisaje.

de peñascos de tono oscuro y de rocas deformadas, producto de remotas erupciones; es una tierra de negra arena volcánica, con áreas esmaltadas de vetas rojizas, granates y verdosas, cuyo conjunto es de desolación y tristeza.

Sin embargo a pesar de ser un cráter esta isla, fue elegida como el mejor puerto para las bases, ya que contaba con excelentes condiciones de seguridad para los buques, los cuales se amarraban en sus caletas, soportando los fuertes temporales antárticos.

Pardo", quedando en la Base un total de 27 hombres que componían la nueva dotación 1968, una brigada de reparaciones y dos científicos del Instituto Antártico Chileno.

Alrededor de las 18.00 horas, cuando el buque se dirigía a un rumbo general Norte en demanda de Isla Livingstone y estando a una distancia de 9 millas de Decepción, se elevó en dicha isla una enorme columna de humo negro que alcanzaba unos 2.000 metros de altura y abarcaba 1/3 del diámetro de la Isla con

ISLA DECEPCION

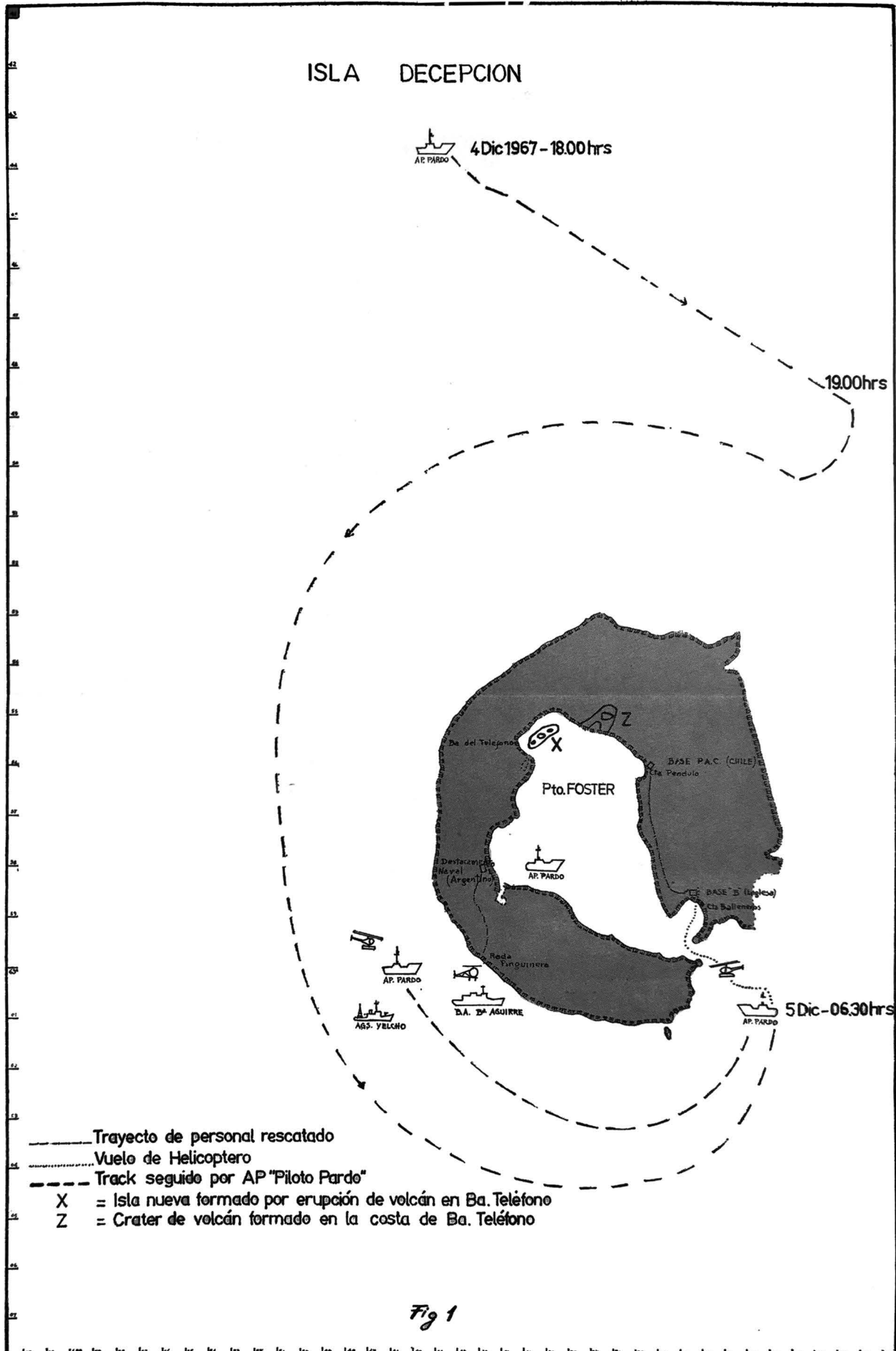


Fig 1

una propagación muy rápida en ancho y elevación, que en su primer instante hizo pensar que existirían pocas posibilidades que en la Isla Decepción quedase gente con vida por la fuerte intensidad de las explosiones que se apreciaban.

De inmediato el buque cambió su rumbo en demanda de los Fuelles de Neptuno, única entrada existente hacia la bahía y que está ubicada al sur de la Isla y aumentó al máximo el andar con el propósito de intentar rescatar posibles sobrevivientes de esa probable catástro-

La pantalla de radar presentó este hongo como un contacto de forma irregular que naciendo de la isla se extendía unas 10 millas hacia el Este y 5 millas en dirección Sur.

Se produjo un enrarecimiento de la atmósfera dificultando toda recepción de señales de radio. Sin embargo, se logró entrar en comunicación con el personal de la Base "Pedro Aguirre Cerda", quienes solicitaban auxilio e informaban que se encontraban bajo los efectos de una violenta acción volcánica: fuertes explo-



Ingleses y chilenos llegan al AP. "Piloto Pardo" rescatados por los helicópteros navales en operación realmente riesgosa en medio de las explosiones y oscuridad causadas por la erupción.

fe cuyo aspecto devastador se apreciaba en aumento, pues su gran potencia se evidenció, cuando minutos más tarde era un gigantesco hongo de 10.000 metros de altura que ya había cubierto 2/3 de la isla y que se mantendría por cerca de 12 horas. Comenzaron luego descargas eléctricas considerables con violentas explosiones continuadas, al mismo tiempo que se experimentaban variaciones del viento en intensidad y dirección alcanzando hasta 30 nudos.

