

# Experiencias en el hielo antártico

**La Revista entrevistó al capitán de fragata Guillermo Palet, con amplia experiencia en la navegación y quien fuera comandante del rompehielos Almirante Irizar en la campaña de verano 2005-2006 en la Antártida. La charla permitió conocer a fondo la actividad centenaria del país en el continente blanco y las experiencias a bordo de una embarcación preparada para operaciones riesgosas en un medio naturalmente hostil.**



El rompehielos Almirante Irizar, esa mole que desde 1978 abre puertas en el hielo para que la Argentina siga teniendo presencia viva en la Antártida, está en reparaciones luego del incendio que sufrió hace más de tres años. En ese compás de espera, y mientras se planea la próxima campaña de verano en el continente blanco, sus servicios son suplidos por otras embarcaciones y medios durante los casi cuatro meses que duran, en promedio, las operaciones en la zona.

¿Desde cuándo el país tiene actividad en la Antártida? ¿Cómo es la vida a bordo de un buque semejante? ¿Cuántos recursos están involucrados? Estas y otras preguntas pretendieron ser aclaradas en la entrevista que se le hizo al capitán de fragata Guillermo Palet, quien fuera comandante del Irizar en el período 2005-2006.

La historia tiene más de un siglo. El 1903, el gobierno argentino presidido entonces por Julio Argentino Roca, envió a la Antártida la

corbeta Uruguay al rescate de la expedición científica sueca encabezada por el doctor Otto Nordenskjöld y de la tripulación del buque "Antartic", que había sido enviado al lugar con el mismo propósito pero quedó atrapado en los hielos y se hundió. En aquel entonces, en virtud de lo riesgosa de la operación, el suceso fue considerado una hazaña para toda la comunidad internacional. El capitán de la corbeta Uruguay fue el Almirante Julián Irizar.

Al año siguiente, la administración nacional aceptó el ofrecimiento y se hizo cargo de la estación meteorológica ubicada en la isla Laurie y que hasta ese momento fuera operada por los miembros de la expedición escocesa de William Bruce. Argentina asumió así el compromiso anual de trasladar al lugar una dotación para prestar servicios en forma permanente. La hoy conocida como Orcadas es la base antártica más antigua y le permitió a la Argentina sacar una ostensible ventaja al resto de la comunidad internacional con su

presencia, ininterrumpida desde entonces, en el continente blanco.

Para las tareas de logística y reaprovisionamiento en la zona de todo tipo de recursos, entre otras funciones, durante la segunda presidencia de Juan Domingo Perón, la Armada Argentina incorporó su primer rompehielos, el San Martín, construido en Alemania, que prestó servicios junto al buque transporte Bahía Aguirre. Según cuenta Palet, se produjo en ese tiempo "una explosión de bases operando en la Antártida", llegando a ser 13 permanentes en la época de mayor desarrollo. En la actualidad, de esa cantidad quedan seis funcionando en forma permanente y el resto, se habilitan transitoriamente en verano.

En diciembre de 1978 se produce la incorporación del rompehielos Almirante Irizar y se construye el transporte polar Bahía Paraíso, para que ambos reemplacen a las dos embarcaciones anteriores en apoyo del

programa científico argentino que se desarrolla en la Antártida. En 1989 el Bahía Paraíso se hundió, recayendo en el Irizar la responsabilidad total de hacer el reaprovisionamiento de todas las bases permanentes y la apertura y posterior cierre de las transitorias.

