

Incluye operaciones por aire, mar, tierra y hielo: Ante el reto global por influir, la campaña antártica de Chile será la más profunda en cinco años

El debut del rompehielos "Viel", que devolverá al país capacidades perdidas en 2019, se suma a un despliegue hasta el Polo Sur y a las obras de un muelle en bahía Fildes.

IVÁN MARTINIC

Hace 30 años, el entonces subteniente Jorge Castillo Fuentes era parte del "Piloto Pardo" en la primera campaña antártica de invierno de la Armada de Chile. El buque se internó durante 17 días, hasta que la temperatura cayó a -27,8 °C y el viejo navío polar (1958) no pudo avanzar más. Tampoco volver. Estaba atrapado en los hielos, unas 5 millas al sur de la isla Decepción. Fueron 40 horas "un tanto angustiosas", admitiría el comandante de la nave, Arturo Ojeda.

Tres décadas más tarde, Jorge Castillo Fuentes ostenta el grado de contraalmirante y es el comandante en jefe de la III Zona Naval, en Punta Arenas. La escena del "Pardo" atascado vuelve a su mente y recuerda cómo se libraron.

EL RÉCORD

El buque chileno que más lejos llegó en la Antártica es el primer rompehielos "Viel", en 2012: 72° de latitud sur.

Bajó con una partida de hombres al hielo, relata, provistos de explosivos. "Lo que desarrollamos para tratar de zafar de la condición fue explotar los hielos alrededor del buque, y (...) finalmente logramos poder salir y seguir la navegación", explica.

Esa experiencia es un insumo clave hoy, cuando Castillo y su equipo planifican operativamente la Campaña Antártica 2024-2025, que comienza hoy sábado con el zarpe del patrullero "Marinero Fuentealba".

La novedad de la temporada son dos buques recién incorporados a la Marina: el remolcador "Lientur" y el rompehielos "Viel". Junto al "Fuentealba" forman lo que la Armada llama

Las tres primeras misiones del nuevo rompehielos

Almirante Viel (AGB-46)

Rompehielos clase 5 Polar*



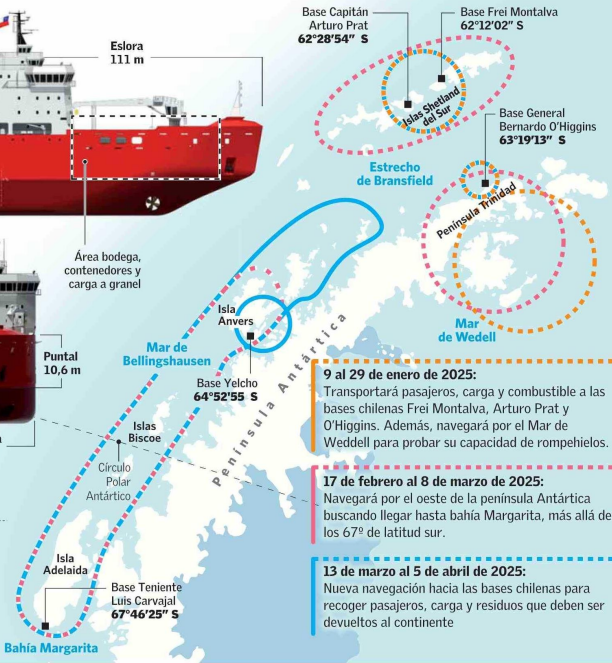
- Desplazamiento: 10.500 ton.
- Alcance: 14.000 millas náuticas
- Velocidad máxima: 15 nudos

Otras características y capacidades:

4 contenedores científicos	19 contenedores de carga (5 refrigerados)	400 m³ de pallets
2 grías de 25 ton y 2 de 1,5 ton por banda	300 tambores de 200 litros de jet fuel	400 m³ de Combustible

* Clase Polar 5 Nomenclatura de la Organización Marítima Internacional que indica que el buque puede navegar durante todo el año entre hielos de hasta un año de antigüedad y un metro de espesor.

Fuente III Zona Naval de la Armada



9 al 29 de enero de 2025:
 Transportará pasajeros, carga y combustible a las bases chilenas Frei Montalva, Arturo Prat y O'Higgins. Además, navegará por el Mar de Weddell para probar su capacidad de rompehielos.

17 de febrero al 8 de marzo de 2025:
 Navegará por el oeste de la península Antártica buscando llegar hasta bahía Margarita, más allá de los 67° de latitud sur.

13 de marzo al 5 de abril de 2025:
 Nueva navegación hacia las bases chilenas para recoger pasajeros, carga y residuos que deben ser devueltos al continente

el nuevo "Trinomio Antártico", "el más poderoso que nuestro país ha tenido", asegura el director del Instituto Antártico Chileno (Inach), Gino Casassa. Con el "Viel", Chile recupera una herramienta perdida en 2019, cuando el anterior y homónimo rompehielos fue dado de

baja. "Es una capacidad largamente esperada (...). La gran diferencia es que vamos a poder operar todo el año en la Antártica", explica Castillo. El nuevo "Viel" —construido en Asmar Talcahuano en 2018-2024— hará tres viajes entre enero y abril para probar su de-

sempeño entre los hielos. El objetivo es llegar a la bahía Margarita, más al sur de la latitud 67°. También surcará el mar de Weddell, el mismo cuyos icebergs devoraron en 1915 al "Endurance" de Ernest Shackleton. Esta campaña antártica también contempla abrir la estación

polar Glaciar Unión (la base chilena más cercana al Polo Sur, a unos 1.200 km de distancia), el operativo Hielo V (aviones de la Armada sobrevolarán hasta la latitud 80° para que investigadores del Centro de Estudios Científicos registren el espesor de los hielos) y el anunciado via-

je del Presidente Boric al Polo Sur en helicópteros de la FACH, un destino al que estos no llegan desde 1999.

Además, este verano comenzarán las obras de un muelle en bahía Fildes, isla Rey Jorge, que facilitará la logística.

Tal despliegue entusiasmo a Casassa. El Inach, precisa, recondicionó su nave "Karpuj" y alista la renovación de dos bases científicas. En paralelo, se iniciarán estudios para instalar un cable de fibra óptica entre Chile y la Antártica. Además, releva la penetración del programa científico chileno, "con resultados de nivel mundial", como el hallazgo de un lago subglaciar bajo más de 2 km de hielo.

Coincide Luis Valentín Ferrada, profesor de derecho internacional en la Facultad de Derecho de la U. de Chile e investigador principal del Instituto Milenio BASE. Habla de un programa antártico "sólido y bien estructurado", que posiciona "muy bien" a Chile en el mundo, dice.

Sin embargo, advierte, "nos falta mucho por hacer para seguir siendo incidentes en el futuro". Y enumera: reabrir Villa Las Estrellas, potenciar las capacidades aéreas, concluir la presentación de la plataforma continental extendida en el mar de Weddell y profundizar la exploración terrestre y la actividad científica en el continente.

Ferrada ve un escenario en el que las relaciones globales, incluso en la Antártica, "claramente se están tensionando", y en que la "competencia" por influir y ejercer control subyace en muchos proyectos polares. "Es esencial que Chile refuerce sus capacidades antárticas, pero también que estudie con cuidado con qué otros Estados podemos (o deberemos) aliarnos y coordinar acciones", concluye.



La Tercera Zona Naval, dice el contraalmirante Castillo (en la foto), es "heredera de una tradición antártica" forjada por "héroes de la paz" como Luis Pardo.