siones que lanzaban gran cantidad de piedras volcánicas, con ruidos subterráneos, ebullición de agua en la bahía y emanaciones de gases sulfúricos. Sin embargo se encontraban momentáneamente a salvo en el subterráneo de la Base, protegidos de la abundante lava que caía sobre el refugio. Su única salvación era trasladarse por tierra a la Base "John Biscoe" para ser rescatados por el AP. "Piloto Pardo" en cuanto fuera posible que el buque se aproximara.

Esta Base inglesa que se encuentra ubicada a sólo una milla de los Fuelles de Neptuno, sería el lugar desde el cual el buque intentaría con todos sus medios disponibles el salvataje de los 27 chilenos y 15 ingleses de esa base.

A las 19.05 horas, estando el buque a 6 millas al ENE de la Isla y navegando en demanda de los Fuelles, experimentó una intensa lluvia de cenizas y piedras volcánicas, provenientes de las erupciones y que cubrió totalmente las cubiertas con un espesor de 5 centímetros. Esto dio un índice de la magnitud de la erupción. Sin embargo se continuó navegando y se explicó la situación que se vivía, ordenándose verificar las condiciones de estanqueidad del buque en prevención a posibles movimientos de mar, al mismo tiempo que se dispuso la protección adecuada contra la lluvia de piedras, las que alcanzaban un tamaño hasta de una pelota de golf.

Como las descargas eléctricas también continuaban, fue necesario lanzar al mar los tambores de bencina de helicópteros que se encontraban a bordo, evitando así posibles incendios.

Con el propósito de eludir esta lluvia, cuyas piedras iban aumentando de tamaño, anulando la visibilidad y bloqueando la pantalla del radar, el Comandante del buque, Capitán de Fragata Sr. C. Borrowmans, siguiendo instrucciones del Comodoro Sr. B. Kopaitic O. ordenó alterar el rumbo, gobernando hacia barlovento, ya que con esas condiciones atmosféricas era inútil cualquier intento de aproximación del buque hacia los Fuelles. En esta forma se circunnavegó la isla durante la noche con escasa visibilidad y ventisca de nieve y teniendo a la vista el hongo que continuaba vaciando su furia sobre las dotaciones de las Bases y sobre el buque que en vano trataba de alcanzar el lugar adecuado para prestar ayuda.

