

Boletín del Centro Naval



*Fundado
en mayo
de 1882*

ESPECIAL SEMINARIO 2011

Una fotografía de un barco blanco navegando en un mar azul, con un glaciar gigante en el fondo bajo un cielo azul con nubes blancas.

La Antártida. La naturaleza, el hombre
y el derecho internacional



República Argentina

AÑO 131 - VOL. CXXXI N° 836 MAY / AGO DE 2013

REPÚBLICA ARGENTINA

Boletín del Centro Naval

FUNDADO EN MAYO DE 1882



NÚMERO **836** MAYO / AGOSTO DE 2013



Imagen de portada:
Buque ARA *Suboficial Castillo* en la Antártida.
(Foto Armada Argentina)

Florida 801, C1005AAQ Buenos Aires, República Argentina
Telefax: (+54 11) 4311-0041. Conmutador: (+54 11) 4311-1011/16 int. 605
E-mail: boletin@centronaval.org.ar www.centronaval.org.ar

ISSN 0009-0123
Registro de Propiedad Intelectual
Número: 978.013 (25.11.2011)
Propietario: Centro Naval



Director

Capitán de Navío (R) Héctor J. Valsecchi

Presidente Consejo Editorial

Vicealmirante VGM (R) Carlos L. Alfonso

Vocales Consejo Editorial

Capitán de Navío VGM (R) Alejandro J. Tierno
Capitán de Navío VGM (R) Oscar D. Cabral
Capitán de Navío VGM (R) Juan J. Membrana
Capitán de Navío Gabriel O. Catolino
Capitán de Navío IM VGM (R) Hugo J. Santillán

Arte y diagramación

Guillermo P. Messina

Administración y composición

Norma B. González

Corrección

Silvia Currenti

Miembro de la Asociación de la Prensa Técnica y Especializada Argentina (APTA),
desde el 7 de marzo de 1975

Distinciones al Boletín y a quienes en él escriben

- Premio APTA/Rizzuto 1989 en la categoría Publicaciones sin fines de lucro
- Primer Premio APTA/Rizzuto 1994 en la categoría Publicaciones Oficiales
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 1998 en la categoría Publicaciones Oficiales
- Reconocimiento al Mérito 2002
- Reconocimiento a la Trayectoria 2003
- Premio 2do. Accésit APTA/Rizzuto 2004 por Nota de Contenido Técnico
- 1er. Premio APTA/Rizzuto 2006 por Nota Científica
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 2006 por Nota de Bien Público
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 2007 por Nota de Bien Público
- Premio 1er. Accésit APTA/Rizzuto 2008 por Nota Periodística
- 1er. Premio APTA/Rizzuto 2009 por Nota Técnica CONICET / Sociedad Científica Argentina
- Premio 2do. Accésit APTA/Rizzuto 2009 por Nota Técnica CONICET / Sociedad Científica Argentina

Índice



- 131 Carta del Director
132 Comisión Directiva
133 Palabras de apertura
135 **El Tratado Antártico y su sistema**
Profesor Armando D. Abruzza
143 **La Secretaría del Tratado Antártico**
Biólogo José M. Acero
147 **Desarrollo Científico Argentino en la Antártida**
Doctor Carlos A. Rinaldi
157 **Las expediciones antárticas**
Capitán de Navío (R) Carlos A. Coli
173 **La XXXIVª Reunión Consultiva del Tratado Antártico: Sus resultados**
Doctor Ariel R. Mansi
177 **Institucionalización de la actividad antártica argentina:
Visión de corto y mediano plazo del Programa Antártico Argentino**
Doctora Verónica Vlasich
183 **La protección del medio ambiente antártico: Marco regulatorio e institucional
y actividades del Programa Antártico Argentino**
Licenciado Rodolfo Sánchez
187 **Biología**
Doctor Enrique R. Marschoff
193 **Oceanografía antártica. Actualidad y perspectivas**
Capitán de Fragata Ariel H. Troisi
197 **Antártida y su normalización toponímica**
Licenciada María C. Morandi
203 **Las Campañas Antárticas de la Armada Argentina**
Capitán de Navío (VGM) Guillermo M. Palet
209 **Búsqueda y rescate en la Antártida. Patrulla Antártica Naval Combinada**
Almirante (R) Daniel A. E. Martín
215 **A diez años de la asistencia a un buque atrapado en la Antártida durante el invierno polar**
Capitán de Navío Raúl E. Benmuyal
231 **El Programa Antártico Brasileño (PROANTAR) rumbo a 2042**
Señora Patricia Soares Leite
235 **Estrategia Científica 2011-2021**
Licenciado Sergio Santillana
243 **Chile en la Antártida**
Doctora María Luisa Carvallo Cruz
249 **El Uruguay en la Antártida**
Capitán de Navío (ROU) Carlos E. Abilleira Aris
253 **Reflexiones sobre las actividades en la Antártida**
Doctor Emilio J. Cárdenas
259 **Reflexiones sobre el valor geoestratégico de la Antártida en el Siglo XXI**
Licenciada Virginia Gamba
267 **La Política Antártica Argentina y su compromiso con el Tratado Antártico**
Doctora Miryam Colacrai
277 **Antártida y Malvinas ¿Un mismo conflicto?**
Licenciado Andrés Cisneros
287 Palabras de clausura

■ Los autores de los artículos publicados en el Boletín del Centro Naval son indefectiblemente responsables del contenido de los mismos y no reflejan obligatoriamente la opinión favorable o desfavorable del Centro Naval, que no comparte necesariamente los criterios vertidos, quedando su interpretación a cargo de la apreciación de los lectores. Asimismo, el Centro Naval no se hace responsable por la aplicación de los contenidos de los artículos publicados.

■ El Boletín del Centro Naval se reserva el derecho de propiedad de todos los artículos inéditos en él publicados, pero autoriza su reproducción parcial o total, a condición de mencionar, en forma clara, autor y fuente; eventualmente, para algunos artículos que serán expresamente identificados en su portada, se requerirá la autorización escrita del Boletín.

■ Por limitaciones en el proceso de edición de la revista resulta imposible publicar en el futuro cercano todas las colaboraciones recibidas, por lo que el Centro Naval se reserva el derecho de seleccionar, de acuerdo con criterios de oportunidad, equilibrio en la diagramación, grado de interés y afinidad con las finalidades del Boletín, aquellos trabajos que serán incluidos en los próximos números.

■ El orden de aparición de cada artículo en un mismo número del Boletín no implica orden de preferencia alguno en cuanto a su importancia, calidad o amenidad; su ubicación resultará, simplemente, de la búsqueda de un adecuado equilibrio en la diagramación.

■ El Centro Naval no asegura las condiciones, representaciones o garantías, expresas o implícitas, así como el contenido de todos los avisos publicados en sus páginas. Tampoco es responsable por cualquier daño directo o indirecto, o consecuente, que surja del uso de los productos y/o servicios, o acciones u omisiones producidas en relación con la información contenida en esos avisos.

CARTA DEL DIRECTOR

Estimados lectores:

En el Número 834 de este Boletín, correspondiente al período septiembre-diciembre de 2012, el Presidente del Centro Naval, Vicealmirante Llambí, decía: *“El estudio de temas relacionados con el mar y los intereses ligados a él, con la Patagonia, la Antártida y las islas del Atlántico Sur, ha sido alentado por el Centro Naval desde su creación. Esta tarea de concientización de la sociedad argentina sobre el verdadero valor de estas extensas áreas de nuestro país -o de los intereses que surgen de él- era y aún sigue siendo necesaria por el poco conocimiento público que se tiene de ellas”.*

En esa oportunidad, el Boletín estuvo dedicado a la conmemoración de los treinta años del Conflicto del Atlántico Sur.

Esta edición busca reproducir en sus páginas el seminario realizado sobre la Antártida en nuestro club, en el año 2011. La organización de las diferentes conferencias fue una actividad difícil a causa de la diversidad de oradores y de temas. Las coordinaciones necesarias fueron múltiples. Hubo presentaciones realizadas por referentes de tres países sudamericanos: Brasil, Chile y la República Oriental del Uruguay. Se habló de historia, de política antártica nacional e internacional (el Tratado Antártico, su Secretaría, las políticas de los países involucrados en el Continente Blanco y la probable evolución de estas en el mediano y el largo plazo); se tocaron temas científicos (biología, oceanografía, protección del medio ambiente), y los propios actores volcaron su experiencia en proezas, campañas, expediciones y actividades diversas.

La concurrencia al seminario fue significativa y calificada, y los participantes dieron muestras de interés con preguntas y provechosas acotaciones.

Las autoridades del Centro Naval manifestaron su satisfacción por el nivel y el resultado de las exposiciones, lo cual motivó la decisión de que se publicaran en este Boletín.

La compilación de las conferencias no fue un trabajo menor, dado que hubo oradores que presentaron su tema sin un texto formalmente redactado, y se debió apelar a su buena voluntad para poder publicarlo; ello me obliga a agradecerles personalmente esta colaboración.

En particular, agradezco al Capitán de Navío VGM (R) Hugo Santillán quien, primero como organizador y más tarde como compilador, realizó una excelente tarea, la cual, sumada al esfuerzo del personal del Boletín, me permite, con satisfacción, entregarles este número, que sin duda ustedes sabrán apreciar. Hasta la próxima revista.

Capitán de Navío (R) **Héctor J. Valsecchi**
Director

Comisión Directiva del Centro Naval

Desde el 26 de marzo de 2013

Presidente: Vicealmirante VGM (R) Eduardo Rodolfo Llambí
Vicepresidente 1º: Contraalmirante VGM (R) Carlos B. Castro Madero
Vicepresidente 2º: Contraalmirante VGM (R) Julio Alberto Covarrubias
Secretario: Capitán de Navío VGM Oscar Adolfo González
Tesorero: Teniente de Fragata (R) Alberto Guillermo Thomas
Protesorero: Capitán de Navío Cont. (R) Juan Carlos Franco

Vocales Titulares:

Contraalmirante (R) Carlos Luis Mazzoni
Capitán de Navío IM (R) Miguel Ángel Inda
Capitán de Navío VGM (R) Daniel Gustavo Manzella
Capitán de Navío (R) Héctor Julio Valsecchi
Contraalmirante (R) Délfór Raúl Ferraris
Capitán de Navío VGM (R) Leandro Ramón Gurina
Contraalmirante Gabriel Omar Urchipía
Capitán de Navío VGM (R) Fernando Pedro Amorena
Capitán de Navío VGM (R) Alejandro M. García Sanabria
Capitán de Navío Gabriel Oscar Catolino
Contraalmirante VGM (R) Héctor Alfredo Campoamor
Capitán de Navío Miguel Ángel Urroz
Capitán de Navío IM (R) Juan Fernando Pendino
Contraalmirante VGM Ricardo Víctor Cavilliotti
Contraalmirante VGM (R) Ricardo Luis Alessandrini
Capitán de Navío (R) Pablo Eduardo Finazzi

Vocales Suplentes

Capitán de Fragata (R) Alejandro Castrilli
Capitán de Navío Arturo E. Martínez Cordeyro
Capitán de Navío (R) Héctor Carlos Vergnaud
Capitán de Navío VGM (R) Miguel Fajre
Capitán de Navío IM (R) Julio Joaquín Eiff



COMISIÓN FISCALIZADORA

Fiscalizadores Titulares

Contraalmirante (R) Gustavo Adolfo Trama
Capitán de Navío VGM Luis Javier Solari
Capitán de Navío (R) Gustavo Eduardo Prieto
Capitán de Navío VGM (R) Juan José Membrana

Fiscalizadores Suplentes

Capitán de Fragata Med. (R) Jorge A. Pérez Rovira

Palabras de apertura

Primero, vaya nuestro agradecimiento a las

embajadas de los países amigos Brasil, Chile y Uruguay, y a la Secretaría del Tratado Antártico que, con su presencia, prestigian este encuentro y de los que escucharemos su visión de la Antártida.

Al Instituto Tecnológico de Buenos Aires y a la Universidad Nacional de La Plata, que copatrocinan con nosotros este seminario.

A la Cancillería argentina, Dirección de Asuntos Antárticos, Dirección Nacional del Antártico e Instituto Antártico Argentino.

Al Ministerio de Defensa, Servicio de Hidrografía Naval.

Al Estado Mayor General de la Armada: Comando de Alistamiento y Adiestramiento de la Armada, Secretaría General Naval y Comando Naval Antártico.

A la Universidad Nacional de la Patagonia "San Juan Bosco".

Todas ellas, instituciones que comparten con nosotros la pasión por el estudio de estos temas. A los pensadores e investigadores particulares que, por su propia dedicación, se constituyen en referentes de opinión:

- Doctor Armando Abruzza
- Capitán de Navío Raúl Benmuyal
- Doctor Emilio Cárdenas
- Doctor Andrés Cisneros.
- Doctora Miryam Colacrai
- Capitán de Navío Carlos Alberto Coli
- Licenciada Virginia Gamba
- Doctor Carlos Alberto Rinaldi

A modo de introducción, solo resaltaré algunos aspectos que nos llevaron a seleccionar el tema, por cuanto su desarrollo se lo dejamos a los expertos que hemos convocado y que durante el transcurso de este seminario nos iluminarán con sus ponencias.

¿Por qué la Antártida?

- ¿Por su interés geoestratégico?
- ¿Por ser el continente de la paz y la esperanza?
- ¿Por lo que implica en las relaciones intencionales?
- ¿Por estar enmarcada esta materia en un tratado desde hace más de cincuenta años?

Así, podríamos continuar con la lista de los ¿Por qué?, y la primera reflexión es que, sin duda, es por todo ello y por mucho más.

La Antártida, a diferencia del Polo Norte, que es una masa de agua, es un continente de catorce millones de kilómetros cuadrados. Dentro de él, la llamada península antártica, que emerge como la continuidad geológica de América del Sur, abarca solo el diez por ciento de su superficie, pero concentra el noventa por ciento de las bases científicas.

Como todos sabemos, este continente austral se encuentra regulado por el Tratado Antártico, firmado en 1959, y que para nuestro país entró en vigor el 23 de junio de 1961.

En él existe prácticamente una carencia absoluta de enfermedades, y se desea conservar su ecosistema, el más puro de la tierra, como un gran laboratorio dedicado a la ciencia y a la cooperación en beneficio de la humanidad. De igual modo, es intención de todos los firmantes mantenerlo como zona de paz y libre de armamento y explosiones nucleares.

Argentina tiene una permanencia ininterrumpida en la Antártida, por más de cien años su presencia y su acción científica le han otorgado una autoridad reconocida en la región, que llevó a consagrar a Buenos Aires como sede de la Secretaría del Tratado Antártico.

Con una mirada geopolítica, el tratado debería considerar el continente antártico uno de los espacios de soberanía en competencia, si bien en estado latente. Sin embargo, se está en condiciones de discutir, en un plazo incierto, los recursos que posee.

Dos aspectos deben señalarse. El primero, la importancia de la protección de un ecosistema crucial para el planeta, preservado por millones de años, sobre el cual pesan amenazas de explotación turística y minera, principalmente de petróleo.

El segundo, las amenazas planetarias que se desprenden del calentamiento global, confirmado científicamente, con la consecuencia de un alza en el nivel de los océanos provocada por el derretimiento de la calota glaciaria.

La eficacia del Sistema del Tratado Antártico constituye un caso único del derecho internacional. La cooperación científica internacional regulada por ese sistema ha sido ejemplar entre los Estados a él vinculados, incluso en los tiempos más tensos de la confrontación este-oeste.

Por otra parte, no puede dejarse de tener en cuenta que, en estas longitudes, el continente antártico (península antártica), se constituye, junto con el extremo sur de América en una de las tres rutas que unen el océano Atlántico y el océano Pacífico. Efectivamente, el paso de Drake es la única ruta marítima abierta para ir del Atlántico al Pacífico en el hemisferio sur.

Con este simple análisis, se puede evidenciar la importancia y el valor geoestratégico de este continente y el de las aguas que lo rodean.

El Atlántico Sur, su Plataforma Continental y la Antártida constituyen un espacio de seguridad y de desarrollo de importancia vital para el presente y el futuro de nuestra Argentina.

Por sus características y sus recursos, son ámbitos donde se establecen relaciones de cooperación y de competencia por su control y su explotación entre los distintos países que tienen intereses en esa región.

Toda esta realidad, sumada a la necesidad de dar continuidad al ciclo de seminarios iniciados en el año 2009, donde se analizó “La Plataforma Continental”, seguido, en 2010, con “Atlántico Sur – Visiones y Posturas”, y siempre con el compromiso que guía al Centro Naval de constituirse en un vehículo para profundizar el estudio de las cuestiones relacionadas con los intereses marítimos, da nuestra respuesta a la pregunta inicial: ¿Por qué la Antártida? Por los ¿Por qué? del inicio, por lo señalado en esta breve introducción, por todo ello hemos seleccionado para este año esta temática que completa el ciclo y que hemos titulado:

“La Antártida, la naturaleza, el hombre y el Derecho Internacional”, para la que hemos convocado a prestigiosas personalidades e instituciones para que nos brinden su visión sobre tan trascendente asunto. Buscamos, a través de sus exposiciones, descubrir y entender las cuestiones asociadas con las características físicas de la Antártida, las actividades de todo tipo que nuestro país y otros países amigos desarrollan en sus mares, islas y tierra firme y la legislación internacional a la luz de los intereses de las distintas partes.

El seminario está auspiciado por el Centro Naval, el Instituto Tecnológico de Buenos Aires y la Universidad Nacional de La Plata y, en el transcurso de siete encuentros, analizaremos el siguiente temario:

1. **31 de agosto:** El Tratado Antártico, el Sistema Antártico y la República Argentina.
 - a. El Tratado Antártico y su Sistema
 - b. La Secretaría del Tratado Antártico
2. **7 de septiembre:** Historia de la Antártida – La Argentina en la Antártida.
 - a. Historia de la ciencia argentina en la Antártida
 - b. Exploradores y pioneros argentinos al sur del paralelo 60° S
3. **14 de septiembre:** Organismos nacionales y actividades no gubernamentales. Protección del medio ambiente.
 - a. La Argentina y los foros antárticos
 - b. Visión de corto y mediano plazo del Programa Antártico Argentino
 - c. La investigación científica y el Instituto Antártico Argentino
 - d. La protección del medio ambiente
4. **21 de septiembre:** La ciencia en la Antártida – Actualidad y perspectivas: la Glaciología, la Biología, la Oceanografía, la Toponimia y la Geología
5. **28 de septiembre:** La presencia argentina en la Antártida – Actividades y Capacidades.
 - a. Actividades turísticas
 - b. Las campañas antárticas
 - c. Búsqueda y rescate. Patrulla Antártica Naval Combinada
 - d. Relato de un rescate en la Antártida – El caso del buque *Magdalena Oldendorff*
6. **5 de octubre:** Las actividades de otros países en la Antártida. Conocer las actividades de países vecinos y de otras latitudes en el continente helado.
7. **12 de Octubre:** Otras percepciones y realidades. Análisis académicos en relación con la Antártida y su vinculación con la geoestrategia, la política argentina, el Tratado Antártico y el interés nacional.

Con esta introducción, doy por iniciado este seminario y dejo la palabra a quienes, como hemos dicho, serán sus protagonistas.

Muchas gracias.

Vicealmirante VGM (R) **Eduardo R. Llambí**
Presidente del Centro Naval



El Tratado Antártico y su sistema

Armando D. Abruza

Armando Daniel Abruza es profesor de Derecho Internacional Público en la Universidad Nacional de Mar del Plata, profesor visitante de la Universidad de Bretaña Occidental, Brest (Francia) y presidente de la Asociación Argentina de Derecho Internacional. Es miembro fundador del Consejo Directivo de la Asociación Argentina de Ciencias del Mar. Fue vicerrector de la Universidad Nacional de Mar del Plata. Fue consultor jurídico del Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero y del Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura. Es autor de numerosos artículos y publicaciones sobre Derecho del Mar y Derecho Antártico. Dictó cursos y conferencias en el país y en el extranjero. Es diputado de la provincia de Buenos Aires, miembro titular de la Comisión de Intereses Marítimos, Portuarios y Pesca de la Cámara de Diputados y del Consejo de la Magistratura de la provincia de Buenos Aires.

I. El Tratado Antártico: propósito y objetivos

El Tratado Antártico fue firmado en Washington el 1.º de diciembre de 1959 por doce estados directamente interesados en la Antártida, que habían participado activamente en actividades de investigación científica en la Antártida durante el Año Geofísico Internacional (1957-1958): Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Estados Unidos, Francia, Japón, Nueva Zelandia, Noruega, Reino Unido, la Unión del África del Sur (Sudáfrica) y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (Federación de Rusia). Entró en vigor el 23 de junio de 1961.

Las doce Partes Contratantes signatarias originarias se denominan, a su vez, Partes Consultivas porque tienen derecho a participar en las reuniones previstas en el Artículo IX (Reuniones Consultivas), con el fin de intercambiar información, consultarse mutuamente sobre asuntos de interés común relacionados con la Antártida, y formular, considerar y recomendar a sus gobiernos medidas para promover los principios y los objetivos del Tratado.

El Tratado, de breve extensión y de concepción simple, fue pensado en plena Guerra Fría para resolver problemas concretos existentes en el momento de su conclusión y para sustraer a la Antártida del escenario de confrontación mundial. Las tres preocupaciones



que se consideraban más urgentes a la fecha de su firma eran: asegurar el uso pacífico de la región, encarar un orden jurídico para el área y satisfacer los requerimientos de la investigación científica.

Por ello, desde el punto de vista de su competencia material, el Tratado Antártico establece la utilización de la Antártida exclusivamente para fines pacíficos, la no militarización de la Antártida, la libertad de investigación científica y la cooperación con esa finalidad.

El Artículo I prohíbe toda medida y actividad de carácter militar, como el establecimiento de bases y fortificaciones militares, la realización de maniobras militares, así como los ensayos de toda clase de armas. Ello no impide el empleo de personal o de equipo militares en actividades de investigación científica o en actividades logísticas asociadas a la investigación científica o a cualquier otro fin pacífico.

Si bien prohíbe los ensayos de armas, incluidas las nucleares, el Artículo I no contempla las explosiones nucleares con fines pacíficos. El Artículo V prohíbe expresamente la explosión nuclear en la Antártida y la eliminación de desechos radioactivos en esa región. Esta proscripción solo puede ser derogada en caso de que se firmen acuerdos internacionales relativos al uso de la energía nuclear, comprendidas las explosiones nucleares y la eliminación de desechos radioactivos, en los que sean partes todas las Partes Consultivas. En este caso, las normas establecidas en tales acuerdos se aplicarán en la Antártida.

El Tratado Antártico, al haber comprometido en la negociación a los Estados Unidos y a la Unión Soviética, se convirtió en el primer paso dado hacia la “coexistencia pacífica”, Resulta entendible, entonces, que, con el fin de asegurar la aplicación de sus disposiciones, haya establecido un mecanismo de verificación de su cumplimiento. Así, cada Parte Consultiva tiene derecho a designar observadores nacionales facultados a acceder libremente, en cualquier momento, a cualquier región de la Antártida. En el marco del Artículo VII, todas las estaciones, instalaciones y equipos que allí se encuentren, así como todos los buques y las aeronaves que estén en los puntos de embarque y desembarque de personal o de carga en la Antártida, estarán abiertos a la inspección por parte de cualquier observador. Seguramente, el término “observador”, utilizado en el Tratado, no es el más apropiado, por cuanto las funciones asignadas corresponden estrictamente a las de un inspector.

La vocación universal asignada al propósito de la utilización pacífica de la Antártida quedó plasmada, en la apertura del Tratado, a la adhesión de cualquier estado miembro de las Naciones Unidas o de cualquier otro estado invitado a adherirse al consentimiento de todas las Partes Consultivas, conforme lo establece el Artículo XIII. Además, el Artículo IX permite que cualquier Parte Contratante que haya llegado a ser parte por adhesión adquiera la condición de Parte Consultiva si demuestra su interés en la Antártida mediante la realización en la región de investigaciones científicas importantes, tales como el establecimiento de una estación científica o el envío de una expedición científica.

La libertad de investigación científica, el otro objetivo fundamental del Tratado Antártico, se encuentra consagrada en el Artículo II, cuya redacción tiene origen en una propuesta argentina. Dicha libertad y la cooperación hacia ese fin, como fueron aplicadas durante el Año Geofísico Internacional, continuarán sujetas a las disposiciones del Tratado. Consiste en la facultad de cada Parte de elegir libremente la disciplina científica que se investigará, de libremente desplazarse y de establecer estaciones e instalaciones científicas en la región. Con el fin de promover la cooperación internacional en la investigación científica, las Partes Contratantes acuerdan proceder al intercambio de información sobre los proyectos de programas científicos, al intercambio de personal científico entre las expediciones y estaciones, y al intercambio de observaciones y resultados científicos.

El Artículo VI, cuyo propósito es determinar el ámbito de aplicación espacial del Tratado y salvaguardar las libertades de la alta mar en la región, establece que: Ello que significa los principios generales del Tratado referentes a usos pacíficos se aplica también al área marítima. Por lo tanto, las únicas consecuencias del texto consisten en prohibir, en la zona del Tratado, las maniobras aéreas y navales, y el ensayo de armas (establecidas en el Artículo I), los ensayos nucleares pacíficos y la eliminación de desechos radioactivos (prohibidos por el Artículo V), y mantener, a la vez, las libertades de pesca, navegación y sobrevuelo en los espacios marinos.

Todo este régimen jurídico pudo ser construido gracias a la fórmula alcanzada en el Artículo IV del Tratado. Esta es una pieza fundamental y, por ese motivo, puede afirmarse que sin ella u otra equivalente, el Tratado no hubiera podido celebrarse. La fórmula dio una solución original a la cuestión del estatus territorial de la Antártida al cautelar y preservar la posición de todas las partes: la de los estados con soberanía territorial o con reclamaciones territoriales, la de los que invocan algún fundamento de reclamación de soberanía y, finalmente, la de aquellos que desconocen cualquier reivindicación territorial.

Textualmente, el Artículo IV del Tratado establece:

“1. Ninguna disposición del presente Tratado se interpretará:

- a) Como una renuncia, por cualquiera de las Partes Contratantes, a sus derechos de soberanía territorial o a las reclamaciones territoriales en la Antártida, que hubiere hecho valer precedentemente;*
- b) Como una renuncia o menoscabo, por cualquiera de las Partes Contratantes, a cualquier fundamento de reclamación de soberanía territorial en la Antártida que pudiera tener, ya sea como resultado de sus actividades o de las de sus nacionales en la Antártida, o por cualquier otro motivo, y*
- c) Como perjudicial a la posición de cualquiera de las Partes Contratantes, en lo concerniente a su reconocimiento o no reconocimiento del derecho de soberanía territorial, de una reclamación o de un fundamento de reclamación de soberanía territorial de cualquier otro Estado en la Antártida.*

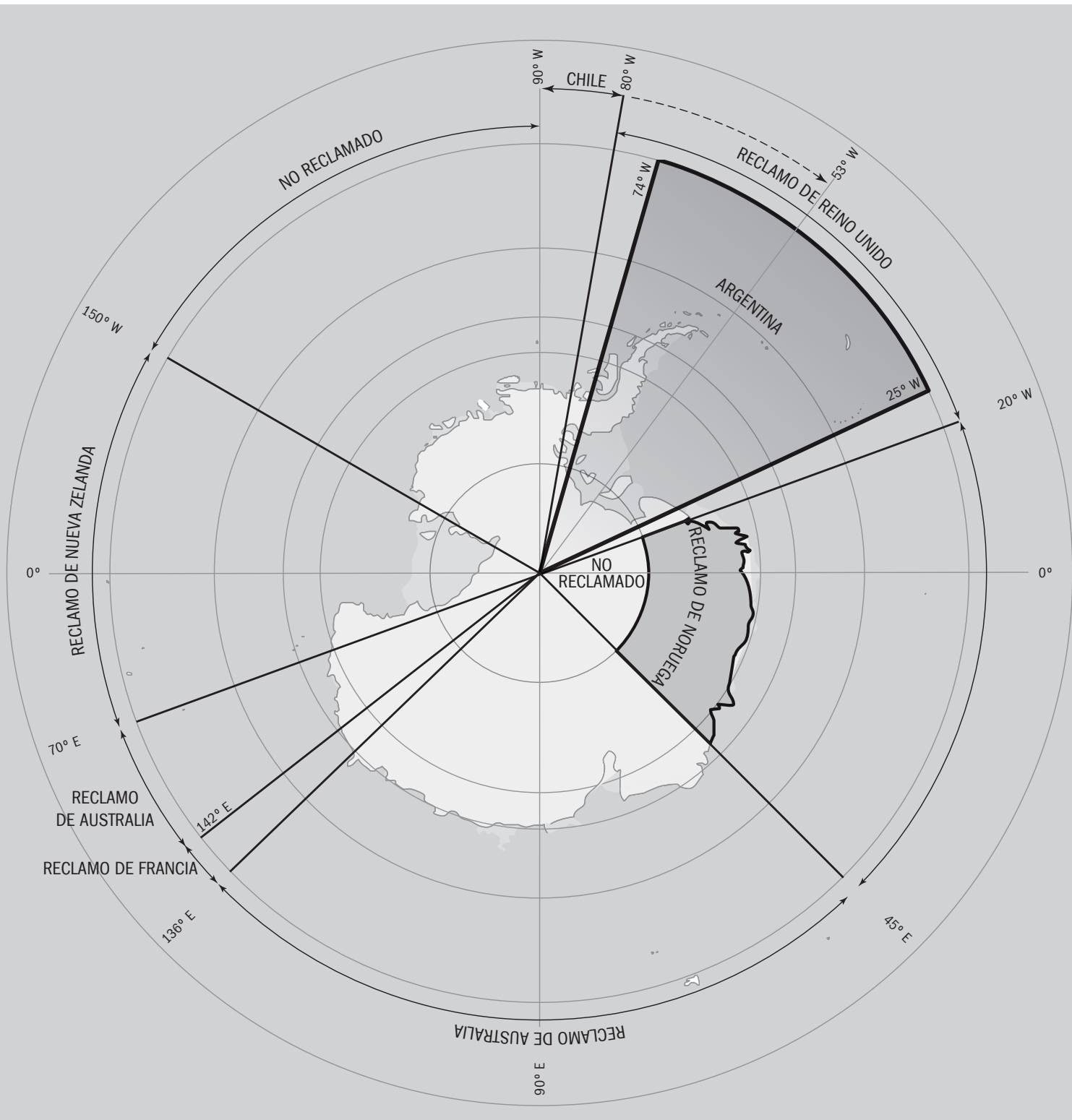
2. Ningún acto o actividad que se lleve a cabo mientras el presente Tratado se halle en vigencia constituirá fundamento para hacer valer, apoyar o negar una reclamación de soberanía territorial en la Antártida, ni para crear derechos de soberanía en esta región. No se harán nuevas reclamaciones de soberanía territorial en la Antártida, ni se ampliarán las reclamaciones anteriormente hechas valer, mientras el presente Tratado se halle en vigencia”.

La Argentina ocupó territorio antártico en 1904, oportunidad en la que instaló la primera estación científica en la región, en la isla Laurie, islas Orcadas del Sur, y así inició nuestra presencia permanente e ininterrumpida en la Antártida. Presencia que, en realidad, data de mucho tiempo atrás, ya que mucho antes de 1819, los foqueros criollos de Buenos Aires cazaban lobos de dos pelos en las Shetland del Sur. Sin embargo, a partir de 1904, la Argentina, en total soledad en la Antártida durante los siguientes cuarenta años, estuvo presente en su Sector Antártico sobre el que proclamó su soberanía, delimitado por los meridianos de 25° Oeste y 74° Oeste, el paralelo de 60° Sur y el Polo Sur, y la afianzó en forma sostenida hasta hoy.

La pretensión territorial del Reino Unido se superpone con el Sector Antártico Argenti-

no parcialmente, con la reivindicación territorial de Chile. La Argentina y Chile reconocen su soberanía en la Antártida en la porción territorial en que no existe superposición, y queda pendiente la delimitación de los respectivos territorios antárticos. Ya en 1906, ambos países habían iniciado negociaciones para precisar el límite en la Antártida.

El mapa siguiente muestra las reivindicaciones territoriales en la Antártida:



La Argentina no reconoce ninguna pretensión británica al territorio antártico.

El Tratado no define ni resuelve controversias territoriales. No afirma derechos territoriales ni los desconoce; tampoco internacionaliza la Antártida ni la erige en patrimonio común de la humanidad. Esto último constituye un error bastante frecuente. El acuerdo en mantener inalterada la situación territorial preexistente durante el término de vigencia del Tratado fue necesario y se reveló eficaz. Resguardó la paz, hizo posible una fecunda acción científica y abrió los cauces a un importante desarrollo normativo. El Tratado Antártico no precisa ninguna fecha de terminación.

II. El Sistema del Tratado Antártico

La agenda de las Reuniones Consultivas (la última reunión tuvo lugar en Buenos Aires en el pasado mes de junio), incluye importantes temas actuales, entre ellos, las cuestiones relacionadas con la protección del medio ambiente, asuntos legales e institucionales, asuntos operativos, la cooperación en materia científica y logística asociada a la ciencia, la temática de la responsabilidad, la bioprospección, el impacto de las actividades turísticas, el cambio climático y la introducción de especies exógenas. Esa agenda ha funcionado bien durante los últimos cincuenta años y no debería ser objeto de modificaciones sustantivas que tuvieran como efecto acotarla al tratamiento de temas que son de prioridad solamente para un grupo de Partes Consultivas. Siguiendo el orden alfabético, la próxima Reunión Consultiva tendrá lugar en Australia a mediados de 2012. Las Reuniones Consultivas son anuales, pero, en lo sucesivo, su duración pasará de diez días a ocho.

Las Reuniones Consultivas permitieron considerar una serie de cuestiones que no estaban previstas específicamente en el Tratado. De esta manera, la expresión “Sistema Antártico” había sido acuñada por Roberto Guyer en 1973, en ocasión del Curso de la Academia de La Haya.

El Sistema del Tratado Antártico comprende un cuerpo regulatorio que incluye el propio Tratado, las recomendaciones (medidas, decisiones y resoluciones) adoptadas de acuerdo con lo dispuesto en su Artículo IX, los instrumentos internacionales a él vinculados en vigor y las normas dictadas en el marco de dichos instrumentos.

El Sistema comprende hoy un conjunto de instrumentos, principios y objetivos a partir de los cuales comenzó a edificarse un régimen jurídico-político para administrar la cooperación internacional y la investigación científica en la región, que se basa en la práctica del consenso para la adopción de decisiones, y se caracteriza por ser pragmático, descentralizado, funcional y dinámico.

El desarrollo del Sistema del Tratado Antártico tuvo, hasta los años 70, las características de un régimen que se iba consolidando, cuya principal tarea consistía en su propia acomodación interna, alejado de posibles impactos provenientes del contexto internacional. Posteriormente, experimentó una evolución expansiva en relación con los sujetos y actores, en relación con la materia en cuanto al campo de actividades de su competencia y en relación con el ámbito de validez espacial.

La posibilidad de explotar los recursos naturales despertó el interés de diversos países en vincularse al Sistema para tener una participación directa y activa, lo que generó una importante corriente de adhesiones, envío de expediciones e instalación de bases. Así, el número de Partes Contratantes pasa de doce, en 1961, a cincuenta en 2011. El número de Partes Consultivas -es decir, aquellas habilitadas a participar de las Reuniones Consultivas- pasó de los doce signatarios originarios a veintiocho.

La cuestión de los recursos naturales antárticos, unida a la capacidad de creación normativa de las Reuniones Consultivas, hizo posible el gradual desarrollo del marco inicial, para lo cual también debieron concebirse diversos regímenes especiales, algunos de los cuales requirieron ser establecidos por otros instrumentos, como las Medidas Acordadas para la Protección de la Flora y Fauna Antárticas, de 1963, la Convención para la Conservación de Focas Antárticas, de 1972, la Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, de 1980, la Convención para la Reglamentación de las Actividades sobre Recursos Minerales Antárticos, de 1988, que no entró en vigor, y el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente, de 1991, que cuenta con cinco anexos y un sexto anexo que aún no ha entrado en vigor.

Los problemas relacionados con la explotación de los recursos naturales han otorgado, también, una nueva dimensión geográfica y jurídica al Sistema en su conjunto: la aplicación del Derecho del Mar a la Antártida.

La Convención para la Conservación de Focas Antárticas, en vigor desde 1978, significó un importante avance en el proceso de vinculación del Sistema Antártico con el Derecho del Mar. La Convención se aplica al mar ubicado al sur de los 60° S, respecto del cual las Partes Contratantes afirman las disposiciones del Artículo IV del Tratado Antártico, con lo cual dejan salvaguardadas las posiciones nacionales. El régimen de conservación de focas antárticas implica una reformulación del alcance del Artículo VI del Tratado Antártico, al derogar la libertad de pesca o caza en su ámbito de aplicación. En lo demás, la Convención sigue los criterios jurisdiccionales vigentes del régimen internacional de la alta mar, basándose en la jurisdicción del Estado del pabellón, como se desprende claramente de su Artículo II.

La Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA), adoptada en la Conferencia de Canberra de 1980 y en vigor desde 1982, constituye un hito de particular relevancia en el ciclo de evolución expansiva de la competencia material y del ámbito de validez espacial del Sistema del Tratado Antártico, así como de su vinculación con el Derecho del Mar. La CCRVMA se aplica a los recursos vivos marinos antárticos de la zona situada al sur de los 60° S y a los recursos vivos marinos antárticos de la zona comprendida entre dicha latitud y la Convergencia Antártica, que forman parte del ecosistema marino antártico. Por "recursos vivos marinos antárticos" se entienden las poblaciones de peces con aletas, moluscos, crustáceos y todas las demás especies de organismos vivos, incluidas las aves, que se encuentran al sur de la Convergencia Antártica. De ello se desprende que ninguna especie queda desprotegida, y se deja aclarado que nada en la Convención deroga los derechos y las obligaciones de las Partes Contratantes en virtud de la Convención Internacional para la Caza de la Ballena y la Convención para la Conservación de Focas Antárticas.

El área de aplicación de la CCRVMA no es la misma que la del Tratado Antártico, pues la zona referida es la de los océanos australes en torno a la Antártida, situados dentro de la llamada Convergencia Antártica. Dicha área se precisa en términos de latitud y longitud, y en algunos lugares se extiende al norte del paralelo 60° S, y llega a los 45° S; son aguas subantárticas. Se procuró, de esta manera, seguir un criterio funcional, relacionado estrechamente con la materia objeto de la Convención. En definitiva, la CCRVMA, a partir de un enfoque ecosistémico de conservación, adopta por consenso a través de la Comisión que crea, medidas de conservación aplicables en subáreas estadísticas. La pesca, en tanto utilización racional de los recursos vivos marinos, se halla sujeta a las medidas de conservación que dicta la Comisión. Como antes se dijo, la CCRVMA rige en áreas situadas al sur del paralelo 60° S, en las que se aplica el régimen previsto en el Artículo IV del Tratado Antártico y también en áreas situadas al norte de dicha latitud, en algunas de las cuales existen territorios insulares no sujetos al régimen del Tratado Antártico. El plexo normativo integrado por la Convención y por las medidas de conservación emanadas de la Comisión res-

pectiva constituye un régimen multilateral, en el que la jurisdicción sobre los buques corresponde al estado del pabellón. En la Declaración del Presidente de la Conferencia del 19 de mayo de 1980, que es un texto convencional complementario de la Convención, se reconoce que aquellos estados con soberanía indisputada sobre islas situadas en el área de la Convención, al norte del paralelo 60° S, pueden reservarse el dictado de medidas nacionales de conservación más estrictas y referidas a otras cuestiones, como exigir el pago de permisos o licencias de pesca, con respecto a las aguas adyacentes a dichas islas, y se aparta del régimen multilateral. Tal es el caso de las islas de soberanía indiscutida de Francia, Sudáfrica, Australia y Noruega. Y no es el caso de las islas Georgias del Sur y Sandwich del Sur, cuya soberanía es disputada entre nuestro país y el Reino Unido. Sin embargo, las pretendidas autoridades británicas de esos territorios ilegalmente adoptan y aplican en las aguas adyacentes a dichas islas sus propias medidas, que, por tal motivo, no pueden ser equiparadas a las medidas nacionales previstas en la Declaración del Presidente. Los archipiélagos, junto con las islas Malvinas, constituyen el objeto de la disputa de soberanía entre la Argentina y el Reino Unido que conocemos como “Cuestión de las Islas Malvinas” aunque las islas Malvinas no están comprendidas en el área de la Convención.

Ciertamente, el régimen de la CCRVMA entraña una modificación del Derecho del Mar en varios aspectos, por ejemplo, en materia de inspección de buques en alta mar en el área de la Convención. Las medidas de conservación de la CCRVMA no pueden ser aplicadas a estados no partes en la Convención, salvo que hubieran brindado su consentimiento. Tampoco puede su aplicación tener como efecto incompatibilidades con el sistema multilateral de comercio ni enrolarse en las prácticas propias de las organizaciones regionales de ordenación pesquera, que, basadas en el Acuerdo de Nueva York de 1995 sobre poblaciones de peces transzonales y poblaciones de peces altamente migratorios, persiguen principalmente objetivos economicistas. La virtud de la CCRVMA reside en su vocación conservacionista, lo que le ha permitido mostrarse como un modelo que debe imitarse.

En el marco de la XI Reunión Consultiva Especial, se adoptó en Madrid en 1991 el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente y cuatro Anexos que forman parte integrante de él. El Anexo I: Evaluación del impacto sobre el medio ambiente, Anexo II: Conservación de la fauna y flora antárticas, Anexo III: Eliminación y tratamiento de residuos y Anexo IV: Prevención de la contaminación marina. Al dejar abierta la posibilidad de elaborar nuevos anexos sobre materias específicas, el Protocolo permitió que las Partes Consultivas, posteriormente, adoptaran el Anexo V: Protección y gestión de zonas (Zonas Antárticas Especialmente Protegidas y Zonas Antárticas Especialmente Administradas). El Anexo VI, sobre responsabilidad derivada de las acciones de respuesta emprendidas en casos de emergencia ambiental, como ya se dijo, no está vigente.

El Protocolo complementa el Tratado Antártico, no lo modifica ni lo enmienda. Su principal objetivo es la protección global del medio ambiente antártico y los ecosistemas dependientes y asociados; designa la Antártida como reserva natural, consagrada a la paz y a la ciencia. Consecuentemente, prohíbe cualquier actividad relacionada con los recursos minerales, salvo la investigación científica. Esta prohibición permanente sobre actividades mineras solo podrá modificarse por consenso, antes de los cincuenta años contados desde la fecha de entrada en vigor del Protocolo, o por una mayoría determinada, en el seno de una Conferencia de Revisión convocada al término de ese plazo. La propuesta de modificación, en dicha Conferencia de Revisión, deberá incluir los términos de un régimen jurídicamente obligatorio respecto de los recursos minerales antárticos. El ámbito espacial de validez del Protocolo se restringe al área de aplicación del Tratado Antártico, es decir, al sur de los 60° S.

Así como el Sistema del Tratado Antártico ha evolucionado en relación con la materia, los sujetos y el ámbito geográfico de aplicación, también ha experimentado

una notable evolución institucional, desde esquemas más bien simples hasta otros de complejidad.

El régimen de administración originario del Tratado Antártico se basó en el mecanismo de las Reuniones Consultivas. Sin embargo, con el paulatino desarrollo de la cooperación hacia la regulación de los recursos naturales y el diseño de regímenes especiales para ese propósito, las necesidades institucionales tomaron una nueva dimensión. En razón del vínculo existente entre las Reuniones Consultivas y el Comité Científico para Investigaciones Antárticas (SCAR), este foro científico cumplió un papel fundamental en la identificación de los problemas que exigían el tratamiento colectivo de las partes, muchos de los cuales dieron lugar a la evolución institucional del Sistema.

