



Las Campañas Antárticas de la Armada Argentina

Guillermo M. Palet

La Armada Argentina, juntamente con las otras Fuerzas Armadas, es responsable de proveer el sostén logístico al Programa Antártico Argentino.

En el presente artículo, se desarrollan brevemente los cambios que sufrieron las Campañas Antárticas desde sus orígenes, cómo se les da cumplimiento en la actualidad y la evolución que de ellas se pretende en el futuro.

Expedición Sueca del Dr Nordenskjöld

La Expedición Sueca del Dr Nordenskjöld, que invernaó en la isla Cerro Nevado durante el año 1902, contó con el Alférez de Navío José María Sobral entre sus integrantes.

Al término de dicho año, el buque *Antarctic*, al mando del Capitán Larsen, concurrió a replegarlos. El *Antarctic*, sometido a presión dentro del campo de hielo, sufrió averías que determinaron su hundimiento.

El capitán y la tripulación arribaron a la isla Paulet, donde construyeron un refugio de emergencia, mientras que tres hombres de la dotación habían quedado previamente en bahía Esperanza.

El Capitán de Navío Guillermo Mariano Palet (VGM) es el Comandante Naval Antártico y Comandante Conjunto Antártico. Prestó servicios, entre otros destinos, a bordo de corbetas tipo A-69, en transportes tipo Costa Sur, en destructores Clase 42 y Meko 360, en patrulleros Clase Murature y en la fragata Libertad. Comandó el Patrullero ARA Murature y el rompehielos ARA Almirante Irizar. Es miembro del Comité de Estudios Antárticos del CARI y director del Curso de Navegación Antártica. Participó en trece campañas antárticas. Fue oficial de intercambio a bordo del buque oceanográfico Barao de Tefé de la Armada de Brasil y del buque polar Outeniqua de la Armada Sudafricana; jefe de la Base Orcadas durante 1985 y la de la Base Científica Jubany en 1994. Integró la delegación argentina ante el COMNAP en Alemania, en 2004, Buenos Aires, en 2010, Estocolmo, en 2011 y la delegación argentina ante la RCTA en Buenos Aires, en 2011.



Estas circunstancias determinaron que Nordenskjöld y sus compañeros debieran sobre llevar una segunda internada y que la dotación del *Antarctic* iniciara la propia con los escasos elementos rescatados del naufragio.

El gobierno sueco, ante la falta de noticias de la expedición, preguntó al gobierno argentino si podía montar una operación de rescate.

A tal efecto, se alistó a la corbeta ARA *Uruguay*. Ella, al mando del entonces Alférez de Navío Julián Irizar, zarpó de Buenos Aires el día 8 de octubre de 1903.

Un mes después, el 8 de noviembre, Irizar rescató a la totalidad de la expedición y a la tripulación del *Antarctic*.

Finalmente, hizo su regreso triunfal al puerto de Buenos Aires el 2 de diciembre de ese año, luego de una escala en puerto Santa Cruz el 22 de noviembre, desde donde había cablegrafiado los resultados del rescate.

Tal experiencia ha sido relatada por Sobral en su libro “Dos años entre los hielos 1901 – 1903”, por el propio Nordenskjöld en “Viaje al Polo Sur. Expedición Sueca a bordo del *Antarctic*” y por el Contraalmirante Laurio H. Destéfani en “El Alférez Sobral y la Soberanía Argentina en la Antártida”.

Inicio de la actividad antártica sostenida

La Expedición Nacional Escocesa, al mando del Dr. William S. Bruce en el motovelero *Scotia* internó durante el año 1903 en la bahía que hoy lleva su nombre en la isla Laurie del grupo de las islas Orcadas del Sur.

Durante el invierno, construyeron un refugio magnético y meteorológico en el actual istmo Ibarguren. Finalizada la internada, el *Scotia* tomó el puerto de Buenos Aires, donde Bruce ofreció al gobierno argentino las instalaciones construidas.

Mediante decreto de fecha 2 de enero de 1904, el Presidente Roca, autorizó a la Oficina Meteorológica Argentina a recibir las instalaciones ofrecidas y establecer un nuevo observatorio meteorológico y magnético.

En su artículo tercero, el referido decreto, indica que los relevos de personal serán conducidos por un buque de la Armada.