Palet explicó “que las operaciones en la Antártida se hacen en el verano en un período de 4 meses. Lo ideal es que se extienda de mediados de noviembre a mediados de marzo, porque es cuando se dan mejores condiciones meteorológicas, hay más horas de luz para la operación del buque, menos tormentas, vientos y nevadas, y también menor hielo marino presente en el agua”. Con vistas a cada campaña estival en la Antártida, el resto del año es vital para las reparaciones del navío, y la preparación del personal. Como el buque no puede llevar en sus bodegas la cantidad de carga suficiente para abastecer los requerimientos de las bases en la zona, la campaña de verano se hace en tres etapas. “En la primera -explicó Palet- se reaprovisionan algunas de las bases permanente del norte de la península, se abren las bases transitorias dejando a la dotación con todos los materiales, y además se abren refugios e instalaciones más precarias, e incluso algunos campamentos para la realización de determinados estudios científicos. Todo dura unos 30 o 40 días, y luego se toma puerto nuevamente para cargar combustible y los materiales en vistas a la segunda etapa”. Ésta, continuó narrando Palet, apunta al reaprovisionamiento de la base Belgrano, ubicada en el extremo sur del mar de Weddell. Se trata del segmento glaciológico más complejo para el rompimiento de los hielos, porque las aguas “suelen tener hielo permanente combinado con hielo terrestre mas la presencia de témpanos y tempanitos”. Este mar congelado durante algún período del año se desplaza levemente hacia el oeste, por efecto de los vientos, formándose entre la barrera de hielo (acumulado sobre el Continente Antártico) y el propio mar, una especie de canal que posibilita el acceso a la base Belgrano. “Hay años -contó el entrevistado- que se abre más y otros menos. En mi campaña como capitán, se abrió hasta unas

120 millas de la base. En el mes de septiembre anterior, se había quemado la casa principal de la base Belgrano II, por lo que yo llevaba una de emergencia, asumiendo entonces el compromiso adicional de dejársela en la propia base. Así que a 120 millas ingresamos en un campo de hielo. En aguas libres, el Irizar navega a un promedio de 15 nudos, es decir, quince millas por hora; nosotros tardamos 72 horas en avanzar y llegar a 22 millas del destino, y de ahí en más fue imposible seguir. Para cumplir con la misión, necesitamos realizar mayor número de vuelos. Al final dejamos todos los víveres e hicimos el relevo

***Las bases permanentes en la Antártida son 6: Orcadas, Marambio, Jubany, Esperanza, San Martín y Belgrano. Viven allí, en su totalidad, unas 160 personas.***

de la dotación. En el viaje de salida, a unas 40 millas de la base quedamos detenidos por el hielo durante 12 días, hasta que vino un viento del este, se movió el campo congelado y pudimos llegar a aguas libres. Ese retraso obligó a reprogramar lo que quedaba de la segunda y la tercera etapa”. La última expedición tiene como meta reabastecer a la base San Martín, en el otro extremo de la península; hacer el trabajo de repliegue cerrando las bases de verano, los refugios y campamentos;

y terminar de reaprovisionar al resto de las bases permanentes.

El capitán de Fragate Palet ingresó en la actividad antártica muy joven. “Tuve la fortuna -afirmó- de que en mi último embarco, durante el período de adiestramiento siendo cadete de la Escuela Naval, en 1981, fui designado para integrar durante el verano la tripulación del transporte Bahía Aguirre. Conocí Orcadas, me gustó la tarea que se hacía, me pareció importante el aporte del país en la Antártida como contribución a través de los estudios científicos y de investigación a la humanidad. Me postulé como jefe de base y en el '85 fui jefe de Orcadas. En función de mi experiencia, la Armada me nombró para embarcar en buques antárticos de otros países. En 1994 volví a invernar en la base científica Jubany, dependiente y operada por la Dirección Nacional del Antártico. Como segundo comandante entrante participé de la campaña 1999-2000, y al año siguiente como segundo comandante. En 2004, fui designado jefe del estado mayor del Comando Antártico, en 2005 fui comandante del Irizar y en 2006 otra vez jefe del estado mayor. Desde 2007 soy jefe de la División Antártica del Comando de Operaciones del Estado Mayor Conjunto creado ese año”.

El Irizar puede albergar hasta 400 personas. A la tripulación, calculada en unas 125, se le suman otras 25, entre pilotos y mecánicos, 25 más como dotación adicional y com-



## ■ NOTA / Experiencias en el hielo antártico

plementaria para las tareas propias en la Antártida, personal a bordo para distintas tareas -cocineros, camareros-, 25 o 30 miembros de las Fuerzas y de la Dirección General del Antártico, representantes del Estado Mayor del Comando Superior, científicos a cargo de los proyectos que se llevan a cabo durante la navegación y el resto es personal en tránsito que se lleva o trae de las bases.