Mientras tanto en la Base "Pedro Aguirre Cerda" caía una abundante lluvia de lodo que alcanzó un espesor de 1,50 metros, acompañado de piedras incandescentes que eran lanzadas sobre 300 metros de altura y se experimentaban fluctuaciones de dos metros de amplitud de marea, en intervalos no mayores de 2 minutos que hacían temer una imprevista salida de mar.

El Comodoro argentino señor Ledezma concurrió a bordo del AP. "Piloto Pardo" para agradecer la ayuda ofrecida por los chilenos.





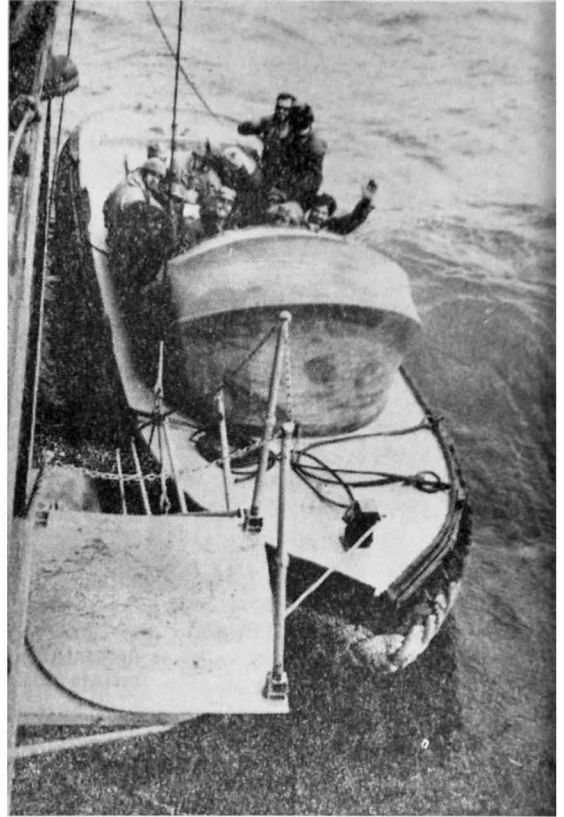
Los helicópteros navales del AP. "Piloto Pardo" fueron despachados con toda prontitud e iniciaron de inmediato el rescate de las dotaciones bloqueadas por la erupción.

La acumulación de cenizas destruyó el galpón de la base "Pedro Aguirre Cerda" que a poco de la erupción presentaba este desolado aspecto.



A las 19.40 horas calmó la lluvia de lodo y piedras, y desde la Base pudo apreciarse que la falla de la corteza terrestre no sólo se manifestaba con cráteres en el centro de la Bahía Telefon, sino que también se había formado otro cráter que se prolongaba hacia el extremo interior NE de la isla y a sólo una milla de la Base "Pedro Aguirre Cerda".

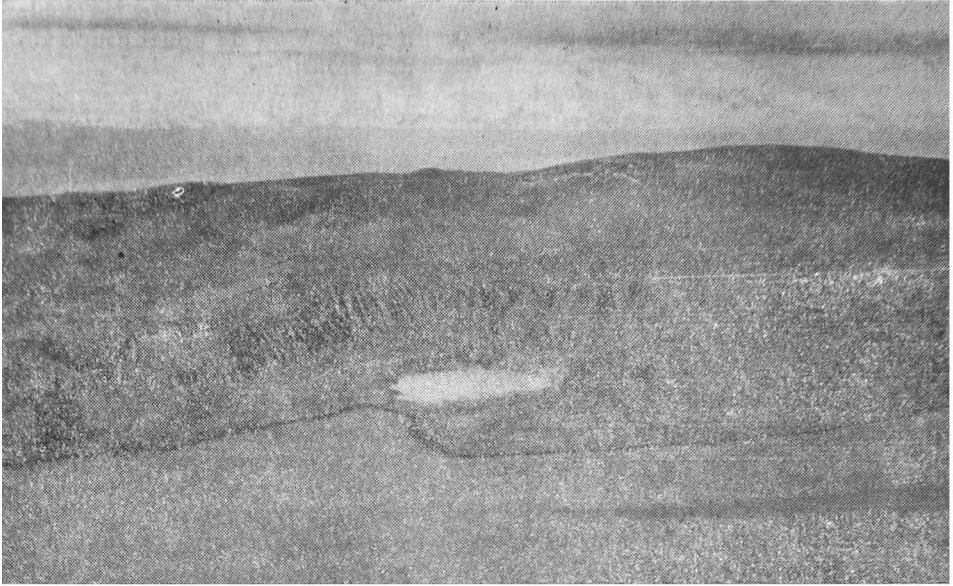
Ante este inminente peligro, a las 20.40 horas los 27 hombres iniciaban el desplazamiento hacia la Base inglesa —ubicada a una distancia de 3 millas al Sur— bajo una fuerte lluvia de cenizas y sobre una huella borrada por la acción de los sismos, hasta que al cabo de dos horas, el Jefe de la Base inglesa informó que todo el personal chileno había llegado a esa base después de aquella fatigosa caminata.