El *Scotia* llevó a Orcadas a la primera dotación argentina, y el 22 de febrero de 1904, se produjo el traspaso de las instalaciones existentes. Por tal motivo, en esa fecha se celebra anualmente el Día Nacional de la Antártida.

El inicio de actividades ininterrumpidas en la actual base Orcadas, dio comienzo a los relevos anuales que desde entonces realiza la Argentina de las dotaciones de las bases antárticas; el primero de ellos fue cumplido por la propia corbeta ARA *Uruguay*.

Consideremos que a la fecha, la Argentina lleva realizadas 107 campañas antárticas de verano y aún faltan alrededor de veinte años para que otro país cumpla su primer centenario.

Evolución de la actividad

A partir del año 1904, se inició el relevo ininterrumpido de la base Orcadas.

En la década de 1950, se produjo una gran expansión de la actividad con la creación de nuevas bases.

En 1954, se incorporó el rompehielos ARA *San Martín* a las campañas antárticas, con lo cual, se adquirió la capacidad de actuar en el mar de Weddell. Junto con el rompehielos, trabajaron distintos buques transportes de la Armada, entre los que se destaca el ARA *Bahía Aguirre* que, entre 1951 y 1981, ejecutó treinta campañas antárticas de verano.

Durante la década de 1980, se produjo el relevo del *San Martín* por el rompehielos ARA *Almirante Irizar*, y del *Bahía Aguirre* por el transporte polar ARA *Bahía Paraíso*.

En la década de 1990, se inició el dictado del Curso de Navegación Antártica y comenzó a desarrollarse la Patrulla Antártica Naval Combinada (PANC) entre la Armada de Chile y la Armada Argentina.

Las campañas antárticas en el pasado

Durante los cincuenta años transcurridos entre 1904 y 1954, se cumplieron los relevos sin contar con un buque rompehielos.

Entre 1954 y 1989, por espacio de treinta y cinco años, se ejecutaron campañas con la participación del rompehielos y un transporte o un buque polar, al margen de otros buques que ocasionalmente se emplearon.

Los dieciocho años entre 1989 y 2007, se trabajó casi con exclusividad con el rompehielos y sin un buque polar.

A modo de ejemplo, se desarrolló la Campaña Antártica de Verano 2005-06 (CAV 05-06).

Como resumen de las actividades que debían satisfacer en la CAV 05-06 (Campaña Antártica de Verano 2005-2006), se debía reaprovisionar y realizar el relevo de dotación de las seis bases permanentes (Belgrano II, Esperanza, Jubany, Marambio, Orcadas y San Martín); poner en funcionamiento las siete bases transitorias (Brown, Cámara, Decepción, Matienzo, Melchior, Petrel y Primavera) y, posteriormente, desactivarlas; dar apoyo a una base extranjera; habilitar dos refugios; establecer distintos campamentos; recuperar dos motos de nieve que se encontraban en el glaciar Collins; desarrollar actividades científicas en el témpano A22A y proveer apoyo logístico al buque *Sedna IV*.

Esta campaña se planificó en tres etapas, con un puente logístico en la ciudad de Ushuaia.

En la primera etapa, denominada “de despliegue”, se procedió a realizar el reaprovisionamiento anual de algunas de las bases antárticas permanentes y a la apertura de la totalidad de las bases transitorias.

Con la zarpada del rompehielos del puerto de Buenos Aires el 21 de noviembre, se inició la etapa que culminó en Ushuaia el 28 de diciembre de 2005.

En esa estadía se produjo el puente logístico con el buque logístico ARA *Patagonia*. Se completó combustible y recibió la carga general, víveres y la carga frigorizada para el resto de la campaña.

El 3 de enero de 2006 y con el buque en condiciones de afrontar una invernada -si fuera necesario-, se zarpó para iniciar la segunda etapa, llamada “de penetración al mar de Weddell”; tenía el propósito de reabastecer la base Belgrano II (BB II).

A dicha base se llevó una casa de emergencia para reemplazar transitoriamente la casa principal que se había perdido durante el invierno.

Luego de pasar por Orcadas, se arribó a las proximidades de la base inglesa Halley, a partir de donde se encontró un campo de hielo pesado. Las ciento veinte millas que restaban para llegar a la base demandaron setenta y dos horas de navegación. Finalmente, a veintidós millas de la BB II, se arribó a la máxima aproximación posible en función del hielo presente.