El incremento de la agenda de trabajo de las Reuniones Consultivas, debido a la variedad y la complejidad de la problemática antártica, pusieron de manifiesto la necesidad de contar con una Secretaría permanente que se encargara de la documentación, de tareas de coordinación, de información y de otros aspectos técnicos similares.

Tras varios años de arduas negociaciones demoradas por la reserva británica al ofrecimiento argentino realizado en 1992 para que la ciudad de Buenos Aires albergara una secretaria para el Tratado Antártico, en la XXIV Reunión Consultiva (San Petersburgo, 2001), se alcanzó finalmente el consenso. En la XXVII Reunión Consultiva (Ciudad del Cabo, 2004), concluyeron las negociaciones diplomáticas sobre la puesta en funcionamiento de la Secretaría en Buenos Aires y se aprobó el presupuesto, la estructura y la composición del personal. En esa oportunidad, fue elegido el primer Secretario Ejecutivo.

Los cincuenta años de vigencia del Tratado prueban que ha sido el resultado de uno de los más exitosos ejercicios de diplomacia multilateral del siglo xx, que se apoyó desde el inicio en la ciencia y, más tarde, en la protección del medio ambiente antártico y facilitó un valioso e intenso proceso de cooperación internacional para mantener y consolidar la paz en la región antártica. ■

La Secretaría del Tratado Antártico

José M. Acero

El Tratado Antártico, acordado el 1.º de diciembre de 1959 y en vigencia desde el 23 de junio de 1961, fue originalmente firmado por 12 naciones que habían llevado a cabo actividades científicas en la Antártida y sus alrededores durante el Año Geofísico Internacional (AGI), 1957-1958.

A medida que la actividad científica y su logística asociada en la Antártida fue en aumento y que diversos intereses hicieron que el número de partes adherentes aumentase, las actividades asociadas al Tratado se tornaron más complejas.

Los países con actividad antártica comenzaron, entonces, a afrontar nuevos desafíos a medida que aumentaba su actividad en el continente, en particular aquellos referidos a la protección del medio ambiente.

Si bien desde sus inicios las Partes del Tratado incluyeron en sus discusiones, además de temas estrictamente diplomáticos o científicos, cuestiones de protección ambiental, el cuerpo de instrumentos asociado a esta materia fue evolucionando y complejizándose con el paso de los años. Así, se acordaron medidas, procedimientos y hasta convenciones específicas tendientes a proteger diversos componentes del ecosistema antártico. El punto culminante fue la adopción del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección

José María Acero es biólogo, orientado a ecología. En 1989, creó el Programa de Gestión Ambiental de la Dirección Nacional del Antártico, del que estuvo al frente hasta fines de 2004 y participó de numerosas campañas antárticas nacionales e internacionales. En el ámbito antártico, publicó numerosos artículos y documentos relacionados con la protección del medio ambiente en la Antártida. Entre 1987 y 2004, fue delegado argentino ante la Reunión Consultiva del Tratado Antártico. Entre 1995 y 2000, fue miembro del Grupo de Especialistas en Temas de Conservación Ambiental del SCAR. Entre 1996 y 2000, fue miembro del Comité Ejecutivo de la Red de Funcionarios Ambientales del COMNAP. Entre 1999 y 2000, fue miembro del grupo de reestructuración del SCAR. Entre 2001 y 2004, fue vicepresidente primero del Comité para la Protección del Medio Ambiente del Tratado Antártico. Desde 2005, ocupa el cargo de subsecretario de la Secretaría del Tratado Antártico.



del Medio Ambiente (Protocolo Ambiental), en 1991, vigente desde 1998, que integró y perfeccionó la normativa existente dispersa hasta ese momento en distintos foros y medidas, y creó un Comité para la Protección Ambiental (CPA), cuya principal función es asesorar a la Reunión Consultiva del Tratado Antártico (RCTA) en temas de gestión y protección del medio ambiente.

Esta nueva actividad, sumada al aumento de países (partes) que fueron adhiriéndose al Tratado Antártico (actualmente son casi cincuenta estados, veintiocho de los cuales tienen estatus de consultivos) llevaron a que, a principios de la década del 90, la RCTA comenzase a discutir la posibilidad de establecer una secretaría permanente que facilitara la tarea de las partes ante la creciente carga de trabajo.

Luego de casi diez años de discusiones, en el año 2001, la RCTA acordó establecer la Secretaría del Tratado Antártico en la ciudad de Buenos Aires. Esta Secretaría entró en funciones el 1.º de septiembre de 2004.

Las principales tareas definidas por la Medida 1 (2003) para la Secretaría pueden sintetizarse en las siguientes:

- Preparación y organización de la RCTA, el CPA y otras reuniones especiales.
- Facilitación del intercambio de información entre las partes de acuerdo con el Artículo 7 del Tratado Antártico y del Artículo 17 del Protocolo Ambiental
- Colección, mantenimiento y publicación de todos los registros asociados a la RCTA, al CPA y al Tratado Antártico en general
- Visibilización del Tratado Antártico ante la sociedad en general.

Una de las principales herramientas con las que la Secretaría cuenta para cumplir con la mayor parte de las tareas encomendadas es su sitio web (figura), el cual pone una serie de recursos en línea en los cuatro idiomas oficiales del Tratado Antártico (español, inglés, francés y ruso). Esto permite a las partes acceder a la información en tiempo real y centralizar el intercambio de información sobre las actividades en la Antártida de una manera relativamente ágil y sencilla.

Sitio web de la Secretaría del Tratado Antártico (www.ats.aq)

A través de este sitio, las partes y el público en general tienen rápido acceso a toda la historia de los documentos y los informes elaborados desde la primera reunión del Tratado, en 1961, hasta la actualidad, las bases de datos sobre medidas, zonas protegidas, evaluaciones de impacto ambiental, etc.

Asimismo, existen directrices para los visitantes, que pueden descargarse rápidamente, lo que hace más eficiente la aplicación de las medidas de protección y conservación ambiental elaboradas por los gobiernos actuantes en las reuniones del Tratado.

En particular, merecen destacar-

se dos herramientas en línea que las partes utilizan a través de la interface web de la Secretaría:

- a) **Foros de Discusión:** Las abultadas y complejas agendas de la RCTA y del CPA hacen que varios temas, si bien de urgente tratamiento, no puedan ser resueltos en el marco de las reuniones. Por esta razón, la Secretaría creó foros de discusión en línea en los que los miembros discuten temas complejos durante el período entre sesiones, y luego se presentan informes a las reuniones con las conclusiones de esas discusiones, lo cual agiliza y eficientiza la discusión y la toma de decisiones.
- b) **Intercambio Electrónico de Información:** Tanto el Tratado Antártico como el Protocolo Ambiental requieren, como uno de sus pilares de transparencia, que las partes intercambien una gran cantidad de información sobre sus actividades en la Antártida. El recurso electrónico para viabilizar este intercambio no solo ha tornado más sencillo el procedimiento, sino que centraliza toda la información (sistematizada acorde a numerosas categorías) de modo que pueda ser utilizada y analizada estadísticamente.

Sería muy largo enumerar en detalle cada una de las actividades que la Secretaría realiza. Pero se puede afirmar que, en sus pocos años de existencia, ha demostrado ser una herramienta que ha contribuido a la eficiencia y la agilidad de los trabajos de la RCTA y del CPA.

Gracias a los modernos recursos electrónicos disponibles en la actualidad, la Secretaría funciona eficientemente con un número reducido de personal y un presupuesto accesible para las partes que contribuyen a él.

La Secretaría ha demostrado ser, tal como se previó hace veinte años, una herramienta más en el sostén del Sistema del Tratado Antártico, como un ejemplo de la cooperación internacional pacífica orientada en beneficio de la humanidad. ■

ASOCIACIÓN DE VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS



Veterano de guerra: asóciase

Si es Veterano, incorpórese como **Socio Activo**.
Si no lo es, apóyenos como **Socio Adherente**.

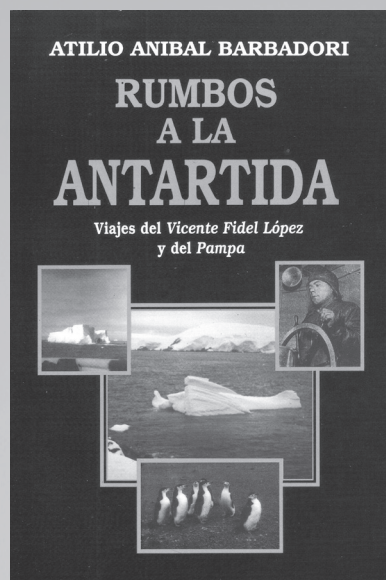
Informes: Uruguay 654, piso 4, of. 403
C1015ABN, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Tel./fax: (011) 4373-5440 E-mail: aveguema@yahoo.com.ar
www.aveguema.org.ar



INSTITUTO DE PUBLICACIONES NAVALES

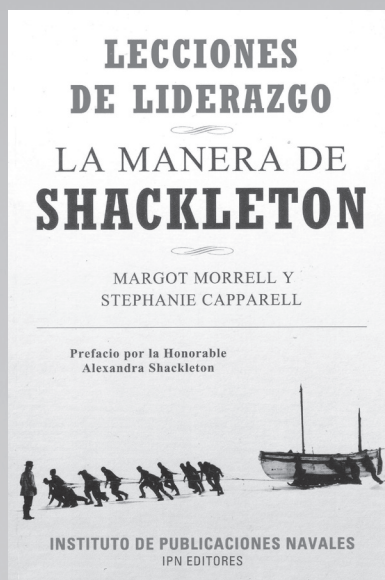
Desde 1961

Algunos títulos referidos a la Antártida



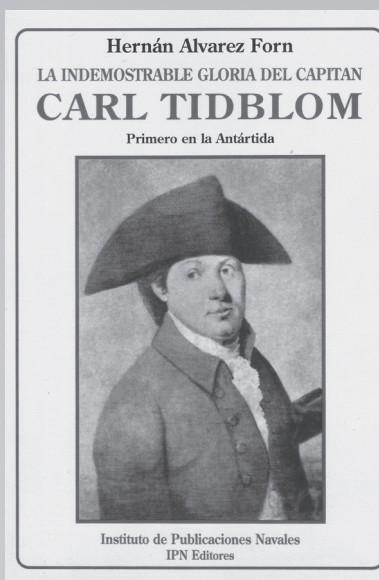
Rumbos a la Antártida Atilio Anibal Barbadori

En el año 1904 se iniciaban las actividades permanentes en la Zona Antártica con la instalación del Destacamento Islas Orcadas del Sur, que marcó el primer hito científico argentino en el continente blanco, hasta entonces poco conocido mundialmente. En tanto, los buques de nuestra Marina de Guerra, continuaron los reconocimientos y relevamientos hidrográficos hasta que se dio el gran salto hacia el continente de los hielos: la instalación de los Destacamentos Navales Melchior y Decepción, en 1947 y 1948, respectivamente. Las crónicas de viaje del *López y Pampa* son el testimonio de acontecimientos históricos y de marinos, donde el espíritu aventurero y la precariedad de medios, eran comunes a todos.



La manera de Shackleton Margot Morrell y Stphanie Capparell

¡Un excelente libro! Tomado de la vida y las aventuras del reconocido explorador del siglo XX. *La Manera de Shackleton* nos presenta ricas lecciones para enlazar los desafíos del liderazgo con la explotación de oportunidades empresariales no descubiertas aún.



La indemostrable gloria de Carl Tidblom Hernán Álvarez Forn

Es un relato de historia marítima y naval argentina ambientado en el siglo XIX en el Atlántico sur. El capitán Tidblom es un personaje de leyenda, capitán de barcos loberos y cazador de ballenas, que navega en la zona de las islas Malvinas, Orcadas del Sur y la Antártida. Incluye la descripción de esas zonas geográficas y de la costa continental argentina. Es un relato vívido sobre la vida a bordo en aquel entonces, y los usos y costumbres entre hombres de mar. Álvarez Forn es un destacado autor de este tipo de obras literarias, con excelente estilo y con dibujos de su propia mano.

Suscríbase y pague el 50% del precio de tapa de los libros editados.



Ventas:
Galería Larreta Local 28
Florida 971 o San Martín 958
Teléfono/Fax: (011) 4311-0042/43
Horario: Lunes a viernes de 1000 a 1800
instituto.publicaciones@centronaval.org.ar

Gerencia:
Florida 801, piso 3
gerente.ipn@centronaval.org.ar

www.ipneditores.com.ar

Desarrollo Científico Argentino en la Antártida

IMAGEN: ARMADA ARGENTINA

Carlos A. Rinaldi

El doctor Carlos A. Rinaldi fue director del IAA en el periodo 1984/2001.

El desarrollo de las ciencias en la Antártida se realizó en distintas etapas; como es lógico, la primera corresponde al conocimiento del terreno y a la obtención de datos que pudiesen dar origen, en el futuro, a verdaderas investigaciones. Por eso, a lo largo de nuestra prolíferas actividades, se comenzó por obtener aquello que ya estaba funcionando. La visión del Gral. Julio Argentino Roca al adquirir el laboratorio meteorológico en las islas Laurie (Orcadas del Sur) al escocés William Bruce, fue el puntapié inicial, o sea: el 2 de enero de 1904 comenzó la actividad científica de nuestro país en la Antártida, cuestión que se llevó a cabo interrumpidamente. Argentina es el país que acredita la mayor permanencia en el territorio antártico: 107 años.

A partir de esa fecha, se llevaron a cabo distintas cuestiones, tales como matasellar cartas, realizar salvamentos, observaciones climáticas, etc. Orcadas fue el primer hito en la Historia Antártica Argentina.

El accidente que sufrió el Capitán Larsen con el *Antartic* volvió a dar oportunidad a la Argentina de llevar a cabo otra acción que ha quedado registrada mundialmente: el rescate por parte de la corbeta *Uruguay* de la Expedición Científica al Polo Sur conducida por el Dr. Otto Nordenskjöld, de nacionalidad noruega, de la cual tomaba parte el Alférez José María Sobral, de la Armada Argentina, primer argentino que inverna en aquellas latitudes.

Boletín del Centro Naval
Número 836
MAY / AGO 2013





Una fecha histórica que merece recordarse es la primera comunicación telegráfica llevada a cabo el 30 de marzo de 1927, cuando el radiotelegrafista Suboficial de la Armada Argentina, Emilio Badoni, estableció contacto por primera vez desde la Antártida con la Estación LIK de Ushuaia, la ciudad más austral del mundo y, a través de ella, con Buenos Aires.

Así se cubrieron, a lo largo del tiempo, las etapas de las comunicaciones. Sistemas: Morse, Radio Pacheco, fibra óptica, teléfonos satelitales, hoy celulares, internet; solo nos separan las distancias y los hielos.

Vale recordar la expresión del Suboficial Badoni en la ocasión señalada ut-supra ¡Ya no estamos solos! ¡Viva la Patria! Eran las épocas en que todavía se llenaban los ojos de lágrimas ante estas acciones.

El desarrollo del quehacer antártico argentino se profundizó a partir de la finalización de la II Guerra Mundial. La guerra fría (USA-URSS) fue un enfrentamiento que tuvo lugar en los ámbitos político, ideológico, económico, social, tecnológico, militar e informativo. Ninguno de los dos bloques tomó nunca acciones directas contra el otro, estas dos potencias se limitaron a actuar como “ejes” influentes de poder en el contexto internacional, y a la cooperación económica y militar con los países aliados o satélites.

Nuestro país, por ese entonces, despertó el interés nacional por ocupar y reivindicar su soberanía sobre una porción del continente antártico, lo que quedó plasmado en el Decreto N.º 8507/46, el cual ordenaba reorganizar la Comisión Nacional del Antártico (Decreto N.º 61.852 del 30 de Abril de 1940) (Presidencia de Ortiz).

A comienzos del año 1946, el gobierno decidió ampliar la ocupación y la administración de la zona explorada y relevada por la Argentina en la península antártica e islas adyacentes, para lo cual reorganizó la Comisión Nacional del Antártico designando más personal especializado en disciplinas científicas, económicas y militares. A tal efecto, dictó el decreto 8507/46, donde, entre el personal que nombró el Ministerio de Marina, lo representaban el director general de Navegación e Hidrografía, Capitán de Fragata D. Alberto J. Oddera, secundado por el Capitán de Fragata D. Julio A. Poch. El primero de los nombrados había sido el comandante del transporte *1.º de Mayo*, cuatro años antes, cuando se había realizado aquel gran viaje de exploración que entregó importantes resultados. Por otra parte, la presidencia de la Comisión la ejercería un funcionario del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y, como secretario, se designó al señor Juan Manuel Moneta quien había reunido gran experiencia al invernar en cuatro oportunidades en el observatorio de Orcadas.

La Comisión se abocó a desarrollar un plan de ocupación y administración efectiva del Sector Antártico Argentino basado en lo propuesto en 1939. Los temas que se analizaron fueron:

- Determinación de la zona delineada por la Argentina, para lo cual se debería preparar un mapa que indicara el alcance de la soberanía nacional.
- Análisis de los medios que permitieran llegar a un acuerdo con otras potencias interesadas en la Antártida.
- Planificación de una expedición que fortaleciera los derechos argentinos mediante la ocupación directa.

Así se arribó al año 1946 y se estableció el Plan Nacional Antártico que contempla:

- Desarrollar la capacidad necesaria en el campo meteorológico para predecir los instantes favorables para el cruce del pasaje Drake y los comienzos y los fines de las temporadas favorables.
- Completar el total levantamiento expeditivo de la costa y de la península antártica.
- Frecuentar con numerosas unidades de la Flota de Mar el área antártica.
- Estudiar el valor geopolítico de la península y de sus islas.
- Tratar de construir una base permanente en la parte nordeste de la península, por considerar esa área de suma importancia para la actividad científica debido a la gran extensión del relieve cubierto por glaciares y para observar, en conjunción con Orcadas, el comportamiento del campo de hielos en el mar de Weddell, tratar de construir una base permanente en la parte nordeste de la península, por considerar esa área de suma importancia para la actividad científica debido a la gran extensión del relieve cubierto por glaciares.
- Intensificar la actividad aérea de reconocimiento y comenzar a usar la aerofotogrametría en los levantamientos hidrográficos. Estudiar los fenómenos de las mareas antárticas y vincular su régimen con el de América. Propiciar la actividad científica de carácter localizado y móvil (campamentos, patrullas etc.)
- Estudiar y ensayar la aclimatación humana, animal y vegetal en el ambiente antártico.
- Adquirir buques y aviones adecuados para el esfuerzo por realizar en condiciones de servicio polar y especializar oficiales en meteorología, hidrografía y oceanografía.

Argentina tuvo presente aquel pedazo de tierra nuestra a lo largo del Siglo xx en reiteradas oportunidades.

De 1947 a 1951, se desarrolló el plan: los trabajos técnicos y científicos desarrollados consistieron en levantamientos hidrográficos y aerofotogramétricos, triangulaciones, poligonales de mar, cálculo de puntos astronómicos, estudios oceanográficos, mareográficos, geológicos, gravimétricos, meteorológicos, ionosféricos, glaciológicos y sobre fauna y flora, entre otros. Construcción del observatorio meteorológico y destacamento naval y estación radiotelegráfica Melchior y su ocupación permanente.

- Construcción del faro Patagonia, en punta Py, al sur del canal Portier.
- Exploración y reconocimiento expeditivo de diferentes áreas marítimas de la Antártida.
- Levantamiento cartográfico de la zona de bahía Dallman. Vuelos aerofotogramétricos.

La actividad antártica no se agotó en el verano de 1947; muy por el contrario, durante el otoño, el invierno y la primavera de ese año se realizaron seis nuevos viajes con el objeto de aprovisionar, de ser posible, el observatorio Melchior, obtener información sobre el límite de hielos en los diferentes meses del año, suministrar información meteorológica de la zona por donde navegaban, y matasellar cartas con estampillas especialmente editadas por el correo nacional donde se mostraba el sector antártico argentino. En particular, en el viaje efectuado entre los meses de octubre y noviembre, se reconocieron distintas partes de la isla Decepción, en búsqueda de un lugar apto para la instalación de un nuevo observatorio y de algún desplazado en esa isla para la construcción de una pista aérea.

En las políticas desarrolladas en 1946, se debe señalar un hecho que marca claramente la preocupación de nuestro país por tratar de buscar alianzas con otros actores antárticos que, de alguna manera, le permitieran a la Argentina reivindicar su soberanía en este continente, como fue la política de amistad establecida con Chile, que quedó reflejada en las declaraciones conjuntas del 12 de julio de 1947 y el 4 de marzo de 1948, por las cuales ambos países convenían en establecer una política amistosa para la determinación de los límites en la Antártida y en actuar de común acuerdo en la protección y la defensa jurídica de sus derechos en ese continente.

Durante el verano de 1947/48, con la presencia de cinco buques, se ejecutaron las siguientes acciones:



- Construcción de un nuevo observatorio meteorológico, estación radioeléctrica y destacamento naval en la isla Decepción. Aprovechamiento y relevo de dotación en Orcadas y Melchior. Realización de un vuelo desde el continente americano hasta el círculo polar antártico (ida y vuelta sin escala), con la ejecución de levantamientos aerofotogramétricos de la isla Decepción. Construcción de balizas en la isla Decepción (“Grumete” y “Sin nombre”) y reconstrucción de balizamiento preexistente.
- Trabajo estadístico de investigación, sobre la determinación del techo de nubes dentro de la isla Decepción, combinado entre Gran Bretaña y la Argentina (pese a la gran tirantez diplomática que existía entre ambos países por la instalación de bases permanentes argentinas en el sector impropriamente reclamado por Gran Bretaña).
- Recopilación de datos oceanográficos, biológicos y geológicos.
- Operaciones navales de ocho buques de línea de la Flota de Mar en las islas Shetland y Orcadas.

Se ejerció el poder de policía marítima al inspeccionarse y autorizarse al buque noruego *Brategg* a permanecer en puerto argentino, dado que se encontraba fondeado en la isla Decepción.

Se continuó con la ocupación de los refugios Martel y Potter.

Aprovechamiento logístico y recambio del personal de la base Decepción

En 1949, se llevó a cabo el hecho político de mayor trascendencia; el acuerdo firmado entre Argentina, Chile y Gran Bretaña para no efectuar más demostraciones navales al sur del paralelo 60° S con el fin de evitar malentendidos.

Campaña antártica 48-49

Por primera vez, una institución civil, el Museo Argentino de Ciencias Naturales Bernardino Rivadavia (pionero en estas actividades), realizó estudios biológicos en la Antártida. Esta participación atraería a otras instituciones a participar con sus científicos.

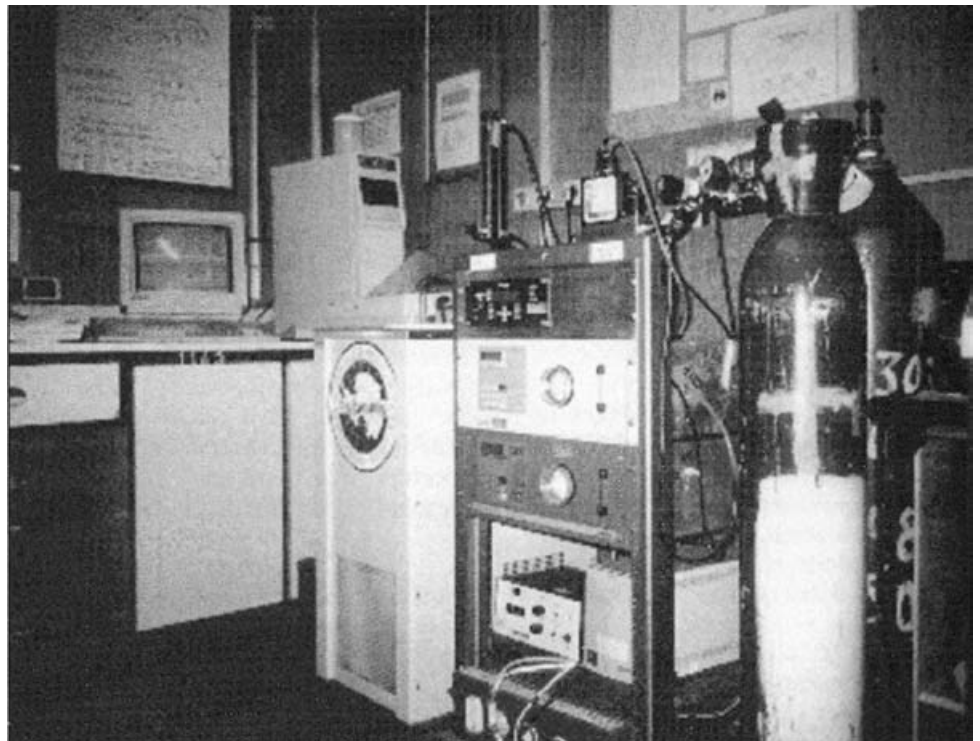
Se ejecutaron las siguientes tareas de investigación: botánica, a cargo de la Universidad Nacional de Cuyo, y geología, a cargo de la Universidad Nacional de La Plata,

- Biología, a cargo de la Universidad Nacional de Córdoba,
- Vulcanología a cargo de la Universidad Nacional de Tucumán.

Se llevó a cabo la primera expedición terrestre argentina desde puerto Neko hacia el interior de la península (con escasa penetración), a cargo de la Sociedad Científica Argentina.

En oceanografía, se obtuvieron muestras de agua en cuarenta y siete estaciones. Asimismo, en el área de hidrografía, se limitó la isóbata de las cien brazas.

En 1951 se fundó el Instituto Antártico Argentino (IAA)⁷. El Instituto se estableció en una vieja residencia de la calle Cerrito 1248, Buenos Aires, en la que se fueron montando laboratorios de química, geología, un taller de taxidermia y un museo, un laboratorio de fotografía, un gabinete de dibujo cartográfico, una biblioteca y una sala de conferencias, un depósito de instrumentos y equipos y las oficinas administrativas. Su primer director (1951-1955) fue el Gral. Hernán Pujato. Esta etapa puede calificarse como la **etapa del conocimiento del terreno**. El primer jefe científico del IAA fue el prestigioso geofísico alemán Otto Schneider, quien fue profesor titular de la Universidad de Buenos Aires y La Plata, investigador superior del CONICET y presidente de la Asociación Argentina de Geofísicos y Geodestas. Se nombró secretario al Dr. Luis Roberto Fontana, profesor emérito de la UBA, académico de Farmacia y Bioquímica, quien había acompañado al Gral. Pujato en la creación de la base San Martín, cuando era Teniente Coronel del E.A.



Vista del interior del laboratorio de efecto invernadero donde se aprecian los distintos equipamientos que componen el sistema de medición de CO₂.

En 1952 el IAA envió una comisión de veintiséis científicos, entre quienes se encontraban: Horacio H. Camacho, (actual profesor emérito de la UBA, investigador superior del CONICET) C. Cordini, (Dir. Nac. de Minas), Horacio Díaz (YPF), Arturo Corte (U. N. de Cuyo), Otto Fenninger (UBA), Horacio González Laguinca, Eduardo González Stegman (Direc. General de Fab. Militares), Armando T. Hunziker (Univ. Nac. de Córdoba), Alberto Nani, (Museo de Cs. Nat. "Bernardino Rivadavia"); Ricardo Novatti, (Univ. Nac. de La Plata); Juan Olsacher, (profesor de la Univ. Nac. de Córdoba); José Pascua (Bco. Créd. Ind. Argentino); Carlos T. Friz. (Univ. Nac. de Córdoba, de gran prestigio en CONEA). Todos ellos fueron pioneros antárticos.

Luego de la fundación del IAA

Tres años después, se adquirió el primer rompehielos argentino, bautizado *Gral. San Martín*, se concretó la histórica penetración al sur del mar de Weddell y se instaló la base Belgrano, con vistas a una expedición que alcanzaría el Polo Sur.

Durante el período de 1955 a 1968, se desarrolló la etapa de la participación internacional y desarrollo del conocimiento.

Ocupó la dirección del IAA el Contraalmirante Rodolfo Panzarini, doctor en Oceanografía, profesor de Oceanografía en la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales, UBA, y que, al momento de fallecer, ostentaba el título de Miembro Honorario del SCAR. (Scientific Committee on Antarctic Research, con sede en Cambridge, Inglaterra).

Su actividad en las reuniones del SCAR marcaron la presencia activa de la Argentina, como, por ejemplo, la presentación por primera vez de la proposición del estudio de la capa de ozono que, a partir de los 80, tendría su mayor auge.

Entre el 1 de julio de 1957 y el 31 de diciembre de 1958, se estableció el Año Geofísico Internacional (A. G. I.). El Comité Especial del Año Geofísico Internacional (C. E. A. G. I.), con asiento en Bruselas, organizó los distintos grupos de trabajo, los cuales se pueden sintetizar en:

- Comunicaciones.
- Geomagnetismo.
- Meteorología.
- Auroras y luz nocturna.
- Actividad solar.
- Rayos cósmicos.
- Ionosfera.
- Longitud y latitud.
- Glaciología.
- Oceanografía.
- Cohetes y satélites.
- Sismología y gravimetría.

La coordinación de los trabajos fue programada en las Conferencias Internacionales Antárticas desarrolladas en París en los años 1955, 1956 y 1957, y en Bruselas, en 1955. Las observaciones se realizarían desde bases ya existentes y desde otras que se instalarían especialmente, desde buques y aparatos aéreos y desde expediciones terrestres con automotores expresamente diseñados para actuar sobre el hielo. Las estaciones instaladas y las previstas, cincuenta en total, cubrirían todo el continente antártico.

Dichas estaciones se señalan a continuación:

- En la tierra de San Martín: Argentina, Chile y Gran Bretaña.
- En las islas Orcadas del Sur: Argentina y Gran Bretaña.
- En el borde de la barrera de hielos del mar de Weddell: Argentina, Estados Unidos y Gran Bretaña.
- En la tierra de la Reina Maud: Noruega y Bélgica.
- En la tierra de Enderby: Japón y Australia.
- En la costa Ingrid Christensen: Australia.
- En la costa de la Reina Mary: la Unión Soviética.
- En la costa Budd: Estados Unidos.
- En la costa Adeliz: Francia.
- En el mar de Ross: Estados Unidos y Nueva Zelanda.

La Unión Sudafricana atendería estaciones no propiamente antárticas, en islas situadas frente a la tierra de la Reina Maud.

Además, se harían observaciones desde estaciones mediterráneas instaladas en el interior de la calota antártica, atendidas por los siguientes países:

- Al sur de la barrera de hielos del mar de Weddell: Gran Bretaña.
- En el polo sur geográfico: Estados Unidos.
- En el polo sur geomagnético y en el llamado polo sur de inaccesibilidad: la Unión Soviética.
- En el polo sur magnético: Francia.
- En el interior de la tierra de Marie Byrd: Estados Unidos.

El año 1959 fue marcado como el comienzo de una nueva era en las relaciones internacionales en la Antártida, y se firmó el Tratado Antártico.

Durante la campaña de 1959-60 y con la firma del Tratado Antártico por parte de doce países (entre ellos, el nuestro) el 1º de diciembre de 1959, las ideas sobre el desarrollo de la actividad antártica argentinas no variaron demasiado de lo que se venía desarrollando hasta ese momento. Cabe señalar que la firma del Tratado se realizó cuando ya se encontraba en ejecución el plan anual nacional antártico.

A pesar de la oposición parlamentaria de la minoría, que por entonces señalaba que jamás un presidente pisaría la Antártida, que jamás se votaría, que se cercenaba nuestro territorio, que perdíamos soberanía etc., etc., la Argentina firmó y la Historia le dio la razón al presidente Frondizi.

- Durante la campaña de 1959-60, se desarrollaron trabajos hidrográficos, oceanográficos, biológicos de la determinación de la convergencia antártica, aerofotogramétricos, de balizamiento, meteorología y glaciología.
- Actividades científicas a cargo del Instituto Antártico Argentino en biología, fisiología humana, geología y oceanografía.
- En el primer vuelo al Polo Sur durante la campaña de 1961-62, el Cap. Quijada realizó la proeza de unir los dos continentes, con aviones Douglas DC-3, versión C-47 de la Aviación Naval, matriculados como el CTA-15 y el CTA-12.
- Cuatro veces flameó en el Polo Sur la bandera Argentina. Los hombres de la Armada la izaron el 6 de enero de 1962; los de la Fuerza Aérea, el 3 de noviembre de 1965; los del Ejército, el 10 de diciembre del mismo año, y la Expedición Milenio, el 5 enero del 2000.

Con el fin de sintetizar, se destacarán las tareas que se consideran más relevantes en el período comprendido entre 1961 -2001. Ellas son:

- 1961: El presidente argentino, Arturo Frondizi, visita la Antártida.
- Primer vuelo argentino con anavisaje en el Polo Sur de dos aviones navales y reconocimiento de la costa oeste del mar de Weddell (1961-62). Cap. Quijada.
- Desactivación de la base Melchior como base permanente (1961-62).
- Ocupación permanente de la base conjunta Matienzo (1961-62).
- Desactivación de la base científica Ellsworth por hundirse entre los hielos (1962-63).
- Reactivación de la base Melchior para tareas científicas conjunta con los EE. UU. (1964-65).
- Transferencia, reactivación y ocupación de la estación científica Brown por parte del IAA (1964-65).
- Reconocimiento del extremo sur del mar de Weddell hacia el oeste, desde Belgrano hasta el cabo Fiske (1964-65).
- Navegación por el centro del mar de Weddell en condiciones glaciológicas extremadamente favorables que permitieron la obtención de datos hidrooceanográficos que resultaron ser únicos (1964-65).
- Construcción y habilitación como base permanente de la base Sobral (1964-65).
- Primer vuelo transpolar entre el continente americano, el polo y Mc Murdo efectuado por tres aviones de la FAA (1965).
- Primera expedición terrestre con vehículos a oruga desde Belgrano hasta el Polo Sur recorriendo un total de 2600 km. Durante la travesía, se llevaron a cabo diversas observaciones científicas y el relevamiento topográfico (1965). Gral. Leal.
- Rehabilitación temporaria de la base Cámara y del refugio de caleta Potter (1965-66).
- Fundación de la base Marambio (octubre 1969).
- Construcción y habilitación como base permanente de la estación aeronaval Petrel en la isla Dundee con disponibilidad de tres pistas de 1770 m, 1400 m y 1100 m de largo, con posibilidad de alargarlas (1966-67).
- Dos expediciones con turistas extranjeros a la Antártida en el transporte ARA *Lapataia*, con un total de ciento cuarenta personas (1966-67).
- Nueva asistencia sanitaria para un súbdito inglés que invernaba en la base inglesa Decepción a cargo del médico argentino de la base Decepción (1967).
- Campaña oceanográfica argentino – estadounidense en el mar de Weddell con los rompehielos *San Martín* y *Glaciar* (1967-68).



- Clausura de la base permanente Decepción por actividad volcánica (1967-68).
- Clausura de la base permanente Sobral (1968).

1968/1974

El Cap. de Navío Mc Kinley fue designado director del IAA en esta **etapa en la que comienza a priorizarse la ciencia sobre la logística.**

Participaron en las campañas de verano científicos de CONEA, del Museo Bernardino Rivadavia y de otras reparticiones nacionales.

Por decreto ley 18.513 del 31 de diciembre de 1969, se creó la Dirección Nacional del Antártico, organismo dependiente del Ministerio de Defensa, al que se le asignó la responsabilidad de planificar, programar, dirigir, coordinar, administrar y controlar la actividad antártica argentina de acuerdo con los objetivos, las políticas y las estrategias nacionales y con los recursos y los medios que se le asignasen.

La responsabilidad científica quedó en el IAA.

La ley 18513/69 hoy se considera obsoleta; no obstante sus pocos artículos en vigencia, no ha sido aún reformada ni remplazada por una más coherente.

El 29 de octubre de 1969 se fundó la base Marambio. Debe su nombre al piloto de la Fuerza Aérea Argentina, Gustavo Argentino Marambio, que fue uno de los pioneros en volar en el Sector Antártico Argentino.

La isla Marambio (Seymour en la literatura de habla inglesa) está emplazada sobre el

mar de Weddell en los 64° S y 56° W, en una meseta a doscientos metros sobre el nivel del mar, que tiene aproximadamente alrededor de catorce kilómetros de longitud por ocho kilómetros de ancho, a una distancia de 3600 kilómetros de Buenos Aires y 2800 kilómetros del Polo Sur (en línea recta imaginaria).

Dotada de equipos sofisticados de meteorología, transmite en tiempo real el pronóstico meteorológico a la red mundial y posee un laboratorio de medición del ozono.

Entre los años 1974 y 1979, se realizaron campañas oceanográficas conjuntas entre el Instituto Antártico Argentino, el Servicio de Hidrografía Naval y la Fundación Nacional de Ciencias de EE. UU. a bordo del buque *Islas Orcadas* en aguas antárticas y subantárticas .

En 1975-76, se rehabilitó y se estableció como base permanente San Martín, y se incorporaron nuevos medios logísticos: dos helicópteros Súper Puma, dos helicópteros Sea King, dos aviones Hércules KC 130, dos helicópteros Chinook y un avión Twin Otter 300) (1979), y el RHI *Alte. Irizar*.

Se instaló el laboratorio de alta atmósfera y de medición de ozono en Belgrano.

La Armada traspasó el refugio Jubany a la Dirección Nacional de la Antártida. Posteriormente, se convirtió en una estación científica permanente (1981-82).

1985/2001 Etapa del despliegue científico

- Se designó el primer director civil del IAA.
- Se comenzó con la premisa “El conocimiento es el nuevo nombre de la Soberanía”.
- El IAA se vinculó por convenio con el CONICET.
- Se firmaron convenios con el Dr. B. Quartino (Centro de Investigaciones de Recursos Geológicos, CONICET) con el Dr. Arturo Amos (PROGEB), y veinticuatro convenios con Cátedras de la UBA, y la UNLP.
- Convino con el Alfred Wegener Institut für Polar und Meeresforschung para la construcción de un Laboratorio Binacional para Investigaciones Biológicas y Geológicas.
- Se desarrollaron investigaciones con institutos de Japón, EE. UU., y España. Con Italia se desarrolló un laboratorio para la medición de CO₂, así como con el Byrd Polar Research Center de Ohio, para trabajos conjuntos de geología sedimentológica, y otros.
- Se becó a investigadores del IAA para ir a EE. UU, Japón, Alemania, Canadá, Francia e Italia.
- Se amplió el número de científicos que concurrieron a Antártida; las publicaciones del IAA superaron las dos mil (en castellano y en inglés) y se publicaron libros de difusión.
- Se publicó la Geología de la Isla Ross.
- Argentina volvió a ocupar la vicepresidencia del Comité Científico de Investigaciones Antárticas (SCAR).
- Se firmó el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del medio Ambiente, donde se designa a la Antártida reserva natural, consagrada a la PAZ y a la CIENCIA.
- Se estableció la protección del medio ambiente antártico y los ecosistemas dependientes, así como la protección de los valores intrínsecos (históricos, etc.), incluidos los valores de vida silvestre y los estéticos.
- Se establecieron áreas de protección ambiental para realizar investigaciones científicas, en particular para la comprensión del cambio climático, planificadas, con información suficiente que permita una evaluación previa y un juicio razonado de los posibles impactos sobre el ecosistema antártico y sus ecosistemas dependientes y asociados.

El Protocolo posee los siguientes Anexos:

- Anexo I- Evaluación del impacto sobre el medio ambiente.

- Anexo II- Conservación de la fauna y la flora antárticas.
- Anexo III- Eliminación y tratamiento de residuos.
- Anexo IV-Prevención de la contaminación marina.
- Anexo V- Protección y gestión de zonas.
- Anexo VI.- Responsabilidad por daño ambiental.

Vale destacar que el Artículo 7 del Protocolo determina:

Cualquier actividad relacionada con los recursos minerales, salvo la investigación científica, estará prohibida.

Esto lleva incluidas la exploración y la explotación petrolíferas y el desarrollo de cualquier actividad minera.

Se construyó el primer laboratorio de cooperación binacional, único en la Antártida, argentino – alemán, para estudios biológicos y geológicos en la base científica Jubany denominado Laboratorio Dallmann.

La Armada obtuvo el premio “Mar azul” en reconocimiento a las operaciones que evitaron la contaminación por derrame de hidrocarburos, en proximidades de la base Palmer (EE. UU.), a consecuencia del hundimiento del buque Bahía Paraíso (1992-93).

Se creó la Secretaría Permanente del Tratado Antártico situada en Buenos Aires en 2001.

La Antártida fue, es y será una pasión para quienes tuvimos el placer de trabajar en ese lejano territorio argentino.

El conocimiento es el nuevo nombre de la Soberanía; no se ama, no se defiende lo que no se conoce. ■



IMAGEN: ARMADA ARGENTINA

Las expediciones antárticas

Carlos A. Coli

Después del descubrimiento de América y a medida que se desarrollaban las expediciones de varios navegantes, tanto españoles como de otros países, quedaba la incógnita de lo que existía al sur de los continentes americano, africano y el de Oceanía. Sin embargo, había una presunción de que había otras tierras entre las cuales estaba incluido el Polo Sur. Ello llevó a que se intentara revelar el misterio de esa existencia y se llevaran a cabo expediciones con ese fin.

Así se pueden nombrar la de Magallanes, que luego de descubrir el estrecho que hoy lleva su nombre, pensaba que más al sur había tierras; la del inglés James Cook, que visitó en 1772 las Georgias del Sur y -continuando su navegación- descubrió las Sándwich del Sur. Más tarde, se puede nombrar otra expedición, como la de Bellinghausen, en 1819-1821, que sobrepasó el Círculo Polar Antártico y descubrió las islas de Alejandro I y Pedro I. No obstante, aún hoy varios de estos expedicionarios se asignan el descubrimiento de la Antártida, y no ha quedado claro quién ha sido el primero en llegar.

Sin embargo, hay pruebas concluyentes de que desde el principio del siglo XIX, las tierras situadas al sur de Tierra del Fuego eran frecuentadas por foceros que acudían a esas islas para efectuar sus cacerías de las focas para utilizar el aceite. Desde Buenos Aires, zarpaban pero -para no dar a conocer su destino ya que era un secreto comercial- solo escribían en sus bitácoras que salían a “balizas exteriores” y, cuando regresaban, se informaba como procedencia “patagónica”. Desde luego que, desde allí, su derrota se dirigía a la Antártida, donde cazaban; tal es el caso del buque argentino *Espíritu Santo*, al mando del capitán Carlos Tidblom, quien, cuando cazaba en 1819 en la isla Decepción, fue descubierto por el capitán norteamericano Palmer, que comandaba el *Hersilia* y, habiendo zarpado de las Malvinas, había seguido la derrota del otro buque para cono-

Carlos Alberto Coli ingresó a la Escuela Naval Militar en 1952. Cursó la Escuela de Aplicación y la Escuela de Guerra Naval. En 1979, fue destinado a Francia a cargo de la inspección de la construcción de la corbeta ARA Granville, la que trasladó al país ejerciendo su comando en 1981. Comandó el aviso ARA Gurruchaga y la Fragata ARA Libertad en su vigésimo primer viaje de instrucción. Durante la Guerra de las Malvinas, se desempeñó como Jefe de Operaciones de la Fuerza de Tareas Anfibia en la Operación Rosario y en las acciones posteriores de la Flota de Mar. Fue Jefe del Servicio de Armas y Jefe de Operaciones del Comando de Operaciones Navales. En 1989, pasó a retiro voluntario y se desempeñó como asesor de la Fuerza Naval Atlántica y como Jefe de la División Antártida del Estado Mayor Conjunto. Es miembro del Comité de Estudios Antárticos del Consejo Argentino de Relaciones Internacionales y autor de los tomos del libro “La Armada Argentina en la Antártida.” Fue condecorado con la medalla de Combatiente de Malvinas otorgada por el Honorable Congreso de la Nación.



cer dónde estaba el lugar de caza. También, en la gaceta de Buenos Aires, se informaba permanentemente sobre estos viajes, entre 1818 y 1820, con naves como *Pescadora*, *San Juan Nepomuceno* y *Concepción*.

