

EL LEVANTAMIENTO DEL ESTRECHO GERLACHE¹

Germán Bravo Valdivieso*

Resumen

La Armada de Chile con elementos insuficientes y bastante primitivos trataba de cumplir con sus obligaciones de publicar las cartas de navegación del territorio antártico, pero la amistad establecida con personeros de la Royal Navy, le permitió salir airosamente del paso.

Palabras clave: Estrecho Gerlache; patrullero Lautaro; levantamiento hidrográfico; comisión antártica.

El año 1956 o, tal vez, comienzos de 1957, se encontraba la flotilla que componía la comisión antártica cumpliendo sus tareas en el continente helado, las cuales comprendían el levantamiento hidrográfico del estrecho Gerlache, que separa la Tierra de O'Higgins de las islas Trinidad, Lieja, Brabantes y Anvers.

La flotilla estaba compuesta por el petrolero *Rancagua*, el patrullero *Lientur* y su gemelo *Lautaro* que estaba encargado de efectuar los trabajos de hidrografía. Este último se encontraba al mando del capitán de corbeta Jorge Paredes Wetzer, mientras que estas tareas recaían en el segundo comandante, teniente 2° Hernán Pacheco Ponce.

El trabajo hidrográfico debía realizarse desde a bordo, mediante recorridos sucesivos tomando demarcaciones con el girocompás, lo que se llamaba, en la época "levantamiento a vapor."

El girocompás, ingenioso instrumento que prácticamente reemplazó a los compases magnéticos, que tenía sobre aquellos la ventaja de indicar el Norte verdadero y no el magnético y

que no estaba sujeto a variaciones por la latitud en que se encontrara la nave o por la distorsión que le causaba la estructura de acero del mismo buque, que se imantaba o desimantaba por múltiples circunstancias, tenía un problema cuando se encontraba en latitudes altas, que era que la fuerza de orientación del giroscopio que lo orientaba al norte, disminuía drásticamente e irregularmente mientras se acercaba el buque a alguno de los polos y esto hacía que, por cualquier pequeña causa, imperceptible casi, tomaba una orientación errada que tenía algunos grados de diferencia con la verdadera. Debe considerarse que hacía tan solo unos pocos años que se habían inventado estos sistemas y eran muy diferentes a los actuales.

El *Lautaro* trataba de cumplir su misión, pero el girocompás le jugaba en contra una y otra vez; cada navegación por el canal, tomaba el máximo de demarcaciones y después de avanzar algún trecho, volvía a hacerlo, pero ellas no se cruzaban pues el maldito instrumento, en algunos momentos, marcaba con errores. Con paciencia, una y otra vez, volvían a recorrer el canal para tratar de cumplir su cometido.

* Teniente 2° (R.). Ingeniero Constructor Naval. Historiador de Investigador, miembro de número de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile. Preclaro Colaborador de la Revista de Marina desde 2012. (germanbravov@gmail.com).

1. Antecedentes entregados al autor por el capitán de fragata (R) Hernán Pacheco P. (Q.E.P.D.)

En estas faenas se encontraba el patrullero, cuando el comodoro de la flotilla recibió la información que la Antártica sería visitada por el yate real *Britannia* de la corona británica y llevaría de huésped al mismísimo duque Felipe de Edimburgo. De los buques chilenos que componían la flotilla, el patrullero *Lautaro* fue designado para que se dirigiera a bahía Decepción, y que su comandante pudiera asistir a la invitación a la cena que se ofrecería a bordo.

Ese año se habían desarrollado los Juegos Olímpicos de Melbourne y Gran Bretaña, como Estado integrante de la Comunidad Británica de Naciones, había decidido que acudiera a su inauguración un miembro de la realeza, por lo que el duque de Edimburgo, organizó un viaje alrededor del mundo en el yate HMS *Britannia*, de 110 días de duración y en su recorrido de regreso desde Australia, visitó Nueva Zelandia, cruzó el Pacífico sur, visitó las islas Falkland, islas Shetland del Sur y un sector del estrecho de Gerlache; durante su recorrido austral estuvo escoltado por el HMS *Protector* y el recientemente construido rompehielos HMS *John Biscoe*.²

El *Lautaro* fue pintado para la ocasión de "quilla a perilla", pulidos los bronce, lustradas las maderas, lavadas las lonas, etc. faenas que el meticuloso segundo comandante se encargó de verificar para que no fuera a existir ninguna nota discordante.

En la base británica que existía en bahía Decepción, estaba un buque hidrográfico haciendo el levantamiento precisamente del mismo estrecho Gerlache, que constituía la tarea encomendada al *Lautaro*, con la diferencia que además de tener instrumentos muchísimo más modernos, contaba con el concurso de cuatro aviones anfibios que, basados en las tranquilas aguas de Decepción, tomaban vistas aerofotogramétricas del canal y lo recorrían incansablemente.

Antes de la cena real, el capitán del buque hidrográfico británico acudió al *Lautaro* para saludar a su colega y, en esas lejanas latitudes, donde los comandantes de buques viven, más que en ninguna otra parte, la soledad del mando, trabaron gran amistad, acompañada de generosos

vasos de vino chileno y whisky escocés mientras esperaban la hora de dirigirse a la cena en el *Britannia*.

La conversación muy pronto se refirió al trabajo similar que ambos realizaban y al conocer el británico los modestos elementos con que contaba el patrullero chileno y la dificultad de realizarlo con el primitivo girocompás del buque, le propuso permitirle reproducir su trabajo, con la condición que la carta chilena no podía ser publicada antes que apareciera la británica sobre el mismo canal y que debía esperar, a lo menos treinta días que ello hubiese sucedido, para hacerlo.

A la hora en que ambos comandantes debían dirigirse al yate real, el teniente Pacheco enrolló un pliego de papel diamante, haciendo un cilindro del menor diámetro que pudo, buscó media docena de los mejores lápices de grafito a los que les sacó punta, puso en sus bolsillos goma de borrar blanda y cinta adhesiva scotch y colocó el rollo de papel en su espalda bajo la chaqueta y el chaquetón, dirigiéndose a la embarcación que trasladaría a los comandantes al *Britannia* y a él al buque hidrográfico.

A bordo de éste, fue dejado solo en la sala de hidrografía, donde colocando el papel diamante sobre los planos dibujados por la comisión británica y afirmándolo con cinta scotch, pudo calcar la carta de navegación del canal.

A su regreso al *Lautaro*, partiendo de la carta dibujada, le fue posible trazar el rumbo correcto de las demarcaciones que había falseado el girocompás y así completar la documentación del trabajo.

Respetando el compromiso contraído, en 1962 fue publicada la carta chilena después que lo había hecho la británica.

Hernán Pacheco continuó interesado en nuestro territorio antártico y en el marco del Tratado Antártico, firmado en 1959, ya como teniente 1º, fue nominado para realizar un viaje al Polo Sur en el rompehielos USS *Glacier* de la marina norteamericana, en el que navegó hasta la base McMurdo, desde donde sobrevoló el Polo Sur.

2. Internet "Britannia".