Hecha la descarga, se inició el regreso. A cuarenta millas de la base, se encontró una condición adversa de hielo que determinó una demora de doce días. Ello obligó a reprogramar el resto de la segunda etapa y toda la tercera. Esta etapa finalizó en Ushuaia el 10 de febrero de 2006.

Al día siguiente, se inició la tercera etapa, llamada “de repliegue”. Se concurre al oeste de la península antártica hasta la base San Martín y -de regreso- se finalizó el reaprovisionamiento de las bases permanentes y se replegaron las transitorias, los refugios y los campamentos. En esta etapa, se realizó el reaprovisionamiento del motovelero *Sedna IV* y la instalación de instrumental en el témpano A22A.

De regreso en Ushuaia, se concluyó con la campaña; durante el traslado hacia Buenos Aires se cumplió con actividades de control del mar en la milla 200.

Como resumen logístico, el rompehielos ejecutó una campaña de ciento treinta días, en los cuales se navegaron 19.220 millas, se volaron 260 horas de helicópteros Sea King y se emplearon los botes durante 174 horas.

Con botes y helicópteros, se desembarcaron 1700 m³ de gas oil Antártico, 1800 m³ de carga general y alrededor de 2000 tubos de gas y tambores de 205 litros.

Además del repliegue de carga desde las bases, se retiraron de las bases 643 m³ de residuos.

Dicha actividad se complementó con la ejecutada por los helicópteros Bell – 212 y los aviones Hércules C – 130, amén del avión Twin Otter, de la Fuerza Aérea Argentina, que volaron 150, 290 y 50 horas respectivamente.

También participaron el buque oceanográfico ARA *Puerto Deseado* y el aviso ARA *Suboficial Castillo*, integrante de la Patrulla Antártica Naval Combinada con la Armada de la República de Chile.

Las campañas antárticas en el presente

A partir del incendio que afectó al rompehielos el 10 de abril de 2007, fue necesario adaptar la actividad y realizar la contratación de medios.

El primer año no fue posible conseguir un buque rompehielos, por lo cual se tomó la decisión de realizar un relevo aéreo de la dotación de la base Belgrano II y de que se consumiera el segundo año de insumos, repuestos y combustible existentes en ella.

Para reabastecer Marambio y otras de las bases permanentes, se contrataron los servicios de un buque polar con un helicóptero Kamov 32. Asimismo, se incorporó el transporte ARA *Canal Beagle* para operar en el norte de la península antártica.

Al año siguiente, ante la necesidad de abastecer por dos años la BB II, al buque polar se le adicionó el empleo de un rompehielos, de modo de asegurar que se realizara la penetración a la base y su regreso del buque polar. Asimismo, y en vez de uno, se utilizaron dos helicópteros Kamov.

A partir de ese año, en forma alternada, se ejecutó una campaña corta con buque polar solamente y una larga con buque polar y rompehielos.

También se incorporó el empleo de los servicios de la base chilena Presidente Frei para los aviones Hércules C – 130 propios, de forma de realizar movimientos de personal a la Antártida y desde ella para ser posteriormente trasladados por el transporte, el aviso de la Patrulla Antártica Naval Combinada, el buque oceanográfico o el buque polar.

La Campaña Antártica de Verano 2011/12

La planificación de esta campaña, debe satisfacer el relevo de dotación por modo aéreo de la Base Belgrano II; el reaprovisionamiento y el relevo de dotación de las otras cinco bases permanentes; la apertura y el cierre de seis de las siete bases transitorias (excepto Matienzo); actividades de inspección de refugios; apoyo a dos bases extranjeras (Machu Picchu, de Perú, y St Kliment Ohridiski, de Bulgaria) y a los campamentos en proximidades de la base Marambio.

El esfuerzo de medios navales que deben emplearse es el siguiente: el transporte ARA *Canal Beagle* (90 días), el buque oceanográfico ARA *Puerto Deseado* (60 días CAV + 53 días COPLA -Comisión Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental), el aviso ARA *Suboficial Castillo* (60 días) de la PANC.