No se debe descartar, por otra parte, la expedición libertadora al Perú del Almirante Guillermo Brown, en 1815, quien, con sus buques, al circunnavegar el cabo de Hornos hacia el oeste, fue derivado por una tormenta hacia el sur, hasta los 65°, y deja constancia en su bitácora de haber presentado la presencia de tierras... “ya que el mar se torna muy benigno con un horizonte despejado y sereno y sin hielo, signo indicativo de no estar muy distante de tierra”..., refiriéndose probablemente a las islas Shetland del Sur.

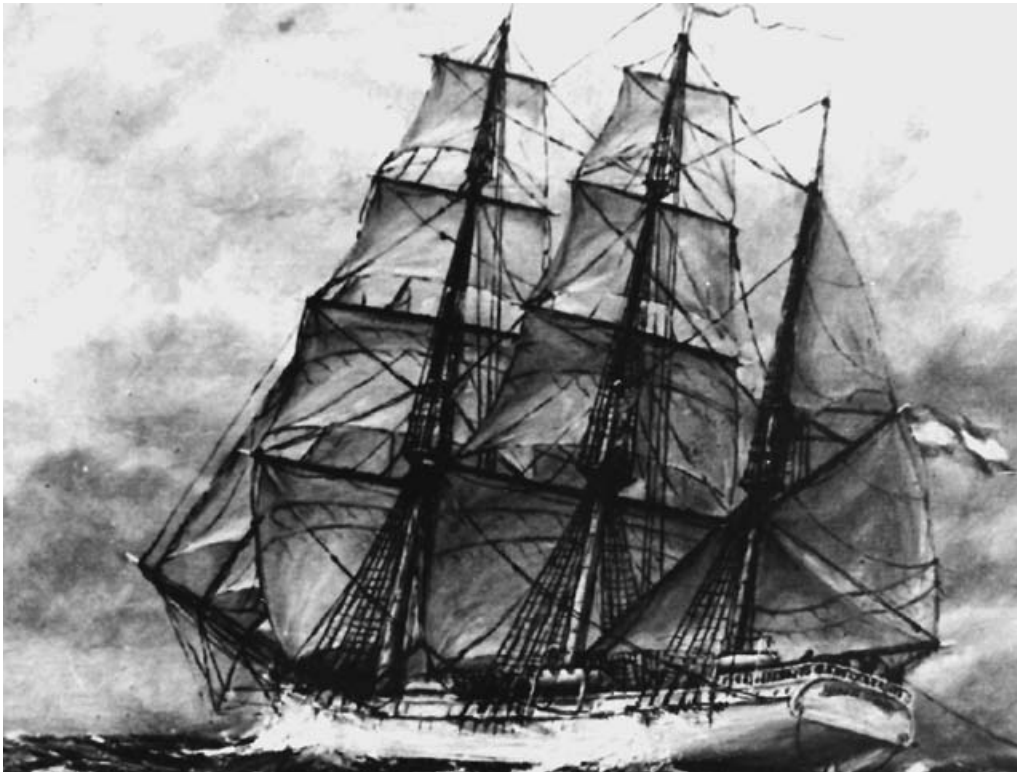
También el mismo Bellingshausen, cuando llegó a estas islas en enero de 1821, creyendo que las estaba descubriendo, se encontró con el mencionado capitán Palmer, que ya las navegaba para cazar junto con los foqueros ya nombrados que zarpaban desde Buenos Aires. Aun antes, en 1819, el capitán Smith, con el buque *William*, haciendo la línea Valparaíso-Montevideo, había pasado por la Shetland del Sur, lo que motivó a Inglaterra a enviar otras expediciones como la de los capitanes Norris, Biscoe, Kemp, etc., a la vez que los foqueros -al ir recrudeciendo las cacerías- se vieron obligados a dirigirse más al sur, donde hicieron nuevos descubrimientos. Por último, en este período de descubrimientos, es importante nombrar al capitán Weddell, que, al penetrar el mar que hoy lleva su nombre, en 1823, llegó hasta los 74° de latitud sur.

Es lógico que el gobierno argentino, formado a partir de 1810, no les prestara mucha atención a estas expediciones, ya que la prioridad era consolidar su independencia definitiva de la corona española, por lo que dirigieron todo su esfuerzo en ese sentido. Mientras tanto, se organizaron otras expediciones, como la francesa, del capitán de la Armada Dumont D’Urville, la norteamericana, del teniente Wilkes, y la inglesa, de James Ross, que lograron nuevos descubrimientos en diversas zonas del continente antártico. No obstante, en 1848, con solo catorce años, ya navegaba las aguas antárticas el grumete Luis Piedra Buena, en el buque ballenero *John E. Davison*, al mando del capitán Smiley, donde aprendió las artes del mar, y con el tiempo llegó a convertirse en unos de los más renombrados oficiales de la Armada al obtener el grado de teniente coronel de marina.

Recién en 1880, un teniente de la marina italiana -Giacomo Bove- que había participado de otras expediciones, hizo una campaña para realizar una expedición científica a la Antártida y, al no tener apoyo en su país, logró interesar al gobierno argentino, quien le dio su consentimiento para que realizara una expedición que se iniciaría en la Patagonia y luego continuaría en tierras antárticas. La prioridad en esa época era consolidar la posesión de aquella zona que se hallaba en disputa con nuestros vecinos allende los Andes.

Esta se inició en 1881, con la corbeta *Cabo de Hornos* al mando de Piedra Buena y el *cutter Patagonia*, y realizaron estudios científicos en la región patagónica e islas de los Estados, hasta que el naufragio de un *cutter* alquilado, al mando del teniente Bove, hizo fracasar la posterior continuación hacia la Antártida, aunque los resultados obtenidos en la región en que operaron fueron de gran utilidad, por los estudios realizados que pusieron de manifiesto la importancia de la zona estudiada.

El fracaso de la continuación hacia los hielos australes de la expedición del teniente Bove incentivó a la Armada a solicitar, en 1892, al Gobierno Nacional, que se llevara a cabo una a la tierra de Graham (península antártica), pero por problemas políticos de la época, esta no se concretó. Dos años más tarde, se repitió la intención para que la cañonera *Uruguay* la efectuara, aunque tampoco llegó a concretarse. El Instituto Geográfico Argentino, propulsor de la expedición del teniente Bove, seguía con la idea de que las tierras australes debían ser estudiadas y así lo hizo saber en 1896, sin que sus deseos se cristalizaran.



Corbeta
Cabo de Hornos.

Ese interés era consecuencia de la influencia que ejercieron sobre los científicos las conclusiones del sexto Congreso Geográfico Internacional, llevado a cabo en Londres en 1895, que recomendó la exploración de las regiones antárticas y que esta, en lo posible, se llevara a cabo antes de la finalización del siglo XIX, concepto que se repitió en el siguiente Congreso celebrado en Berlín, en 1899. Cumpliendo estas recomendaciones, a comienzos del nuevo siglo varios países decidieron en común emprender dicha tarea y crearon la Comisión Antártica Internacional.

Por otra parte, a fines del siglo XIX, la Marina de Guerra había comisionado a Europa al teniente de fragata, D. Horacio Ballvé, a realizar estudios sobre el magnetismo terrestre, factor importante para la navegación, que utilizaba en esa época solo los compases magnéticos, sobre los que tenía suma importancia ese conocimiento. Así, la Comisión nombrada invitó al Gobierno argentino a participar de las expediciones que se realizaran hacia la Antártida, por lo que, en 1900, la marina envió nuevamente a Europa al mencionado oficial para que tomara contacto con los expedicionarios y adquiriera instrumental adecuado para los estudios que se llevarían a cabo. Al mismo tiempo, se comenzó a preparar una expedición hacia la península antártica para establecer un observatorio meteorológico y estudiar las modificaciones que deberían introducirse en la corbeta *Uruguay*, que era el buque elegido para ese cometido.

Fue este el primer plan antártico argentino donde se proyectó instalar un observatorio magnético-meteorológico en la isla de los Estados, otro en un punto que debía designarse en la Antártida, adquirir balleneros o adecuar buques existentes y formar expertos polares, para lo cual embarcarían oficiales argentinos en algunos buques que efectuaran expediciones planificadas por la Comisión Antártica Internacional.

En particular, por la importancia de lo ocurrido posteriormente en nuestro país, surgió la expedición sueca del doctor Otto Nordenskjöld a partir de 1901, a bordo del buque *Antarctic*, quien apoyaba ese deseo de Argentina de llegar a la Antártida y, cumpliendo con lo especificado en el nombrado plan, embarcó en el buque al entonces subteniente D. José María Sobral, y zarparon hacia el sur en diciembre de ese año.

También, en ese mes, desembarcaron en la isla de los Estados el teniente Ballvé y el personal que construiría las instalaciones del observatorio planificado y un faro, lo que quedó concretado en febrero de 1902, momento en el que comenzaron con las observaciones magnéticas y meteorológicas, y continuaron hasta el año 1919.

Mientras tanto, el *Antarctic*, con el Subteniente Sobral a bordo, arribó a la Antártida y comenzó a efectuar el reconocimiento y el estudio de esas regiones. En particular, el invierno de 1902 fue muy crudo y, en los primeros meses de 1903, no se tenían noticias en Buenos Aires de la situación de la expedición, por lo que, a mediados del año, la Marina, inquieta por el destino del buque y de Sobral, planificó un viaje de búsqueda y rescate. Es necesario tener en cuenta que en esa época no existían oficiales con conocimientos para navegar en aguas con hielo, aunque se estimaba -de acuerdo con otras experiencias- que se podrían adquirir los conocimientos necesarios para abordar la operación.

Con respecto al medio naval que deberían utilizar, se pensó en adquirir un ballenero, pero al ser costosa esa operación, se optó, como se había previsto en el primer plan antártico, por adaptar a la corbeta *Uruguay* para tal fin, a la cual se le realizaron una serie de modificaciones que servirían para que actuara en ese difícil teatro. Se designó como comandante al teniente de navío D. Julián Irizar y a una Plana Mayor de ocho oficiales, entre los cuales estaba un oficial de la Marina chilena; el mencionado comandante fue enviado a Londres, donde tomó contacto con funcionarios de la Comisión Internacional Antártica y, en particular, con el teniente Shackleton, quienes lo asesoraron sobre esa navegación y le facilitaron el vestuario adecuado.

Una vez listo el buque y la tripulación asignada, zarpó rumbo a la Antártida el 8 de octubre de 1903, despedido por el presidente D. Julio A. Roca y una gran cantidad de gente, conscientes de la proeza que se iniciaba. Tenía la orden de esperar en Ushuaia la llegada de otras dos expediciones de salvamento, una sueca y la otra francesa, hasta el 1.º de noviembre y, en caso de que no llegaran, poner rumbo hacia la Antártida siguiendo el derrotero planificado del *Antarctic* y comunicarse con el Dr. Nordenskjöld, que se suponía estaba invernando al pie de Snow Hill, en la isla Seymour, además de una serie detallada de órdenes anexas, con respecto a las operaciones que debía realizar continuando con la búsqueda.

El relato de lo ocurrido ha llenado desde entonces muchas páginas, por lo que, en resumen, diré que finalmente encontraron al mencionado científico en la choza de Snow Hill, pero no tenían noticias del *Antarctic* al mando del experimentado capitán Larsen, por lo que iniciaron su búsqueda. El mismo 8 de noviembre, llegaron por tierra a Snow Hill; el capitán Larsen y los tripulantes del *Antarctic* relataron que el buque había sido apretado por el hielo y había naufragado.

A partir de ese momento, embarcaron en la *Uruguay* todos los expedicionarios rescatados -salvo un marinero sueco que había muerto- y emprendieron el regreso a Buenos Aires. El paso por el Drake se cobró su tributo, ya que un temporal produjo que la corbeta desarbolara parte de sus palos y debieron picar las burdas para que cayeran al mar. Así llegó a la isla Observatorio, donde compararon las mediciones efectuadas con las que llevaban los expedicionarios luego de sus dos años de permanencia en la Antártida, y luego fondearon en Santa Cruz para comunicar telegráficamente a Suecia y al Gobierno argentino el resultado de la exitosa expedición de salvamento.

El 2 de diciembre de 1903, finalmente entró la corbeta al puerto de Buenos Aires, y fue recibida por una extraordinaria cantidad de público que aclamó a los responsables de ese memorable salvamento, en particular, al primer argentino que había pasado dos años en el hielo: el alférez Sobral; las páginas de los diarios de la época se llenaron de noticias, además del agradecimiento del reino de Suecia por haber librado de una muerte segura a ese conjunto de ciudadanos, liderados por uno de los más destacados científicos de ese país.

Esta hazaña hizo comprender a las autoridades y al pueblo argentino que estábamos en condiciones de emprender la aventura de adentrarnos en las aguas antárticas, y así se produjo, a partir de ese verano, una serie de acontecimientos que dieron comienzo a lo que sería el ininterrumpido accionar argentino en la Antártida.

En la misma época que la *Uruguay*, habían llegado a Buenos Aires otros dos expedicionarios: el Dr. Charcot, que venía de Francia con la misión de rescate ya efectuada por los argentinos, y el Dr. Bruce, quien había estado efectuando actividades oceanográficas y meteorológicas en el Atlántico Sur, había invernado en las islas Orcadas del Sur y había dejado en la isla Laurie una pequeña dotación mientras él regresaba a bordo de su buque *Scotia* para repararlo y reaprovisionarse en Buenos Aires a fin de luego regresar para realizar otras actividades en el mar de Weddell.

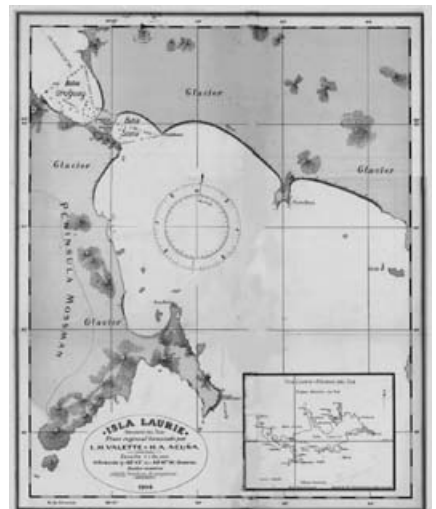
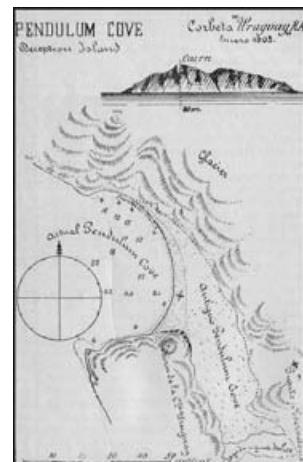
En ese momento, tomó contacto con los oficiales de la Marina argentina, y como su pensamiento era que en la Antártida -además de los descubrimientos terrestres- debía darse prioridad a los estudios del mar que rodeaba la tierra, le ofreció al gobierno que se hiciera cargo de la estación meteorológica establecida en la isla Laurie, para que se continuaran los estudios iniciados por ellos en ese año de 1903. Rápidamente y de acuerdo con la conciencia que estaba aumentando en la República, el presidente Roca firmó un decreto el 2 de enero de 1904 por el cual se autorizó al Jefe de la Oficina Meteorológica Argentina a hacerse cargo de la instalación ofrecida por el Dr. Bruce, con personal designado del Ministerio de Agricultura y el que posteriormente pudiera suministrar el Ministerio de Marina. Posteriormente, se supo que, en realidad, el traspaso no había sido gratuito, sino que se pagó por la instalación la suma de cinco mil pesos, que el vendedor necesitaba para continuar sus expediciones y pagar las reparaciones efectuadas a su buque.

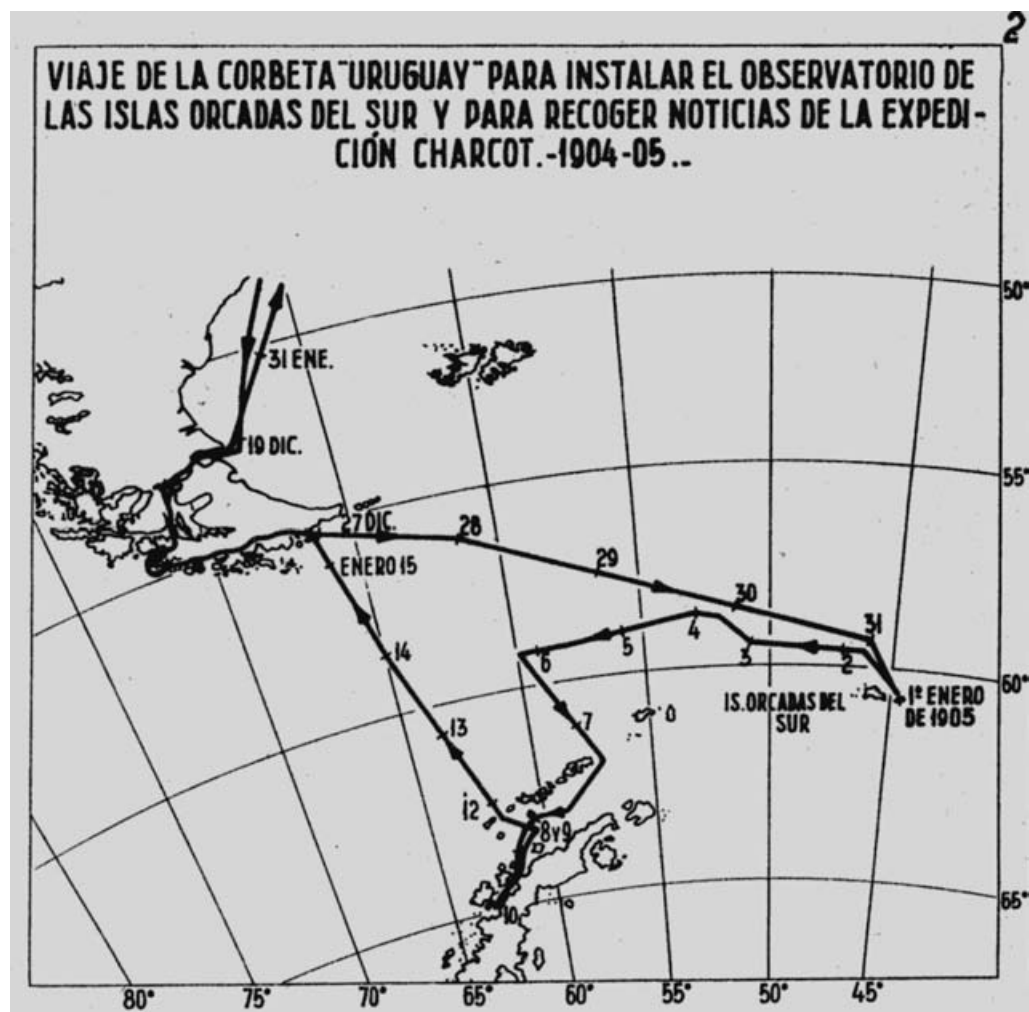
El 21 de enero, zarpó el *Scotia* hacia las Orcadas con la primera comisión meteorológica argentina compuesta por tres hombres de la gente experimentada del Dr. Bruce y dos argentinos: Acuña y Valette. El 22 de febrero, se hicieron cargo de las instalaciones para continuar con las observaciones meteorológicas que al día de la fecha, transcurridos más de cien años, es una de las tantas actividades científicas que se realizan en esa isla, donde está hoy instalada la base Orcadas de nuestro país.

En el siguiente verano 1904/05, la Marina tenía dos actividades que realizar, a saber: el relevo de la dotación de Orcadas y la búsqueda de noticias de la expedición del Dr. Charcot, que se hallaba operando con su buque *Le Français* en el oeste de la península antártica.

A raíz de ello, se le ordenó a la corbeta *Uruguay* -esta vez al mando del teniente de navío D. Ismael Galíndez- que se dirigiera a la Antártida para cumplir una extensa orden de operaciones emitida por el Ministro de Marina que le indicaba detalladamente las acciones que debería seguir con los objetivos mencionados. Zarpó el 10 de diciembre de 1904 para cumplir lo que sería la primera campaña naval antártica. Arribado a la isla Laurie, procedió a efectuar, el 1.º de enero de 1905, el reabastecimiento de víveres y de carbón; luego se dirigió a la isla Decepción, donde fondeó en la caleta Péndulo, y procedió a realizar los sondajes del lugar, lo que constituyó uno de los primeros trabajos hidrográficos efectuados por la Argentina en la Antártida. El otro levantamiento fue el efectuado por Acuña y Valette, que sondaron, en 1904, con botes las bahías Scotia y Uruguay de la isla Laurie, lo que puede considerarse la primera carta argentina de la región.

Al dirigirse al oeste de la península en búsqueda de la expedición del Dr. Charcot, pudo llegar casi hasta los 65° S, pero el hielo no lo dejó





avanzar más al sur y, al no encontrar noticias de aquel, regresó a Buenos Aires el 8 de febrero de 1905. El expedicionario francés regresó a Buenos Aires un mes más tarde y allí se supo que la *Uruguay* había estado a escasas millas de la isla Wankel, donde había pasado el invierno la expedición francesa.

A su regreso, el teniente Galíndez hizo una serie de apreciaciones sobre su tarea manifestando las pobrísimas condiciones de habitabilidad de las instalaciones de la estación meteorológica con temperaturas extremas, las observaciones meteorológicas efectuadas que se repetían cada año, sin mostrar novedades respecto de las ya existentes y la necesidad de los viajes que debían realizarse para el relevo y el reabastecimiento de las dotaciones que, dada su peligrosidad, existía el riesgo de la pérdida del buque y la probabilidad de que la dotación quedara sin posibilidades de ser abastecida durante esa temporada. En concreto, desaconsejaba continuar ocupando esas instalaciones, ya que eran mayores las desventajas que las ventajas que se podían obtener de esas islas cubiertas de hielo, donde la fauna local desaparecía incluso durante gran parte del invierno. Tal era el concepto que primaba en ese momento luego del viaje efectuado por la *Uruguay* en ese verano.

Paralelamente con el regreso de la corbeta luego del triunfal rescate en 1903, el capitán Larsen, que había comandado el *Antarctic* hundido en la expedición sueca, fundó la Compañía Argentina de Pesca, que comenzó a operar en la bahía Cumberland de las islas Georgias del Sur a fines de 1904 con el objeto de comercializar los subproductos derivados de ballenas, focas y lobos marinos.

A mediados de 1905, en apoyo de la factoría, la Marina destacó el transporte *Guardia Nacional* para abastecer las instalaciones con carbón, víveres e incluso animales en pie. El buque de 6500 toneladas efectuaba normalmente viajes de transporte a la costa sur de nuestro país y, en esta ocasión al mando del teniente de navío D. Alfredo Lamas, zarpó hacia las Georgias el 8 de junio de 1905.

Durante la travesía, fue castigado por un violento temporal que le produjo averías e inundaciones que obligaron a tirar al mar fardos de pasto para los animales y cajones con kerosene, que se desparramó por cubierta. Además, se inundó la despensa, y perdió la vela cangreja al tratar de cargarla para disminuir los rolidos. Finalmente, arribó a la bahía Cumberland, donde oficiales del buque procedieron a levantar el plano del puerto, tomar fotografías y bautizarlo con el nombre de Guardia Nacional, toponimia que lamentablemente no fue bien recogida, por lo que hoy no se lo conoce con ese nombre.

Dada la época del año, las horas de luz y las malas condiciones meteorológicas impidieron realizar más trabajos hidrográficos, y el 30 de junio emprendieron el regreso a la costa patagónica. En ese trayecto, el 2 de julio se produjo la muerte de un marinero por padecer una pulmonía. Su cuerpo fue arrojado al mar.

La Marina quería seguir yendo a la Antártida, pero comprendía que los buques que habían ido no eran los más adecuados, por lo que gestionó la adquisición de un ballenero, que recayó en el barco del Dr. Charcot *Le Français*, que fue rebautizado *Austral*. Se pagó por él la suma de cincuenta mil pesos. Desplazaba novecientas toneladas y, por tener su casco doble forro, lo hacía apto para navegar en el hielo, pero había sufrido averías en su anterior viaje a la Antártida.

Así zarpó, en diciembre de 1905, para realizar el relevo y el abastecimiento de la estación meteorológica de Orcadas, faena que llevó a cabo con grandes esfuerzos de su dotación entre el 2 y el 21 de febrero de 1906, no sin antes pasar serios momentos de peligro al enfrentarse con grandes témpanos que impedían su acceso a la isla Laurie y que, para evitarlos, trabajaban al máximo sus máquinas que solo le proporcionaban una velocidad de cuatro nudos. El comandante, teniente de navío D. Lorenzo Saborido, a su regreso, informó las penurias sufridas y solicitó se reparara el buque y se le cambiaran las máquinas para potenciarlas.



Ballenero *Austral*.

Se resolvió ingresar el buque a los astilleros de la Marina de Dársena Norte, donde fue sometido a reparaciones; se le cambiaron las calderas por otras de mayor poder, adquiridas en Inglaterra y que le permitirían navegar a doce nudos. Finalizadas las operaciones en el astillero, en diciembre de ese año, quedó en condiciones de emprender un nuevo viaje a la Antártida para apoyo de la oficina meteorológica de Orcadas y para instalar otro observatorio en la isla Wandel, operación que venía siendo demorada desde hacía dos años.

Con esas misiones, zarpó el 9 de diciembre de 1906 al mando del teniente de navío D. Arturo Celery, pero, navegando de ronza en cercanías del banco Ortiz en el Río de la Plata, encalló en ese bajofondo y, pese a los esfuerzos por salvarlo, se hundió definitivamente, sin haber cumplido su misión.

A partir de ese hundimiento, que fue un duro golpe para la Marina se determinó continuar manteniendo los tres observatorios meteorológicos de Año Nuevo, Orcadas y Georgias y seguir realizando los relevos necesarios en cada verano. Para la operación frustrada por el hundimiento del *Austral*, se recurrió nuevamente a la veterana corbeta *Uruguay*, la que se alistó rápidamente y estuvo en condiciones de zarpar el 13 de diciembre de 1906, comandada por el teniente de navío D. Ricardo Hermelo, quien había sido segundo comandante en el primer viaje del buque y, por lo tanto, tenía experiencia en la navegación con hielos. Diez días después, arribó a la bahía Uruguay cubierta de hielo y

con grandes témpanos presentes en las inmediaciones. Al acercarse para realizar el desembarco en la estación, sufrió averías en el timón y las hélices, por lo que -impedido de moverlos- tuvo que maniobrar con las velas, navegando a solo cuatro nudos y, luego de grandes esfuerzos con maniobras marineras, pudo zafar de los hielos y se dirigió a la otra bahía denominada Escocia, ubicada justo al otro lado de la isla Lauree. Allí verificó que finalmente esta era más adecuada para la operación de desembarco. A partir de aquella maniobra, dicha bahía fue usada casi siempre, hasta los días de hoy. Fondeado en esa bahía, revisaron las averías, y se decidió zarpar de regreso a Ushuaia, considerando que si no se empeñaban con el hielo, podrían arribar sin inconvenientes. Así pues, zarparon el 2 de enero de 1907, llegaron a Ushuaia nueve días después y allí construyeron un timón de fortuna que no usaron. Finalmente, llegaron a Buenos Aires el 12 de febrero con la misión duramente cumplida.

Nuevamente, para la siguiente campaña se recurrió a la *Uruguay*, que zarpó desde Buenos Aires el 15 de enero de 1908, al mando del teniente de navío D. Jorge Yalour, otro veterano del viaje de salvamento de 1903. La derrota seguida fue la habitual; pasaron por Punta Arenas, Ushuaia y pusieron proa luego a la Antártida. Arribaron a la isla Laurie con los inconvenientes de siempre debido al mal tiempo, la niebla y los hielos el 30 de enero, momento en que comenzaron con las tareas de reabastecimiento y relevo de los cuatro extranjeros a cargo de la estación. Durante la estadía, tuvieron la oportunidad de recorrer las instalaciones, que consideraron sumamente inhóspitas, así como la alimentación que habían recibido, que consistía, en oportunidades, de carne y huevo de pingüinos.

El 13 de febrero, terminaron la descarga que, como de costumbre, había sido penosa para la dotación por las fuertes rompientes de la playa y la baja temperatura del agua, a la que debían entrar los hombres para bajar la carga. Ese día, zarparon de regreso con buen tiempo, que duró poco, puesto que se desató un temporal que provocó dolidos de hasta 50° y que permitió que solo pudieran avanzar 25 millas por día en lugar de las 200 habituales. Así, llegaron a la isla de los Estados diez días después con solo ocho toneladas de carbón, pero allí encontraron un viejo depósito con el vital elemento para las calderas, lo que permitió que continuaran hasta Ushuaia donde entraron el 5 de marzo, y luego continuaron viaje a Buenos Aires. Fondearon en rada La Plata el 28 de marzo, dieron parte de la misión cumplida y destacaron en su informe la ímproba labor del personal de maquinistas, de los cuales tres habían enfermado, con lo cual se redujo drásticamente la escasa dotación de los seis embarcados.

El siguiente viaje del verano 1918/19 fue realizado nuevamente por la corbeta *Uruguay*, al mando del teniente de navío D. Carlos Somoza, con la misión de efectuar el relevo de la dotación y el abastecimiento de la estación de Orcadas y, además, realizar trabajos hidrográficos en la bahía Cumberland de las Georgias del Sur y comprobar las variaciones de los estudios realizados por los alemanes a fines del siglo anterior con respecto a la declinación.

Zarpó el 14 de enero de 1909 y, luego de recalar en Ushuaia para completar carbón, agua y capones en pie, continuó a las Orcadas, donde llegó en los primeros días de febrero. Luego de cumplir en cinco días con la faena ordenada, se dirigió a las Georgias, donde fondeó en puerto Moltke el día 13. Allí trabajaron en las antiguas casillas dejadas por los alemanes con pilares de observación y un magnetómetro para las determinaciones magnéticas. Finalizadas estas tareas, se dirigieron a la bahía Cumberland, donde estaba asentada la Compañía Argentina de Pesca. Recargaron carbón y agua y regresaron a Buenos Aires, el 27 de febrero, por una derrota directa, que era una de las menos conocidas y navegadas de la época.

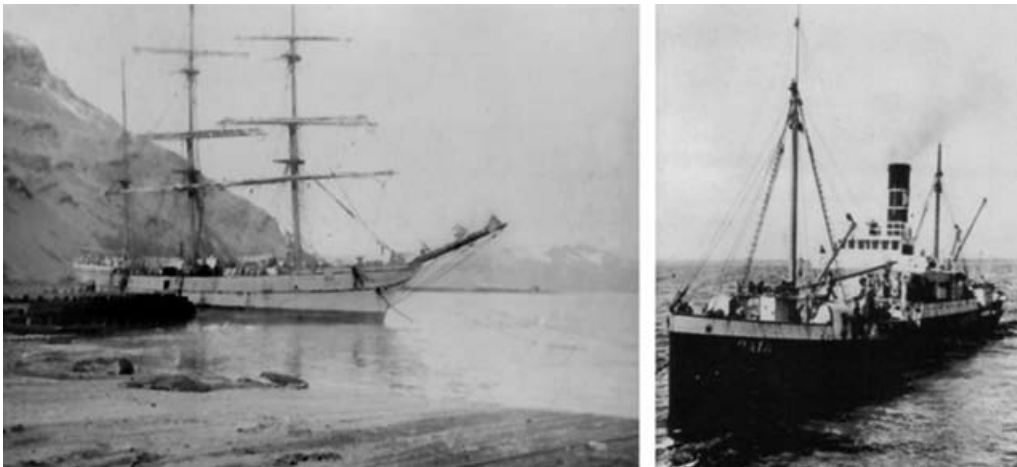
También, en los veranos siguientes de 1910 y 1911, fue comisionada la *Uruguay* para continuar con los relevos y el abastecimiento de la estación de Orcadas. En primer lugar, al mando del teniente de navío D. César Maranga, zarpó de Buenos Aires el 23 de enero de

1910, recaló en Malvinas y luego arribó a la isla Laurie el 4 de febrero. Luego de realizar sus tareas, interrumpidas en ocasiones por el mal tiempo, emprendió el regreso vía las Georgias para embarcar carbón, agua y efectuar reparaciones. Permaneció en el puerto de Cumberland durante cinco días y el 16 zarpó con rumbo directo al cabo Corrientes de la costa de la provincia de Buenos Aires. Avistó su faro siete días más tarde y entró a la Capital Federal el 24 de febrero.

El siguiente viaje fue efectuado con el comando del teniente de navío D. Guillermo Llosa. Largó amarras el 27 de enero de 1911, con rumbo directo a las Orcadas, donde llegó el 11 del mes siguiente y, luego de efectuar las tareas de apoyo al observatorio, cuatro días después emprendió el regreso, siempre pasando primero por las Georgias, para embarcar el carbón y el agua necesarios para sus calderas y luego poner rumbo a Buenos Aires. Zarpó el 2 de marzo, pero tuvo fuertes vientos contrarios, lo que fue retardando su llegada, que se produjo recién el día 15.

Debido a esta circunstancia, empezaron a correr rumores en la Capital de la pérdida del buque en los hielos polares, por lo que la Marina debió salir a desmentirlos y a afirmar que la falta de noticias indicaba que el buque estaba navegando hacia el Río de la Plata. Estos rumores expresaban el concepto que existía en la época, de que el buque no era el más adecuado para realizar los viajes a la Antártida y de que el Ministerio de Agricultura, del cual dependía el observatorio austral, venía posponiendo el compromiso prometido de adquirir un buque tipo ballenero para esa misión

Posiblemente debido a estas presiones los siguientes viajes de apoyo a Orcadas, fueron realizados en 1912 por un barco de vapor, el *Harpon* hasta las Georgias y, desde allí, con el *Undine* hasta las Orcadas. Al año siguiente, el abastecimiento fue efectuado con el *Deutschland*, de la Expedición Alemana al Polo Sur, contratado para ese fin, y en 1914, se repitió la maniobra efectuada en 1912 con los dos buques nombrados.



El Tiyuca y el Rata.

En 1915, volvió nuevamente a realizar el viaje a las Orcadas la corbeta *Uruguay*. En esta oportunidad, la comandó el teniente de navío D. Ignacio Espíndola. Zarpó el 29 de enero, arribó a la isla Coronación donde efectuó un levantamiento expeditivo de su costa noreste, y fondeó en la bahía Uruguay el 21 de febrero. Al no poder descargar por mal tiempo, se dirigió a la bahía Escocia realizando la derrota por el este de la isla Laurie, circunstancia que le permitió efectuar el levantamiento de esa parte de la isla y fondear en esa otra bahía al día siguiente. Completado el desembarco dos días después, levantó el ancla con rumbo hacia las Georgias, donde permaneció desde el 28 hasta el 2 de marzo, y zarpó de regreso a Buenos Aires, donde entró el día 11.

Los excelentes levantamientos efectuados, complementados con fotos panorámicas, per-

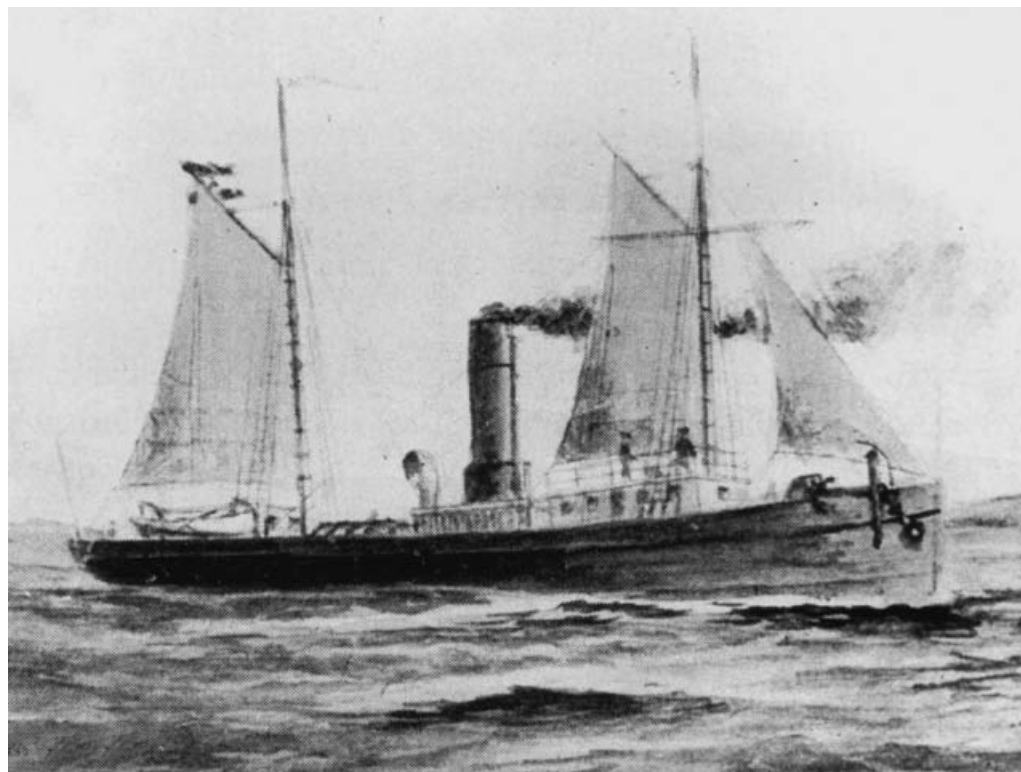
mitieron obtener una mayor información de la costa de la isla Lauree, los que fueron volcados por la Oficina de Hidrografía en la carta N.º 31 titulada “Reconocimiento de los fondeaderos de la Gobernación de Tierra del Fuego”.

En los años siguientes, se produjo un nuevo paréntesis de descanso para la vieja corbeta y, así, en 1916 el relevo de la dotación de 4/5 hombres y el abastecimiento del observatorio se realizó del mismo modo que en 1912 y 1914. El año posterior, hicieron el viaje el *Undine* hasta Georgias y el ballenero *Karl* hasta Orcadas.

Como se producía periódicamente, entre el año 1918 y 1922, volvió a comisionarse a la *Uruguay* para realizar el apoyo a Orcadas. Era una corbeta que ya acusaba sus años, especialmente en los duros embates que le producían los temporales antárticos. No obstante, en 1918, a cargo del Teniente de Navío D. Eleazar Videla, emprendió su octavo viaje a la Antártida, que estuvo complicado por la gran cantidad de averías producidas en las calderas, el timón, el generador y el pistón del motor, la mayoría de las cuales debieron ser reparadas precariamente a bordo o en la recalada de regreso en Georgias. También tuvieron inconvenientes de alimentación por muerte de los animales en pie y otros problemas de higiene que produjeron enfermedades en la tripulación. Zarparon el 18 de febrero y regresaron cuarenta días después.

Al año siguiente, al mando del teniente de navío D. Jorge Games, se repitió la maniobra. Este viaje fue interesante ya que, por primera vez la corbeta navegó por el canal Washington, efectuó los sondajes correspondientes y demostró la ventaja que presentaba para navegarlo cuando se deseaba cambiar de fondeadero desde una bahía a la otra. El viaje se había completado entre el 14 de febrero y el 22 de marzo de 1919.

Así sucesivamente, continuaron las navegaciones de la corbeta en 1920, al mando del Teniente de Navío D. Daniel Capanegra Davel y, al año siguiente, del oficial del mismo grado D. Domingo Casamayor. El primero estuvo signado por los inconvenientes meteorológicos y glaciológicos habituales, mientras que el segundo se realizó con derrotas



directas de ida y vuelta a Orcadas en solo 23 días, donde el viento favorable y la poca presencia de hielo facilitaron enormemente la concreción de este récord.

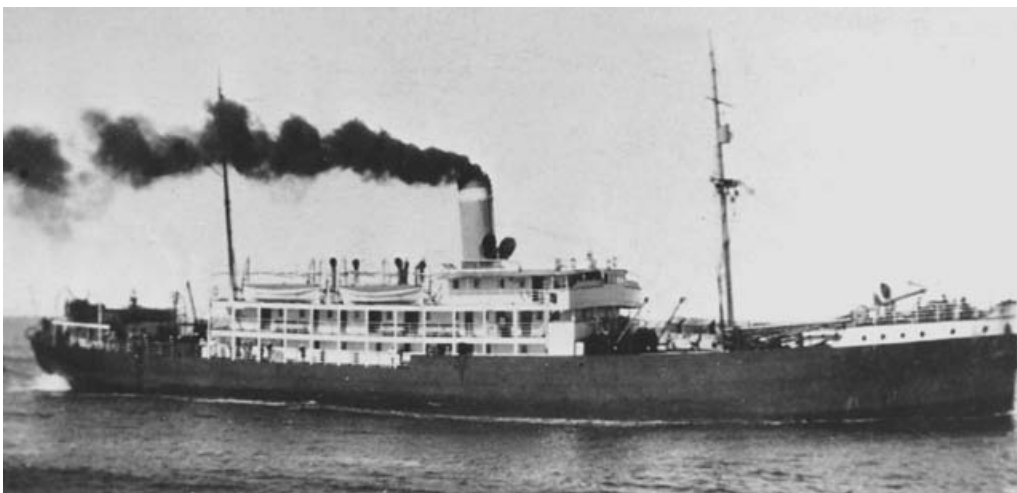
El último viaje de la veterana corbeta se realizó en 1922, al mando del teniente de navío D. Emilio Lajous, sin mayores diferencias con respecto a las experiencias anteriores.

Con la necesidad de seguir efectuando el relevo y el abastecimiento del observatorio de Orcadas, y ante la ausencia de buques apropiados, nuevamente, en el verano de 1923/24, se recurrió al transporte *Guardia Nacional*, que ya había realizado viajes a las Georgias. En esta ocasión, una vez arribado a la bahía Cumberland, traspasó la dotación entrante y los abastecimientos al ballenero *Rosita*, que fue el encargado de hacer la travesía entre Georgias y Orcadas y de traer de regreso a los hombres que habían invernado. Esta maniobra se repitió al año siguiente, salvo que el ballenero que hizo el segundo recorrido fue el *Karl*.

A pesar de que la Marina deseaba finalizar con estos viajes y habiendo solicitado al Ministerio de Agricultura que cerrara el observatorio, en 1925 se envió a Orcadas un nuevo transporte el *1.º de Mayo*, que sufrió los inconvenientes habituales de la navegación con mal tiempo, nieblas y témpanos. Por ello, en el verano siguiente se contrató a dos balleneros, el *Tijuca*, que hizo el primer tramo Buenos Aires-Georgias, y el *Don Ernesto*, que llegó hasta Orcadas y volvió a Georgias. El regreso del personal saliente desde esas islas a Montevideo lo hizo el ballenero *Harpon II*. Se repitió la operación en los años siguientes con los balleneros *Tijuca* y *Foca* hasta el año 1931, aunque en el verano de 1930/31, se comisionó nuevamente al *1.º de Mayo*, que en esa oportunidad permaneció en la zona de Orcadas varios días realizando importantes tareas hidrográficas y mareográficas.

Alternativamente, a partir de 1932, el observatorio -que desde 1927 podía comunicarse por radio telegráficamente con el continente- fue apoyado por viajes del vapor *Rata* y los transportes *Pampha* (1939 y 1941), *Chaco* (1940) y *1.º de Mayo*, y se seguía avanzando en el conocimiento del sexto continente. En 1942, con este último buque (en el que se había embarcado un avión monomotor Stearman), se realizó el primer vuelo argentino en la Antártida, que efectuó tareas de reconocimiento y fotogrametría.