Mientras tanto, el buque continuaba su avance en una noche que en esa época es normalmente clara en la Antártida; pero esta vez transcurría con una atmósfera negra de ceniza en suspensión y tormentas eléctricas; inquietante y con todo el personal a la expectativa de que la furia volcánica declinara a fin de poder iniciar las operaciones de rescate de aquel aislado grupo.

Vano e imprudente hubiese sido intentar entrar con el buque a la bahía, pues además de las corrientes existentes, se desconocían las variaciones que había experimentado la profundidad del mar por efecto del fenómeno telúrico.

Arriba: una embarcación inglesa transporta al personal de la base británica H.M.S. "Shackleton". A la izquierda: la formación de tres cráteres dio origen a una nueva isla en el centro de Bahía Teléfono.



La atmósfera se ha despejado algo, y aquí vemos el cráter que se formó al NE. de Puerto Foster. En segundo plano se ve la Isla Livingstone.

El AP. "Piloto Pardo" y la AGS. "Yelcho" fondeados en Caleta Péndulo. En el saco de la Caleta está la Base "Pedro Aguirre Cerda" que quedó cubierta de ceniza volcánica.



A las 03.15 horas se escuchaba por los altoparlantes del "Piloto Pardo" la orden a la tripulación de continuar los alistamientos generales de todos los medios disponibles de salvataje, cuatro embarcaciones y dos helicópteros.

No faltaron oficiales y gente de mar que se presentaron al Puesto de Mando ofreciendo su deseo voluntario de participar en esa delicada misión de aproximarse hacia el volcán en erupción. Sin embargo, antes de tomar la decisión final sobre qué medios se emplearían en el rescate, se consultó a la Base inglesa sobre las condiciones de marea existentes, determinándose que persistían las intensas fluctuaciones de amplitudes de marea de 1,5 metros con 5 minutos de intervalo entre plea y baja mar, lo cual originaba fuertes corrientes en el angosto canalizo de los Fuelles. Esto anulaba todo intento de empleo de embarcaciones menores, no sólo en el cruce del canalizo, sino también en las maniobras de ataque al muelle de la Base.

En la madrugada de ese día 5 de diciembre el AP. "Pardo" recaló a los Fuelles de Neptuno, en donde se reunió el ATF. "Yelcho" que había zarpado de la bahía Chile, quedando ambos buques en espera de intentar la evacuación del personal chileno e inglés.

Hasta las 06.30 horas, el buque se mantuvo sobre las máquinas en las proximidades, pero las malas condiciones atmosféricas no mejoraban. Continuar esperando condiciones favorables para iniciar un rescate que revistiera todas las medidas de seguridad, habría sido acercar más el peligro a esa gente. Debía correrse el riesgo que fuera necesario. Habían cesado las explosiones volcánicas, pero continuaba la lluvia de cenizas y grandes columnas de vapor se extendían a lo largo de toda la isla, lo cual disminuía la visibilidad a menos de 1.000 yardas. Todo el escenario hacía suponer que en cualquier momento se transformaría en un infierno de erupciones.

A pesar de esto, desde la cubierta de vuelo entraron en acción los dos pequeños helicópteros tipo Bell. Bien sabemos que estas máquinas aún en condiciones normales requieren del piloto gran concentración y seguridad y en esta oportunidad eran necesarias habilidad, aten-

ción y sangre fría, de las cuales dependería la vida de aquel grupo de dotaciones antárticas.

Los pilotos navales Teniente 1º F. Corthorn B. y Teniente H. Higuera se alistaron y a las 07.15 horas iniciaron el despegue hacia un área de turbulencia, de baja visibilidad, fuera del alcance visual del buque y a una caleta en el interior de la Isla, donde en cualquier momento las erupciones volcánicas podrían ocasionar daños imprevisibles en los rotores de los helicópteros, siendo esto un riesgo de consecuencias fatales, que ellos aceptaron sin vacilación, con la fe de que el éxito de su misión lograría salvar los cuarenta y dos hombres en la Caleta Balleneros.