También se prevé el siguiente esfuerzo de medios aéreos: aviones Hércules C – 130 (420 horas de vuelo), avión Twin Otter (200 horas de vuelo) y Helicópteros Bell – 212 (200 horas de vuelo).

Por otro lado, se contrata el traslado aéreo de la dotación de relevo de la BB II, el empleo de un buque polar (45 días más traslados) con un helicóptero Kamov 32 embarcado (120 horas de vuelo) y se solicita el uso de las instalaciones de la base chilena Presidente Frei.

Está prevista su ejecución en dos etapas del transporte y dos del buque oceanográfico, amén de los dos períodos del aviso y una única etapa del buque polar contratado.

Se contempla el inicio, a mediados de noviembre, para el aviso de la PANC, mediados de diciembre para el transporte y mediados de enero para el buque polar.

Las operaciones de descarga y los movimientos de personal serán ejecutados con helicóptero desde el buque polar, Embarcaciones de Desembarco de Personal y Vehículos (EDPV) en el transporte y botes neumáticos tanto en el buque oceanográfico como en el aviso.

La logística antártica y su evolución deseada

En sus orígenes, la logística antártica era satisfecha con exclusividad con el empleo de buques. Cuando se incorpora el uso de aviones y helicópteros, el peso principal de la actividad sigue recayendo en aquellos.

La carga general es trasladada estibada en forma no consolidada en las bodegas de los buques.

La carga frigorizada y la de antecámara van en frigoríficas de carga o en las propias del buque.

En estos casos, es descargada por medio de chinguillos, ya sea con helicópteros o con embarcaciones menores (EDPV / botes neumáticos).

El combustible es transportado a granel o en tambores y en el primer caso, es desembarcado con el empleo de tanques “rolling tank” o cisternas (solo en embarcaciones menores).

Marambio, Belgrano II y Matienzo requieren el empleo del helicóptero y, en el resto, es optativo, con ventajas de rapidez y desventajas de costo. En el caso de las bases que admiten embarcaciones menores, son casi inexistentes las facilidades de muelles.

La evolución a tecnologías disponibles contempla, en el futuro, el uso de carga contenerizada en ISO 20 u otros contenedores construidos ad hoc.

Dichos contenedores serán operados a través de pontones autopropulsados o remolcados por EDPV para el movimiento buque – costa, con muelles con plumas y caminos que unirán el muelle a la base, complementado con vehículos especiales en tierra para su traslado y su estiba.

De este modo, tanto la carga general como la frigorizada e incluso el combustible a granel podrán ser trasladados y desembarcados en contenedores.

Para lograr esto, es necesaria la construcción de pontones, muelles y caminos, y la adquisición de los vehículos indicados.

Por otra parte, en la reparación del rompehielos, se ha incrementado notablemente su capacidad de realizar ciencia desde a bordo.

Para ello, es necesario incorporar un buque polar que asuma parte de las tareas logísticas de manera que el rompehielos pueda cumplir sesenta días de logística y sesenta días de ciencia en zonas donde no pueden operar otros buques.

Dicho buque polar, de operar ciento veinte días, en sesenta completa la logística argentina necesaria y le quedan otros sesenta días para ofrecer logística a terceros países.

Una forma de complementar y de optimizar la operación en el futuro es mediante la concreción de las actividades previstas en el desarrollo del Polo Logístico Antártico en Ushuaia y la concreción de una Base Logística Avanzada en la Antártida ubicada en Petrel de forma de tener acceso horizontal avión – buque.

Finalmente, en el futuro será también necesario adquirir la capacidad de proveer logística antártica autónoma en lugares alejados de las actuales instalaciones.

Conclusiones

La Argentina tiene una vasta experiencia en las actividades de Sostén Logístico Antártico (SLA) a través del accionar de sus Fuerzas Armadas.

Urge recuperar la capacidad de cumplir los requerimientos de SLA con medios propios (recuperar rompehielos e incorporar un buque polar).

Es necesario adecuar la logística a tecnologías disponibles (contenedores, pontones, vehículos adecuados, etc) y construir la infraestructura necesaria para su operación (muelles, caminos, etc).

Es conveniente incorporar la provisión de servicios logísticos a terceros por medio del buque polar y el desarrollo del Polo Logístico Antártico en Ushuaia y la Base Logística Antártica Avanzada en Petrel. ■