Se puede inferir que había finalizado una etapa de descubrimientos y exploración. Con los nuevos buques transportes en las campañas antárticas, además de apoyar al observatorio de Orcadas, que marcaba una permanencia continua, se planificaba para intensificar los estudios que ampliaran el conocimiento de la región, a la vez que se concretaban nuevos asentamientos.



Transporte *Pampha*.



IMAGEN: HISTARIAR

Rompehielos
General San Martín.

A partir de un plan elaborado en 1946, la Marina comenzó a hacerse presente en la Antártida con expediciones más numerosas, para marcar su creciente interés. Durante todo el año siguiente, se realizaron navegaciones con transportes, patrulleros, rastreadores y avisos, y en diciembre, un vuelo con aeronave DC-4, que cruzó el Círculo Polar Antártico.

Estas manifestaciones de pertenencia de la región por parte de la Argentina produjeron protestas de Gran Bretaña y Chile, que se adjudicaban también el territorio ocupado por nuestro país, por lo que en el verano posterior de 1947/48, se organizó una gran expedición, esta vez con buques de guerra de la Flota de Mar como una demostración de poder, donde intervinieron

tres mil hombres embarcados en dos cruceros y seis torpederos, expedición que luego fue seguida por varios viajes de rastreadores durante el invierno de 1948.

Durante los años siguientes, se fueron instalando los destacamentos navales y los refugios, que aún hoy perduran, como Melchior y Decepción, para lo cual se intensificaron los viajes de los buques, algunos de los cuales, como las fragatas *Heroína* y *Sarandí* y los remolcadores de mar *Sanavirón* y *Chiriguano*, eran nuevas incorporaciones. En 1952, la Armada se hizo cargo del observatorio de la isla Laurie, que pasó a denominarse Destacamento Naval Orcadas

También el Ejército instalaba destacamentos; en 1951, se realizó una expedición con buques civiles para asentar una base en la bahía Margarita, que marcaría el límite oeste del sector pretendido por la Argentina. Esa tarea resultó muy dura por las condiciones glaciológicas de la región; se comenzó a pensar en la necesidad de incorporar un buque rompehielos para penetrar en esa región y en el mar de Weddell, a fin de instalar otra base que marcara el extremo sur del mencionado sector.

En 1954, se encargó a astilleros alemanes la construcción de un buque de esas características, que fue incorporado a la Armada a fines de ese año, bautizado *General San Martín*. Realizó esa primera campaña que permitió ingresar al mar de Weddell y fue el primer buque de ese tipo existente en el hemisferio sur del planeta. Durante esta campaña se instaló la base de Ejército General Belgrano ubicada como estaba previsto, demarcando el extremo sur.

A partir de ese año, las campañas navales antárticas se realizaron con un número importante de buques. En ellas -además del mencionado rompehielos- intervenían transportes como el *Bahía Buen Suceso*, *Bahía Aguirre*, remolcadores hidrográficos, aeronaves de ala fija, como Catalina y Grumman Goose, y helicópteros Sikorsky S-55.

Para colaborar con las operaciones del Año Geofísico Internacional, en el invierno de 1957, se comisionó al rompehielos para que realizara una campaña invernal durante treinta días, entre mediados de julio y agosto. En ella, encontró importantes campos de hielo al norte de las islas Shetland del Sur.

En el verano de 1958, se produjo el primer viaje turístico que se realizó en el continente blanco con el transporte ARA *Les Eclaireurs*; realizó dos navegaciones con turistas, entre los cuales había autoridades, periodistas, científicos, etc. Estos viajes, en los que se visita-

ron las distintas bases de la Argentina, sirvieron para incrementar en la opinión pública el interés por esa región ignota para la mayoría de los habitantes del país.

El 1.º de diciembre de 1959, se firmó el Tratado Antártico (del cual nuestro país es signatario inicial) junto con otros once países. Si bien no determinó soberanías territoriales, finalizó con las disputas y escaramuzas que se venían produciendo en los últimos años, en especial con el Reino Unido, cuyos reclamos de territorio se sobreponen con los de Argentina y Chile. De esta forma, se intensificaron los estudios científicos, con el inicio de una nueva etapa de colaboración entre los países que actúan en ese continente.

En ese verano, las condiciones glaciológicas fueron muy duras y ocasionaron que durante esa campaña, el rompehielos quedara atrapado durante más de veinte días y no se pudiera relevar al personal de las bases Belgrano y su cercana Ellsworth (EE. UU.); la base San Martín de la bahía Margarita debió ser relevada con viajes de helicópteros que demandaron dos horas de vuelo entre la ida y la vuelta, al borde de sus autonomías.

Mientras se continuaban realizando las campañas navales de cada verano con el rompehielos y diversos buques de la Armada (entre las nuevas exploraciones, se trataba de conocer más a fondo la costa oeste del mar de Weddell), y para estudiar una ruta alternativa para el arribo a la base Belgrano y la factibilidad de llegar hasta el Polo Sur con aeronaves, se realizó un histórico vuelo con dos aviones DC-3 de la Armada, que arribaron al Polo el 6 de enero de 1962, en una demostración de la pericia operacional de sus dotaciones, comandadas por el capitán de navío D. Hermes Quijada.

Continuando con las investigaciones y los ensayos operacionales, se planificó, para el verano de 1962/63, una navegación circumpolar para el rompehielos *Gral. San Martín*, que debía adoptar una derrota hacia el este, desde Orcadas, y dar la vuelta a todo el continente antártico. Por cuestiones políticas de la época y la necesidad de efectuar un salvamento sanitario urgente, solo llegó hasta la longitud de 58° E. Esta fue la primera vez que el buque se internaba tan al este, lo cual permitió demostrar la factibilidad de llegar a regiones desconocidas para los navegantes argentinos y obtener información sobre los factores glaciometeorológicos imperantes en esa región.

Nuevamente, aeronaves esta vez de la Fuerza Aérea, un trimotor y dos monomotores al mando del comandante D. Mario Olezza, realizaron un vuelo transpolar sobrevolando el Polo Sur, en noviembre de 1965. Fue la primera vez que máquinas Beaver, con un solo motor, llegaban a ese punto.

No obstante haber arribado por el aire en dos oportunidades al Polo Sur, y para afianzar la pretensión argentina de fijar el límite de su territorio antártico en ese punto, un grupo del Ejército argentino llevó a cabo la histórica hazaña de llegar por tierra al Polo el 10 de diciembre de 1965, luego de 45 días de marcha, al mando del coronel D. Jorge Leal.

Durante la campaña 1966/67, el 5 de diciembre, se produjo una erupción volcánica en la isla Decepción, por lo que debió ser evacuada la dotación que ocupaba esa base, y se produjo la habilitación de tres pistas de tierra en el destacamento naval Petrel, la mayor, de 1300 metros lo que posibilitó la permanencia de aeronaves durante todo el año en la región.

En los años siguientes, ocurrieron sendos rescates sanitarios que obligaron a realizar esfuerzos operacionales de magnitud. En el primer caso, en el invierno de 1968, durante el mes de agosto, el Rompehielos debió acudir a rescatar a un integrante inglés de la base de islas Argentinas y, en la segunda oportunidad -en el invierno de 1971-, se realizó el salvamento de dos súbditos ingleses enfermos de la base Fossil Bluff, con un avión Pilatus Porter pilotado por el teniente de navío D. Roberto Seisdedos, que en un vuelo complicado que duró quince días, con permanencia en varias bases, pudo



Transporte polar
Bahía Paraíso.

trasladarlos a la base Palmer, donde fueron estabilizados para luego ser trasladados a Buenos Aires.

Previamente (octubre de 1969), la Fuerza Aérea, había inaugurado la base Marambio, donde, a partir de abril de 1970, pudieron aterrizar con ruedas aviones de gran porte como los Hércules C-130, lo cual posibilitó así el traslado de pasajeros y carga durante todo el año a la región antártica.

A partir de 1974, se realizaron varias campañas oceanográficas con el buque ARA *Islas Orcadas*, cedido en préstamo por los EE. UU., varias de las cuales incluyeron aguas antárticas y se extendieron hasta el verano de 1979.

Continuando con las campañas anuales, durante la de 1975/76, se instaló en la isla Thule de las Sándwich del Sur la última base científica "Corbeta Uruguay" para delimitar el extremo noreste del sector argentino. En esa misma campaña, se había incorporado a la Armada el aviso ARA *Gurruchaga* que, por coincidencia, pudo reemplazar a su gemelo, el *Zapiola*, que se hundió ese verano, en las islas Shetland del Sur.

Previamente a la campaña siguiente, en el mes de septiembre de 1976, se había producido un vuelo de verificación glaciológica con un avión aeronaval Neptune que, durante su regreso al continente, se estrelló en el monte Barnard de la isla Livingston y perecieron sus tripulantes. Durante las operaciones del verano, se intentó, con personal de montañistas del Ejército, el rescate de los cuerpos de los tripulantes. Fueron conducidos al pie del monte mencionado por un helicóptero de esa fuerza, el que, al regresar al rompehielos -por efecto del blanqueo-, se estrelló en la montaña y murieron sus tres tripulantes. Ellos fueron velados en el *San Martín* y conducidos luego a Ushuaia a bordo del aviso *Gurruchaga*.

Luego de actuar en la Antártida durante 34 años y casi al fin de su vida útil, en la campaña 1978/79, navegó por última vez el rompehielos *Gral. San Martín*, mientras se construía en Finlandia su reemplazo, el actual *Almirante Irizar*. Así, a partir de 1979 y durante los siguientes años, se incorporaron a la Armada, además del nombrado, otro buque para actuar en la Antártida, como el transporte *Bahía Paraíso*, y helicópteros pesados Sea King.

En 1982, como represalia por la guerra del Atlántico Sur, y considerando que la estación científica Corbeta Uruguay, estaba involucrada en ese espacio, el Reino Unido destruyó las instalaciones incendiándolas y nunca fueron nuevamente habilitadas.

A partir de 1985, y por órdenes de la Dirección Nacional del Antártico, dirigida por funcionarios pertenecientes al partido gobernante, el transporte polar *Bahía Paraíso*, durante sus campañas de apoyo logístico, debió embarcar turistas que realizaban parte de esas navegaciones. Tal combinación no resultaba conveniente porque las operaciones del buque, en ocasiones, quedaban sometidas a los horarios estrictos que debía cumplir para el correcto desarrollo del viaje turístico, lo cual subordinaba el cumplimiento de la parte logística, a veces complicadas por el estado del tiempo y del hielo.

Esta falta de libertad de acción probablemente produjo que el 28 de enero de 1989, al zarpar de puerto Arturo, luego de visitar la base Palmer con turistas norteamericanos, varara en una roca. Dos días después, al producirse un temporal, fue desplazado a aguas más profundas y se produjo su hundimiento, pese a los esfuerzos realizados para tratar de salvarlo. Hubo un derrame de combustible que fue seriamente cuestionado por la prensa internacional y, en especial, por la base Palmer, dada la cercanía del siniestro. Esto obligó a realizar una operación de contención del derrame en la que fueron involucrados transportes y avisos de la Armada que operaron en febrero y marzo de 1989. Estos lograron en gran medida su cometido, pero quedó combustible remanente en sus tanques.

En 1991, dentro del Sistema del Tratado Antártico, los países consultivos, entre los cuales está la Argentina, firmaron el Protocolo de Protección del Medio Ambiente Antártico, y fijaron estrictas medidas para evitar las consecuencias que se producen ante siniestros como el del *Bahía Paraíso*.

En las campañas siguientes al hundimiento, se monitoreó esa pequeña pérdida de combustible que surgía del casco hundido, hasta que en los dos últimos meses de 1992, mediante una complicada operación, con personal de buzos embarcados en el transporte ARA *Canal de Beagle* se logró, mediante modernas técnicas holandesas, extraer el combustible remanente en el casco hundido.

Continuaron las campañas anuales volcando todo el peso del apoyo logístico prácticamente en el rompehielos *Alte. Irizar* y la colaboración de uno o dos avisos. Recién en 1995, se incorporó al quehacer antártico el buque oceanográfico ARA *Puerto Deseado* y un nuevo aviso ATF bautizado *Suboficial Castillo*, que reemplazó a los otros dos antiguos avisos *Irigoyen* y *Gurruchaga*, que no cumplían con las normas emitidas en el Protocolo de Protección del Medio Ambiente.

En marzo de 1998, se perdieron, durante una navegación en un bote neumático, el jefe y dos suboficiales de la dotación de internada de la base Orcadas y, a pesar de la intensa búsqueda emprendida por el rompehielos, aeronaves y otros buques extranjeros, los cuerpos no pudieron ser hallados hasta fines de abril, en que se suspendió la operación por la entrada del invierno.

A partir de la campaña 1998/99, el cumplimiento con acuerdos celebrados entre las Repúblicas de Chile y Argentina en el Tratado de Paz y Amistad de 1984, se implementó la Patrulla Antártica Naval Combinada (PANC), que se realizaría en cuatro períodos durante los veranos, con la finalidad de efectuar ejercicios de búsqueda y rescate, salvamento marítimo y combate de la contaminación marítima, proporcionar seguridad a la navegación, salvaguardar la vida humana en el mar e incrementar las relaciones entre ambas Armadas. En las dos primeras, actuó el aviso *Gurruchaga*, que navegó en la región por última vez y, en la segunda, junto con el aviso antes nombrado operó el *Suboficial Castillo*, que continuó haciéndolo en las siguientes campañas.

En las últimas décadas del siglo xx, se incrementó notablemente la visita de buques de turismo y, por lo tanto, la cantidad de turistas que visitan la Antártida, y se produjeron, en ocasiones, accidentes en la navegación de esos buques, los que son apoyados por los buques que realizan las campañas y últimamente por la PANC. En particular, en



Rompehielos
Almirante Irizar.

enero de 2000, el buque turístico *Clipper Adventurer* quedó atrapado en el hielo y debió ser auxiliado por el *Alte. Irizar*, que le abrió una brecha en el campo de hielo de diez décimos y luego lo remolcó, hasta comprobar que podía continuar navegando por sus propios medios.

Por último, se puede mencionar el salvamento realizado en el invierno de 2002 al buque *Magdalena Oldendorff*, de bandera liberiana, que es comparable, por su magnitud, al efectuado por la corbeta *Uruguay* a la expedición sueca, hace casi cien años, en 1903.

El buque había quedado atrapado en un campo de hielo denso en lat. 69° 56' S y long. 01° 23' W, por lo que fue solicitada su asistencia, en la que actuaría el rompehielos argentino, único buque de este tipo existente en el hemisferio sur. La misión consistió en proveerle combustible y víveres y, eventualmente -de ser posible-, tratar de posibilitar su salida a aguas libres y apoyar su navegación. Luego de casi veinticinco días de navegación, de atravesar densos campos de hielo y de soportar un violento temporal que produjo averías en el rompehielos, se pudo amarrar a su costado y proveerlo de los insumos requeridos; trató durante varios días, mediante maniobras adecuadas y de remolque, de sacarlo de esa situación, lo que no fue posible debido a diferentes factores, por lo que, de común acuerdo con el capitán del *Magdalena*, se convino en dejar el buque a resguardo en la caleta Muskegbukta con combustible, víveres e inclusive el médico del *Irizar*, hasta el verano siguiente, época en la cual el buque pudo abandonar su situación.

La importancia de la operación quedó reconocida, ya que de no haber reaprovisionado el buque atrapado, en particular por la falta de combustible y, por ende, de calefacción, es muy probable que la tripulación hubiera perecido de frío.

Esta operación no fue más que la confirmación de la entereza con que actuaron y continúan operando las dotaciones de las FF. AA. que actúan en la Antártida, orgullosos continuadores de aquellas epopeyas que comenzaron los primeros expedicionarios argentinos, en los comienzos del siglo XIX. ■

La XXXIV Reunión Consultiva del Tratado Antártico: Sus resultados

Ariel R. Mansi

Reunión Consultiva del Tratado Antártico en Buenos Aires

Se realizó en Buenos Aires la XXXIV Reunión Consultiva del Tratado Antártico (RCTA), que eligió como autoridades al Director General de Antártida de la Cancillería argentina, Ariel Mansi, y a Richard Rowe, de Australia, como vicepresidente.

Las delegaciones de los 28 Estados Partes Consultivas, de otros estados parte y observadores del Tratado Antártico, junto a expertos de diversos organismos internacionales y organizaciones no gubernamentales, deliberaron hasta el 1.º de julio sobre aspectos relativos a la cooperación científica, la protección del medio ambiente y el turismo, así como sobre asuntos operacionales y legales relacionados con la Antártida.

En cuanto a los desarrollos de la RCTA y sus resultados, el presidente de la reunión destacó que doce medidas, tres decisiones y seis resoluciones fueron el producto de las deliberaciones llevadas a cabo tanto en las reuniones del Comité para la Protección del Medio Ambiente como en las reuniones de los Grupos de Trabajo y en el Plenario.

Entre varios temas, el Comité consideró los impactos medioambientales asociados a la perforación del lago subglacial Ellsworth y revisó los Planes de Gestión de diez Zonas Antárticas Especialmente Protegidas, lo que permite desarrollar los meca-

Ariel Ricardo Mansi es abogado y profesor de derecho internacional en la Universidad Nacional de Mar del Plata. Es miembro del Instituto de Derecho Internacional de la Academia de Derecho de Buenos Aires, de la International Law Association (rama argentina), consultor del Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales, miembro fundador de la Asociación Argentina de Ciencias del Mar, miembro de la Asociación de Juristas Argentino-germana y de la Asociación Internacional de Derecho Nuclear. Asimismo, es miembro titular de la Asociación Argentina de Derecho Internacional, en la que en 2013 fue elegido Director de la Sección de Derecho Internacional Público. Fue diplomático de carrera en el Servicio Exterior de la Nación, del que solicitó su retiro en 2012. Su último cargo en la Cancillería fue el de Director General de Asuntos Antárticos. Integró delegaciones oficiales en diversas reuniones internacionales, y en los últimos quince años, participó en los foros antárticos, presidiendo la delegación argentina en reuniones consultivas del Tratado Antártico y de la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos. Fue electo presidente de la trigésimocuarta Reunión Consultiva del Tratado Antártico, celebrada en 2011 en Buenos Aires. Dictó numerosas conferencias y posee publicaciones sobre derecho del mar y cuestiones relativas al Atlántico Sur y la Antártida.

Boletín del Centro Naval
Número 836
MAY / AGO 2013





Base Española
Juan Carlos I
en la Isla Livingston.
IMAGEN: CORTESÍA DEL CN VGM (R)
EUGENIO L. FACCHIN.

nismos adecuados para mantener esas zonas en estado prístino. Además, el Comité produjo un manual de técnica de control, con lo que continúa realizando progresos orientados a poner fin a la introducción en la Antártida de especies no autóctonas.

Con respecto a las actividades turísticas y no gubernamentales, se analizó la forma de prevenir los ingresos no autorizados en la Antártida y de identificar los problemas asociados tanto al reconocimiento de quienes no deberían encontrarse allí, como a la necesidad de encarar la instrucción del correspondiente proceso judicial cuando se ha incurrido en conductas ilegales.

En cuanto a los asuntos operacionales, se comenzó a abordar la difícil tarea de evaluar los riesgos impuestos por los tsunamis, problema que se plantea con respecto a muchas estaciones que se encuentran situadas en áreas costeras de la Antártida.

En materia de inspecciones, las realizadas por Japón y Australia dieron cuenta del buen desempeño de las Partes Consultivas en el cumplimiento de los requisitos medioambientales del Protocolo de Madrid sobre la Protección del Medio Ambiente Antártico y demuestran la forma en que se puede optimizar la futura gestión al compartir la información y las tecnologías de manera más activa.

Se evidenció que suele ser muy productiva la labor canalizada a través de los grupos de contacto intersesiones por correo electrónico, porque el abordaje de las cuestiones antárticas presupone el intercambio de información y la participación de todos.

La necesidad de contar con un plan de trabajo estratégico plurianual generó un importante debate, al que se agregaron cuestiones relacionadas con el acortamiento de las reuniones y con la forma de lograr que los trabajos se organicen y se desarrollen de manera dinámica y en un contexto de flexibilidad, sin que se pierda, por ello, ninguno de los elementos esenciales indispensables para asegurar la eficacia de las reuniones.



Base Búlgara Kliment
Ohridskiy en la
Isla Livingston.

IMAGEN: CORTESÍA DEL CN VGM (R)
EUGENIO L. FACCHIN.

Por último, debe destacarse que la Declaración de Buenos Aires sobre Cooperación Antártica adoptada el pasado 23 de junio en ocasión del 50.º Aniversario de la entrada en vigor del Tratado Antártico, hace un llamamiento a aquellos Estados parte en el Tratado que no poseen estatus consultivo y que no son parte en el Protocolo de Madrid, para que lo aprueben, de modo de que sea posible incrementar el nivel de protección que requiere el medio ambiente antártico y de modo, además, de que se pueda convencer a un público mayor de que la Antártida es un lugar de particular interés, que merece un tratamiento especial.

Resultados

Una corta enumeración puntual de los logros y los acuerdos alcanzados es la siguiente:

- Se consideró la propuesta relativa al proyecto de evaluación medioambiental exhaustiva asociado a la perforación del lago subglacial Ellsworth y al realizado para la construcción de la nueva estación coreana Jang Bogo.
- Se revisaron los planes de gestión de diez zonas antárticas especialmente protegidas y se aprobó un nuevo monumento histórico.
- Se adoptaron nuevas directrices para sitios que reciben visitantes y se revisaron otras.
- Se continuó realizando progresos para reducir la introducción de especies no autóctonas en la Antártida.
- En materia de inspecciones, se constató que las llevadas a cabo por Japón y Australia han demostrado el buen desempeño de las Partes con el fin de cumplir con los requisitos del Tratado y del Protocolo.

- Se comenzó a abordar la difícil tarea de evaluar los riesgos impuestos por los tsunamis, un problema preocupante con respecto a las estaciones situadas en las zonas costeras de la Antártida.
- En el campo de las actividades turísticas y no gubernamentales, se deliberó en torno a tres ejes básicos: se mantuvo un extenso intercambio de opiniones sobre asuntos estratégicos del turismo antártico, también se abordaron cuestiones relativas a los mecanismos de supervisión del turismo y se trataron diferentes aspectos vinculados con la operación de yates en la Antártida.
- Se analizó la forma de prevenir los ingresos no autorizados en la Antártida y se tomó conciencia de los problemas asociados tanto al reconocimiento de visitantes que ingresan sin el correspondiente permiso como también de la instrucción del proceso judicial correspondiente cuando se detectan conductas ilegales.
- En adición a ello, se decidió iniciar una revisión de la normativa existente para la regulación del turismo a fin de analizar, en 2012, si se requieren medidas adicionales en la materia. También se puso de relieve que, a fin de optimizar la futura gestión, se hace indispensable cooperar compartiendo la información y las tecnologías de manera más activa.
- Se ha completado la revisión del estatus de las recomendaciones de la RCTA sobre monumentos y áreas protegidas y sobre cuestiones medioambientales distintas de la protección y el manejo de áreas, aprobando una decisión que señala cuáles medidas han dejado de estar vigentes y solicitando a la Secretaría que se haga cargo del trabajo pendiente con respecto a las recomendaciones sobre asuntos operacionales.
- También se ha aprobado una revisión de las reglas de procedimiento de la RCTA y de las del CPA, así como el procedimiento en materia de presentación, traducción y distribución de documentos, y se lo ha incorporado a esas reglas la normativa relativa a las solicitudes de información acerca de las actividades de la RCTA recibidas de organizacionales internacionales.
- En aras del fortalecimiento del Protocolo de Madrid, se ha hecho un llamamiento a las partes en el Tratado Antártico que todavía no lo son en el Protocolo, para que decidan hacerse parte en el Protocolo y para que Australia, España y Francia coordinen con otras Partes Consultivas cómo encarar los pasos necesarios a tal fin.

Se aprobó la Declaración de Buenos Aires sobre Cooperación Antártica en ocasión del 50.º Aniversario de la entrada en vigor del Tratado Antártico. ■



Institucionalización de la actividad antártica argentina: Visión de corto y mediano plazo del Programa Antártico Argentino

Verónica Vlasich

Verónica Vlasich es abogada y presta funciones en el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto desde 2000. Es la jefa del Departamento de Política Antártica y Asuntos Institucionales de la Dirección Nacional del Antártico desde 2010. Del mismo modo, tiene el cargo de subdirectora ante el Consejo de Administradores de Programas Antárticos Nacionales y es la responsable del intercambio de información del Sistema del Tratado Antártico por la República Argentina desde 2011.

Esta disertación se refiere a ciertos aspectos del proceso de institucionalización de la actividad antártica argentina, y señala cómo los campos y los objetivos estratégicos en el accionar de los primeros argentinos a la actualidad en el continente antártico fueron ampliándose, variando, tornándose más activos, más complejos, requiriendo una mayor organización, formalizándose, para resultar orgánicos, permanentes y estables y, a su vez, procurando tener en cuenta los nuevos desafíos de la realidad antártica.

Antecedentes

Etapa de descubrimiento y exploración.

Primeros actos de la administración pública argentina en la Antártida



La presencia argentina en la Antártida se remonta al Virreinato del Río de la Plata, cuando, a fines del siglo XVIII, los cazadores de focas se dirigían a aquellas regiones desde estas latitudes. En el siglo XIX, las autoridades de la época comenzaron a otorgar permisos de pesca de pinnípedos con el paso de las décadas, y procuraron un control sobre la región y sobre los recursos en particular.

En 1829, se creó la Comandancia Político-Militar de las Islas Malvinas y se estableció entre sus funciones la protección y la conservación de la fauna, en particular de los pinnípedos, de las islas adyacentes al cabo de Hornos, o sea más allá del pasaje de Drake, o mar de Hoces, que son las islas del norte de la península antártica. En aquella región, las focas y los lobos marinos eran objeto de caza intensiva por parte de buques de distintas banderas.

Las incursiones en territorio antártico, en particular del norte de la península continuaron durante todo el siglo XIX, la mayoría con fines comerciales y otras, con fines exploratorios y de conquista.

En 1904, Argentina estableció la base Orcadas, en la isla Laurie del archipiélago que dio nombre a la estación. Fue la primera base científica en el mundo, además de la primera oficina de correos en el continente.

En 1939, se realizó en Noruega la Exposición Polar Internacional. Nuestro país se mostró interesado, al punto de enviar una comisión compuesta por representantes de los Ministerios de Relaciones Exteriores, Marina y Agricultura.

Al mismo tiempo, la Armada Argentina comenzó a diseñar un plan general de ocupación, administración y exploración de aguas, archipiélagos y del propio continente antártico.

El proceso de institucionalización. Etapa de ocupación y despliegue

*Expediciones Antárticas Argentinas.
Comisión Nacional del Antártico*

La década del 40 en el siglo XX fue signada por la firme intención de reafirmar la soberanía en el Sector Antártico Argentino. Así, se desplegó una intensa actividad antártica, se establecieron nuevas instalaciones, la Armada sostuvo las Campañas Antárticas anuales, con el trazado de claros objetivos de ocupación y despliegue de los territorios explorados.

Las acciones en distintos campos fueron múltiples, dirigidas a la investigación y la observación científica, a la presencia y la ocupación, a las relaciones internacionales, a la necesidad de contar con instrumentos jurídicos y órganos conductores de la actividad antártica creciente. Así, en 1940 se creó, por Decreto N.º 61.852/40, el primer órgano antártico argentino: la Comisión Nacional del Antártico, en el ámbito del Ministerio de Relaciones Exteriores, integrada con personal del Servicio Meteorológico y de la Marina.

En el mismo año, el Instituto Geográfico Militar publicó el mapa del territorio argentino que incluía el Sector Antártico, comprendido entre los meridianos 25° y 74° longitud O, al sur del Paralelo 60° latitud S.

Las variaciones en la composición de la Administración Pública y la incorporación de nuevos actores a la actividad antártica llevaron a que, en 1946, la Comisión Nacional del Antártico fuera reorganizada y ampliada, y que sumara en su seno a representantes de los Ministerios de Justicia e Instrucción Pública, Guerra y Agricultura, así como de la Secretaría de Aeronáutica.

Por Decreto N.º 17.383 de 1951, se modificó la integración de la Comisión Nacional del Antártico. Sería organizada en base a representantes de los Ministerios de Relaciones Exteriores y Culto, de Defensa Nacional, de Ejército, de Marina, de Aeronáutica, de Agricultura y Ganadería, de Industria y Comercio, de Educación, de Comunicaciones y de Asuntos Técnicos.

En la década del 40, se lograron avances significativos que dieron legitimidad a nuestro reclamo soberano: se produjo un gran enriquecimiento cartográfico, hidrográfico y meteorológico de la zona, además del reconocimiento aéreo, así como trabajos de señalamiento con faros y balizas. Para fines de los 40, las tres Fuerzas Armadas estaban presentes en la Antártida. En ese período, se construyeron las bases para una futura expansión de la actividad antártica.

El Plan de la Armada Argentina que fue delineado en 1939 fue reestructurado y se ampliaron sus objetivos y se reconoció que todos los actores nacionales que operaran en el Sector Antártico gozarían de libertad de acción para lograr sus fines. Dicho plan mantuvo vigencia hasta 1951.

Por Decreto N.º 9905 de 1948, se estableció la jurisdicción de la Gobernación Marítima de Tierra del Fuego, que comprendía los territorios nacionales del Sector Antártico e islas del Atlántico que no fueran explícitamente comprendidas dentro de la jurisdicción de otra autoridad nacional.

En aquellos tiempos, el Ejército inició otro proceso de ocupación: la conquista del Polo Sur.

En 1949, el entonces Coronel Hernán Pujato estableció un plan de acción para la Antártida, que se proponía crear un instituto científico específico, conquistar el Polo Sur, adquirir un rompehielos e instalar una población con familias.

Todo el plan fue consumado: el 17 de abril de 1951, por Decreto N.º 7338/51, se creó el Instituto Antártico Argentino, que nucleó la actividad científica antártica de Argentina y se convirtió en una de las instituciones de este tipo más antiguas del mundo. En 1954, se adquirió el rompehielos *General San Martín*. En 1965, los primeros argentinos llegaron al Polo Sur, al mando del Coronel Leal en la llamada "Operación 90". Posteriormente, se crearía la base Esperanza con sus dotaciones anuales acompañadas por sus familias.

El Sector Antártico Argentino

Del seno de la Comisión Nacional del Antártico emergió, el 2 de septiembre de 1946, el Decreto N.º 8944, que fijó los límites para la Antártida Argentina entre los meridianos 25° y 74° O y el paralelo 60° S. Esta pretensión quedó ratificada por el Decreto N.º 2.191 del 28 de febrero de 1957 al establecer el Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Por Ley N.º 23.775, se provincializó ese territorio en 1990. El 11 de diciembre de 2009, por Ley N.º 26.552, se fijaron los límites del Sector Antártico Argentino dentro de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. En noviembre de 2010, por Ley N.º 26.651 se estableció el nuevo mapa bicontinental de la República Argentina.

El Instituto Antártico Argentino

El Instituto Antártico Argentino (IAA) fue creado en 1951 por Decreto N.º 7338/51. A lo largo de su vida institucional, dependió de las siguientes autoridades:

- Ministerio de Asuntos Técnicos (1951-52).
- Ministerio de Defensa Nacional (1952-54).
- Secretaria de Defensa Nacional (1954-56).
- Ministerio de Marina (1956-1970).
- Ministerio de Defensa (1970-2003).
- Ministerio de Relaciones Exteriores (2003- hasta hoy).

En la actualidad el IAA está compuesto por:

- La Dirección del Instituto Antártico Argentino
- Coordinaciones (compuestas por distintos Departamentos):
 - Científica
 - Ciencias de la Tierra
 - Ciencias Físico-Químicas e Investigaciones Ambientales
 - Ciencias de la Vida, y
 - Museo Antártico

La Dirección Nacional del Antártico

La Dirección Nacional del Antártico (DNA) fue creada por Ley N.º 18.513 en 1969. Dicho instrumento provee las bases jurídicas, orgánicas y funcionales para el planeamiento, programación, dirección, ejecución, coordinación y control de la actividad antártica argentina.

Las funciones que en su momento la ley asignó a la DNA fueron las siguientes:

- Asesorar al Ministro de Defensa y a otras instancias y organismos superiores del planeamiento nacional, en la fijación de objetivos, políticas y estrategias en relación con la Antártida Argentina.
- Proponer las previsiones sobre la actividad antártica.
- Reunir, analizar, compatibilizar y coordinar los requerimientos de todos los organismos ejecutores de la actividad antártica y redactar el proyecto del "Plan Anual Antártico".
- Establecer los programas de investigación científica y técnica que deben cumplirse en el Antártico, orientando, dirigiendo y controlando dichas tareas.
- Administrar y llevar la contabilidad financiera y patrimonial de los recursos que el Estado asigna para la actividad antártica.
- Contratar bienes y servicios para la actividad antártica.
- Realizar la investigación científica y técnica en el Antártico y su divulgación tanto en el marco interno como en el internacional.
- Fomentar, estimular y apoyar la participación privada en la actividad antártica, particularmente de universidades y otros centros de investigación científica y técnica.
- Establecer y mantener relaciones directas con sus similares de otros países y con las organizaciones científicas internacionales.
- Colaborar con los organismos oficiales y privados que promuevan el turismo en la Antártida Argentina.
- Divulgar la actividad antártica argentina y sostener el Museo Antártico.
- Mantener los enlaces necesarios con el organismo competente del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto para la armonización de las actividades antárticas con la política exterior argentina.

Estas funciones fueron ampliadas y actualizadas por la Decisión Administrativa 509 de 2004, al haberse radicado la Dirección Nacional del Antártico en el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto.

Estructura Orgánica de la Dirección Nacional Del Antártico

La DNA está integrada por:

- Gabinete de Asesores,
- Órgano de Control de Gestión,
- Coordinación de Planeamiento y Administración de Recursos,
- Coordinación Presupuesto y Enlace Contable.

Departamentos de:

- Desarrollo de Bases Antárticas,
- Técnico y Logístico Polar,
- Política Antártica,
- Comunicación Social.

Programas de:

- Gestión Ambiental y Turismo Antártico,
- Cultura Antártica, y
- Medicina Antártica.

Los componentes antárticos argentinos actuales

Además de la Dirección Nacional del Antártico con el Instituto Antártico, también en el ámbito del Ministerio de Relaciones Exteriores Comercio Internacional y Culto se desempeña la Dirección General de Asuntos Antárticos, a cargo de la Política Exterior. Ambas direcciones están dentro de la misma cartera, pero bajo distintas dependencias: la primera responde al Canciller, a través de su Gabinete y la segunda, a la Secretaría de Relaciones Exteriores.

Las tres Fuerzas Armadas conservaron, desde 2003, la responsabilidad del apoyo logístico, que quedó, así, en manos del Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea, quienes responden al Comando Operacional Conjunto del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, perteneciente al Ministerio de Defensa.

Todos estos actores son los que deben coordinarse para el éxito en la realización de las Campañas Antárticas con su multiplicidad de funciones, que deben estar conectadas entre sí, armonizando las numerosas normas vigentes en materia antártica.

A su vez, otros organismos e instituciones se suman, eventual o permanentemente, a la actividad o participan en las campañas antárticas, con mayor asiduidad durante el verano. Algunos ejemplos son: el Gobierno de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, el Instituto Geográfico Nacional, el INTI, los Servicios de Meteorología Nacional y de Hidrografía Naval, diversas universidades, el Conicet, Fundaciones y otros organismos de distinta índole.

Esta multiplicidad de actores y la misma actividad en sí hacen que las campañas antárticas sean emprendimientos complejos. A su vez, estas mismas razones las enriquecen.

Desde el Departamento de Política Antártica y Asuntos Institucionales, se pretende optimizar esta interacción, buscando procedimientos más ágiles y facilitando el diálogo entre los distintos componentes.

Otros Programas Antárticos

En un análisis comparativo, podemos observar que los otros programas antárticos depen-

den, en su mayoría, de los organismos gubernamentales de tipo científico (Ministerio de Ciencia y Tecnología, por ejemplo) o de las relaciones exteriores. En menor medida, existen programas ubicados en organismos dedicados exclusivamente al medio ambiente o, en aquellos países con fuerte presencia en ambos polos, se los hace funcionar en aquellos órganos creados para la administración de esas regiones o de sus actividades allí desarrolladas. Otros programas ubican la actividad antártica dentro de sus organismos abocados a los asuntos marítimos. Son excepcionales aquellos programas dependientes de las áreas de Defensa, probablemente debido a la adopción y la evolución del Tratado Antártico en 1959.

La actualidad antártica

Podría decirse que, en la actualidad y desde la vigencia y el asentamiento del Tratado Antártico, transitamos una etapa de investigación científica, y esta es la principal actividad en la Antártida y la razón esencial de la presencia argentina en el Continente Blanco. Una serie de interrogantes se presentan referidos a la composición actual del Programa Antártico Argentino, con miras a optimizarlo.

Es dable repensar en la misión, administración y pertinencia de cada base argentina en la Antártida, en el ministerio más adecuado del cual debería depender el programa todo, en la sinergia y la interacción del organismo coordinador de la ciencia antártica con la política exterior y la logística; en evaluar la conveniencia de establecer un organismo descentralizado para la actividad antártica, teniendo en cuenta sus ventajas y desventajas. Se podría, así, pensar también en cómo debería conformarse el presupuesto asignado para la actividad.

Probablemente todos estos interrogantes surjan de la permanente evaluación que se efectúa sobre los principios o los ejes centrales de la política antártica, los cuales definen cuál es el objetivo actual de la presencia argentina en la Antártida. ■

Navegue por las aguas del Centro Naval

centronaval.org.ar

Novedades académicas, sociales, culturales y deportivas. Contenidos del Boletín y lanzamientos del IPN. Horarios de Sedes y servicios y tarifas del Anexo Hotel.

Suscríbase a nuestra newsletter electrónica.

Suscríbase a nuestra newsletter electrónica: informes@centronaval.org.ar

La protección del medio ambiente antártico: Marco regulatorio e institucional y actividades del Programa Antártico Argentino

Rodolfo Sánchez

Evolución del marco regulatorio ambiental

El marco regulatorio orientado hacia la protección del medio ambiente antártico vivió una edificación gradual luego de la entrada en vigor del Tratado Antártico, a partir de 1961.

Tal evolución se concretó mediante:

1. la adopción de normas ajustadas a situaciones específicas,
2. el acuerdo de instrumentos, y
3. la creación de instituciones asociadas.

Entre los instrumentos específicos asociados al ambiente antártico, deben destacarse la Convención para la Conservación de las Focas Antárticas, de 1972, la Convención para la Conservación de

El licenciado Rodolfo Sánchez es geólogo, graduado en la Universidad de Buenos Aires, con estudios de posgrado en Alemania y Brasil. Desde 2005, es el jefe del Programa de Gestión Ambiental y Turismo de la Dirección Nacional del Antártico. Participó en catorce campañas de verano en la Antártida. Fue delegado argentino en la Reunión Consultiva del Tratado Antártico (RCTA), la Reunión del Consejo de Administradores de Programas Nacionales Antárticos (COMNAP), y la Reunión de Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos (RAPAL). Coordinó grupos y talleres internacionales vinculados a la temática ambiental y al turismo antártico. Publicó numerosos artículos técnicos en publicaciones nacionales e internacionales. En 2007 publicó "Antártida. Introducción a un continente remoto", una síntesis de los aspectos más relevantes del continente antártico. Actualmente coordina y dicta una decena de cursos en el marco del Programa Antártico Argentino.





Juvenil de
Elefante Marino.
Imagen cortesía del
CN VGM (R) Eugenio
L. Facchin.

Recursos Vivos Marinos Antárticos, de 1980, la Convención para la Reglamentación de las Actividades sobre Recursos Minerales Antárticos, de 1988 y el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medioambiente, de 1998.

En 1991, todos los países parte del Tratado Antártico firmaron el Protocolo de Madrid, que entró en vigencia al ser ratificado por todos los países parte del Tratado Antártico en 1998; fue ratificado por el Parlamento Argentino como leyes nacionales 24.216, de 1993, y 25.260, de 2000.

El Cuerpo Principal del Protocolo compromete a las partes a la protección global del ambiente antártico, declara a la Antártida “reserva natural dedicada a la Paz y a la Ciencia” y define principios ambientales para la planificación y el desarrollo de todas las actividades en la región.

En forma imperativa, prohíbe la detonación de explosivos nucleares y el almacenamiento de desechos de actividad nuclear en el sector antártico, así como la exploración y la explotación de recursos minerales no relacionadas con la investigación científica, la quema a cielo abierto de residuos, etc.

El Cuerpo Principal también distingue ciertas actividades que quedan sujetas a la obtención de permisos específicos, tales como la utilización de sustancias radiactivas con fines científicos, la toma de especies antárticas o la intromisión de otros seres que resulten perjudiciales para las especies antárticas, la introducción de especies no autóctonas al continente antártico y el ingreso a Zonas Antárticas Especialmente Protegidas (ZAEP).

El Protocolo de Madrid tiene seis anexos, que tratan sobre:

1. Evaluación del Impacto sobre el Medioambiente
2. Conservación de Flora y Fauna Antárticas
3. Tratamiento y Eliminación de Residuos



4. Prevención de la Contaminación Marina
5. Protección y Gestión de Zonas
6. Responsabilidad ante Emergencias Ambientales

Botes en proximidades de la Baliza Dos Monjes en el Archipiélago de Melchior. Imagen cortesía del CN VGM (R) Eugenio L. Facchin.

El texto de este instrumento prevé mecanismos de supervisión, tales como inspecciones internacionales (art. VII Trat. Antártico; art.14 Prot. de Madrid) y auditorías internas.

Para el caso de nuestro país, estas auditorías corren por cuenta de la Dirección Nacional del Antártico, la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable, la Auditoría General de la Nación y el Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas.

En cuanto a las implicaciones del incumplimiento de los postulados del Protocolo, se requiere un decreto reglamentario que aún no fue redactado. Sin embargo, para el ámbito estatal se promulgó la Disposición 87/2000, que salva en parte la situación.

Ante la necesidad de una asesoría ambiental, científica y técnica para la implementación del contenido del Protocolo de Madrid, su artículo 11 establece la creación del Comité de Protección Ambiental (CPA).

Las funciones asignadas al CPA son las de proporcionar asesoramiento y formular recomendaciones a la Reunión Consultiva del Tratado Antártico (RCTA) en relación con la aplicación del Protocolo y realizar cualquier otra tarea asignada por la RCTA.

El CPA se reúne normalmente una vez al año, en conjunto con la RCTA.

El trabajo desarrollado por el Comité de Protección Ambiental se ha consolidado como un importante componente del Sistema del Tratado Antártico al crear, implementar y revisar procedimientos, y al producir herramientas de gestión ambiental.

La Argentina y la protección del medio ambiente

La autoridad competente en nuestro país en relación con la protección del medio ambiente antártico es la Dirección Nacional del Antártico, dependiente del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto.

El Programa de Gestión Ambiental y Turismo, creado en 1988 por la República Argentina es uno de los primeros programas de su tipo en el Sistema del Tratado Antártico.