A las 07.17 horas, desde la cubierta del buque, despegaron los helicópteros hacia una atmósfera enrarecida que los hizo desaparecer de la vista al mismo tiempo que se perdía con ellos el contacto de radio.

Sin embargo arribaron exitosamente a la Base inglesa, regresando a bordo con grupos de a dos hombres en cada viaje. Así fue como durante 1 hora 40 minutos, desde la cubierta del AP. "Pardo", en permanentes balances producidos por la fuerte marejada, los helicópteros, a través de inesperadas turbulencias, lograron rescatar las dotaciones, en cuyos rostros se denotaban elocuentes rasgos de cansancio y nerviosismo, alegría y agradecimiento después de aquellas 12 largas horas en que las erupciones volcánicas habían sido una amenaza para sus vidas.

Pero el rescate no había terminado. Aún quedaba por auxiliar a la dotación de la Base argentina, que había huído de su refugio de "Destacamento Naval" hacia la rada Pingüinera, por lo cual el buque zarpó de inmediato hacia esa rada, cuya configuración geográfica y ubicación en el extremo SW de la Isla Decepción, ofrecía esta vez una fácil aproximación para el buque y para los helicópteros, los cuales estarían en todo momento al alcance visual.

Ambos buques, "Pardo" y "Yelcho", se dirigieron al máximo andar hacia la Rada Pingüinera y en su corta navegación interceptaron al BA. "Aguirre", transporte argentino que también había

recibido señales de auxilio y se dirigía a rescatar la dotación del Destacamento Naval argentino.

Los tres buques se mantuvieron allí sobre las máquinas durante todo el tiempo que se prolongó la operación.

El "Pardo" ofreció la cooperación de los helicópteros para las labores de rescate, y el "Aguirre" agradeció esta ayuda, manifestando tener su propio helicóptero, con el cual efectuó un rescate en buenas condiciones y con todo éxito, finalizando las operaciones a las 11.00 horas de ese día 5 de diciembre.

Posteriormente el Comodoro argentino Sr. Ledezma, acompañado del Jefe de Estado Mayor, concurrió en una embarcación desde el BA. "Aguirre" a bordo del AP. "Pardo", para agradecer la ayuda ofrecida por los buques y helicópteros chilenos, hacia el personal argentino.

Posteriormente el AP. "Pardo" zarpó a Puerto Soberanía llevando a chilenos y británicos, quienes encontraron a bordo cálida acogida después de las difíciles y angustiosas horas vividas. La misión estaba cumplida.

Esa misma tarde se coordinó un "rendez-vous" en Puerto Soberanía (Isla Livingstone con el HMS. "Shackleton", buque que había zarpado desde Islas Falkland y navegaba en auxilio de sus compatriotas británicos ya salvados, y quienes serían posteriormente transportados a Inglaterra.

Este episodio nos hizo recordar la acción del Piloto Luis Alberto Pardo, quien el 30 de agosto de 1916, en la vieja escampavía "Yelcho" de ese entonces, rescató a los hombres de la expedición inglesa de Sir Ernest Shackleton, que se halla-

ban aprisionados entre los hielos de la Antártida chilena. Los nombres de los buques que protagonizaron esta reciente operación, las nacionalidades chilena y británica que participaron, así como el escenario antártico en que se desarrolló, hicieron rememorar este lejano hecho histórico en el cual la fraternidad entre hombres de mar se hizo presente una vez más.

EPILOGO

Semanas más tarde, en el mes de enero de 1968, el AP. "Piloto Pardo" regresó a Isla Decepción con el propósito de investigar la magnitud de este fenómeno y los daños sufridos por las Bases antárticas.

Comprobó que en general las condiciones de las profundidades marinas de Puerto Foster no habían variado.

La fuerza telúrica dio origen a tres cráteres en la bahía Telefon (fig. 1, x) que se apreciaban como una extensa isla de 70 metros de altura y 1.200 metros de largo orientada de SW. a NE., siendo el mayor de un diámetro de 200 metros.

Estos cráteres continuaban con una leve actividad, emanaciones de vapor y gases sulfurosos.

En la costa NE. de Puerto Foster (Fig. 1 z) se formó otro cráter que se encuentra a 1½ milla de la Base chilena y cuya energía desarrollada por esta erupción produjo una deformación de 600 metros de diámetro en la costa de la periferia del cráter.