Al buque se le impone un plan de campaña, una orden de operación. Se le fija un itinerario, el volumen y el tipo de carga que hay que llevar a cada base, entre tantas indicaciones de pura logística. "Se está en el máximo detalle -añadió Palet-. El rompehielos es puesto en condiciones, y como hay una renovación del 50 por ciento de la gente a bordo, se adiestra al nuevo personal, y se adiestra a la totalidad de la tripulación, de modo tal que cada uno tenga clara su misión. Luego se hace una navegación de prueba de máquinas que dura unos 10 días y así se llega al máximo nivel de adiestramiento para afrontar con éxito un servicio en un ámbito naturalmente hostil".

### ¿Durante su campaña se cumplieron las expectativas previstas?

En términos generales, siempre decimos que no hay dos campañas iguales. Yo tuve oportunidad de hacer tres completas, la anterior a la mía, la que fui comandante, y la del año siguiente. En la primera llegamos a la base Belgrano navegando en aguas libres prácticamente sin romper hielo, mientras que en mi experiencia como comandante encontré hielo a 120 millas de la base. En la primera tuvimos que ir a Matienzo, una base de verano, esquivando un hielo que permitía avanzar a poca velocidad, en tanto en la mía llegamos a Matienzo rompiendo hielo y en una navegación que en aguas libres hubiera consumido 4 horas, nos llevó más de 24. Durante mi campaña, el segmento entre las bases Esperanza y Marambio lo hicimos en 24 horas, mientras que en la anterior llegamos en aguas libres. En la primera, terminamos la campaña en mayo, llegando a Buenos Aires el 14 de ese mes; el haber estado operando en



abril y mayo en la Antártica, nos expuso a días con menos luz, más nevadas, tormentas y hielos marinos. Ese panorama no se dio en la mía como comandante, ya que se extendió hasta el 30 de marzo.

### ¿El buque está preparado para todo en el hielo?

Cuando el buque no avanza, es porque el hielo que lo rodea excede en su dimensión a las posibilidades del barco para avanzar y romperlo. El rompehielos está preparado para quedar aprisionado en un campo de hielo bajo mucha presión y por la forma de su casco tiende a ir para arriba. Por su diseño puede romper hasta un metro de espesor de hielo con la propia propulsión de los motores. A partir del metro lo logra con una maniobra que se llama embestida: toma carrera, choca el hielo, se monta sobre el mismo y por su propio peso lo parte. Esto le permite avanzar, repitiendo la maniobra una y otra vez. Siempre decimos que la línea más corta entre dos puntos, que en la matemática es una recta, en la Antártida se da cuando uno navega por aguas libres de hielo por mas que tenga que dar toda una vuelta. Cuando te metés en el campo de hielo, no sabés cuando volvés a salir".

### ¿Es seguro navegar de noche con el rompehielos?

Se puede navegar en todo momento, tanto de día como de noche, aunque obviamente de

noche es más peligroso. Las limitaciones dependen del tipo de buque, no es lo mismo una embarcación normal, que una preparada para interactuar con hielos marinos y terrestres. En la navegación nocturna, al Irizar le poníamos dos reflectores en la proa y desde el puente se manejaban a control remoto otros tres reflectores para tener una mejor visualización.

### ¿Qué se propuso como objetivo cuando fue comandante?

Toda vez que me consultan al respecto, rescató las tres premisas que me había fijado durante mi campaña: cumplir con todo lo previsto sin sufrir un accidente, evitar cualquier avería en el buque y maximizar el trabajo en equipo, factor este último vital para llevar a cabo la campaña antártica de manera exitosa.

### ¿Cómo es el funcionamiento a bordo?

En navegación el buque tiene un régimen de guardias de 4 horas de trabajo por 8 de descanso. En operaciones de descarga en una base, las áreas de seguridad y máquinas mantienen ese esquema, pero los grupos de descarga hacen un régimen de 8 por 8. Al haber casi siempre luz, las tareas son continuas, salvo que lo impida la meteorología. Esta modalidad de funcionamiento se puede mantener en forma sostenida en el tiempo sin ningún inconveniente. La figura del comandante, en estos casos, está para coordinar y tomar decisiones ante graves riesgos

náuticos. Pero reitero que para conseguir los objetivos, es el trabajo en equipo lo que vale. Yo repito siempre un refrán mariner que dicen “cada palo aguanta su vela”, y que en la práctica se traduce en que si cada uno hace lo que debe, todo sale bien. Es claro que hace falta una guía, y para eso sí está el comandante, porque una operación que se prolonga más de 120 días en el mar va generando cansancio en las personas y quien conduce tiene que estar atento para motivarlas a que focalicen su atención en la tarea que están haciendo para evitar un accidente.