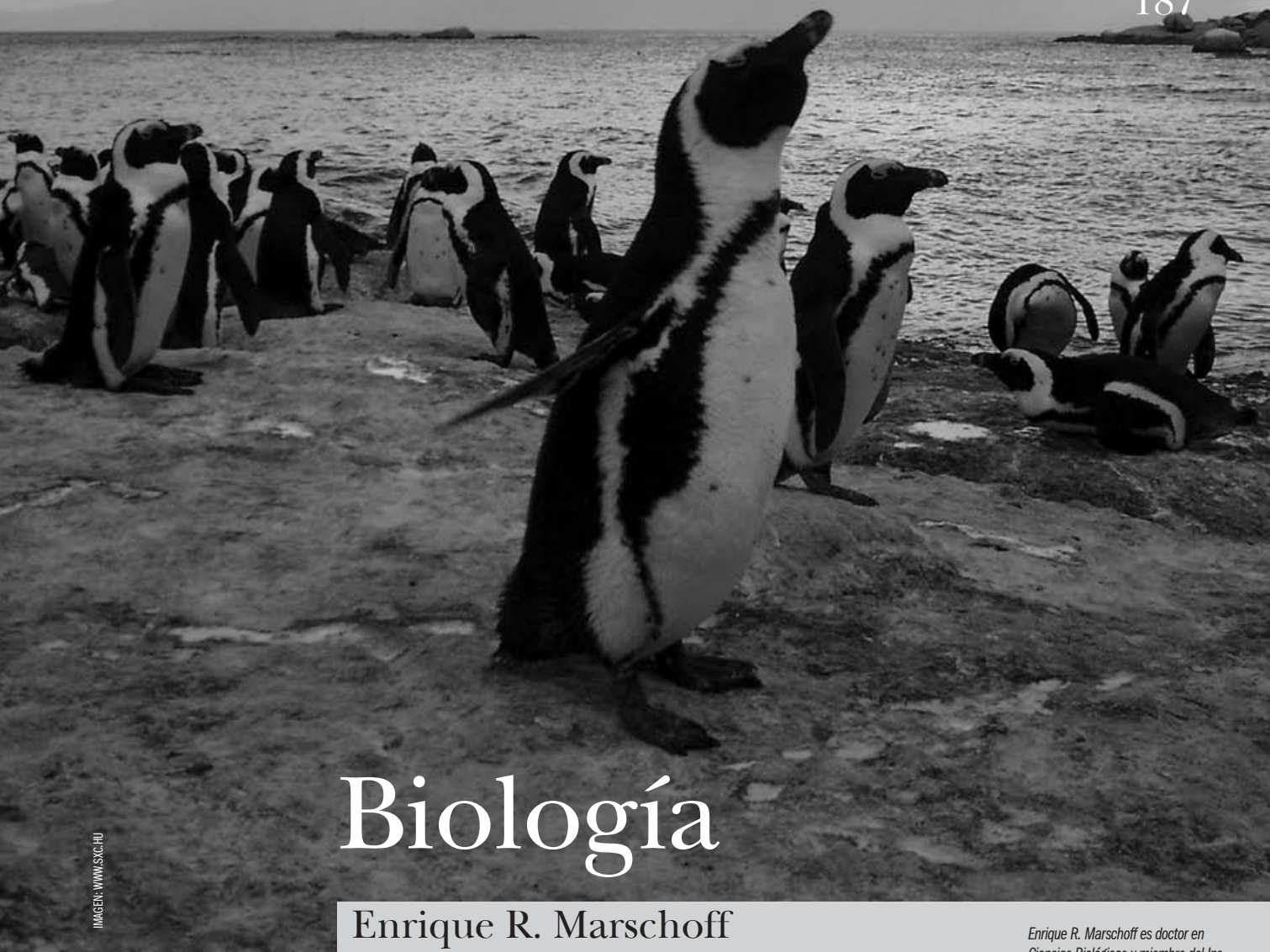
Los objetivos de dicho programa son:

- Garantizar que la totalidad de las actividades argentinas en la Antártida observen las normativas ambientales vigentes, e
- Inducir en foros del Sistema del Tratado Antártico propuestas de trabajo que tiendan a favorecer los intereses del país en la Antártida, así como el desarrollo del Sistema del Tratado Antártico.

La tareas que deben llevarse a cabo mediante este programa son:

- El diseño, la puesta en marcha y la supervisión de procedimientos necesarios para implementar las disposiciones contenidas en el Protocolo de Madrid, y
- La fiscalización in situ y ex situ de las previsiones señaladas en el Programa y en el Protocolo de Madrid.
- La participación en foros del Sistema del Tratado Antártico relativos a la protección del medio ambiente.
- El diseño y el dictado de actividades de capacitación ambiental.

El Programa de Gestión Ambiental y Turismo es coordinado por la Dirección General de Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, en relación con las actividades que llevan a cabo los Comandos Antárticos de las Fuerzas Armadas, la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable, el Instituto Antártico Argentino, los programas antárticos extranjeros, otras áreas de la DNA y el sector privado. ■



Biología

Enrique R. Marschoff

La vida en la Antártida se encuentra fuertemente condicionada por el clima y prácticamente limitada al mar y a las zonas costeras. Estas son utilizadas por las especies marinas en el período reproductivo; las especies estrictamente terrestres se limitan a musgos, líquenes, unas pocas gramíneas y algunas especies de artrópodos. El interés de este análisis se centra, entonces, sobre las especies marinas que comprenden aquellas que pasan parte de su vida fuera del agua (aves y mamíferos) y aquellas que son permanentemente acuáticas.

Su distribución depende de la circulación oceánica superficial (aproximadamente hasta los 200 m), que está dominada por dos corrientes circumpolares: la corriente circumpolar y la corriente de deriva del viento este. Estas corrientes determinan la formación de frentes oceánicos en las regiones en las que se encuentran masas de agua que se mueven a distintas velocidades.

La rotación de la tierra impone una componente norte en la corriente circumpolar que determina que en el frente polar se produzca el hundimiento de las aguas superficiales por debajo de las aguas subantárticas. De este modo, se configura una región, al sur del frente polar, relativamente homogénea y aislada. Como consecuencia de la característica circumpolar de la circulación oceánica, la distribución de las especies marinas

Enrique R. Marschoff es doctor en Ciencias Biológicas y miembro del Instituto Antártico Argentino desde 1973. Fue jefe del Departamento Ciencias Biológicas desde 1986 hasta 2001, director del Instituto desde 2001 hasta 2003 y profesor de Biometría en la Universidad de Buenos Aires hasta 2005. Actualmente, investiga el ciclo de vida de las larvas de krill y los fenómenos oceanográficos. Es representante argentino en el Comité Científico de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, representante alterno en la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos y miembro del Panel de Revisión del desempeño de la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos. Fue participante y jefe científico de cruceros de investigación nacionales e internacionales en Oceanografía Biológica y pesquerías. Publicó aproximadamente ochenta trabajos especializados en medios nacionales y extranjeros.



presenta relativamente pocas variaciones en longitud. De norte a sur se encuentran especies progresivamente adaptadas a la creciente presencia de hielo y a las distintas condiciones de heliofanía, temperatura, etc.

Revisten gran importancia las especies planctónicas que constituyen la base de todas las tramas tróficas, a partir de la producción primaria representada por algas y organismos del microplancton. Entre ellas, se ha destacado la importancia que tiene el krill (*Euphausia superba*) (figura 2) del cual depende, directa o indirectamente, la mayoría de las especies.

La distribución circumpolar del krill está condicionada por su ciclo de vida. Los adultos depositan sus huevos en superficie y estos luego se hunden hasta la eclosión que se produce aproximadamente a mil metros de profundidad. Los primeros estadios (*Nauplius* y *Meta-nauplius*) ascienden hasta alcanzar la superficie en el estadio *Calyptopsis*, que es el primero que posee un tubo digestivo desarrollado y que comienza a alimentarse. Las mayores concentraciones se encuentran en asociación con los giros de la corriente de deriva del viento este (figura 3).

Figura 1.
Posiciones aproximadas de corrientes (flechas) y frentes (líneas).
De norte a sur:

- Frente subtropical
- Frente subantártico
- Frente polar
- - - - Confluencia Weddell-Scotia
- - - - Divergencia antártica
- Corriente circumpolar
- Deriva del viento Este

Como ejemplo de la diversidad de la fauna antártica, se pueden citar peces, aves, focas, ballenas y una rica fauna de invertebrados bentónicos. La estructura de las principales cadenas tróficas presentes en las aguas antárticas se puede representar en el esquema de la figura 4.

La presencia humana en los mares australes y su interacción con la fauna se desarrolla a partir del siglo XVI cuando, en 1515, se inició la explotación de focas desde Montevideo. La actividad se concentró en la explotación de recursos vivos: las focas patagónicas en la década de 1780; las focas antárticas, en la de 1810; la caza pelágica de ballenas en la de 1870, cuando se introdujeron el cañón arponero y la inyección de aire en las ballenas muertas, lo que hizo accesibles a la explotación comercial todas las especies de cetáceos (la mayoría se hunde rápidamente al morir).

La falta de un mecanismo mediante el cual puedan regularse las capturas y la gran distancia entre los caladeros y los puertos de comercialización determina que la mejor estrategia de los participantes sea la de pescar tanto como sea materialmente posible en el menor tiempo. En ausencia de un sistema uniforme y universalmente aceptado de regulaciones, los recursos naturales se transforman en *res nullius*. Entonces, citando a un pescador: “Yo sé que van a desaparecer. De todas maneras, el último lo quiero capturar yo”.

En la década de 1820, las focas patagónicas desaparecieron como recurso comercialmente viable; las antárticas, en la década de 1840, y -para comienzos del siglo XX- solamente se explotaban ballenas desde estaciones costeras (la Compañía Argentina de Pesca instaló la primera en la isla San Pedro, Georgias del Sur, en 1904).

El impacto humano sobre las poblaciones naturales bajo explotación, que antiguamente se producía a lo largo de varias generaciones (humanas), se produjo rápidamente y se hizo evidente. Michelet (1870): “Paz para la ballena franca, paz para el dugong, la morsa y esas preciosas especies que pronto habrán desaparecido. Necesitan una larga paz. Para todos, anfibios y peces, se impone una temporada de descanso. Les hace falta una *Tregua de Dios*”. Charcot (1911): “... necesidad urgente de un acuerdo internacional que

asegure la protección de los cetáceos jóvenes, la creación de áreas protegidas y la utilización industrial completa de los animales capturados.

Los gobiernos con costas en los mares australes intentaron varias medidas orientadas a la conservación de los recursos. En 1822, Argentina exigió que los foqueros obtuvieran licencias y luego, en 1829, prohibió la captura de anfibios en las costas patagónicas (que en esa época incluían las islas Shetland del Sur y Georgias del Sur) e instruyó al gobernador de las islas Malvinas para que aplicara estas disposiciones. La respuesta de los foqueros fue lograr el envío de una fuerza naval que destruyó las instalaciones en Malvinas, seguida por la ocupación británica, en 1833.

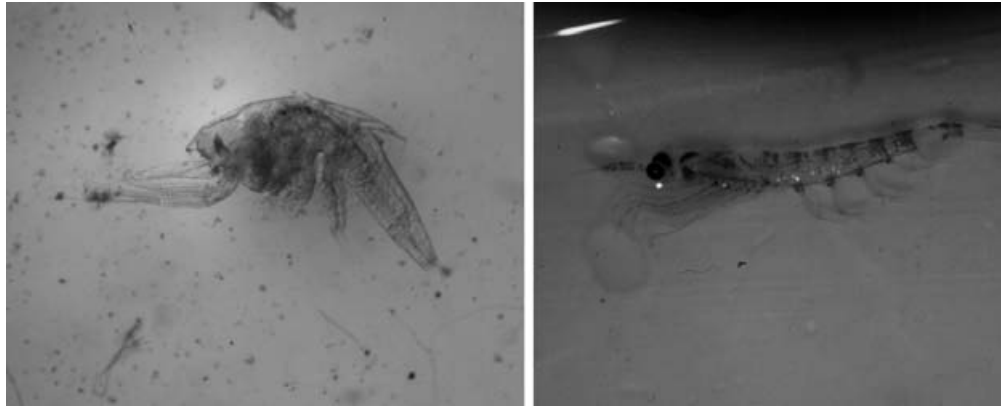


Figura 2.
Larva *Calyptopsis* y adulto
Euphausia Superba.

En 1884, Brasil protestó la presencia de balleneros de los EE. UU. cerca de sus costas; en 1889, Argentina, Bolivia, Paraguay, Perú y Uruguay extendieron a cinco millas su jurisdicción marítima, que no fue reconocida por las potencias pesqueras. En 1913, Chile propuso reglamentar, conjuntamente con Argentina y Brasil, la captura en los mares australes que no llegó a formalizarse, puesto que fue evidente que, al no ser aceptada por las potencias pesqueras, la reglamentación redundaría en beneficio de los no participantes.

Alrededor de 1920, se introdujo el buque factoría en la caza de ballenas. Se trata de un buque de mayor porte con una rampa en popa que permite subir a bordo las ballenas capturadas por una pequeña flotilla de buques menores encargados de arponear las ballenas, con lo que la eficiencia de la industria ballenera se incrementó en gran medida.

En esa década, la Liga de las Naciones inició un proceso mediante el cual se buscó codificar el derecho internacional. En ese marco, en abril de 1924 el delegado argentino, Dr. José León Suárez presentó al “Comité de Expertos para la Codificación Progresiva del Derecho Internacional” de la Liga de las Naciones una propuesta para el inmediato establecimiento de regulaciones uniformes para la explotación de las industrias marinas. Sugirió la convocatoria de una comisión de expertos (de todos los gobiernos interesados) para redactar estas regulaciones a través de “consultas sucesivas”. El Comité designó una Sub-Comisión (cuyo único miembro fue el Dr. Suárez) encargada de analizar e informar sobre “la viabilidad de establecer, por acuerdo internacional, reglas sobre la explotación de las riquezas marinas” e introdujo la necesidad adicional de “tomar en cuenta los tratados y otros instrumentos internacionales existentes”.

En la preparación de su informe, el Dr. Suárez consultó expertos de varios países y analizó los acuerdos existentes sobre el tema. Su informe fue presentado al Comité en diciembre de 1925 y contenía, además de una descripción de la preocupante situación de los recursos en la alta mar, un análisis de los principales puntos que debían tratarse. En enero de 1926, fue presentado a la Liga de las Naciones por el Comité de Expertos, que recalcó la urgente necesidad de tomar medidas para asegurar la conservación de sus recursos en alta mar. De este modo, el principio conservacionista, independientemente de sus resultados inmediatos, fue oficialmente reconocido como una necesidad y una responsabilidad internacional.

En su informe, el Dr. Suárez identificó claramente los problemas involucrados en la regulación de la explotación de recursos en la alta mar (en ese entonces, más allá de las tres millas de la costa):



- Ante la creciente necesidad de recursos alimenticios, en particular marinos, y en ausencia de regulación, las compañías comerciales son arrastradas a la sobrecapitalización con riesgo de extinción para las especies marinas valiosas. Es decir que, al aumentar el valor de las especies, el equilibrio bioeconómico se establece en valores poblacionales inaceptablemente bajos.
- La extinción de una especie involucra el riesgo de extinción de otras al perderse el equilibrio entre ellas.
- Las mejoras tecnológicas rompen el equilibrio entre producción y consumo de las especies marinas al alterarse la curva de costos.
- La autoridad derivada de la existencia de jurisdicciones marítimas (tres millas de la costa en ese momento), aun cuando fuera expandida, no es suficiente para el tipo de marco regulatorio necesario. La existencia de dueño no asegura la conservación.

- Es necesario establecer un marco regulatorio uniforme para las industrias marinas que son “una reserva alimenticia de la humanidad”, en particular, en las plataformas continentales y en aguas antárticas. La necesidad de conservar implica una obligación para el dueño.
- Los tratados internacionales existentes son insuficientes porque la mayoría de ellos se limitan en membresía y enfoque, toman en cuenta “intereses comerciales y reciprocidades políticas” y dejan fuera el “interés biológico”. Se orientan a regular la apropiación y establecen una función objetivo común acorde con su definición de uso racional.
- La innegable necesidad de establecer una regulación internacional es un hecho nuevo para los juristas, aunque la necesidad es reconocida por todos los que tienen un interés (científico o comercial) en la fauna marina.

Es interesante notar que en este informe se introduce también el concepto de plataforma continental como hábitat de recursos que deben ser protegidos. Este concepto derivó en la apropiación por los estados ribereños de las plataformas continentales, sin que esto haya podido evitar la sensible disminución global que se observa en todos los fondos pesqueros.

Lamentablemente, el Dr. Suárez murió en 1927 y no pudo tomar parte en el paulatino desarrollo de instrumentos internacionales que comenzó casi de inmediato. A lo largo de este proceso, cada acuerdo se construyó sobre la experiencia anterior e incorporó nuevos elementos orientados a la conservación de los recursos.

El primer acuerdo ballenero se logró en 1931 y atendió algunos de los puntos resaltados por la Liga de las Naciones. Se aplicó a “todas las aguas del mundo, incluidas tanto la alta mar como las aguas territoriales y nacionales”, fue abierto a la adhesión por todos los estados que lo desearan y reconoció que si sus determinaciones iban a ser efectivas debían ser aplicadas universalmente. Entre ellas se incluía:

- La prohibición de capturar adultos de ciertas especies y juveniles de todas.
- La necesidad de una licencia específica para practicar la caza de ballenas.
- La completa utilización de los animales capturados.
- La toma de datos.
- El estímulo a las tripulaciones (a través de su remuneración) para reducir el número de animales capturados e incrementar el tamaño y el valor de las capturas.
- La responsabilidad del estado de bandera en la aplicación.

En la Convención Ballenera de 1931, no se incluyó una declaración formal de objetivo y propósito. Sin embargo, un acuerdo subsiguiente (1937) estableció como su objetivo: "...asegurar la prosperidad de la industria ballenera y, para este propósito, mantener la reserva de ballenas..."

La Convención Internacional para la Regulación de la Caza de Ballenas, de 1946, indicó su deseo de "establecer un sistema de regulación internacional para la caza de ballenas para asegurar la efectiva y adecuada conservación y el desarrollo de las reservas de ballenas sobre la base de los principios contenidos en..." y hace referencia al acuerdo de 1937. A fin de lograr sus propósitos y sus objetivos, estableció un cuerpo intergubernamental, la Comisión Ballenera Internacional, donde los representantes de los gobiernos contratantes tratarían la investigación científica, las estadísticas, la distribución de la información y adoptarían regulaciones que serían obligatorias para las partes contratantes que no las objetaran. Se le otorgó a la Comisión la facultad de establecer una Secretaría y de conectarse con otras agencias y organizaciones. Mientras que el estado de bandera continuó siendo totalmente responsable por la aplicación -debían designar inspectores en sus buques-, los procedimientos y las sanciones debían ser informados a la Comisión.

El Tratado Antártico (TA), suscrito en 1959, estaba dirigido a asegurar que todas las actividades desarrolladas en Antártida tuvieran propósitos pacíficos y a facilitar la investigación científica. Desde el punto de vista de la conservación, su mandato estaba restringido a las colonias de aves y mamíferos y a la biota terrestre (que recibió protección completa), y se propuso llegar a un acuerdo sobre los recursos marinos. Introdujo una serie de elementos muy valiosos que luego fueron aplicados en la conservación de los recursos marinos vivos, *inter alia*:

- El derecho de todas las partes a observar las actividades de cualquier otra parte.
- La necesidad de informar a las otras partes sobre la organización de expediciones, etc.
- La obligación de las partes de realizar esfuerzos para asegurar que no se desarrollen (sea por partes o no partes) actividades de manera inconsistente con el objeto y el propósito del Tratado.
- El establecimiento de un procedimiento para resolver las diferencias entre las partes.
- El reconocimiento de la necesidad de conservar y proteger los recursos marinos vivos de la antártida.

Hacia mediados de los años 1970, los problemas de sobreexplotación de los peces demersales eran evidentes: luego de un período de rápida expansión en la década de 1960 y principios de los 70, las capturas en aguas antárticas disminuyeron rápidamente. Este hecho, juntamente con el creciente interés de la industria pesquera por el krill (*Euphausia superba*) sugirieron la conveniencia de celebrar una conferencia técnica en 1976. Esta conferencia consideró dificultoso lograr la administración racional de las pesquerías sobre la base del TA exclusivamente. En esta ocasión se llamó la atención sobre la necesidad de un marco legal, político y científico específico donde se pudieran desarrollar y aplicar medidas. En 1977, la Reunión Consultiva del Tratado Antártico inició un proceso de negociación que condujo a la adopción en 1980, de la Convención para la Conservación de los Recursos Marinos Vivos Antárticos (CCRVMA).

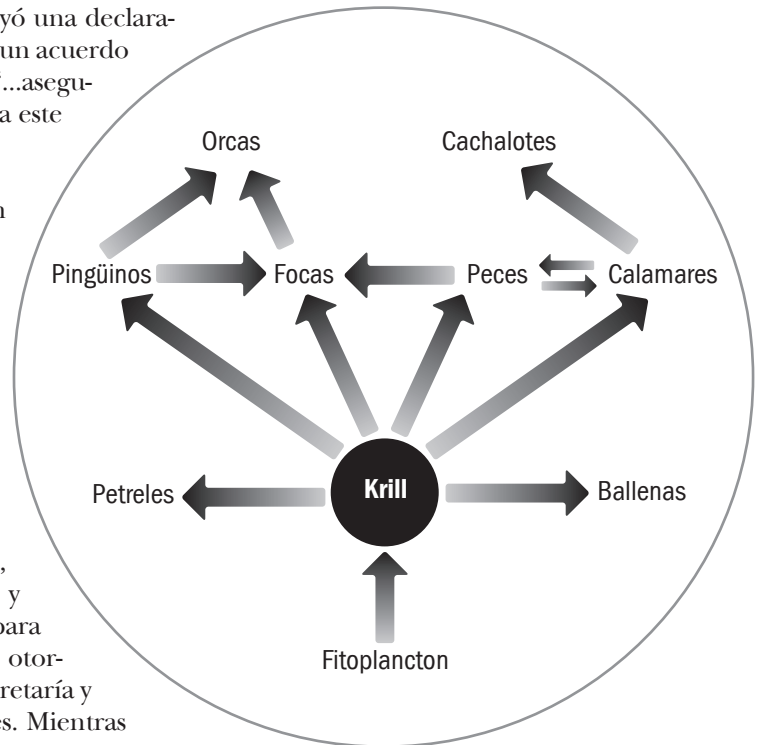


Figura 4. Esquema de las cadenas tróficas vinculadas con el krill.

La Convención elaboró y consolidó muchos de los principios y los conceptos que habían evolucionado durante los cincuenta a sesenta años previos; muchos de ellos pueden ser hallados en los esfuerzos de Suárez en la Liga de las Naciones:

- Establecimiento de un área geográfica que sigue el concepto de unidad biológica y oceanográfica.
- Aplicación de un conjunto uniforme de reglas para el área total, para “lograr los objetivos y los principios establecidos en el Art. II de esta Convención”. A este fin, la Comisión “debe tomar completamente en cuenta las recomendaciones y el asesoramiento del Comité Científico”.
- A los fines de la Convención, el concepto de conservación incluye “el uso racional”.
- Regulación (Art. II) de la “extracción y las actividades asociadas” de acuerdo con principios de conservación.
- Establecimiento de un mecanismo para la toma de decisiones basado en la regla del consenso.
- Los miembros deben proveer “anualmente y en la mayor medida posible” los datos y la información requeridos por la Comisión y el Comité.
- Las actividades de extracción deben brindar la oportunidad para tomar los datos necesarios a fin de determinar el impacto de la extracción.
- La Comisión debe compilar los datos y registrar el estado y los cambios en las poblaciones.
- El Comité Científico deberá analizar los datos concernientes a los efectos directos e indirectos de la extracción.
- La membresía en la Comisión para la Conservación de los Recursos Marinos Vivos Antárticos —el cuerpo intergubernamental creado por la Convención— estará abierta a todos los países interesados en la pesca o en la investigación en el área de la Convención.
- Inclusión de la regla de la especial responsabilidad del estado de bandera como parte del sistema, ya que - de acuerdo con la Convención - la responsabilidad para proceder y sancionar es retenida por el estado de bandera.
- Establecimiento de los elementos básicos que debían incluirse en un sistema internacional de observación e inspección dirigido a “promover el objetivo y asegurar el respeto por las determinaciones de esta Convención”, proveyendo efectivamente para el abordaje de buques en la alta mar. Estos principios incluyeron:
- Los observadores e inspectores son designados por los miembros e informan a ellos.
- Distinción de dos componentes en las contribuciones de los miembros al presupuesto anual: una parte calculada sobre la base de compartir igualmente los costos y una parte calculada sobre la base de la cantidad de recursos vivos extraídos.

Es importante notar que el objetivo de la Convención es la conservación, una idea que no es recogida por prácticamente ningún otro instrumento internacional relativo a recursos naturales. Incluso la FAO, que toma muchos de los conceptos de la CCRVMA (ej: el Código de Pesca Responsable) no se plantea el objetivo de conservación sino el de “uso sustentable”.

Es claro que, respecto de la situación descrita por José León Suárez hace casi un siglo, cuando analizó la conveniencia de suscribir el acuerdo propuesto por Chile en 1913, se ha avanzado, pero no lo suficiente. Desde el punto de vista jurídico, faltan instrumentos aplicables, no solo en los mares australes, sino también en aguas internacionales, que permitan la conservación de los recursos y su utilización, sin caer en mecanismos que permitan su apropiación por parte de grupos de estados, lo que conduciría a una situación de sobrepesca generalizada, aún mayor que la que se observa actualmente. ■



IMAGEN: EDUARDO FALABELLA

Oceanografía antártica. Actualidad y perspectivas

Ariel H. Troisi

La presencia argentina en la Antártida ha sido ininterrumpida desde 1904, cuando en las Orcadas del Sur se izó nuestra bandera en la primera base permanente del mundo, lo cual nos ubica como pioneros de la investigación científica en estas tierras y estos mares. Si uno buscara relatos de la historia de la Argentina en la Antártida, bien podría comenzar, entonces, por leer “La Armada Argentina en la Antártida, 1939-1959 : sus campañas en buques y bases”, del señor Capitán Enrique J. Pierrou.

Con seis bases permanentes, un buque con capacidad polar como el ARA *Puerto Deseado* y buques auxiliares, las tareas que se realizan en la Antártida contribuyen al crecimiento del país a través de la investigación científica, la protección del medio ambiente, la cooperación y la paz, en concordancia con los fines del Tratado Antártico de 1961 y el Protocolo de Madrid de 1991.

Por más de una década, he tenido la oportunidad de disertar sobre oceanografía en la Antártida en el marco del Curso de Navegación Antártica que se dicta en nuestro país desde 1990. En cada ocasión, al comenzar mi exposición, he planteado la pregunta al auditorio acerca del porqué de la oceanografía. Invariablemente a lo largo de los años, di como respuesta una variedad de argumentos sólidos y convincentes que justificaban la necesidad de hacer observaciones, llevar a cabo estudios y determinaciones y someter a medios y a gente a condiciones extremas para alcanzar nuestros objetivos.

Sin embargo, en la última edición de dicho curso mi respuesta fue diferente: dije tan solo que se trataba de un trastorno obsesivo compulsivo. Y la realidad no está muy alejada de ello, ya que los oceanógrafos padecemos de tal “trastorno” que hace que cuando llegamos a una playa iniciamos nuestras observaciones para determinar si estamos en un

Ariel Hernán Troisi es Capitán de Fragata de la Armada Argentina. Egresó en 1987 como licenciado en Oceanografía del Instituto Tecnológico de Buenos Aires y fue destinado en 1988 como Guardiamarina de la Reserva Naval al Servicio de Hidrografía Naval, donde cumplió funciones en las áreas de Propagación del Sonido, Física Marina y, posteriormente, como jefe de Campañas Oceanográficas. Actualmente, es el jefe del Departamento de Oceanografía del Servicio de Hidrografía Naval. Participó en numerosas campañas oceanográficas y antárticas. Desde el año 1999, es director del Centro Argentino de Datos Oceanográficos. En el ámbito internacional, preside el Programa Internacional de Boyas del Atlántico Sur, así como el Programa Internacional de Intercambio de Datos e Información Oceanográfica de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO. Asimismo, desde el año 2006, se desempeña como representante nacional alterno ante dicha Comisión.



momento de pleamar o de bajamar, observamos la dirección, altura y período de las olas, identificamos bajofondos a partir de las rompientes, buscamos patrones de circulación y, si vemos una gaviota planenado sin aletear, hasta estimamos la velocidad del viento en algo más que veinte nudos. ¡En un estadio más avanzado de este TOC, no solo buscamos conocer el medio, sino que hasta intentamos predecirlo!

Más allá de esta ironía, la realidad es que la Ciencia es el conocimiento exacto, o la experiencia humana comprobada. Un hombre de ciencia es una persona que ha elegido dedicar su vida al avance del conocimiento. Sondea lo desconocido, se hace preguntas y busca respuestas mediante observaciones cuidadosas y experimentos bien planeados. Emplea el método científico, que requiere una honradez absoluta, tanto en el pensamiento como en la acción, y precisa una estrecha disciplina en el trabajo.

Si se considera que las Ciencias del Mar han tenido un desarrollo tardío en comparación con otras disciplinas científicas (la revolución científica del siglo xvii no incluyó el mar entre sus preocupaciones y no fue sino hasta la aparición de tecnologías más confiables en términos de buques y de navegación que los investigadores se aventuraron a embarcar para comenzar a hacer observaciones). Aun a fines del siglo xix, el mismo resultado de las observaciones y los estudios estaba orientado hacia aplicaciones de carácter utilitario. El subsecuente incremento en el conocimiento de los océanos fue logrado por y/o para los navegantes. Un considerable volumen de información acerca de vientos predominantes, corrientes, mareas, hielo y flora y fauna marinas se fue acumulando y transmitiendo informalmente entre “hidrógrafos” y “oceanógrafos” anónimos, que incluían estos datos en sus cartas y derroteros.

La Antártida no fue, en tal sentido, ninguna excepción. Entre las primeras cartas náuticas de la isla Decepción, se encuentra una edición de 1829 realizada por el Teniente E.N. Kendall (GB) por el interés que representaba puerto Foster y la caleta Balleneros para aquellos que se dedicaban a la caza de focas y de ballenas en la región.

Este es un claro ejemplo del porqué de la oceanografía. El ingreso a puerto Foster se hace a través de los Fuelles de Neptuno, un estrecho canal en la ladera de un volcán activo, con un ancho de poco más de doscientos metros, con un bajofondo en su extremo occidental y corrientes de marea de hasta 1.5 nudos, lo cual hace fundamental relevar la zona para garantizar la seguridad de la navegación y contribuir a la protección del medio ambiente y de la vida humana.

Este no es sino tan solo un ejemplo de las múltiples actividades de investigación que ha llevado adelante la Argentina a lo largo de más de un siglo de presencia continua e ininterrumpida en la Antártida.

En una época en que el mundo muestra su preocupación por cuestiones como el cambio climático y su variabilidad o la generación de CO₂ como producto de la actividad humana, uno puede referirse a los trabajos de monitoreo llevados a cabo a bordo del rompehielos ARA *Almirante Irizar* en el marco de un proyecto conjunto entre el Servicio de Hidrografía Naval, el Instituto Antártico Argentino y la Universidad de París (proyecto ARGAU), a través de los cuales se pudo estudiar el balance y la transferencia de CO₂ de la atmósfera al mar. Quizás más sorprendente sea saber que mucha gente no considera el mar en la ecuación de su consumo/emisión de CO₂ y su destino, si no final, al menos transitorio por un período muy prolongado.

No obstante, las Ciencias del Mar no se limitan solo a los aspectos físicos o a la interacción mar-atmósfera, sino que abarcan también la química marina, la biología marina y la geología y la geofísica marinas, y su resultado es un trabajo interdisciplinario y transdisciplinario con su correspondiente dimensión social.

Los desafíos a los que nos enfrenta nuestra sociedad convierten la investigación científica marina en la Antártida en un aspecto crítico. No solo nos da la oportunidad de trabajar

en un ámbito virtualmente prístino, sino que, a la vez, nos permite monitorear el impacto de nuestras acciones diarias y anticipar posibles cambios.

No obstante, el presente artículo no busca tener un carácter académico o de mera descripción y análisis de actividades, medios y objetivos específicos de proyectos en curso o de programas en marcha. En todo caso, el modesto objetivo es plantear como inquietud cuál es, o debería ser, nuestro rol en la Antártida desde la perspectiva de una disciplina científica y a la luz de la realidad geopolítica actual.

Si nos remitimos a la lógica expresada por el Consejo Internacional para las Ciencias (ICSU) en su argumentación de un Año Polar Internacional (API) en 2007/2008, nos encontramos con los siguientes fundamentos;

“Las regiones polares son componentes integrales del sistema Tierra. Estas combinan el clima global, el nivel del mar, los ciclos biogeoquímicos, los ecosistemas y las actividades humanas.

A través de estas conexiones, las altas latitudes de la Tierra responden a los cambios, los amplifican y, en otros casos, los impulsan. En un momento en que los seres humanos están ejerciendo un impacto creciente sobre el planeta, y cuando la condición humana es cada vez más afectada por los cambios climáticos, las regiones polares son especialmente importantes y pertinentes.

Las nuevas capacidades tecnológicas ofrecen la posibilidad de hacer grandes avances en las ciencias. Estos incluyen sensores remotos satelitales, instrumentos y plataformas autónomas capaces de operar en condiciones extremas, sistemas de comunicación y transmisión más eficaces y computadoras potentes para simulación numérica.

Ha llegado el momento de explotar estos medios para lograr importantes avances científicos. Sin embargo, el alcance y la escala de la investigación polar presenta un desafío más allá de las capacidades de las naciones individuales o las tradicionales disciplinas científicas.

Existen numerosos organismos para estimular y coordinar la investigación polar multinacional y las actividades multidisciplinarias, pero el ritmo actual de avance no se ajusta a las necesidades urgentes de los responsables políticos de disponer de información crítica para un desarrollo económico sostenible.

En términos más generales, la justificación para el Año Polar Internacional 2007-2008 puede resumirse como sigue:

■ *¿Por qué internacional?*

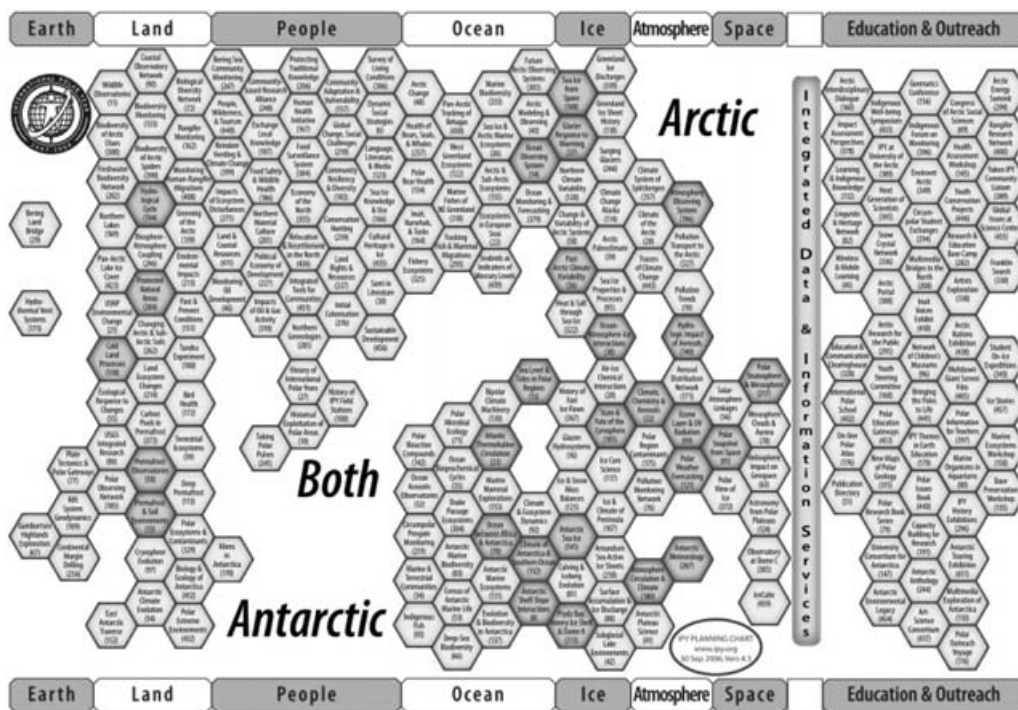
- *Los procesos polares se extienden a través de las fronteras nacionales.*
- *El reto de la ciencia supera las capacidades de cualquier nación.*
- *Un enfoque coordinado internacional maximiza la relación costo/eficacia y el uso de recursos escasos.*
- *El conocimiento y la comprensión generada serán de relevancia mundial.*

■ *¿Por qué polar?*

- *Las regiones polares son componentes activos y altamente vinculados del planeta.*
- *En las regiones polares se producen cambios significativos.*
- *Las regiones polares contienen información única sobre el pasado del sistema de la Tierra.*
- *Las duras condiciones y la lejanía de las regiones polares han obstaculizado la investigación científica en comparación con otras regiones del planeta.*
- *Hay una necesidad de volver a establecer y mejorar la operatividad de los sistemas de observación en las regiones polares.*
- *Las regiones polares ofrecen un punto de vista único para una amplia variedad de fenómenos terrestres y cósmicos*

■ *¿Por qué un “año”?*

- *Un impulso intenso y coordinado de esfuerzos acelerará los avances en el conocimiento y la comprensión del sistema.*
- *Una imagen polar “instantánea” proporcionará un importante punto de referencia para detectar y comprender el cambio en comparación con los conjuntos de datos pasados y futuros.*



- *Un año (extendido) proporciona una oportunidad para observaciones en ambas regiones polares en todo el ciclo estacional”.*

Como puede advertirse en el diagrama de planificación del API realizado en 2006, las expectativas y las disciplinas no se concentraban solo en lo oceanográfico, sino que abarcaba también las esferas de la atmósfera, el espacio, el continente, conjuntamente con la dimensión social dada por el hombre, la educación y la difusión.

Por razones diversas y no debidamente aclaradas, la participación argentina en este esfuerzo internacional terminó siendo limitada y con escasas actividades netamente propias.

Este contraste con nuestra larga tradición, no solo de permanencia, sino de intensa actividad científica en la Antártida, deviene en un llamado de atención. En un contexto internacional en el que se reconoce el importante impulso que ha dado el API 2007/2008 al conocimiento, se está discutiendo la posibilidad de establecer una Década Polar Internacional (DPI), haciendo necesario discutir cuál es el rol que pretendemos para nuestra Argentina en ella.

Detenerse solo en la disponibilidad de medios daría lugar a una discusión importante y útil, pero, a toda luz, insuficiente. Una secuencia lógica indica que primero debemos ver la concordancia y la consistencia de lo previsto en esta DPI con nuestra propia política nacional para la Antártida y asegurar que aquellas discordancias que pudieran existir sean salvadas a través de una activa participación en los foros internacionales. Una vez lograda la alineación de nuestra política y los fundamentos de la DPI, debemos abordar la cuestión de la planificación dedicando nuestros esfuerzos no solo a la cuestión de los medios y la infraestructura, sino también a los recursos humanos, la capacitación y, en el caso de las actividades de investigación, a la pertinencia y la calidad académicas, todo esto con miras a establecernos nuevamente como un eslabón fundamental para todo aquello relativo a la Antártida. ■

Antártida y su normalización toponímica

Contribución del Servicio
de Hidrografía Naval (SHN)



IMAGEN: ARMADA ARGENTINA

María C. Morandi

La licenciada María Cristina Morandi es jefe de la División Toponimia del Servicio de Hidrografía Naval (SHN).

La antártida no puede ser considerada un continente más. Diferentes factores, entre ellos, geográficos, históricos y ambientales determinan que sea objeto de un interés especial. No solo se trata de un ecosistema único, sino que es una especie de plataforma de lanzamiento para la comprensión de fenómenos globales.

Tiene una historia heroica, en la cual todos sus actores fueron y son abnegados protagonistas. Es un colectivo científico, y dentro de ese conjunto de ciencias que actúan en ella, se encuentra la toponimia.

La investigación toponímica tiene por objeto descubrir el significado original de un nombre para poner en claro su proceso de génesis y de evolución. En este sentido, la toponimia integra y preserva el acervo cultural de la Nación, forma parte de su patrimonio y resguarda su soberanía en zonas de conflicto.

Como una de las actividades imprescindibles para el conocimiento del factor geográfico en el Servicio de Hidrografía Naval (SHN), se realiza, a través de la División Toponimia, la normalización de los nombres geográficos, tarea imprescindible para la confección de cartas y publicaciones náuticas que se encuentran dentro de nuestras jurisdicciones

Boletín del Centro Naval
Número 836
MAY / AGO 2013



marítimas y fluviales, y se verifica de manera constante su concordancia entre cartas de diferentes escalas y publicaciones náuticas.

Asimismo, la División genera los principios y los procedimientos necesarios para adoptar o modificar la denominación de los accidentes geográficos, y establece criterios de *normalización*, siguiendo los lineamientos de las Especificaciones Cartográficas de la OHI (Organización Hidrográfica Internacional), en concordancia con el Grupo de Expertos en Nombres Geográficos de las Naciones Unidas.

Los nombres geográficos son una parte importante de la cartografía mundial y representan un elemento vital de la carta o mapa. En efecto, si bien pueden existir fuera del medio cartográfico, es inconcebible pensar que las cartas o mapas puedan cumplir con su función de comunicación sin los nombres geográficos.

Toda cartografía necesita un mínimo de nombres para designar o identificar accidentes o nombres de lugares. Sin ellos, un mapa se convertiría en un mero diagrama de distribución de símbolos desconocidos.

Ellos representan un sistema de referencia geográfico primario usado por pueblos de todo el mundo e ilustran la habilidad humana de abstraer y clasificar entidades geográficas espaciales, que luego identifican y bautizan con nombres propios. Nominar es una necesidad primaria de los seres humanos. Es una propiedad del lenguaje.

Después de la Primera y la Segunda Guerra Mundial y con la expansión de las actividades internacionales de todo tipo, surgieron variadas formas de comunicación y documentación que hacían alusión a una gran cantidad de nombres geográficos que constantemente eran copiados, repetidos, telegrafados, escritos en mapas y cartas. En este trayecto muchos eran alterados totalmente, modificados y hasta perdidos.

Era evidente que se hacía necesaria una “normalización” de los nombres geográficos, tarea que se cristalizaría a través de los esfuerzos de las Naciones Unidas y sus sucesivas Conferencias. Durante 1950, varias organizaciones internacionales, como el Congreso Internacional de Ciencias Onomásticas, el Instituto Panamericano de Geografía e Historia (IPGH), la Organización Internacional de Aviación Civil (OIAC) y agencias cartográficas con el auspicio de las Naciones Unidas, unieron sus esfuerzos para uniformar los nombres geográficos de uso común en todo el mundo.

Como resultado de este evento, el Consejo Económico y Social, en su Resolución 600 del 2 de mayo de 1956, requirió al Secretario General un programa de trabajo con miras a esa “uniformidad” en la escritura y que debería ser utilizado por los estados miembro y por agencias cartográficas. Este programa contemplaba, entre otros puntos, la reunión de conferencias internacionales para el desarrollo común y métodos de cooperación sobre el tema, especialmente en lo que hace a la transliteración.

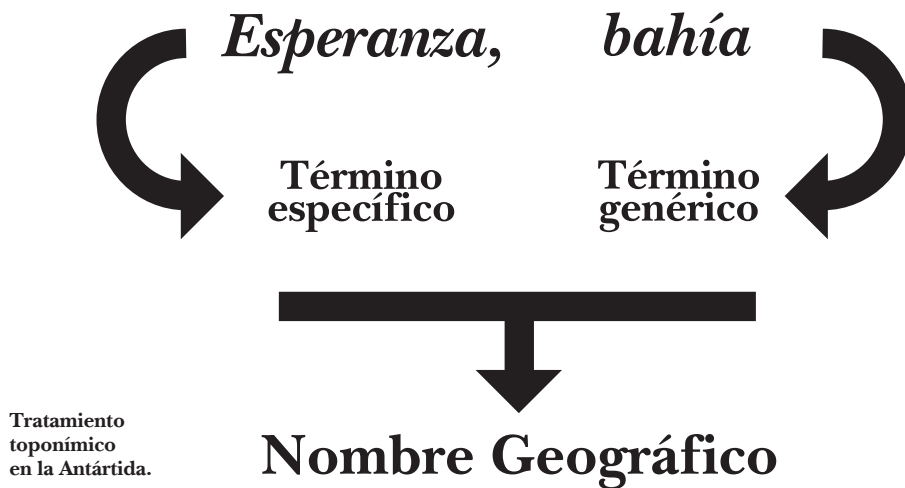
Este es un proceso por el cual un topónimo escrito/expresado en un alfabeto que no es el románico, puede ser convertido a nuestro sistema de escritura romano.

Posteriormente, en 1960, se formó el Grupo de Expertos en Nombres Geográficos, y puede decirse que las sugerencias de las Naciones Unidas para la normalización comenzaron en 1962 con motivo de confeccionarse el Mapa del Mundo, el cual fue revisado por una conferencia reunida en Bonn, auspiciada por ese organismo internacional.

Inmediatamente comenzaron a realizarse las conferencias, una cada cinco años, cuyo objetivo fue:

- que cada entidad geográfica tuviera un nombre geográfico oficial, y
- que este proceso de normalización contara con el esfuerzo continuo de los gobiernos.

Anatomía de un Nombre Geográfico



Para el caso específico de la Antártida, durante muchos años diversas situaciones imposibilitaron la adopción de un sistema uniforme para los nombres geográficos antárticos, los cuales son traducidos o sometidos a transliteraciones según el lenguaje de la nación que los publica.

Los nombres antárticos aparecen en mapas de distintos idiomas y escrituras (árabe, griego, coreano, japonés, chino, etc.). Para los proyectos multinacionales, se presenta el problema de decidir en qué lenguaje se debe usar el nombre, tanto para la facilidad de las comunicaciones como para la utilidad de los mapas resultantes.

Se necesita minimizar la confusión y la ambigüedad en el uso internacional de los nombres geográficos antárticos. Esto se puede lograr evitando la traducción innecesaria de mapas y adoptando un principio que contemple un único nombre para un solo accidente.

Los nombres geográficos antárticos son elementos de identificación, orientación, localización y navegación, que proporcionan un sistema de referencia esencial para las operaciones logísticas y la investigación científica internacional. Ellos facilitan el intercambio de información en el campo, en las publicaciones científicas y en las medidas de administración del Sistema del Tratado Antártico. También reflejan la historia de la exploración del continente. La DESIGNACIÓN MÚLTIPLE, NO INTENCIONAL de nombres y la TRADUCCIÓN ERRÓNEA son males que deben erradicarse.

Se debe prestar atención a tres aspectos en particular:

Principios, políticas y procedimientos del SHN

Deben aplicarse políticas, principios y procedimientos a todos los accidentes terrestres, barreras de hielo, accidentes submarinos y costeros, teniendo en cuenta los procedimientos del Comité Científico sobre Investigación Antártica (SCAR), la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) y las sugerencias de las Conferencias sobre Normalización de Nombres Geográficos de las Naciones Unidas (CNNGNU).

Principios son:

- Indicaciones específicas que reflejan la filosofía básica de la normalización toponímica.
- Proveer uniformidad y en la nomenclatura.

Existen principios fundamentales sobre la normalización de los nombres geográficos establecidos por las Conferencias de las Naciones Unidas, tanto a escala nacional como internacional, que deben constituir un punto de referencia al realizar los correspondientes análisis para intentar fijar y normalizar la toponimia, tales como:

1. El respeto al uso.
2. La unicidad del nombre de lugar (cada lugar, un único nombre).
3. El respeto a la voluntad de las poblaciones afectadas.
4. La no traducción de nombres propios.
5. El respeto a los nombres autóctonos.

PROCEDIMIENTOS

- Métodos para el procesamiento de datos y el tratamiento toponímico.
- Mantenimiento de la normalización.
- Divulgación de la información.

Las sugerencias generales para el tratamiento de los nombres geográficos en la Antártida y cualquier otro espacio geográfico, son:

- Se evitará la repetición de nombres.
- Se adoptarán nombres de personas, solo se aplicará el apellido, salvo cuando se preste a confusión, en cuyo caso se agregará el grado, título o nombre.
- No se aplicarán nombres de personas vivientes.
- No se aplicarán nombres de familiares y/o amigos de miembros de las expediciones y/o tripulantes de buques o aviones.
- No se aplicarán nombres de contribuyentes en equipos, aprovisionamientos o productos.
- Los nombres geográficos asignados por exploradores extranjeros han de ser respetados como tales.
- Un nombre podrá ser sustituido por otro cuando no figure en las cartas argentinas y/o terrestres conocidas, no tenga propiedad y/o arraigo y se preste a confusión.
- Los criterios fundamentales para definir el cambio de un topónimo serán el arraigo y la propiedad histórica, en ese orden.
- Los nombres descriptivos serán aplicados como tales cuando el topónimo represente fehacientemente una verdadera ayuda para la navegación.
- Las excepciones a las normas estipuladas deberán tener argumentos irrefutables.

POLÍTICAS

Se trata de la adopción y el mantenimiento de una política uniforme para el tratamiento de los nombres geográficos.

Con el propósito de lograr la uniformidad/normalización de los nombres geográficos que aparecen en cartas náuticas y mapas, tanto el Grupo de Expertos en Nombres Geográficos de las Naciones Unidas como la Organización Hidrográfica Internacional (OHI) recomiendan en términos generales:

- 1) Mostrar en cartas y mapas nombres que concuerden exactamente con las fuentes más autorizadas y con otras agencias cartográficas.
- 2) Que esos nombres concuerden con el uso más autorizado del país soberano. Para ello, deberán consultarse nuevas ediciones.
- 3) Si existen formas diacríticas, estas deberán escribirse aun en letras mayúsculas.
- 4) Cuando los nombres no pertenezcan al alfabeto romano, deberán aplicarse los diferentes sistemas internacionales de romanización aprobados por las Naciones Unidas.

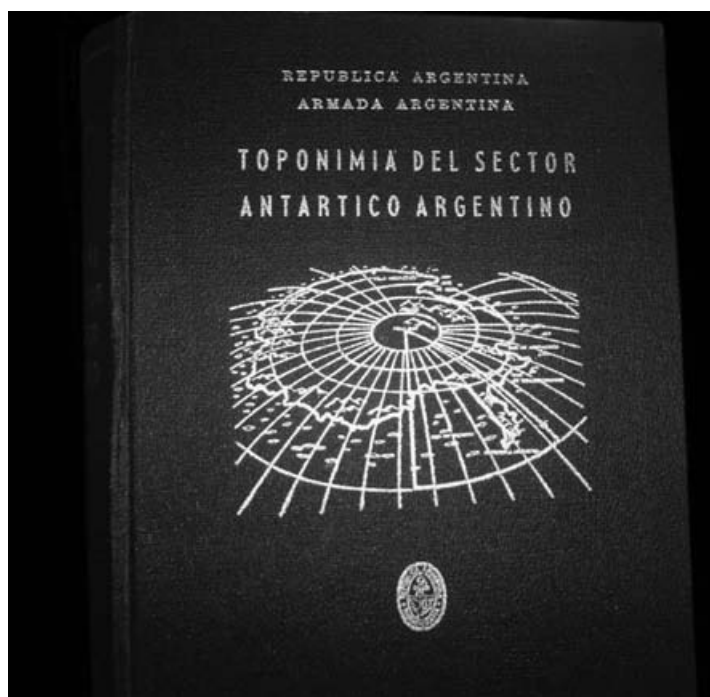


- 5) Todas las oficinas y las agencias cartográficas (náuticas o topográficas) deberán observar los principios y los procedimientos recomendados por las resoluciones que sobre esta materia sean adoptados por las Conferencias de las Naciones Unidas sobre Nombres Geográficos.
- 6) Todas las agencias, nacionales e internacionales, deberán cooperar entre sí para el estudio de la nomenclatura.
- 7) Se recomienda que cuando dos o más países compartan una determinada característica geográfica (por ejemplo, una bahía, estrecho, canal u archipiélago) con nombres diferentes, estos países deberán esforzarse en llegar a un acuerdo para dar un nombre único a la característica en cuestión. Si, debido a que poseen idiomas oficiales diferentes, no pueden lograr consenso sobre un nombre único, se recomienda que en las cartas y los mapas o las publicaciones deberá aceptarse el uso de nombres en cada uno de los idiomas, a menos que, por razones técnicas, no pueda aplicarse esta práctica en cartas a escala pequeña. Por ejemplo: bahía Guardia Nacional/Maxwell Bay.⁽¹⁾

La mayoría de las naciones han formado comisiones permanentes o semipermanentes responsables de determinar la toponimia en la cartografía nacional. Es de especial importancia que estas verifiquen que los topónimos en las cartas de su propio territorio cumplan con las formas autorizadas por estas comisiones.

En síntesis, la toponimia, ciencia de naturaleza pluridisciplinaria, puede ser un instrumento muy útil para el estudio de realidades territoriales, sean actuales o históricas. Es importante que el geógrafo, como especialista en el análisis de los procesos espaciales, tome conciencia de este hecho y tenga en cuenta el estudio de los nombres de lugar en sus investigaciones, sobre todo en espacios con características especiales como la Antártida, donde se observa una interesante estratigrafía toponímica.

(1)
Organización Hidrográfica
Internacional (OHI). "Reso-
luciones Técnicas y Administra-
tivas". Mónaco, 1993.



(2)
Río de la Plata, litoral marítimo,
isla Grande de la Tierra del
Fuego, Antártida e islas del
Atlántico Sur.

Contribuciones del Servicio de Hidrografía Naval en materia de toponimia antártica. Su apoyo al interés nacional en la materia.

El Servicio de Hidrografía Naval (SHN), dentro de su área de competencia y por Ley Hidrográfica N.º 19.922, es un organismo coordinador de nombres geográficos dentro de las zonas de su jurisdicción, (2) ya sea de estudio, asignación o de elaboración de informes oficiales sobre nombres geográficos y de fomento de la normalización nacional, y que sigue las recomendaciones de las Conferencias de las Naciones Unidas sobre la Normalización de los Nombres Geográficos.

En 2007, elaboró un plan de actuación de referencia y un programa de trabajo con dos objetivos complementarios: mejorar las herramientas para la utilización de la toponimia como recurso de la información geográfica y cartográfica, y establecer las líneas de trabajo

para la promoción y la sensibilización de los nombres geográficos como recurso de interés general de la sociedad, con énfasis en nombres geográficos antárticos.

El SHN ha incorporado casi 3000 nombres geográficos antárticos argentinos en la "Composite Gazetteer of Antarctica", editada por el Scientific Committee on Antarctic Research (SCAR). Dada la complejidad y la anarquía toponímica que presentaba la Antártida, donde para un accidente se asignaban hasta cuatro nominaciones diversas, esta gaceta permite incorporar nombres geográficos para arribar, en un futuro, a la premisa *un accidente- un nombre*. Esta tarea comenzó a principios de la década del '90 y aún está lejos de culminar. Constituye una referencia útil para un futuro proceso de normalización toponímica antártica que permitirá a nuestro país, y a todos los países antárticos, comenzar un proceso de normalización en la zona.

Desde los años cincuenta hasta la actualidad, el Servicio de Hidrografía Naval ha sostenido procedimientos y principios normativos en materia toponímica. Estas actividades han sobrepasado los temas antárticos, y su contribución se ha desarrollado en las islas Malvinas, litoral marítimo, islas subantárticas, isla Grande de la Tierra del Fuego, tal como sostiene la Ley Hidrográfica 19.922.

Para concluir, los nombres geográficos antárticos reflejan la historia de la exploración del continente y proporcionan un sistema de referencia esencial para las operaciones de logística y de investigación científica internacional. Su conservación debe asegurar una sólida herencia toponímica para generaciones futuras. ■



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 etapa 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 internada -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 concurreó 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. ■

Búsqueda y rescate en la Antártida. Patrulla Antártica Naval Combinada

Daniel A. E. Martín

IMAGEN: ARMADA ARGENTINA

Primer rescate en la Antártida

En noviembre de 1903, la corbeta *Uruguay* de la Armada Argentina, al mando del Teniente de Navío don Julián Irizar, rescató a toda la expedición sueca del Dr. Nordenskjöld, que había perdido su buque aprisionado por los hielos.

La Argentina se convertía en la primera nación en efectuar una operación de búsqueda y rescate de esa magnitud con éxito.



La corbeta *Uruguay* parte del puerto de la Ciudad de Buenos Aires.



Almirante
Julián
Irizar.

El Almirante (R) Daniel Alberto Enrique Martín se graduó de Guardiamarina el 30 de diciembre de 1975. Adquirió la capacitación en Submarinos y Armas Submarinas. Durante la Guerra de Malvinas, formó parte de la tripulación del submarino ARA Santa Fe en la Operación Rosario y en el reabastecimiento de las islas Georgias del Sur, lugar donde el submarino fue hundido por la misma tripulación. Comandó el transporte ARA Cabo de Hornos, el submarino ARA Santa Cruz y la Fuerza de Submarinos. Fue profesor y secretario académico de la Escuela de Guerra Naval, subdirector de Educación Naval y agregado de Defensa Naval, Militar y Aeronáutico en Sudáfrica. Posteriormente, se desempeñó durante tres años como comandante del Área Naval Austral y jefe de la Base Naval Ushuaia "Almirante Berisso". En enero de 2011, asumió como comandante de Adiestramiento y Alis-tamiento de la Armada (Ex Comando de Operaciones Navales).



Ciento once años de presencia continua argentina en la Antártida

Desde 1904, la República Argentina tiene permanencia continua en el sector antártico, y el primer asentamiento fue el observatorio instalado en las islas Orcadas.

Organización Marítima Internacional

Nuestro país, como integrante de la OMI, participa del sistema de seguridad marítima, que tiene su génesis en 1974, cuando se firmó el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), con enmiendas incorporadas en 1998 y en 2002. Este convenio propone medidas para acrecentar la seguridad de la navegación.

En 1979, se firmó en Hamburgo el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento, al que se le introdujo una enmienda en 2000.

Este convenio es el incentivo por el cual nuestro país creó el Servicio de Búsqueda y Rescate para prestar ayuda a la vida humana en el mar.

Del mismo modo, el convenio se basa en la cooperación entre estados en el marco regional.

Por otro lado, en 1999 entró en vigor el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (GMDSS). Se trata de un sistema de comunicaciones de emergencia que permite alertar a los servicios SAR (Search and Rescue – Búsqueda y Rescate) sobre una situación de emergencia en el mar. Es obligatorio para buques de más de trescientas toneladas.

De acuerdo con el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento, el área de responsabilidad de nuestro país es la siguiente:

Convenio SAR Marítimo



Área de Responsabilidad SAR Marítima.

Conforme a la Ley 22.445, del 24 de marzo de 1981, la ARMADA ARGENTINA es la Autoridad Nacional de aplicación del CONVENIO SAR MARÍTIMO.

Para ello, el Comando de Adiestramiento y Alistamiento de la Armada asume las funciones de Agencia Nacional SAR Marítimo, en el marco del Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo, Fluvial y Lacustre.

Dicho Plan asigna las siguientes funciones al Sistema SAR:

- Recibir, acusar recibo y retransmitir las notificaciones de socorro.
- Coordinar la respuesta SAR.
- Llevar a cabo operaciones SAR.

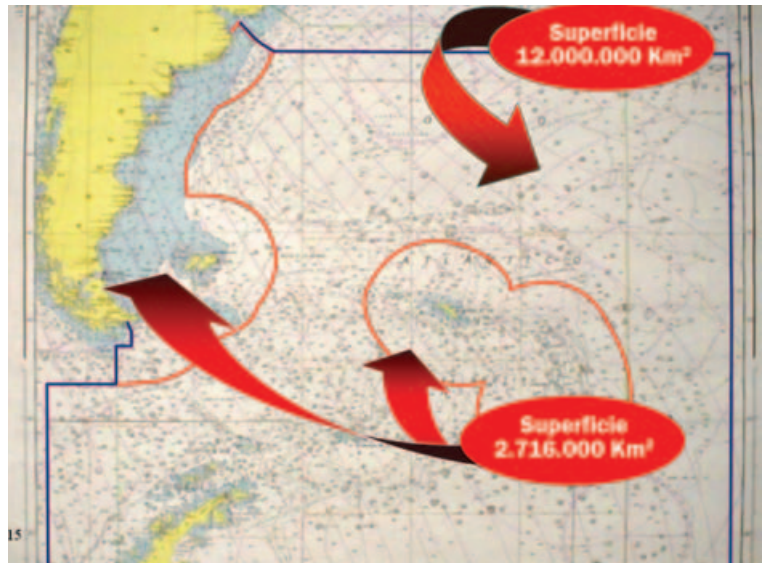
Instrumentación del Servicio SAR en la República Argentina

El área de responsabilidad para la búsqueda y el rescate en el mar asignada a la República Argentina es de gran extensión. El mapa siguiente es explícito:

Nótese que a los espacios fluviales, lacustres y oceánicos comprendidos dentro de las líneas de base recta continentales e insulares se agregan doce millones de kilómetros cuadrados de alta mar.

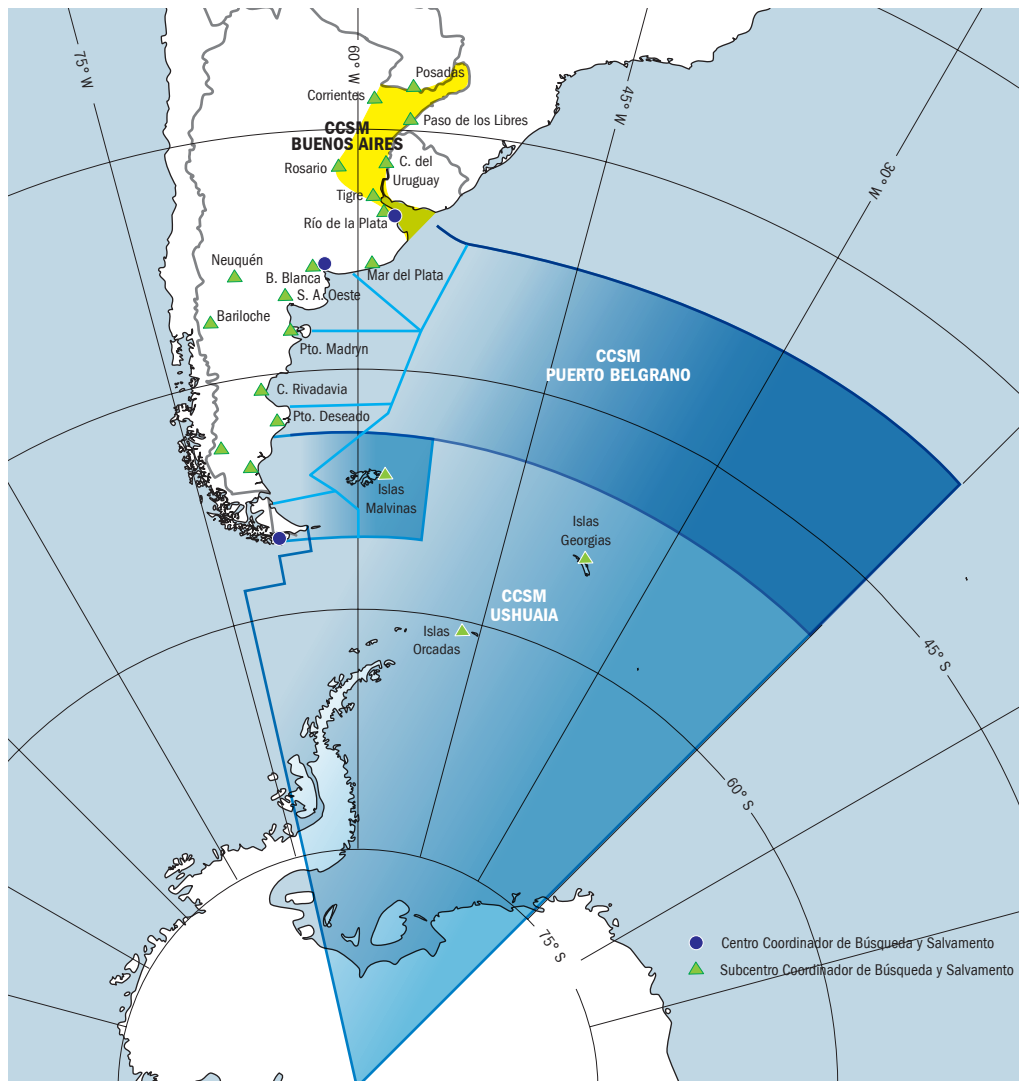
Para enfrentar tamañas responsabilidades, la misión del Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento está concebida en estos términos:

Ejecutar la búsqueda y el salvamento de buques, artefactos navales, embarcaciones menores e instalaciones costa afuera, nacionales y extranjeros, en el área marítima, fluvial y lacustre bajo jurisdicción SAR argentina, a fin de auxiliar a las personas en peligro y contribuir a preservar la vida humana en el mar, que por Ley 22.445 le compete a la Armada Argentina.



Área de Responsabilidad SAR.

Dicho Plan contempla una organización SAR, que se puede sintetizar gráficamente como sigue:



Jurisdicción SAR Argentina. Centros y Subcentros Coordinadores.

Los medios que se emplean en las operaciones de búsqueda y salvamento en el mar son todos buques y aeronaves del Estado argentino y de aquellos particulares que se encuentran eventualmente en proximidades de la zona del siniestro.

El sistema de comunicaciones que permite el control y la coordinación de las operaciones SAR marítimo comprenden las estaciones y las unidades de la Armada Argentina y de la Prefectura Naval Argentina. El despliegue de las principales estaciones de radio costeras involucradas en el Plan se muestra en el mapa.

Para tener una idea más o menos objetiva de la magnitud del esfuerzo desplegado en el cumplimiento de las obligaciones del Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento y de las causas que motivaron el desarrollo de los distintos tipos de operaciones, a continuación se muestra la lista de casos SAR ocurridos en 2010.



Causa	Total
Tripulante enfermo – accidentado.....	291
Hombre al agua	30
Agotamiento físico.....	3
Colisión.....	14
Incendio	13
Hundimiento.....	9
Vuelta de campana	76
Varadura	5
Obstrucción en hélice	1
Fallas mecánicas.....	22
Falta de información/comunicación.....	6
Arribo no producido	14
Otros	14
Total.....	498

- Red de Comunicaciones.
Estaciones de Radio Costeras**
Azul: ARA
Verde: PNA
- Posadas
 - Corrientes
 - Pasos de los Libres
 - Rosario
 - Concepción del Uruguay
 - Tigre
 - Buenos Aires
 - Río de la Plata
 - Neuquén
 - Mar del Plata
 - Bahía Blanca
 - Puerto Belgrano
 - San Antonio Oeste
 - Bariloche
 - Puerto Madryn
 - Trelew
 - Comodoro Rivadavia
 - Puerto Deseado
 - Lago Argentino
 - Islas Malvinas
 - Río Grande
 - Ushuaia
 - Orcadas

Búsqueda y rescate en la Antártida - Patrulla Antártica Naval Combinada

Las operaciones de búsqueda y rescate en la Antártida requieren previsiones especiales debido al rigor del clima del área, la falta de puntos de apoyo y las distancias involucradas.

En 1998, la Argentina y Chile acordaron participar en forma integrada y alternada en el área antártica de responsabilidad, con el propósito de salvaguardar la vida humana en el mar en el marco de lo establecido en el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo del año 1979.

Los antecedentes de esta iniciativa se encuentran en los siguientes tratados, documentos y publicaciones:

- Acta Reunión de Estados Mayores
- Tratado de Paz y Amistad
- Actas de la XIII y XV Reunión de los Estados Mayores Navales
- Acta Acuerdo del JEMA Argentina – Chile
- Publicación vigente ANAU - TERZONA
- Manual OMI de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR)

- Manual de Búsqueda y Salvamento Mercantes (MERSAR)
- Circular OMI SAR 3
- Convenio Internacional de Búsqueda y Salvamento Marítimo 1979
- Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques (MARPOL)

La misión de la PANC está establecida en estos términos:

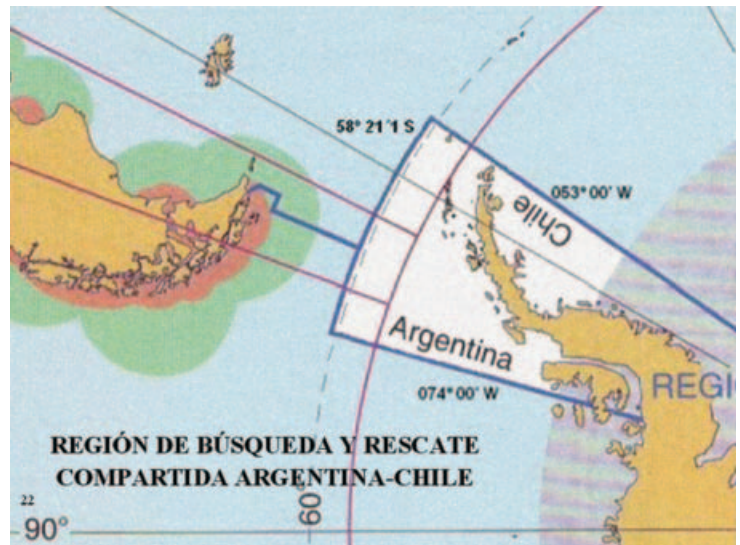
Conformar una Patrulla Antártica Naval Combinada con Unidades de la Armada Argentina y la Armada de Chile, entre el 15 de noviembre y el 15 de marzo de cada año, para efectuar actividades y ejercicios de búsqueda, rescate, salvataje marítimo, control y combate de la contaminación, con el propósito de incrementar y fortalecer las medidas de confianza mutua, el intercambio profesional y la acción combinada de ambas armadas para otorgar seguridad a la navegación, a la vida humana en el mar y para contribuir a mantener las aguas sin contaminación en el área comprendida en el Tratado Antártico, al sur del paralelo 60° S, delimitada por los meridianos 10° W y 131° W.

Para ello, el concepto de las operaciones contempla que la PANC se divida en cuatro períodos en cada temporada estival; se alternan buques de Argentina y Chile entre el 15 de noviembre y el 15 de marzo de cada año; se asumen tareas de salvaguardar la vida humana en el mar, proteger el medio ambiente y actuar coordinadamente en operativos de ayuda ante eventuales emergencias marítimas.

El área de trabajo de la PANC es la siguiente:

El concepto de las operaciones de la PANC puede resumirse diciendo que las actividades de sus buques se dividen en cuatro períodos en cada temporada estival. En esos períodos se alternan buques de Argentina y Chile entre el 15 de noviembre y el 15 de marzo de cada año, los que asumen tareas de salvaguardar la vida humana en el mar, para proteger el medio ambiente y actuar coordinadamente en auxilio ante eventuales emergencias marítimas.

Las actividades, que están bajo la conducción del Comando del Área Naval Austral (ANAU) de la Armada Argentina y de la Comandancia en Jefe de la Tercera Zona Naval de la Armada Chilena con asiento en Punta Arenas (TERZONA), permitirán incrementar y fortalecer las medidas de confianza mutua entre ambas instituciones navales, brindando apoyo a la comunidad científica antártica en lo referido al traslado de personal y equipamiento entre bases; reaprovisionamiento de las dotaciones; apoyo humanitario a buques turísticos, al tiempo que se garantiza el cumplimiento de las normativas vigentes para el cuidado del medio ambiente.



Patrulla Antártica Naval Combinada 2010-2011

En la campaña 2010 – 2011, Chile y Argentina destacaron las siguientes unidades:

El ARCH *Lautaro* cumplió el siguiente plan de patrulla:



ARA *Suboficial Castillo*.



ARCH *Lautaro*.

Características de las unidades destacadas:

ATF *Lautaro*.

Desplazamiento:

2380 tn a plena carga

Dimensiones:

Eslora 58,2 m –

Manga 12,6 m –

Puntal 6,4 m –

Calado 3,9 m

Propulsión:

Motores principales:
dos (02) Industrias de
1400 HP c/u, generadores
dos (2) de uso común
y uno (1) de EGA

Hélices:

Dos (02) de paso variable
(protegidas), una en
proa (Bow Thruster)

Velocidad:

14,3 nudos

Casco:

Reforzado para navegar
entre hielos

Dotación:

30 hombres

Aviso ARA

Suboficial Castillo

Desplazamiento:

1731 tn a plena carga

Dimensiones:

Eslora 62,5 m

Manga 11,7 m

Puntal 5,2 m

Propulsión:

Diesel-Eléctrico 4400 HP

4 Generadores –

1 motor 3000 HP –

1 hélice

Velocidad:

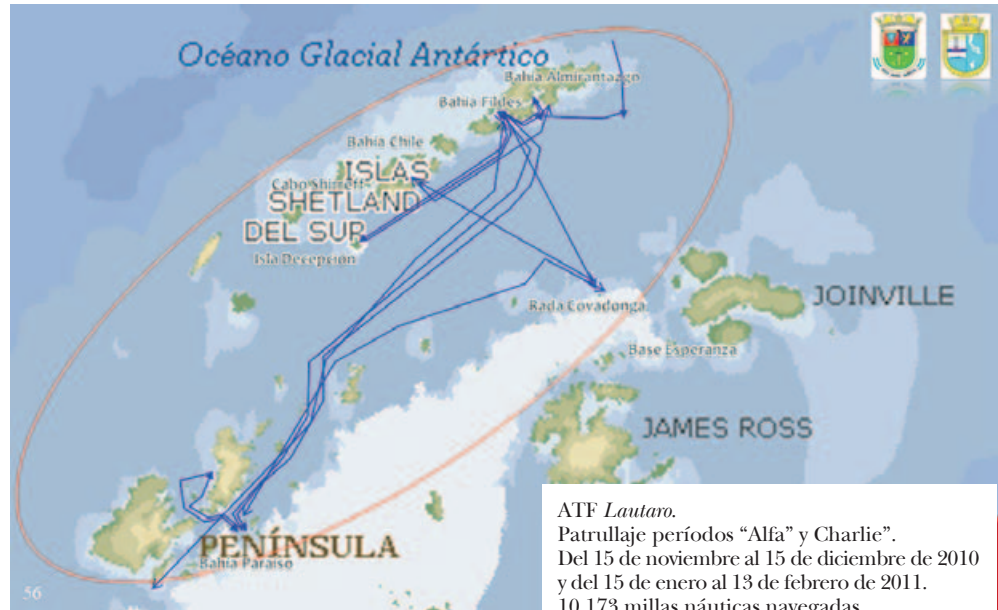
16 nudos

Autonomía:

6500 millas náuticas

Tripulación:

85 hombres

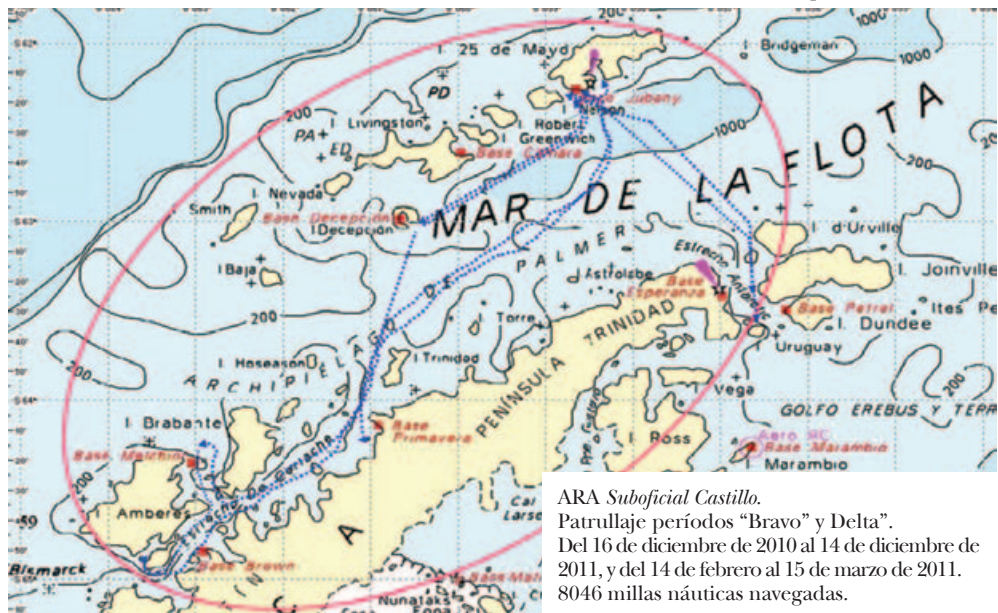


ATF *Lautaro*.

Patrullaje períodos “Alfa” y “Charlie”.

Del 15 de noviembre al 15 de diciembre de 2010
y del 15 de enero al 13 de febrero de 2011.

10.173 millas náuticas navegadas.



ARA *Suboficial Castillo*.

Patrullaje períodos “Bravo” y “Delta”.

Del 16 de diciembre de 2010 al 14 de diciembre de
2011, y del 14 de febrero al 15 de marzo de 2011.

8046 millas náuticas navegadas.

En total, el ARCH *Lautaro* navegó 10.173 Mn y permaneció fuera de su puerto base un total de 76 días, brindó apoyo a la comunidad antártica en diez bases y refugios e identificó en su derrota 52 buques y yates.

Respecto del ARA *Suboficial Castillo*, su derrota se resume como sigue: navegó 8046 Mn, estuvo 75 días sin volver a su base, identificó a 62 buques y yates y prestó apoyo a cinco bases y refugios antárticos. ■



A diez años de la asistencia a un buque atrapado en la Antártida durante el invierno polar

Raúl E. Benmuyal

IMAGEN: ARMADA ARGENTINA

El Almirante Irizar finalizando la maniobra de amadrinamiento con el Magdalena Oldendorff.

La campaña antártica argentina 2001-2002 había finalizado tarde ese año. Recién a fines de mayo de 2002, el rompehielos ARA Almirante Irizar había podido amarrar en el puerto de Buenos Aires, luego de más de cuatro meses de operaciones científicas y logísticas en el Continente Blanco.

Como todos los años, una vez finalizadas las operaciones de descarga de los elementos replegados, el grueso de la dotación comenzó su licencia, y el grupo de recién llegados con los traslados generales, que representaba aproximadamente un 30% de la dotación y la Plana Mayor, comenzaron su adiestramiento en el conocimiento del buque y en la conformación de los nuevos equipos de trabajo, para así adquirir la formación que les permitiera enfrentar, el siguiente verano en la Antártida, las tareas que deberían realizar en ese continente.

Sin embargo, la rutina anual se vio interrumpida por un hecho inusual y desafortunado. Durante la primera semana de mayo, recibí, en mi condición de Comandante Naval Antártico, un llamado telefónico del representante del buque Magdalena Oldendorff, en Buenos Aires. Este expresaba su preocupación por la situación en que se encontraba dicha unidad, que había quedado atrapada en los campos de hielo en una posición aproximada de 70° S de latitud y 0° de longitud. Se desconocía cuál era la situación náutica del buque en esos momentos; por ello, requería la posibilidad de que la Armada Argentina concurriera al área para asistirlo.

Finalizada la comunicación, comencé a informar a mis superiores del requerimiento recibido.

El Capitán de Navío Raúl Eduardo Benmuyal ingresó en la ENM en 1969.

Es licenciado en Hidrografía y Oficial de Comunicaciones.

Prestó servicios en buques de la flota, en Ushuaia, en el Servicio de Hidrografía Naval y comandó unidades hidrográficas.

En 1994, realizó el Curso de Estados Mayores Conjuntos en el Centro de Estudios Superiores para la Defensa, en Madrid (España).

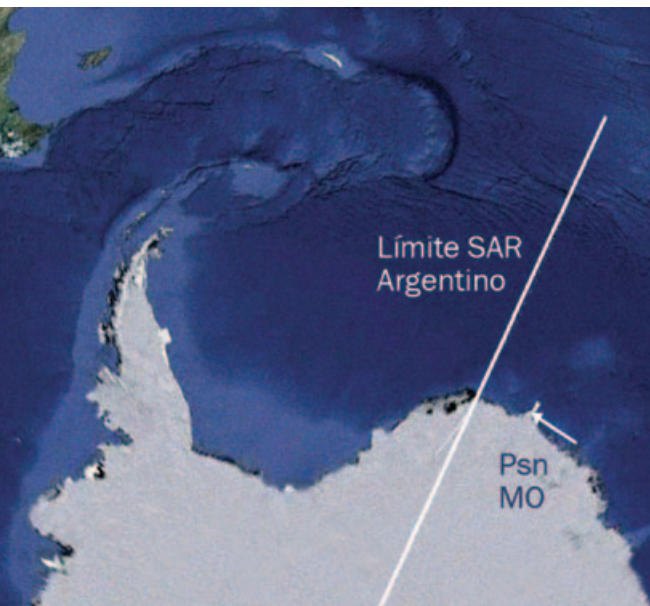
En los años 2003 y 2004, fue designado para desempeñarse como Agregado Naval y de Defensa y Jefe de la Misión Naval de Instrucción en la República de Bolivia.

Se retiró en 2007.

Fue distinguido por la Armada Argentina con la Cruz al Mérito Naval.

Dentro de la actividad docente, ha dictado diversas cátedras relacionadas con la actividad marítima y actualmente es profesor en el Curso de Navegación Antártica. Como retirado en servicio, desarrolló importantes funciones vinculadas con los amplios campos de sus conocimientos.





Cabe aclarar que el *Magdalena Oldendorff* (MO) se encontraba bastante alejado de la zona de responsabilidad del sistema SAR marítimo, fluvial y lacustre de nuestro país (Búsqueda y Rescate, y en inglés, Search and Rescue), ya que esta llega, hacia el este, hasta el meridiano de 10° W. Pese a ello el señor Jefe de Estado Mayor General de la Armada, Almirante Dn. Joaquín Stella, con el asesoramiento del señor Comandante de Operaciones Navales, Vicealmirante Dn. Eduardo Llambí, y dado el carácter humanitario de la solicitud efectuada, tomó la decisión de acudir en su asistencia y me ordenó el inmediato alistamiento del rompehielos ARA *Almirante Irizar*.

¿Por qué llegó el *Magdalena Oldendorff* a quedar atrapado en el campo de hielo?

El MO era una más de las naves pertenecientes a la empresa naviera Oldendorff, de origen alemán, con bandera de Liberia y matriculada en la ciudad de Monrovia.

Había sido charteado por el Instituto de Investigación de Ártica y Antártica de Rusia (AARI - Arctic and Antarctic Research Institute) para efectuar las tareas científicas y logísticas de ese organismo en la Antártida, y se había recurrido a él ante la imposibilidad del empleo de buques rusos que habitualmente realizaban esas tareas, ya que sus reparaciones no se habían finalizado a tiempo.

La contratación del MO fue tardía; el buque recién zarpó para la Antártida desde Sudáfrica a fines de abril de 2002, época difícil para iniciar una campaña antártica y navegar en esas aguas en épocas en las que ya comienza su congelamiento. Previamente, el MO había estado operando para la India, en el abastecimiento de su base Maitri, ubicada también en el continente blanco.



Buque *Magdalena Oldendorff*.

El MO es un buque mercante multipropósito construido en 1983 y pertenece a la clase de buques polares con clasificación para hielos Artic-21. Su capitán, ucraniano de origen, era un avezado marino en los hielos del Ártico (los cuales se comportan en forma sumamente diferente de los hielos antárticos) y con escasa experiencia en la navegación antártica, reducida a dos campañas estivales.

Podríamos considerar que fueron dos las causales que provocaron el encierro del MO en los hielos antárticos; la primera y la más importante fue la decisión tardía de iniciar la penetración a esas aguas heladas, y ahí debemos encontrar el principal motivo por el cual el buque quedó atrapado en el campo de hielo marino. La segunda es la temprana avería de sus helicópteros embarcados, los cuales, al no poder emplearse, prolongaron las tareas logísticas y científicas encomendadas a la expedición y provocaron, así, que el buque permaneciera en aguas polares ya adentrado el otoño antártico.

Asignación de medios y alistamiento para la zarpada

El 10 de junio, el señor Jefe de Estado Mayor tomó la decisión de asistir al *Magdalena Oldendorff*. A partir de ese momento, comenzaron las etapas de planificación de las operaciones y el alistamiento de las unidades que intervendrían en la asistencia.

En primer término, se definieron los medios que tomarían parte en la operación. Ellos fueron nuestro rompehielos ARA *Almirante Irizar* y dos helicópteros “Sea King” de nuestra Aviación Naval, pertenecientes a la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros. Uno de ellos estaba equipado con un radar de 80 millas náuticas (Mn) de alcance.

Con el transcurrir de los días y el avance de la planificación, se analizaron las posibles dificultades que podrían existir con las operaciones aéreas, producto de las bajísimas temperaturas que deberían soportar nuestras aeronaves. En función de ello, solicité a mi comando superior la posibilidad de incorporar, como parte de la dotación y la Plana Mayor del buque, a un grupo de rescatistas del Comando Antártico del Ejército, quienes inmediatamente se sumaron a la operación, gracias a la predisposición puesta de manifiesto por la conducción superior de esa Fuerza y de su Comandante Antártico, el señor Coronel Enrique Capella.

Afortunadamente, no fue necesario el empleo de este grupo, pues no hubo ningún tipo de incidentes con las aeronaves, tanto en vuelo como a bordo, gracias al excelente nivel de preparación de ellas y de su personal de pilotos y mecánicos.

El motivo de preocupación eran las posibles averías que pudieran sufrir las aeronaves durante el despliegue de sus aspas. Al igual que el resto del equipamiento electrónico del rompehielos, los sistemas hidráulicos y electrónicos de los helicópteros están diseñados para soportar una temperatura mínima de no menos de 27 °C bajo cero y, como se esperaba una temperie muy rigurosa, inferior a la estipulada por los manuales de los equipos, se estimaba que podrían generarse averías en vuelo que motivaran accidentes que exigiesen el empleo de los rescatistas de nuestro Ejército.

Para poder resolver el problema del despliegue de las aspas de los helicópteros, nuestros hombres de la Segunda Escuadrilla de Helicópteros pergeñaron una solución sencilla, pero sumamente eficaz, que fue la de instalar cerca de los sistemas hidráulicos, al momento del despliegue, turbocalefactores que hacían levantar la temperatura del área, y así impedían posibles averías.

Una vez definidos los medios que intervendrían, había que comenzar con su alistamiento. En este punto, debo reconocer y agradecer a todo el personal de la Armada, tanto civil como militar de nuestros arsenales y de las áreas logísticas y, en particular, al personal del rompehielos *Almirante Irizar*, que, ante la convocatoria, interrumpió su licencia anual, se sumó rápidamente a efectuar las reparaciones necesarias y el alistamiento del buque. El apoyo fue masivo, la predisposición, realmente increíble. Sin embargo a este llamado no solo respondió la Armada en su conjunto, sino que también lo hizo un sinnúmero de empresas que se sumaron a la tarea, con su personal, repuestos y equipos que permitieron agilizar la preparación. A ellos deseo expresarles mi agradecimiento por su manifiesta disposición.

Desde el punto de vista del personal, la Plana Mayor y la dotación del rompehielos sólo se vio incrementada por veinticinco hombres del Grupo Aéreo embarcado correspondiente a la escuadrilla ya mencionada, siete miembros del Comando Antártico del Ejército y, a mi requerimiento se sumaron a la dotación el señor Capitán de Navío (RE) Vicente Manuel Federici, en calidad de asesor antártico, el capellán Enrique Saguier, la glacióloga Beatriz



Medios asignados.