### ¿Qué enseñanza le dejó su experiencia al mando del Irizar?

“Yo aprendí que la Argentina tiene un rol preponderante en la Antártica y allí desarrolló la actividad muy seriamente. Desde lo logístico, apoya a la ciencia, que es de excelencia. Por eso me he sentido muy útil al prestar mis servicios en el lugar”.

## En reparación

El 10 de abril de 2007, frente a las costas de Chubut y de regreso a Buenos Aires, el Irizar sufrió un incendio de grandes proporciones que obligó a evacuar a la totalidad de la tripulación, sin que se produjeran víctimas fatales. Las averías fueron significativas, a tal punto que las autoridades se tomaron un plazo prolongado para evaluar si la embarcación era recuperable o debía ser reemplazada por otro rompehielos nuevo o usado. Optaron al final por la primera opción.

### ¿Cómo se suplió su falta?

El primer año, frente a la triste novedad de quedarnos sin rompehielos a mitad de año, nos vimos obligados a buscar uno para arrendar, lo cual no era sencillo en un mercado muy reducido, para el cual siempre es temporada alta. Porque en el

Ártico, se requieren los servicios de los rompehielos para abrir el camino de los mercantes hacia los puertos comerciales en el invierno europeo, que coincide con el verano nuestro. Entonces sólo se consiguió un buque polar que funcionó en combinación con un helicóptero. Recién al otro año se contrataron un rompehielos y un buque polar, llevándose víveres e insumos para casi treinta meses; con el apoyo de un transporte de la Armada Argentina, del buque oceanográfico Puerto Deseado y de un navío que desde 1998 participa en la Antártida en el marco de una actividad conjunta con Chile que se llama Patrulla Antártica Naval Combinada.

### ¿Cuándo volverá a estar operativo el Irizar?

De no mediar inconvenientes estaría disponible para la campaña 2011-2012 en la Antártida.

## Normas de conducta en la zona

En 1957 se llevó a cabo el Año Geofísico Internacional. Como consecuencia, varios países instalaron bases en la Antártida. Al finalizar el ciclo, Rusia manifestó su intención de mantener la suya. Esa postura, en plena guerra fría, provocó escozor en su rival directo, Estados Unidos, quien en respuesta convocó a un encuentro en Washington a los 12 países que hasta ese momento habían demostrado interés en la Antártida. Entre ellos estaba la Argentina. Se elaboró en ese marco el Tratado Antártico que entró en vigencia el 23 de junio de 1961, luego de que fuera ratificado por el Poder Legislativo de cada uno de los países. El Tratado congeló los reclamos de soberanía y estableció que el territorio antártico estaría dedicado a la paz y a la ciencia. De ahí en más, muchos países adhirieron al mismo, sin ser miem-



bros plenos. “Desde ese momento -aclaró Palet- se han ido elaborando normas que fijan las pautas, las conductas del hombre en el lugar (protección de la fauna, el medio ambiente y los recursos marinos). Se crearon zonas de interés científico, sitios y monumentos históricos, áreas preservadas con el mínimo contacto humano; existen disposiciones sobre el turismo, el tratamiento de residuos, la conducta de los buques y muchas cosas más que realmente son respetadas unánimemente”. Todo se realiza en cooperación. “Hay grandes esfuerzos para realizar estudios científicos que con-

tribuyen sin duda a la humanidad”, admitió. En el ámbito local, es la Dirección Nacional del Antártico la que lleva adelante el Programa Antártico Argentino y que anualmente emite el Plan Anual Antártico, Científico, Técnico y de Servicios. El Instituto Antártico Argentino es el organismo que gestiona los proyectos científicos presentados por universidades e institutos especializados. Y las Fuerzas Armadas, a través del Irizar, aviones y personal logístico que operan las bases, se ocupan de apoyar estas iniciativas en la Antártida brindando toda su capacidad operativa y de logística.