Lorenzo, el Capitán de Corbeta Meteorólogo Juan Carlos Rodríguez, el Teniente de Navío Médico Anestésista Juan Carlos Campana y el Suboficial Primero de Informaciones, Rossi.

Planificación de la operación

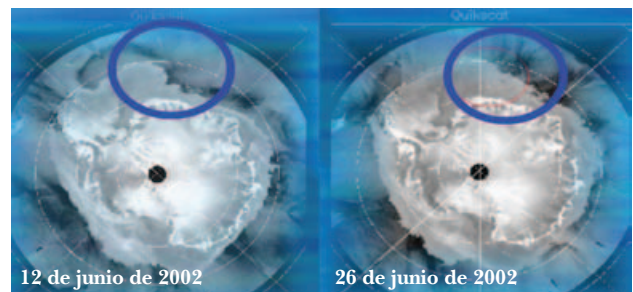
Dado que la zona a la cual se debía concurrir no era el área habitual donde se habían realizado las operaciones antárticas argentinas, se recurrió a la bibliografía internacional, Pilots y Derroteros, para tratar de conocer el comportamiento glaciológico y meteorológico del punto donde se encontraba atrapado el *MO*.

Con sorpresa, se pudo verificar que no existían antecedentes de buques que hubiesen navegado esa zona en época invernal, y, por lo tanto, no pudimos conocer de antemano cómo se comportaba el campo de hielo. Sí existían estadísticas meteorológicas que hacían suponer que podríamos llegar a tener temperaturas inferiores a los 35 °C bajo cero.

A ello, debíamos sumarle que para la latitud de 70° S, para esa época del año, el sol no se dejaría ver por sobre la línea del horizonte, lo que nos llevaba a tener noches de 21 horas y 3 horas de penumbras, lo que dificultaba las operaciones aéreas y nos obligaba a efectuar un intenso adiestramiento del personal que cubría la cubierta de vuelo. Lógicamente, esta situación obligó también a un mayor entrenamiento de nuestros pilotos, quienes operarían mayormente de noche.



Adiestramiento nocturno de las aeronaves.



Imágenes satelitales de la situación glaciológica en el área de operaciones.

Otro de los aspectos preocupantes fue el crecimiento del campo de hielo con el correr de los días. A modo de ejemplo, en las siguientes imágenes satelitales de baja resolución, se puede observar este importante aumento en solo diez días. En el meridiano 0°, longitud donde se encontraba el *MO*, y por donde se intentaría la penetración, era de aproximadamente 180 Mn.

Desde el punto de vista sanitario, debieron tomarse medidas fundamentales para evitar que el personal más expuesto a las inclemencias climatológicas se viera afectado por algún tipo de enfermedad (básicamente, gripe, resfríos, anginas). Para ello, desde el momento de la zarpada, debió iniciarse un severo adiestramiento para todo el personal que trabajase en el exterior, de manera tal que su cuerpo fuera aclimatándose de a poco a la temperie predominante. Para ello, diariamente se efectuaban prácticas de hangarado y deshangerado, remolque, preparación de carga en cubierta de vuelo y otras tareas marineras que llevaran a un alto nivel de adiestramiento con mínima pérdida de tiempo y al acostumbamiento de los cuerpos para soportar mejor las temperaturas que se esperaban.

La planificación de la derrota fue la siguiente: se zarparía del Puerto de Buenos Aires y



Derrota prevista desde Buenos Aires hasta la posición del *Magdalena Oldendorff*.

posteriormente se tomaría Puerto Galván (Bahía Blanca), donde el buque completaría su carga de combustible y embarcaría algunos implementos e insumos de los helicópteros. Posteriormente, al zarpar de Puerto Galván y en la zona del Rincón, embarcarían los helicópteros, para luego poner rumbo hacia Río Grande (Tierra del Fuego), donde embarcaría, para despedirse de la Plana Mayor y la dotación, el señor Comandante de Operaciones Navales. Finalizados los aspectos protocolares el buque continuaría su navegación con un rumbo general este-sudeste hasta alcanzar la latitud de 60° S y la longitud de 0°.

¿Por qué se eligió este punto? Se consideró que hasta esa posición no existirían inconvenientes y, a partir de allí, habría que considerar las condiciones glaciometeorológicas existentes para analizar cómo continuaría la operación.

En esta etapa del planeamiento, se plantearon diferentes posibilidades:

- 1.º Efectuar el rescate del personal científico y la dotación por helitransporte, aproximando el rompehielos lo máximo posible, en función de las condiciones glaciológicas, a la posición del *MO*. Esta etapa, como se explicará más adelante, fue resuelta por el buque de la Armada Sudafricana, *Agulhas*, al que la empresa Oldendorff también había solicitado su apoyo.
- 2.º Una vez recuperado el grueso del personal del *MO*, la segunda etapa era efectuar un reabastecimiento por medio aéreo, tanto de combustible como de víveres. Para ello se había analizado la necesidad de que la carga fuera dentro del helicóptero y no colgada en chinguillos, debido a las importantes distancias de vuelo que deberían realizar (se estimaba entre 80 y 120 Mn) y lo cambiante que podría llegar a ser el tiempo en esas distancias.
- 3.º En caso de que las condiciones glaciológicas lo permitieran, el rompehielos conti-

nuaría navegando hasta amadrinarse al *MO* y, en esa situación, produciría su abastecimiento de combustible y víveres.

- 4.º Por último, y en caso de que se hubiera podido efectuar el abastecimiento estando amadrinado, se intentaría una navegación en convoyado hacia aguas libres.

Acciones del buque de la Armada Sudafricana *Agulhas*

Al mismo tiempo que la empresa Oldendorff iniciaba las coordinaciones para asistir a su buque con nuestra Armada, también intentaba obtener la cooperación de otros países y, fundamentalmente, de Sudáfrica, ya que el *MO* se encontraba dentro de la zona de responsabilidad SAR de ese país, que no contaba con un buque rompehielos para encarar este desafío.

A pesar de ello, Sudáfrica coordinó con la empresa Oldendorff la participación del buque *Agulhas*, el cual habitualmente era empleado por Sudáfrica para efectuar sus operaciones antárticas estivales.

El buque estaba preparado para navegar en aguas parcialmente cubiertas de hielos, y sus principales características eran 111,95 metros de eslora, 18,05 metros de manga, un desplazamiento de 6.122,96 toneladas y capacidad para transportar dos helicópteros.

El *Agulhas* zarpó hacia el área de operaciones el día 17 de junio desde Ciudad del Cabo, con la misión de rescatar al personal científico y proveer de víveres al *MO*. La tarea se realizó por medio de dos helicópteros Oryx, los cuales recuperaron a 89 personas y aprovisionaron la nave con dos toneladas de alimentos.

Deseo destacar la gran operación de helitransporte realizada por las aeronaves sudafricanas, que efectuaron esta humanitaria tarea. Volaron 197 Mn sobre un mar congelado y con escasas horas de luz, emplearon 3 hs 20 minutos entre ida y vuelta en cada vuelo realizado y lograron un éxito completo.

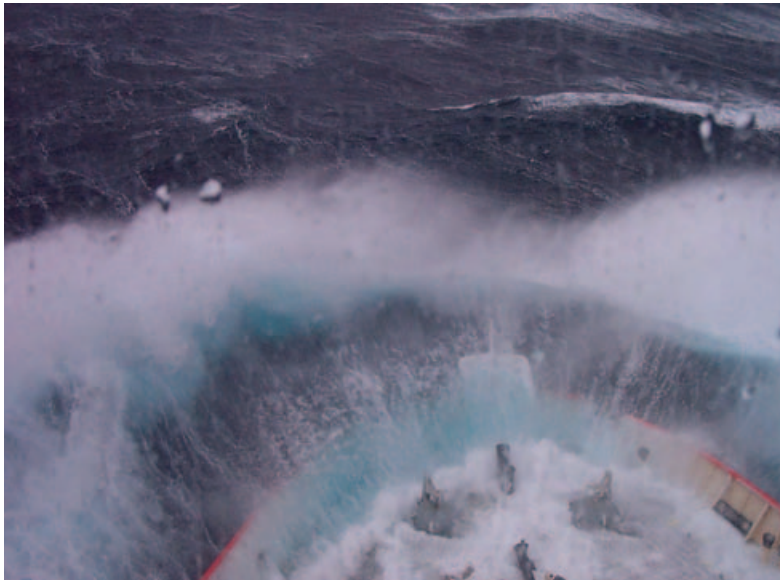
Navegando hacia nuestro objetivo

El rompehielos ARA *Almirante Irizar* zarpó del puerto de Buenos Aires el 25 de junio de 2002 y, como estaba planificado, arribó a Puerto Galván (Bahía Blanca) el 27, con el fin de completar su carga de combustible.

El 28 de junio embarcó los dos helicópteros Sea King en proximidades de El Rincón. Desde allí, se adoptó un rumbo general sur hasta proximidades de Río Grande donde, como ya fue dicho, se embarcó el señor Comandante de Operaciones Navales con el fin de despedirse de la tripulación del rompehielos.

Finalizados los saludos protocolares y el desembarco del Vicealmirante Llambí, se adoptó la derrota planificada, con rumbo general este-sudeste, lo cual permitía que los continuos centros de baja presión provenientes del Pacífico tomaran el buque por su aleta de estribor, lo cual facilitaba la navegación. Cabe aclarar que para esa altura del año los pasajes de los centros de baja presión se producen cada aproximadamente entre 36 y 48 horas.

El 6 de julio, una vez que el buque ya se encontraba al este del archipiélago de las islas Sandwich del Sur, se soportó un intenso temporal proveniente del este que produjo grandes olas y vientos muy intensos que nos obligaron a refugiarnos al sur de la isla Jorge, la mayor del archipiélago de las Sandwich. Este temporal produjo importantes destrozos en distintos locales del rompehielos.



Cabe aclarar que el único accidente personal sufrido durante toda la operación se produjo durante el temporal, al desprenderse de su calzo una máquina expendedora de bebida gaseosa y caerse sobre el pie de uno de los miembros de la dotación, quien, afortunadamente, solo sufrió una fractura menor.

Una vez pasado el temporal y recuperados el personal y la unidad de los destrozos producidos, se reinició la navegación en busca del punto de 60° S de latitud y 0° de longitud, fijado en la etapa de planificación, el cual marcaba el punto donde se tomarían nuevas decisiones en función del estado glaciológico imperante.

Para el análisis de la situación glaciológica, contábamos con el invaluable apoyo de las imágenes satelitales y la información que nos proveían, a través de nuestro Servicio de Hidrografía Naval, el National Ice Center (NIC) y el Centro Antártico de la Universidad de Moscú. Toda esta información era procesada por la central glaciometeorológica de a bordo.

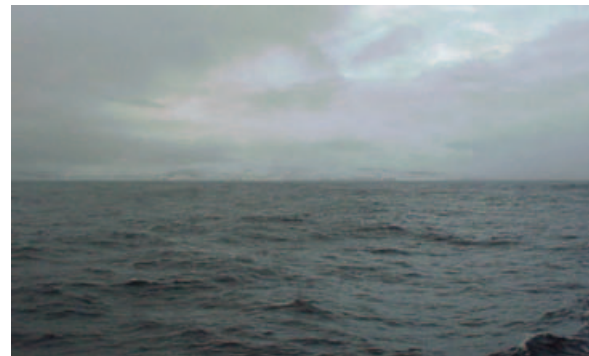
El 8 de julio, una vez arribados a la posición prevista, se inició la navegación con un arribamiento general sur, por un campo de hielo en formación y sencillo de atravesar para nuestro rompehielos. Pero a medida que continuábamos avanzando hacia latitudes mayores, ese campo comenzó a complicarse, al aumentar su espesor y presentar signos de presión y duros acordonamientos, con campos de hielo antiguos entremezclados con el campo nuevo, lo que significa mayor dureza y mayores complicaciones para efectuar la navegación.

Los vuelos de exploración glaciológica con los helicópteros embarcados comenzaron el 11 de julio, debido a las complicaciones con que nos íbamos encontrando en nuestra derrota hacia el sur. En los vuelos participaba nuestra glacióloga, la señora Beatriz Lorenzo, quien es una avezada experta en estos temas.

Como era de esperar, el 14 de julio, el *Almirante Irizar* quedó atrapado en un campo de hielos viejo, con fuertes signos de presión, lo que impedía continuar con la navegación. Ello provocó que el buque quedara aprisionado durante un día, en la posición aproximada de latitud 68° 30' S y longitud 002° 30' W. Luego, y gracias a un cambio en la dirección de los vientos, la presión del campo comenzó a ceder y nos permitió continuar con nuestra navegación, aunque no sin dificultades.



Fotos del temporal y el estado en que quedó el rompehielos *Almirante Irizar*.



Isla Jorge, archipiélago Sandwich del Sur, 6, 7 y 8 de julio de 2002.



Inicio de la navegación en el campo de hielo.



El rompehielos ARA *Almirante Irizar* aprisionado en un campo de hielo con presión con el sol del mediodía en el horizonte.

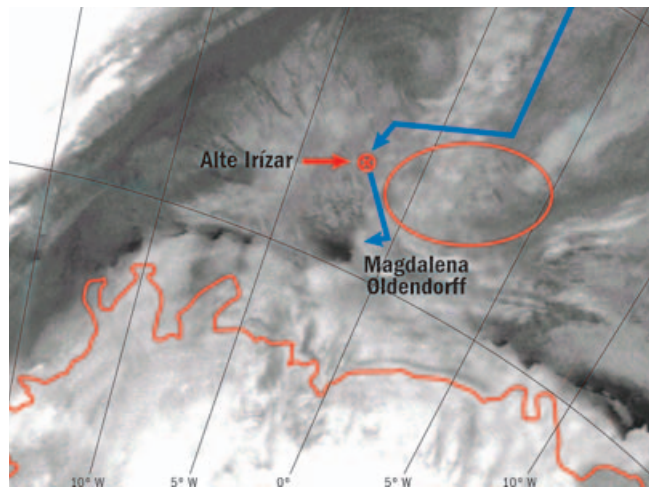


Foto satelital del lugar de detención por presión de los campos de hielo.



Detenidos por presión en el campo de hielo, 14 de julio de 2002.

A medida que avanzábamos hacia el sur, se establecieron las primeras comunicaciones radiotelefónicas con el *Magdalena Oldendorff* y, posteriormente, el 17 de julio, se efectuó el primer sobrevuelo por parte de nuestras aeronaves sobre ese buque. Como es de suponer, esto produjo una gran alegría a su tripulación y también a todos aquellos que estábamos involucrados en esta operación.

Encuentro con el *Magdalena Oldendorff*

El *MO* se encontraba embicado sobre el pie de hielo, dentro de un área protegida, denominada caleta Muskegbuska. En rigor, esta “caleta” era una fractura en la barrera de hielos, que generaba un espacio de interesantes dimensiones y le brindaba excelente protección de los vientos, de las corrientes y de la circulación de los hielos marinos, debido a las imponentes paredes de hielo continental que la limitaban, con alturas sobre el nivel del mar superior a los treinta metros.

El ingreso del *Irizar* a Muskegbuska se realizó por primera vez el 18 de julio por la maña-

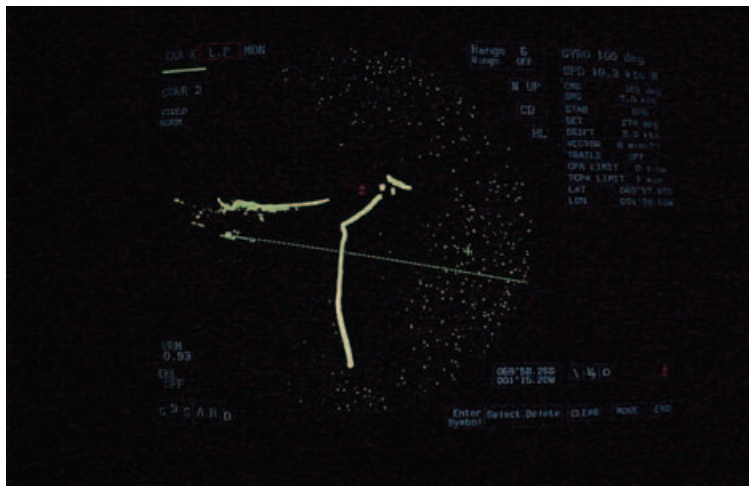


Imagen radar con las dimensiones de la caleta Muskegbuska.

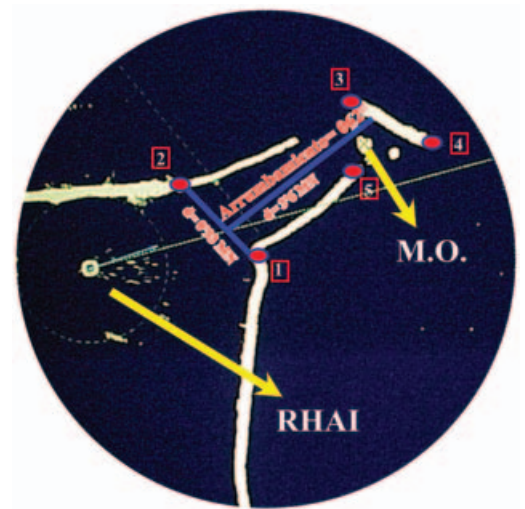


Imagen radar con las dimensiones de la caleta Muskegbuska.

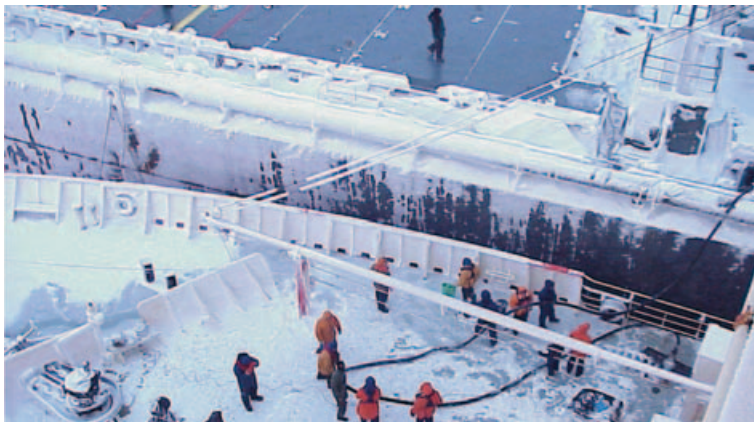
na y arribó en las primeras horas de la tarde a 1,5 millas del *Magdalena Oldendorff*, pero debido a una fuerte tormenta de nieve que hizo nula la visibilidad, debieron permanecer a esa distancia en espera de mejores condiciones meteorológicas.

A este nivel de los acontecimientos, existía una gran algarabía en ambos buques por la proximidad a la que nos encontrábamos y, a su vez, una enorme ansiedad, en espera de que mermara la tormenta de nieve para amadrinarnos y comenzar con nuestra tarea,

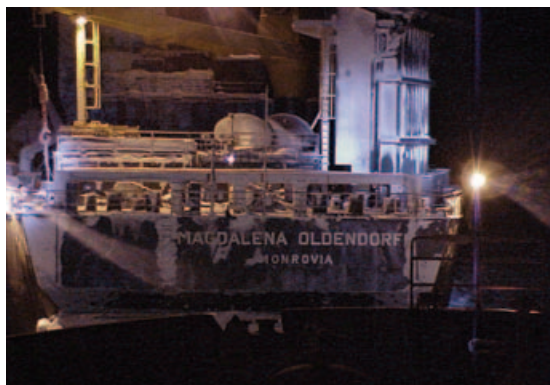
En las primeras horas del día 19, con una mejor visibilidad, se comenzó con la maniobra de aproximación y posterior amadrinamiento.

Una vez finalizada la maniobra, se produjo la visita del capitán del *MO*, el Capitán Ivan Dicky a bordo del rompehielos y simultáneamente se comenzó con las tareas de abastecimiento de combustible por proa y de víveres, por popa. Se transfirieron en esta oportunidad un total de 980.000 litros de combustible y 80 toneladas de víveres.

Cabe mencionar que durante el intercambio de información producido con el Capitán Dicky, este nos transmitió su alegría por nuestro arribo, pues solamente contaba con un remanente de combustible para tres días, lo cual, una vez agotado, haría imposible la vida a bordo al no poder mantener los generadores en servicio, con la consiguiente falta



Personal del *Magdalena Oldendorff* durante la maniobra de reabastecimiento.



Aproximaciones sucesivas del *Irizar* para permitir el despegue del *MO*.



de iluminación, calefacción, cocina y todo lo que esta situación implica.

Durante el tiempo que duró el reabastecimiento, se efectuaron diferentes reuniones con el Capitán Dicky a bordo del rompehielos, donde se analizaron las posibilidades de una navegación segura hacia aguas abiertas. Una vez estudiadas las diferentes fotos satelitales que nos daban una idea de la situación del campo de hielo (el cual a esta altura del invierno ya se presentaba muy complicado) y con la información que nos proporcionaba el National Ice Center de EE. UU., seleccionamos una posible derrota para transitar en convoyado, con el *Almirante Irizar* a proa del *MO*, abriendo una ruta en el hielo.

A última hora del 19 de julio, se inició la tarea, por parte de nuestro rompehielos, de fracturar el campo de hielo formado alrededor del *MO*, para facilitar su despegue y comenzar así la navegación en convoyado para abandonar la caleta Muskegbuska.

Una vez logrado el objetivo de despegar el *Magdalena Oldendorff* del pie de hielo y fracturar el campo que lo rodeaba, se inició la dura tarea de navegar en convoyado. Como dato importante, para poder comprender el comportamiento posterior del *MO*, debo decir que, si bien su máquina y su timón estaban en óptimas condiciones, el buque navegaba prácticamente en lastre, lo cual complicó permanentemente la navegación, debido a la cantidad de cordones que encontramos en el campo de hielo.

Para aquellos lectores que no se encuentran acostumbrados a la terminología glaciológica, diremos que se llama cordón a





El *Magdalena Oldendorff* detenido por un cordón.



El *MO*. navegando en convoyado en un campo de hielos

la superposición de dos placas de hielos que, por diferentes motivos, se encimaron y se soldaron, y se generó un cordón de mucho mayor espesor que el resto del campo y de una dureza superior. Estos cordones hacen que, al chocar el buque contra ellos, lo desvíe de su rumbo y cueste mucho tiempo y esfuerzo fracturarlos.

Durante esta etapa de la navegación, se hizo un uso permanente de los helicópteros efectuando vuelos de observación glaciológica en busca de la mejor ruta. Estos vuelos, para que sean de provecho, no deben alejarse de la unidad de superficie más allá de 15 Mn y deben realizarse de acuerdo con una planificación previa, que surge de la observación de las imágenes satelitales y del asesoramiento experto de los glaciólogos.

El 20 de julio, primer día completo de convoyado, los buques avanzaron hacia el este, con buenas condiciones meteorológicas y un campo de hielo que no presentaba excesivos signos de presión, pero igualmente tenía una importante dureza, gran extensión y una cantidad considerable de cordones. Todo ello hacía que el *MO* no pudiera seguir el canal generado por el rompehielos; se desviaba del canal formado y se montaba sobre los cordones existentes en el campo de hielo.

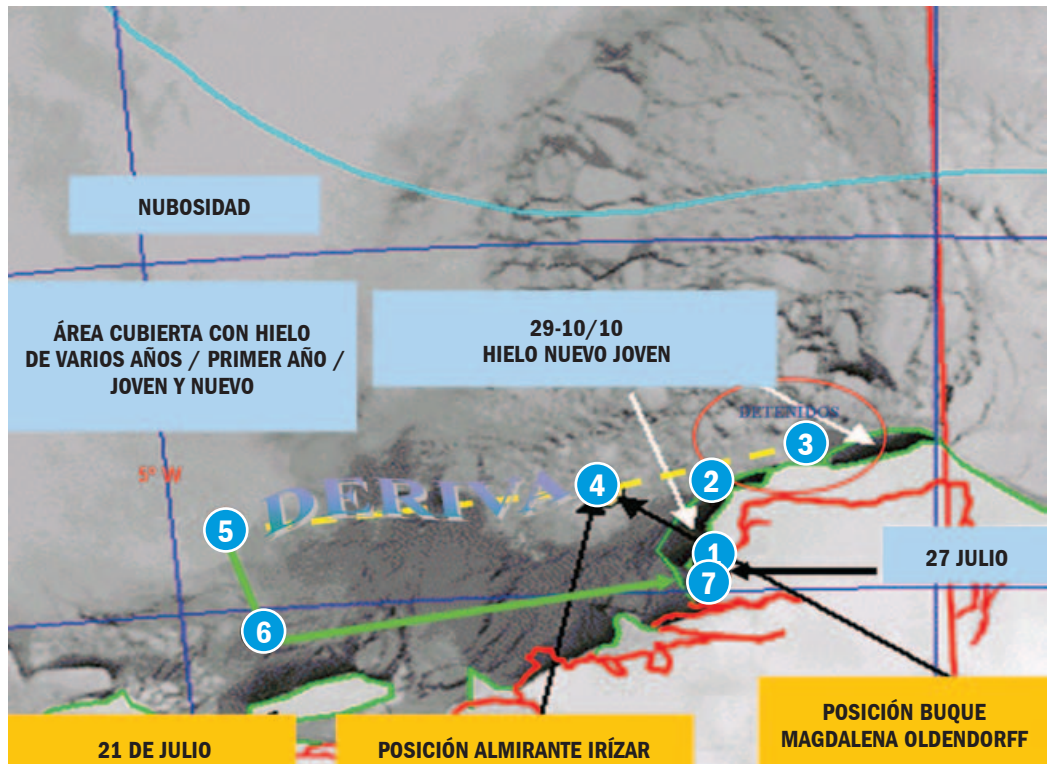
Aquí fue muy negativo el hecho de que el *MO* estuviera casi en lastre, pues se montaba sobre el campo de hielo y su proa se desviaba, producto del choque con algún cordón. Esto obligaba al *Almirante Irizar* a retroceder y romper el campo de hielo sobre el cual se había montado el *MO* para generar un nuevo canal. Esta maniobra, que se repetía cada 600/800 metros, dificultó y demoró excesivamente el avance del convoy, con consecuencias poco deseables.

Esta situación llevó a que, con el transcurrir del tiempo, se modificaran las condiciones meteorológicas y, por ende, las glaciológicas. El viento comenzó a mover los campos de hielo, lo cual provocó choques entre ellos y se generó un campo de presión que atrapó a ambos buques y les impidió cualquier tipo de desplazamiento. Quedaron a merced de la tan preocupante corriente marina del mar de Weddell, que podría llevarnos a quedar en esa situación por varios días o incluso meses.

Cabe aclarar que la corriente del Weddell tiene sentido horario, es decir, de este a oeste, recorre todo el contorno continental de dicho mar y genera el arrastre de masas de hielos marinos y terrestres (témpanos) por toda la península antártica, y la navegación de esos hielos, una vez atrapados por la corriente, puede llevar meses e incluso



El rompehielos ARA *Almirante Irizar* retrocediendo en busca del *MO* detenido por el campo de hielos durante la navegación en convoyado.



años, y son despedidos en proximidades de la isla Marambio, una vez efectuado todo el trayecto.

Como habíamos supuesto, y ante el cambio de condiciones meteorológicas, el 21 de julio ambos buques quedaron atrapados en un gran campo de hielo con fuerte presión, como se indica en la foto satelital. Las naves quedaron aprisionadas en la posición indicada con el número 3. A partir de ese momento, comenzaron las preocupaciones, en virtud de que las presiones de la masa de hielo sobre los cascos de los buques continuaban aumentando.

En lo personal, conocía el comportamiento del *Irizar* ante esas situaciones, pues siendo su comandante en el verano de 1997, durante la penetración a la base “Belgrano II” (la más austral con que cuenta nuestro país en el continente antártico), me quedé atrapado por los hielos en dos oportunidades.

El *Irizar* tiene un casco en V, con un cinturón de hierro reforzado en el casco, que permite soportar importantes presiones y que, por su diseño, a medida que aumenta la presión sobre él, el buque se va levantando, emerge del agua y puede llegar, como en las oportunidades en que me tocó vivirlo, hasta más de dos metros. Por ello, conocía la resistencia de nuestra nave.

Sin embargo, la gran incógnita era el *Magdalena Oldendorff*, construido como buque polar, es decir, previsto para navegar entre hielos, no para romperlos. Su casco tenía forma rectangular y, por lógica, tendría un comportamiento diferente ante la presión del campo de hielo, lo que hacía pensar que, de continuar aumentando, podría llegar a achatarlo y quizás hasta fracturarlo, con los riesgos para la vida de las personas y para el medioambiente que ello implicaba.

Con ambos buques atrapados y confinados dentro del campo de hielo, fuimos arrasados por la preocupante corriente del Weddell hacia el oeste durante casi seis días, y

derivamos, durante ese período, aproximadamente 70 Mn (desde la posición 3 hasta la posición 5 de la foto de la página anterior).

El 26 de julio, comenzaron a variar las condiciones meteorológicas, y el campo de hielo comenzó a disminuir su presión hasta que, en un momento, se pudo reiniciar la navegación. La decisión que se adoptó fue retornar a la caleta Muskegbuska con el fin de reanализar la situación y buscar, de ser posible, una nueva ruta que permitiera una navegación segura para el *MO*.

El 27 de julio, arribamos a Muskegbuska. Ambos buques navegaron sin inconvenientes y, a pesar de la fuerte presión soportada, el *Magdalena* no sufrió ningún tipo de averías.

Una vez embicado el *MO* en el pie de hielo, en un lugar similar al punto de donde había zarpado el 20 de julio, comenzamos un intenso intercambio de ideas con el Capitán Dikiy y nuestro equipo de glaciólogos y meteorólogos, con el fin de analizar una mejor ruta sobre las imágenes satelitales.

El Capitán Ivan Dikiy, desde un comienzo, luego del arribo a Muskegbuska, se mostró reacio a efectuar un nuevo intento de abandonar los hielos antárticos y realizó un comentario que aún hoy lo recuerdo y versaba aproximadamente así: *“Capitán, realmente he navegado muchas veces en convoyado en el Ártico, donde el comportamiento de los hielos y su dureza son totalmente diferentes de los de la Antártida. En estos días, pude ver que estos campos de hielo no los puedo atravesar con mi buque ni siquiera con dos rompehielos atómicos rusos de 25.000 HP; por lo tanto, prefiero que nos quedemos aquí, que estamos protegidos, y que esperemos al próximo verano”*.

Cabe aclarar que el rompehielos *Almirante Irizar* tenía una potencia de aproximadamente 14.000 HP con propulsión diesel eléctrica, muy inferior a la de los rompehielos rusos empleados en el Ártico para mantener expeditas las rutas comerciales en esa área del planeta.

Tomada la decisión por parte del Capitán Dikiy de permanecer en Muskegbuska hasta la siguiente temporada estival, comenzamos a satisfacer todos los requerimientos que el *MO* nos había efectuado. Entre ellos, estuvo el pedido de que permaneciera a bordo del *Magdalena* uno de los dos médicos con que contaba el *Irizar*.

Ante esta situación, convoqué a ambos profesionales a mi camarote y les planteé la situación, lo que significaba a título personal para cada uno de ellos, y les sugerí que lo pensarán.

Casi de inmediato, volvió a verme el Teniente de Navío Médico Dn. Juan Carlos Campana, aquel profesional a quien, en su oportunidad, le solicité al señor Jefe de Estado Mayor que me autorizara a embarcarlo como médico de refuerzo, dada su condición de anestesista. El doctor Campana me expresó que era voluntario para permanecer en el *Magdalena Oldendorff*. Debo admitir mi sorpresa por su rápida respuesta, pero como lo conocía desde hacía algún tiempo por haberme acompañado en otras campañas y también por haber efectuado una internada en la base Orcadas unos años antes, no dudaba de su temple y su espíritu para estas ocasiones.

Pero mi sorpresa fue mayor al volverle a preguntarle si realmente estaba seguro de la decisión tomada, a lo que me respondió con absoluta firmeza, *“Sí, Señor, porque si no en octubre*



Regreso a la caleta Muskegbukta. Aprovechamiento para internada y desembarco del TNCPME Campana. 27 al 29 de julio de 2002.



Segundo aprovisionamiento de combustible en caleta Muskegbuska y foto del Teniente de Navío Médico Juan Carlos Campana.

tengo fecha para casarme y esta es la única forma de demorar la cosa". Grandes fueron mi sorpresa y mi carcajada; luego, ambos nos confundimos en un abrazo.

Resuelto el tema médico, continuamos proveyendo al *MO* de diferentes elementos: lo primero fue completarlo de combustible hasta el 100% de su capacidad; luego, se le suministraron más víveres, medicamentos, una computadora para el Teniente Campana, elementos de bienestar (películas, mazos de naipes, juegos de mesa, etc). También, y dado que el buque embicó en el pie de hielo, debía quedar amarrado de alguna manera. Se le entregaron puntales y maderos para ser clavados en el hielo y, así, crear un tipo de "bita" donde hacer firmes las amarras.

En definitiva, el *Magdalena* quedó aprovisionado en forma completa, de acuerdo con requerimientos efectuados y con el huídizo Doctor Campana a bordo.

Este nuevo aprovisionamiento y alistamiento para la invernada del *MO* demandó tres días, entre el 27 y el 29 de julio, y a bordo permanecieron el Teniente Campana, el Capitán Ivan Dikiy y trece hombres de la dotación del *Magdalena Oldendorff*. Con el *Irizar* se replegaron dos miembros de su dotación, quienes debían regresar al continente por diferentes razones personales.

Preparado el *MO* para sobrellevar la invernada, se comenzó a analizar la conveniencia de que el *Irizar* permaneciera con el *Magdalena Oldendorff* o retornara a Buenos Aires a organizar su alistamiento para la siguiente campaña antártica y un eventual apoyo al *MO*, en caso que así lo requiriera durante el verano. La decisión fue la de aprovechar las últimas posibilidades que aún brindaba el invierno austral para zarpar hacia Buenos Aires y alistarse para la siguiente campaña antártica 2002/2003.

Esta medida fue por demás acertada, en función que el proyecto antártico argentino se asienta en el rompehielos *Almirante Irizar* como vector de proyección, traslado y despliegue de la actividad nacional en el continente blanco. Cabe mencionar los inconvenientes que se le presentaron a la actividad antártica nacional, desde la pérdida a causa de un incendio, en abril del 2007, de nuestro rompehielos.

Una vez tomada la decisión del retorno, se procedió a efectuar un análisis muy minucioso de las diversas imágenes satelitales que mostraban el comportamiento del campo de hielo. De dicha observación, pudimos comprobar que en forma reiterada, en casi todas las fotos, se encontraba una perturbación del mencionado campo entre las latitudes de 68° y 70° S y entre los meridianos de 6° y 12° E.

Se procedió entonces a verificar los Pilots y los Derroteros, así como también las cartas náuticas del lugar y se pudo comprobar que en el área existe una cordillera submarina denominada Princesa Astrid, sobre la cual chocan las masas de agua empujadas por las corrientes marinas que, en su ascenso, generaban perturbaciones en los campos de hielo y los debilitan.

Aprovechando esta contingencia hidro-oceanográfica y glaciológica, se proyectó la navegación de regreso a Buenos Aires en busca de esa perturbación. Para poder alcanzar la longitud buscada, se debía navegar junto al pie de hielo, con el consiguiente riesgo que ello conlleva, ante la posibilidad de un cambio en los vientos y de que el buque quedara

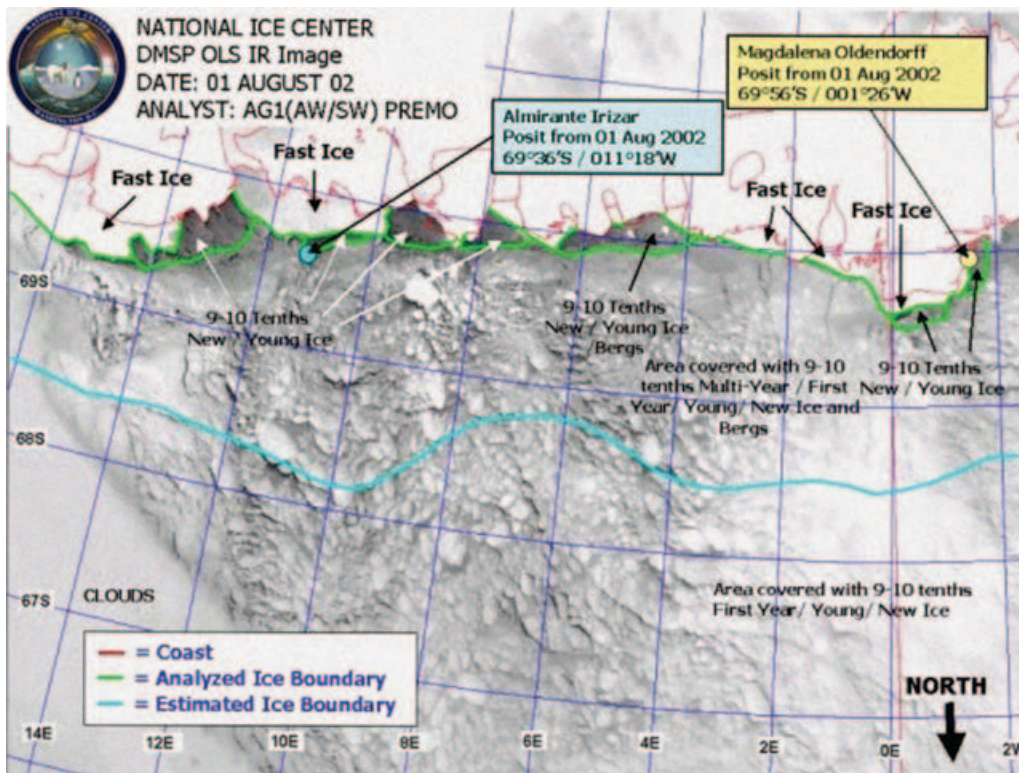


Imagen satelital donde se pueden ver los efectos producidos en el hielo por la cordillera submarina "Princesa Astrid".

atrapado entre ese pie de hielo, muy antiguo y duro, y el campo de hielo marino que hubiese derivado hacia el sur por efecto de esos vientos. Las imágenes satelitales también señalaban un punto de difícil tránsito, junto al pie de hielo entre las longitudes de 0° y 3° E, como se ve en la imagen provista por el NIC.

Finalizado el análisis de las diferentes imágenes satelitales y tomada la decisión de cuál sería la derrota que debería seguir, el *Irizar* zarpó de las proximidades del *Magdalena* el 31 de julio, con la tristeza de no poder hacerlo acompañado por esa nave y de haber dejado a bordo a uno de los nuestros, pero sabiendo que permanecía allí cumpliendo con una loable misión.

Como se había estimado, la navegación fue hacia el este entre los meridianos 0° y 4° E y, a pesar de hacerlo muy próximo al pie de hielo, fue muy dificultosa, por encontrar un campo de hielo viejo y compacto. Alcanzada esa longitud, la travesía comenzó a ser menos complicada, hasta arribar aproximadamente a los 11° E y, desde allí, con un campo mucho más fácil de atravesar, pese a la altura del año y gracias a las modificaciones producidas por la presencia de la cordillera Princesa Astrid, se pudo caer hacia el nor-noroeste.

El 7 de agosto, alcanzamos las aguas abiertas en la latitud 56° 07.3' S y longitud 2° 12.9' E, habíamos dejado a unas 67 Mn atrás el límite del campo de hielo,

Una vez en aguas abiertas, se cayó hacia el noroeste y luego nos dirigimos hacia las proximidades de Puerto Belgrano, donde se procedió al desembarco del personal perteneciente al *Magdalena Oldendorff*, con el fin de que se replugaran más rápidamente hacia su lugar de origen.

Luego se prosiguió navegando hacia Buenos Aires, pero previamente a la altura de Mar del Plata, se procedió a desembarcar a uno de los helicópteros y a parte de la dotación aeronaval.

En nuestro viaje de retorno, comenzamos a tener información de la trascendencia y



Derrota seguida por el rompehielos ARA *Almirante Irizar* en su retorno a Buenos Aires.

repercusiones que había tenido esta operación en los ámbitos nacional e internacional, y ello quedó corroborado al efectuar nuestro ingreso al puerto de Buenos Aires, donde la corbeta ARA *Uruguay*, buque pionero de la actividad antártica argentina, nos recibía navegando, apoyada por dos remolcadores y acompañada por un sinnúmero de veleros y otras embarcaciones que nos daban la bienvenida.



Arribamos a puerto el 18 de agosto de 2002, acompañados por las bandas de música, autoridades, familiares y público en general.

Esta operación de asistencia al buque *Magdalena Oldendorff* denominada “Cruz del Sur”, señaló, una vez más, el espíritu y la decisión de nuestro país, a través de su Armada, de estar siempre presente cuando la vida humana está en peligro y, en particular, en las aguas antárticas, como se hizo en 1903, cuando la emblemática corbeta *Uruguay* encontró y trasladó a puerto seguro a la expedición sueca del Dr. Nordenskjöld. ■

El Programa Antártico Brasileño (PROANTAR) rumbo a 2042



Buque polar
Almirante Maximiano.
IMAGENES: <http://www.naval.com.br>

Patricia Soares Leite

Artículo dedicado al Suboficial Carlos Alberto Vieira Figueiredo y al Sargento Primero Roberto Lopes dos Santos.

El Programa Antártico Brasileño (PROANTAR) completa treinta años en 2012. En dicho período, la base logística de apoyo a las investigaciones fue ampliada y modernizada. Es cada vez mayor el número de instituciones científicas que participan del PROANTAR, lo que ha permitido elevar la cantidad y la calidad de los proyectos, incluso en colaboración con otros países. Brasil, miembro consultivo del Tratado Antártico, ha participado activamente en foros internacionales sobre asuntos antárticos, con una posición orientada en favor de la promoción de la paz, la investigación científica y la protección ambiental del continente.

Para los próximos treinta años, se busca profundizar las conquistas alcanzadas y explorar nuevas posibilidades de actuación. El primer desafío por enfrentar es el de reconstruir la base brasileña Estación Antártica Comandante Ferraz (EACF), que sufrió un incendio en febrero de 2012. La tragedia provocó la pérdida de las vidas del Suboficial Carlos Alberto Vieira Figueiredo y del Sargento Primero Roberto Lopes dos Santos, que heroicamente intentaron controlar el fuego. La base, que venía siendo perfeccionada año tras año de manera de atender a las necesidades de los investigadores y las exigencias ambientales, está siendo actualmente desmontada para dar lugar a nuevas instalaciones. En paralelo a la reconstrucción de la EACF, se mantiene el compromiso de incrementar el conocimiento científico en el continente. La cooperación con otros países, en particular con la Argentina, tenderá a adquirir un espacio aún mayor en esa nueva fase del PROANTAR.

Patricia Soares Leite es jefe del Sector de Medio Ambiente y Cuenca del Plata en la embajada brasileña en Argentina. En 2001, finalizó la carrera en Historia por la Pontificia Universidad Católica de Rio de Janeiro. En 2007 y 2008, revistó en la División África del Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil. En 2008, cursó la Maestría en Relaciones Internacionales por la Universidad Federal Fluminense de Río de Janeiro. Su trabajo "Brasil y la cooperación Sur-Sur en tres momentos de política externa: los Gobiernos Jânio Quadros/João Goulart, Ernesto Geisel y Luiz Inácio Lula da Silva" resultó recomendado para su publicación. Entre 2008 y 2010, fue ministra consejera de la Embajada del Brasil en Gaborone, Botswana. Cursó en 2010 la Maestría en Diplomacia por el Instituto Río Branco, donde investigó sobre "La cooperación técnica como desarrollo de capacidades en las relaciones del Brasil con los Países Africanos de Lengua Oficial Portuguesa".





Estación Antártica Comandante Ferraz, en 2011. Actualmente está siendo reacondicionada.

IMAGEN: 2011bucaneiro.xpg.uol.com.br

Estructura

Cinco ministerios y una agencia de fomento se coordinan para llevar a cabo el Programa Antártico Brasileño. El Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación (MCTI) se ocupa de la definición de la política científica, teniendo presentes las directrices del Comité Científico para la Investigación Antártica (SCAR). El Ministerio de Medio Ambiente (MMA) es responsable de velar para que las actividades brasileñas desarrolladas en la Antártida acaten el Protocolo de Madrid, con vistas a minimizar el impacto de la presencia humana en suelo antártico. El Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE), organismo responsable de la Política Nacional para Asuntos Antárticos, conduce la actuación internacional de Brasil en el marco del Tratado Antártico.



El Ministerio de Defensa (MD) actúa en el PROANTAR por intermedio de los Comandos de la Marina y de la Aeronáutica. La Marina de Brasil es sede de la Secretaría de la Comisión Interministerial para los Recursos del Mar (SECIRM), que gestiona el PROANTAR, planifica las Operaciones Antárticas y financia el segmento logístico del Programa. Mantiene la EACF, los refugios y campamentos, además de la Estación de Apoyo Antártico, en la Fundación Universidad de Río Grande. La Aeronáutica realiza los vuelos de apoyo al PROANTAR. El Ministerio de Minas y Energía (MME) provee, por medio de Petrobras, combustibles especialmente adaptados para las regiones heladas, que abastecen los motores generadores de la Estación, las embarcaciones y los vehículos terrestres y aéreos.

Al Consejo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico (CNPq), agencia del MCTI, cabe el financiamiento y la coordinación de la ejecución de las investigaciones, realizadas por universidades y otras instituciones, además de la formación de investigadores con conocimiento sobre la Antártida. La agencia cuenta con un grupo de asesoramiento para el análisis y la aprobación de los proyectos.

Historial

Brasil se adhirió al Tratado Antártico en 1975. En 1982, realizó su primera operación antártica y entre 1983 y 1984 estableció la Estación Antártica Comandante Ferraz, en la isla Rey George, que integra las islas Shetland del Sur. En 1986, se adhirió a la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos y cinco años después firmó el Protocolo de Madrid.

En el período de 1983 a 1986, fue aceptado como parte consultiva del Tratado y admitido como miembro del SCAR. En la década del 80, fue sede de la XVI Reunión Consultiva del Tratado Antártico (ATCM).

En esa fase inicial, entre los brasileños que contribuyeron para el avance del conocimiento científico en la Antártida, figura el profesor Antonio Carlos Rocha Campos. Sus estudios estimularon nuevas líneas de investigación y, en reconocimiento a ese trabajo pionero, el profesor Rocha Campos fue electo presidente del SCAR entre 1994 y 1998.

La base logística fue incrementada gradualmente. Los primeros buques de apoyo oceanográfico fueron siendo sustituidos por otros dotados de modernos equipamientos y laboratorios para investigaciones. El buque *Almirante Maximiano*, que alberga cinco laboratorios, dos de ellos secos, dos mojados y uno mixto, se destaca en esa nueva flota en actividad.

La Estación Antártica Comandante Ferraz, que de ocho módulos había aumentado a más de cincuenta, recibió la visita de autoridades graduadas brasileñas. Se mencionan, por ejemplo, las visitas conjuntas del Comandante de la Marina y de los Ministros de Relaciones Exteriores y Ciencia y Tecnología, en 1986; las visitas del presidente Fernando Collor de Melo, en 1991; del vicepresidente Itamar Franco, en 1992, y del presidente Luiz Inácio Lula da Silva, en 2008.



Buque de apoyo oceanográfico *Ary Rongel* y buque polar *Almirante Maximiano*. IMAGENES: <http://www.naval.com.br>

Cooperación internacional

Uno de los aspectos centrales del PROANTAR es la importancia creciente atribuida a la cooperación internacional. En 2009, el MCTI y el CNPq publicaron un edicto que destina R\$ 14 millones (cerca de \$ 33 millones de pesos argentinos) a la investigación científica en la Antártida, incluso para proyectos conjuntos con otras instituciones de América del Sur.

La cooperación con la Argentina en asuntos antárticos, existente hace años, adquiere un renovado impulso. En la Declaración Conjunta de enero del 2011, las presidentas Dilma Rousseff y Cristina Fernández de Kirchner decidieron instruir a sus Cancillerías a llevar adelante, en coordinación con las respectivas autoridades nacionales competentes, un amplio ejercicio de profundización de la cooperación bilateral en temas relativos a la Antártida, con vistas a la consolidación de un programa de trabajo conjunto y a la coordinación de posiciones en los temas de agenda de la ATCM y de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos.

En el marco de la Declaración Conjunta, se realizaron dos reuniones bilaterales en 2011. En 2012, se avanzó en la cooperación logística. La Marina argentina brindó un inestimable apoyo durante el accidente en la EACF. En la campaña antártica 2012/2013, el Gobierno argentino prestó el buque *San Blas* para el apoyo logístico en la operación de desmonte de la estación brasileña, y ofreció la base Teniente Cámara para el desarrollo de los proyectos de los investigadores brasileños. En 2013, se prevé la realización de nuevas reuniones bilaterales para profundizar la agenda común, que incluye temas como la cooperación científica y la realización de inspecciones conjuntas.

Entre noviembre de 2012 y febrero de 2013, Brasil y Argentina organizaron una muestra conjunta en el Espacio Cultural de la Embajada del Brasil en Buenos Aires, con la exhibición de fotos sobre la Antártida tomadas por científicos y artistas brasileños y argentinos, además de videos sobre los respectivos programas antárticos. Las imágenes simbolizan las nuevas posibilidades de esa tradicional cooperación, que se amplía y se refuerza con el pasar de los años. ■

Estrategia Científica 2011-2021



Sergio Santillana

Antecedentes

La República Argentina reclama, sobre la base de sólidos títulos históricos, geográficos, geológicos, actividades de ocupación, actos administrativos y jurídicos el sector comprendido entre los meridianos 25° y 74° O y desde el paralelo 60° S hasta el Polo Sur geográfico. Sin embargo, sin renunciar a este reclamo, nuestro país es signatario original del Tratado Antártico y miembro fundacional permanente de las organizaciones internacionales antárticas tales como el Comité Científico de Investigaciones Antárticas (SCAR), el Comité de Administradores de Programas Antárticos (COMNAP), la Reunión de Países Antárticos Latinoamericanos (RAPAL) y la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA).

El Instituto Antártico Argentino, creado el 17 de abril de 1951 como primer organismo mundial dedicado exclusivamente a las investigaciones antárticas, es el ente rector de la actividad de ciencia y tecnología que la República Argentina lleva a cabo en la Antártida.

La República Argentina es el único país que cuenta con una estación científica permanente en la Antártida desde 1904 y es, además, el país más cercano a ese continente. Nuestro país cuenta con seis bases permanentes, un número de bases temporarias, refugios, buques, aeronaves y la capacidad de desplegar campamentos que le permiten operar en territorio antártico en apoyo de su programa científico.

Sergio Santillana es licenciado en Ciencias Geológicas y coordinador científico del Instituto Antártico Argentino desde 2003 hasta la fecha. Fue investigador científico desde 1986 hasta 1994 y jefe de Estación Científica desde 1994 hasta 2003. Integró el Comando Conjunto Antártico como jefe científico entre 2003 y 2007. Es docente en Ciencias en la UBA. Es el delegado del Encuentro de Científicos Antárticos Latinoamericanos.

Sus investigaciones se vincularon con el desmembramiento del Gondwana y los cambios ambientales ocurridos hace entre treinta y cuarenta millones de años y las rutas de migración de la fauna de ese momento. Entre los hallazgos paleontológicos realizados que apoyan estas interpretaciones, se encuentran fósiles de los primeros mamíferos ungulados de la isla Marambio, primer dinosaurio de Marambio, primera flor fósil de la Antártida, el pingüino más antiguo del Paleoceno, nuevas especies de cangrejos, tortugas y aves, entre otros.

Boletín del Centro Naval
Número 836
MAY / AGO 2013





Misión del Instituto Antártico Argentino

La misión del Instituto Antártico Argentino es:

- Proveer y mantener la capacidad nacional de llevar a cabo investigaciones científicas y desarrollos tecnológicos en la Antártida.
- Llevar a cabo y/o coordinar las investigaciones científicas, observaciones y monitoreos de largo plazo y trabajos de cartografía en el Sector Antártico Argentino.
- Proveer un centro nacional de referencia para la cooperación internacional y la coordinación de programas científicos en la Antártida.
- Propiciar el conocimiento del Sector Antártico Argentino y el desarrollo de nuevas tecnologías antárticas.
- Conformar una planta de investigadores y técnicos altamente calificados y reconocidos internacionalmente que puedan representar al país en los foros de discusión internacionales en temas antárticos y asesorar a los diferentes poderes del Gobierno Nacional en los temas de su especialidad, resguardando los intereses nacionales en la materia.
- Crear en la comunidad una conciencia de pertenencia del Sector Antártico Argentino a través de la difusión de la ciencia y la tecnología.
- Representar los intereses de la República Argentina en la Antártida a través de la ciencia y la tecnología, consolidando e incrementando los títulos que sustentan nuestro reclamo de soberanía.
- Lograr, a través de la ciencia y la tecnología, el reconocimiento internacional sobre las actividades que nuestro país desarrolla en la Antártida.
- Convertirse en un centro de excelencia profesional formado de recursos humanos calificados en temas antárticos.
- Contribuir al desarrollo sustentable nacional a través de las investigaciones científicas y desarrollos tecnológicos antárticos.

Organización del Instituto Antártico Argentino

El Instituto Antártico Argentino depende orgánicamente de la Dirección Nacional del



Antártico, en la Unidad Ministro del Ministerio de Relaciones Exteriores Comercio Internacional y Culto.

Internamente, consiste de las siguientes unidades:

- Director del IAA.
- Coordinación Científica (Centro de Datos Antárticos, Biblioteca Antártica, Publicaciones e Imprenta).
- Coordinación Ciencias de la Tierra.
- Coordinación Ciencias de la Vida.



- Coordinación Ciencias Físico-Químicas e Investigaciones. Ambientales.
- Museo.

Las actividades científicas y tecnológicas se llevan a cabo a través de proyectos de investigación y de actividades institucionales, los cuales son sometidos a una evaluación previa de calidad, factibilidad y pertinencia con evaluadores externos e internos calificados.

Prioridades estratégicas

El Instituto Antártico Argentino orienta el cumplimiento de su misión según las siguientes prioridades estratégicas:

- Enfocar el trabajo a las prioridades y las necesidades del país en el campo de la ciencia y la tecnología en general y de la Política Nacional Antártica en particular (líneas prioritarias de investigación).
- Encauzar el esfuerzo en pos de lograr los objetivos políticos que nuestro país tiene sobre la Antártida, en particular, lograr el reconocimiento de soberanía sobre el Sector Antártico Argentino.



- Encabezar y/o coordinar los proyectos de investigación nacionales e internacionales que se lleven a cabo en el Sector Antártico Argentino.
- Recomponer una planta de profesionales altamente calificada en temas antárticos.
- Lograr la excelencia en temas científicos antárticos.
- Mantener la presencia científica argentina en la Antártida.

Plan Estratégico 2011-2021: “Ciencia argentina en la Antártida para un planeta en cambio”

Este Plan Estratégico será la “hoja de ruta” de las actividades científicas del Programa Antártico Argentino durante los próximos diez años, lo que permitirá focalizar los esfuerzos logísticos y financieros y de planificación sobre las siguientes seis áreas temáticas:

Los océanos y la atmósfera de las regiones polares

Las regiones polares y, especialmente, la Antártida ejercen un control primario sobre el nivel del mar, el ciclo del carbono y la circulación oceánica y la atmosférica.

La circulación oceánica y la atmosférica son de los pocos procesos a través de los cuales los fenómenos polares pueden influenciar directamente sobre todo el sistema terrestre en escalas de tiempo relativamente cortas.

Su importancia radica en la gran capacidad que tienen los océanos de almacenar y redistribuir calor, dióxido de carbono y otras sustancias químicas importantes para la vida y su constante intercambio con la atmósfera.

Los fenómenos atmosféricos en las regiones polares, controlados por las interacciones complejas con el sol, los océanos, la biosfera y la criosfera, poseen una gran importancia dentro del sistema climático global.

Respuestas de los ecosistemas antárticos, dependientes y asociados al cambio climático y las pesquerías: comprensión y posibilidades de remediación

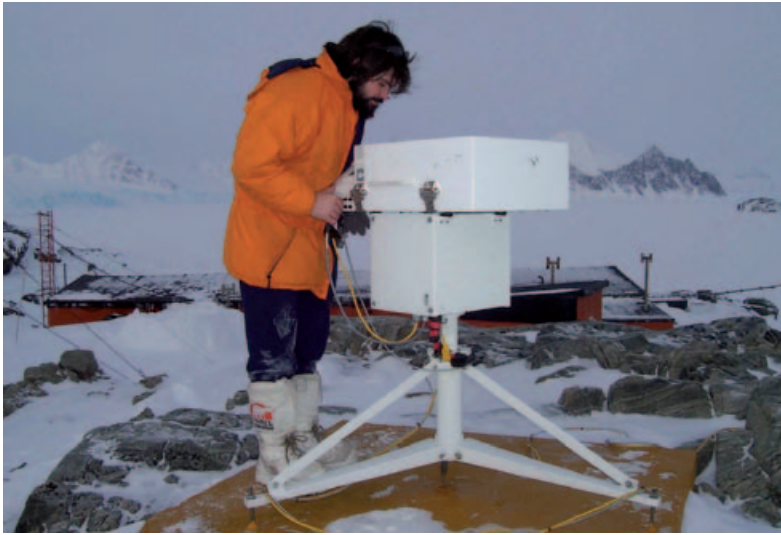
Las regiones polares poseen una gran importancia ecológica y económica a nivel mundial, debido a que su diversidad es única desde el punto de vista genético, específico y ecosistémico y debido al rol que ejercen las comunidades biológicas en los procesos climáticos.

Los organismos que habitan dichos ecosistemas se han adaptado a las condiciones actuales, frías y estacionales, a través de un largo camino de evolución. Por esta razón, son extremadamente sensibles a rápidos cambios ambientales.

Al respecto, el cambio climático actual, sumado al impacto de las actividades humanas, son amenazas para el equilibrio y la estabilidad de estos ecosistemas.

Al impacto global que el cambio climático está ejerciendo sobre variados aspectos de la estructura y función de los ecosistemas antárticos, debe sumarse el efecto antrópico, generado por la presencia directa del ser humano en el continente blanco. Esta se traduce en el vertido en el ambiente antártico de contaminantes orgánicos y metales pesados que producen una inevitable perturbación en los delicados equilibrios de los mencionados ecosistemas.

Para poder evaluar dicho efecto, es imprescindible disponer de un conocimiento profundo acerca de la estructura y la dinámica de los ecosistemas en estudio.



En este sentido, los componentes microbianos de estos ecosistemas (suelos, aguas marinas costeras, aguas continentales, etc.) son prácticamente desconocidos en la actualidad. Su estudio mediante la aplicación de diferentes enfoques (estudios bioquímicos, fisiológicos y moleculares) es crucial para poder conocer los organismos que integran estas delicadas comunidades y para poder estimar sus cambios bajo la presión del efecto antropogénico.

Por otro lado, el desarrollo de procesos de biorremediación de contaminantes en aquellas áreas antárticas afectadas por la presencia humana surge como la herramienta más adecuada para atenuar in situ la contaminación ambiental.

El cambio climático: pasado, presente y perspectivas para los próximos cien años

Para comprender cómo reaccionará el sistema climático terrestre al cambio climático actual es necesario observar, estudiar y comprender no solo el presente sino también el pasado.

En las regiones polares, ocurren procesos fundamentales para el sistema terrestre y tanto el hielo como las rocas representan algunos de los mejores registros de los cambios ocurridos en el pasado.

La comprensión de estos fenómenos es imprescindible para poder predecir el futuro y poder sugerir medidas de conservación y mitigación para los años venideros.

Los cambios ambientales naturales y la evolución de los ecosistemas antárticos

La vida y los procesos en la superficie y en el interior de la tierra conforman un sistema que se integra a través de muchas y diferentes maneras. Estas interacciones muestran una dinámica compleja que opera en diferentes escalas temporales (desde minutos a millones de años), geográficas (desde localidades particulares hasta continentes) y biológicas (desde genomas hasta comunidades).

Para poder realizar predicciones sobre el impacto de los cambios futuros en la vida del planeta, es necesario comprender cabalmente estas interacciones y su larga historia de evolución.



La estructura geológica, la evolución de la superficie terrestre, el desarrollo de la criosfera y la biodiversidad tanto terrestre como marina son factores que influyen y han moldeado el papel protagónico que juegan las regiones polares en los cambios ambientales y su evolución a través de los milenios.

Las particulares y extremas condiciones ambientales antárticas han determinado profundas adaptaciones en los organismos que habitan estas regiones.

Esta adaptación se hace particularmente notoria en los microorganismos bacterias, protozoos, microhongos).

Por un lado, esta “exigencia ambiental” parece haber determinado la presencia de numerosas especies microbianas endémicas, adaptadas a estas condiciones de frío extremo y generó una diversidad biológica única. Dichas adaptaciones representan una nueva e inmensa fuente de otras actividades biológicas con potencial aplicación en variados campos de la biotecnología y de la industria.

Monitoreo del sistema natural antártico

Las mediciones ininterrumpidas, basadas en datos científicos de alta calidad y de amplia escala temporal, son imprescindibles para identificar cambios y conocer la variabilidad natural (y antropogénica) de los sistemas naturales antárticos.

Estos datos permiten también validar y/o mejorar los modelos matemáticos utilizados para simulaciones y predicciones de cambios futuros. De este modo, la colección de datos a través de proyectos científicos de monitoreo, es parte fundamental de las investigaciones antárticas, en los ámbitos nacional e internacional.

Fortalecimiento institucional

El Instituto Antártico Argentino ha cumplido sesenta años, y su trayectoria le ha valido un importante reconocimiento internacional, ya que es un actor destacado en la ciencia antártica, especialmente como referente latinoamericano.

Conforme a la evolución global e internacional de la ciencia y la tecnología en la región antártica y a las necesidades que impone dicho crecimiento en un marco cada vez más complejo y competitivo, es imprescindible mantener un proceso de fortalecimiento institucional que contemple la formación de recursos humanos y el aumento de la producción científica (en cantidad y calidad) así como también de la infraestructura asociada al desarrollo de la ciencia (laboratorios e infraestructura de tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC).

Líneas prioritarias de investigación

De acuerdo con la Política Nacional Antártica y según las prioridades estratégicas, se han

establecido para el período 2011 - 2016 las siguientes líneas prioritarias de investigación y/o acción:

- Estudio de los fenómenos del cambio climático-cambio global, causas y consecuencias en los sistemas antárticos e impacto sobre los sistemas productivos nacionales.
- Conocimiento y conservación de los recursos naturales antárticos y de sus áreas asociadas.
- Desarrollo de energías alternativas.
- Conocimiento geográfico-geológico del Sector Antártico Argentino y su vinculación con el extremo sur sudamericano.
- Historia de las actividades argentinas en la Antártida.



Dentro de estas líneas prioritarias y de acuerdo con las posibilidades logísticas, los programas de investigación que lleve adelante el IAA, tanto individualmente como a través de la cooperación con organismos de ciencia y tecnología, nacionales e internacionales, se enfocarán prioritariamente en los siguientes temas:

- Estructura y funcionamiento de los ecosistemas antárticos, pasados y presentes.
- Monitoreo de los sistemas naturales antárticos (incluidos el monitoreo ambiental, el biológico y la cartografía).
- Física y química de la atmósfera, de los océanos y de la tierra sólida en la Antártida y regiones adyacentes.
- Recursos minerales.
- Recursos vivos antárticos (incluida la bioprospección).
- Cambio climático-cambio global: pasado, presente y proyecciones futuras.
- Historia de las actividades argentinas en la Antártida.
- Adaptaciones humanas a las altas latitudes.
- Impacto de las actividades humanas en los ecosistemas antárticos (incluidos la biorremediación y el turismo).
- Evolución geológica del sector sur de la península Antártica.

Los temas aquí identificados serán estudiados a través de dos modalidades diferentes: Proyectos de Investigación y Desarrollo (PI+D) y Actividades Institucionales (AI).

Un Proyecto de Investigación y Desarrollo comprende un conjunto coordinado de tareas científicas y tecnológicas específicas que comprende total o parcialmente actividades de I+D que, a partir de conocimientos persistentes, permiten acrecentar el conocimiento y/o llegar a un objetivo cuyas características han sido previamente determinadas.

Los PI+D tendrán duración de entre uno y tres años y serán seleccionados a partir de llamados periódicos realizados por el IAA (individualmente o en conjunto con otros organismos), luego de un riguroso proceso de evaluación que comprende tres etapas: acreditación y evaluación de calidad científica (externa), evaluación de factibilidad (mixta) y evaluación de pertinencia (interna).

El primero de los pasos requiere una evaluación por pares que lleva a cabo una institución externa al IAA (actualmente la ANPCyT-MINCYT).

El segundo se refiere a la capacidad operativa del PAA para llevar adelante las actividades requeridas por el PI+D, por lo que la realiza una comisión ad hoc mixta entre el organismo evaluador, el IAA y la DNA.

Finalmente, la tercera es un análisis sobre la potencialidad del PI+D de cumplir con los objetivos fundamentales de la Política Nacional Antártica.

Las AI son aquellas tareas científicas y tecnológicas que, por su carácter de urgentes, estratégicas y/o de larga duración (monitoreos), no puedan ser puestas en el formato de los PI+D y deban ser ejecutadas en forma perentoria.

Estas actividades, que pueden ser propuestas o requeridas por entidades científicas (incluidas las coordinaciones científicas del IAA) y/o autoridades políticas, serán establecidas por el director del IAA, quien evaluará anualmente la necesidad de su continuidad o de su cambio. ■



Cómo obtener el Boletín

SOCIOS ACTIVOS Y VITALICIOS DEL CENTRO NAVAL

Si usted desea recibir el Boletín, solicítelo al tel. 4311-0041 o por correo electrónico boletin@centronaval.org.ar, optando por alguna de las siguientes alternativas:

Alternativa S1:

Retirarlo personalmente, sin cargo, en nuestra oficina.

Alternativa S2:

Oficiales de la Armada en actividad, sin cargo, en su destino.

Alternativa S3:

Recibirlo en su domicilio, caso en el que podrá optar por abonar el envío en nuestra oficina o autorizar el descuento por haberes, cada vez que se edite el Boletín, según las tarifas detalladas a continuación:

- Capital Federal y Gran Buenos Aires
10 pesos argentinos
- Interior
10 pesos argentinos
- Países limítrofes/Mercosur
25,75 pesos argentinos
- Resto de América
37,50 pesos argentinos
- Resto del mundo
41,25 pesos argentinos

Alternativa S4:

Retirarlo personalmente, sin cargo, en las delegaciones La Plata, Puerto Belgrano, Bahía Blanca, Mar del Plata y en la sede Olivos.

OTRAS CATEGORÍAS DE SOCIOS, o particulares

El Boletín del Centro Naval se publica sin fines de lucro y su precio representa sólo una parte menor de los costos directos e indirectos de producirlo.

Alternativa 1:

Solicitarlo personalmente en la oficina del Boletín.

Alternativa 2:

Solicitarlo vía telefónica, postal, e-mail, etc., a las direcciones y teléfonos que se indican en la portada, para que se lo enviemos donde usted nos indique.

Costos de adquisición por número:

	Socios Adherentes y Participantes	Particulares
Argentina:	\$ 9.-	\$ 20.-
Extranjero:	-	u\$s 4.-

Costos de envío:

Estarán a cargo del destinatario, según las tarifas detalladas en la alternativa S3 para los socios del Centro Naval.

Formas de pago:

- En efectivo, en nuestra oficina, Florida 801, C1005AAQ Buenos Aires, República Argentina.
- Transferencia Bancaria
A la cuenta del Centro Naval.
- Cheque
No a la orden, a nombre de "Centro Naval".

Si Ud. no recibe nuestra publicación o desea optar por una alternativa diferente a la que actualmente utiliza, comuníquese con nosotros a las direcciones que se muestran en la portada de este número. Días y horarios de atención personal y telefónica: lunes a viernes, de 0900 a 1630.

Chile en la Antártida



Base General Bernardo O'Higgins. IMAGEN: MERCOPRESS

María Luisa Carvallo Cruz

María Luisa Carvallo Cruz es abogada, desde el 1.º de febrero de 2011 se desempeña como Subdirectora de la Dirección de Antártica del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Chile. De abril de 2003 a enero de 2011, se desempeñó como Jefa del Departamento Antártica en la Dirección de Medio Ambiente, Antártica y Asuntos Marítimos de la Cancillería. Desde enero de 1985 ejerció como Asesora Jurídica del Instituto Antártico Chileno hasta el traslado del servicio a Punta Arenas en abril de 2003. Ha participado en más de 17 reuniones del Sistema del Tratado Antártico desde el año 1987 y ha visitado en tres oportunidades el Territorio Antártico Chileno. Asimismo, en virtud de la beca de la ONU "Hamilton Shirley Amerasinghe" realizó estudios sobre el Derecho del Mar en la Universidad de Cambridge, Inglaterra, y trabajó durante tres meses en la oficina del Derecho del Mar de Naciones Unidas, en Nueva York, en 1989 y 1990. Se ha especializado en la temática Antártica del Derecho del Mar y del Medio Ambiente.

Historia de Chile en la Antártida

Para esta primera parte, solo haré unos "pincelazos" de algunos hechos que marcaron nuestra presencia en ese continente desconocido.

Es interesante iniciar la presentación con el poema épico "La Araucana" de Alonso de Ercilla quien, ya desde 1569, ubicaba a Chile como "*fértil provincia en la región antártica famosa...*"

Tras la independencia de España, las nuevas repúblicas se reconocieron entre sí el principio del *utis possidetis*, es decir, los nuevos estados tendrían como límites aquellos heredados de las colonias españolas de las cuales se originaban. Por ende, la República de Chile estaba constituida por todas aquellas tierras que pertenecieron anteriormente a la Capitanía General de Chile y heredaron los títulos que incluían derechos sobre la Antártida hasta el Polo Sur.

En los primeros años del siglo xx, aumentó el interés por estudiar los territorios antárticos. Algunas de estas expediciones pidieron permiso al Gobierno de Chile para realizarse, entre las que se puede destacar la del profesor sueco Otto Nordenskjöld en 1902 y el inglés Robert F. Scott, en 1900. También Chile entregó permisos de explotación, como el conferido el año 1902, por el Decreto N.º 3310, a Pedro Pablo Benavides para arriendo de las islas Diego Ramírez y San Ildefonso y podía extenderse en la pesca hacia el sur indefinidamente.

En 1906, se creó la Sociedad Ballenera de Magallanes con sede en Punta Arenas, que se instaló en las Shetland del Sur mediante el Decreto N.º 1314 del Gobernador de Magallanes. Su sede estuvo en la caleta Balleneros de la isla Decepción, se izó allí la



bandera chilena y se instaló un depósito de carbón. Ese lugar fue visitado por Jean-Baptiste Charcot en diciembre de 1908 para reaprovisionarse de carbón que informó que había alrededor de nueve buques. Continuó siendo habitado en temporada estival hasta 1914.

A partir de 1906, se promulgaron varios decretos que otorgaban permisos de explotación en la zona antártica. La Memoria del año 1906 del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile hizo mención a los derechos antárticos chilenos y declaró que la delimitación del territorio estaría sujeta a investigaciones preliminares. Argentina protestó formalmente por esas acciones y se inició un proceso de negociaciones para el reconocimiento mutuo de los territorios antárticos. Se establecería un límite para repartir la península antártica y sus mares adyacentes, acuerdo que finalmente no se firmó.

En 1914, el británico Ernest Shackleton inició una expedición para cruzar la Antártida a través del Polo Sur desde el mar de Weddell al mar de Ross. Con el *Endurance*, se dirigió hacia el continente blanco, pero el tiempo empeoró drásticamente hasta que los hielos aprisionaron y destruyeron el navío. Shackleton recurrió a Uruguay y luego a Argentina para ir a rescatar a los expedicionarios que había dejado en la Antártica, pero no tuvo éxito. En Punta Arenas, la Armada de Chile encomendó al Piloto Luis Pardo Villalón, quien, a bordo de la escampavía *Yelcho*, logró rescatar, el 30 de agosto de 1916, a los veintidós naufragos en la isla Elefante. El 4 de septiembre de 1916 fueron recibidos en el puerto de Punta Arenas como héroes. La hazaña del Piloto Pardo, que navegó con temperaturas cercanas a los -30°C y en un mar tormentoso lleno de témpanos, le valió el reconocimiento nacional e internacional.

Permítanme hacer una comparación muy especial; en 1916, el Piloto Pardo salvó a los veintidós hombres de Shackleton; en 2010, el Ministro Golborne salvó a los treinta y tres mineros, dos hechos que en cada época, fueron considerados casi imposibles.

En 1939, el Gobierno chileno recibió un memorándum secreto de EE. UU., que llevó el Presidente Pedro Aguirre Cerda a apurar el proceso legal para delimitar el territorio perteneciente a Chile. Con ese objeto, se estableció por Decreto N° 1541 de ese año, una Comisión Especial de la Cancillería para examinar los derechos del país en la Antártida.

La Comisión estableció los límites tomando en consideración la Teoría de los Sectores Polares, el Tratado de Tordesillas y las instalaciones argentinas en las islas Orcadas, así como los antecedentes geográficos, históricos, jurídicos y diplomáticos que se habían enunciado el año 1906, cuando se inició el proceso para realizar la primera expedición oficial a la Antártida, que se suspendió por los efectos del terremoto de Valparaíso de ese año.

El Decreto N.° 1747 de RR. EE. del 6 de noviembre de 1940, estableció que *“Forman la Antártida Chilena o Territorio Chileno Antártico todas las tierras, islas, islotes, arrecifes, glaciares (pack-ice), y demás, conocidos y por conocerse, y el mar territorial respectivo, existentes dentro de los límites del casquete constituido por los meridianos 53° longitud Oeste de Greenwich y 90° longitud Oeste de Greenwich”*.

Chile comenzó a ejercer actos de soberanía en el continente antártico de manera permanente, con la instalación de la base Soberanía, actual Arturo Prat, en 1947. Al año siguiente, y como forma de asentar la soberanía chilena, el Presidente Gabriel González Videla inauguró la base General Bernardo O'Higgins en la primera visita oficial de un jefe de estado a la Antártida. Posteriormente, se fundaron otras bases en isla Decepción y bahía Paraíso. En 1980, en la isla Rey Jorge, donde estaba la base Presidente Eduardo Frei Montalva, se inauguró el aeródromo Teniente Marsh, que permitió llegar a la Antártida en cualquier época del año.



Piloto 1.º Sr. Luis Alberto Pardo Villalón.



Escampavía *Yelcho*
fondeado en isla Elefante.



Escampavía
Yelcho.



Sir Ernest Shackleton.

IMAGENES: www.historiaygeografia.cl/Archivo/Piloto_Pardo.pdf

El año 1984, en la misma isla, se inauguró Villa Las Estrellas, que ha permitido, hasta la fecha, la presencia de familias chilenas que viven durante dos años en el sector más austral del mundo. En ese mismo sector, se encuentra la mayor base científica, Profesor Julio Escudero y la Estación Marítima Bahía Fildes.

El Sistema del Tratado Antártico

El 1 de diciembre de 1959, Chile junto a otros once Estados firmaron, en Washington, el Tratado Antártico. Este importante acuerdo internacional, que este año cumplió cincuenta años de su entrada en vigencia, logró que todo un continente fuese declarado zona de paz en beneficio de toda la humanidad y evitó todo conflicto por reclamaciones territoriales. El Artículo IV estableció un statu quo por el tiempo que dure el tratado (que es de carácter indefinido) y que resguarda los derechos soberanos y las reclamaciones territoriales hechas valer precedentemente. Por otro lado, permite a todos los países que formen parte de las Naciones Unidas instalar bases científicas. Hoy en día son 49 países los que han suscrito el Tratado y de ellos 28 tienen presencia en la Antártida lo que les da el estatus de Partes Consultivas, es decir con derecho a voz y a voto en las decisiones que se adoptan. No entraré a analizar con mayor detalle este tema, ya que esto se hizo en otra ponencia.

Institucionalidad Antártica Nacional

El Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile conduce la Política Antártica, representa al país en los foros y regímenes del Sistema Antártico y coordina a las instituciones nacionales que tienen relación con ese continente. De este Ministerio dependen el Consejo de Política Antártica, la Dirección de Antártida y el Instituto Antártico Chileno, INACH. Este último, fundado el año 1964, es el único organismo técnico encargado de planificar y ejecutar las actividades científicas y tecnológicas en la Antártida. Desde 2003, su sede está en Punta Arenas. Este año, el Programa Científico Antártico, PROCIENT, contempló la realización de 55 proyectos, de los cuales 34 fueron ejecutados en la



Base Presidente
Gabriel González Videla.
IMAGEN: WWW.EXTRANOTICIAS.CL

Antártida, y preveía a 124 científicos y 18 estudiantes en el área. De 50 proyectos en ejecución, en 24 de ellos participaron investigadores extranjeros.

En Chile, el Ministerio de Defensa es el encargado de mantener la presencia soberana y de otorgar el apoyo logístico y los medios de transporte a la actividad antártica nacional, así como también a otros programas antárticos internacionales con bases en el sector de la península antártica. Desarrolla su actividad a través de la Subsecretaría de Defensa y el Estado Mayor Conjunto, y opera en la Antártida con las tres ramas de las Fuerzas Armadas. Se les llama “operadores antárticos” junto con el INACH.

La XII Región de Magallanes y Antártida Chilena es la cabecera administrativa del Territorio Antártico Chileno. La Gobernación Antártica comprende a la Comuna de Cabo de Hornos y de Antártida y tiene como su capital a Puerto Williams. Justamente en abril de este año, se efectuó por primera vez, una reunión del Consejo de Política Antártica en esa ciudad, la más austral del mundo, con la presencia del Canciller y los Ministros de Defensa, Hacienda y Medio Ambiente, los



tres Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas, autoridades, parlamentarios regionales, empresarios y otros. En esa oportunidad, se aprobó el Plan Estratégico Antártico 2011-2014. Cabe recordar que el 18 de marzo de 2000 se firmó la Política Antártica Nacional en el mismo Territorio Antártico Chileno.

Relaciones de Chile con Argentina

Como dijimos previamente, desde 1906 hasta 1908 tuvieron lugar las negociaciones entre las Cancillerías de ambos países para repartir y delimitar las tierras del continente austral.

Los Cancilleres de Chile y Argentina, Sres. Raúl Juliet y Juan Bramuglia firmaron en julio de 1947 en Buenos Aires, una Declaración Conjunta sobre la Antártida Sudamericana, en la cual reconocieron mutuamente que Chile y Argentina tienen “*indiscutibles derechos de soberanía*” en la zona polar denominada la “*Antártida Sudamericana*”

Al año siguiente, el Canciller de Chile, Sr. Germán Vergara, y el Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de Argentina, Dr. Pascual La Rosa, acordaron el 4 marzo de 1948 “*que ambos Gobiernos actuarán de mutuo acuerdo en la protección y la defensa jurídica de sus derechos en la Antártida Sudamericana (...) en cuyos territorios se reconocen Chile y Argentina indiscutibles de derechos de soberanía*”.

Años después y ya formando parte del sistema Antártico, encontramos varias Declaraciones Presidenciales y Ministeriales por las cuales se reconocen los mutuos derechos sobre el sector de la península. La Declaración sobre la Antártida suscrita por los Ministros de Relaciones Exteriores de Chile y Argentina el 17 de mayo de 1974, en Buenos Aires, contempla la protección y la defensa de los derechos jurídicos de ambos países sobre el territorio antártico, además de propiciar un plan armónico de ambos Gobiernos en orden al mejor conocimiento científico de la zona antártica, mediante exploraciones y estudios técnicos.

La Declaración Conjunta sobre la Antártica, suscrita entre los Presidentes de la República de Chile y de Argentina, en Santiago, el 29 de agosto de 1990, estableció el intercambio de personal y la participación de proyectos sectoriales, que contribuyan a la estructuración de un programa chileno-argentino de cooperación científica. El 15 de diciembre de 1998 en Buenos Aires, fue firmada por los Presidentes de Chile y Argentina una Declaración Conjunta que reafirmó el deseo de situar la sede de la Secretaría Permanente del Tratado Antártico en Buenos Aires.

El 16 de febrero de 1999, los presidentes de la República de Chile y de Argentina firmaron en Ushuaia la Declaración Presidencial Antártica en el marco del Centenario del Encuentro del Estrecho de Magallanes, para la conmemoración del cuadragésimo aniversario de la firma del Tratado Antártico. En esa oportunidad, se reafirmó el compromiso de ambos países en la defensa de los intereses comunes de la Antártida Sudamericana, además de establecer un compromiso con las actividades exploratorias y científicas tendientes a proteger los ecosistemas antárticos.

El 29 de agosto de 2003, se suscribió la Declaración Presidencial de El Calafate sobre cambio climático y protección de la capa de ozono en la Patagonia y Antártica, suscrita por los Presidentes de Chile y Argentina en El Calafate, provincia de Santa Cruz. Dicho instrumento recoge la decisión de apoyar e impulsar estudios conjuntos científicos argentinos y chilenos sobre los efectos del cambio climático y el deterioro de la capa de ozono en las zonas patagónicas y en la Antártida.

El 2 de agosto de 1991, se firmó en Buenos Aires el Tratado con Argentina sobre Medio Ambiente y sus Protocolos Específicos Adicionales sobre Protección del Medio Ambiente Antártico y sus Recursos Hídricos Compartidos, que abarcan variados temas en los cuales se acuerda trabajar mancomunadamente.

Entre las medidas para afianzar la confianza mutua entre las Fuerzas Armadas de ambos países, en septiembre de 2011, se realizaron ejercicios combinados de rescate en la Antártida en los que participaron efectivos de los ejércitos chileno y argentino. Desde hace catorce años, se lleva a cabo la Patrulla Antártica Naval Combinada (PANC); es un operativo internacional combinado, que realizan en conjunto las Armadas de Argentina y Chile en cada verano austral y tiene como misión salvaguardar la vida humana en el mar, combatir la contaminación marina y asegurar la preservación del ecosistema, en cumplimiento del Tratado Antártico. Finalmente, ambos países trabajaron armónicamente en la XXXIV Reunión Consultiva del Tratado Antártico que se llevó a cabo en Buenos Aires, fecha en que se celebraron los cincuenta años de la entrada en vigencia del Tratado. A este homenaje asistieron los Cancilleres de Argentina, Chile y Uruguay.

Reflexiones finales

Las relaciones antárticas entre Chile y Argentina desde los inicios del siglo xx, han sido negociadas. ¡Qué distinto hubiese sido el destino de la Antártida si en 1908 se hubiese firmado el Acuerdo alcanzado, por el cual ambos países delimitaban sus territorios antárticos! Quizás otro hubiese sido el destino del Continente Blanco de la paz.

En el siglo xxi, se ha incrementado la relación a través de acciones conjuntas entre nuestras FF. AA. Por otra parte, hay una mayor relación en la cooperación científica y se vislumbra aumentar la relación en el campo diplomático que, si bien ha existido de manera permanente, en la práctica puede ser mejor. ■

El Uruguay en la Antártida



Carlos Eduardo Abilleira Aris

Base Científica Antártica
Artigas (BCAA).
Foto de marzo 2011.

Desde 1776, en tiempos de la Colonia, el Apostadero de Montevideo primero y luego la Real Compañía Marítima, con base en Maldonado, fueron un nexo de nuestro territorio, que de esta manera se proyectaba naturalmente hacia el Atlántico Sur, hasta las incógnitas tierras de la Antártida.

Durante el Siglo XIX, el puerto de Montevideo era el umbral a la Antártida para las expediciones loberas y foqueras, primero y luego para los balleneros, y se transformó en la base logística donde se hacían reparaciones, se reaprovisionaban los buques e invernanaban las tripulaciones.

En la época heroica de la conquista de la Antártida, la mayoría de las expediciones recalaban en Montevideo, donde era común, a principios del Siglo xx, recibir expediciones célebres, como las de Charcot, Gerlache, Amundsen y otras.

En 1916, Uruguay organizó la primera expedición oficial a latitudes antárticas, en respuesta al llamado de auxilio del explorador británico Sir Ernest Shackleton; se despachó el buque *Instituto de Pesca Número 1* al mando del T/N don Ruperto Elichiribehety.

Durante la décadas de 1970 y 1980, la República Oriental del Uruguay, consciente de las vinculaciones históricas y geográficas que la ligaban a la Antártida, incrementó las acciones para ingresar al Tratado Antártico, hecho que se concretó en enero de 1980.

Carlos Eduardo Abilleira Aris ascendió a Capitán de Navío de la Armada de la ROU el 1.º de febrero de 2003. Se especializó en Infantería de Marina e integró -como Oficial de Carga del petrolero B/T Presidente Rivera- su primera tripulación bajo pabellón uruguayo. En las jerarquías de Jefe, al ser Licenciado en Sistemas Navales, obtuvo su Maestría en Educación y Entrenamiento Marítimo en la Universidad Marítima Mundial de Malmö, Suecia. Como Oficial Superior, desempeñó el cargo de Jefe de la División Enseñanza de la Dirección General de Personal Naval, integró del Gabinete del Sr. Comandante en Jefe de la Armada y fue Comandante Local de Control Operativo. Desde marzo de 2010, es Agregado Naval Adjunto a la Embajada de la República Oriental del Uruguay en la República Argentina y Asesor Uruguayo ante el Coordinador del Área Marítima del Atlántico Sur.





Base Científica Antártica Artigas (BCAA)

Al ingresar a dicho tratado, nuestro país dejó constancia de la reserva de los derechos que pudieran corresponderle acorde al derecho internacional, sin hacer reclamaciones territoriales.

El 22 de diciembre de 1984, Uruguay estableció su primera base en territorio antártico y comenzó a trabajar en un programa científico que le permitió aspirar al estatus de Miembro Consultivo del Tratado Antártico, meta que se concretó el 7 de octubre de 1985.

Nuestro país mantiene dos bases operativas en territorio antártico: la Base Científica Antártica Artigas (BCAA), en la isla Rey Jorge (25 de Mayo) y la Estación Científica Antártica Ruperto Elichiribehety (ECARE), en la Península Antártica.

La BCAA es una base permanente, destinada al apoyo de las actividades científicas y operacionales que se realizan en la zona. Brinda apoyo logístico, tanto al Programa Antártico Nacional como a los programas de otros operadores antárticos que lo soliciten. Está abierta todo el año y tiene capacidad para alojar hasta sesenta personas.

Durante el verano austral, se reciben científicos provenientes de diversas instituciones nacionales, entre las que se destacan las Facultades de Ciencias, de Química y de Ingeniería de la Universidad de la República, que conducen investigaciones, particularmente en ciencias de la vida y en ciencias físicas, acorde a las recomendaciones del Comité Científico de Investigación Antártica (SCAR, por su sigla en inglés).

En el marco de las ciencias geofísicas, se destacan las actividades del Servicio Geográfico Militar (SGM), que ha venido participando desde 1995 en el desarrollo del Proyecto GIANT (Infraestructura Geodésica en la Antártida), mediante la observación ininterrumpida de señales satelitales cada verano austral, con la finalidad de establecer una red global de estaciones para determinar el desplazamiento de las Placas Continentales.

Estas campañas, patrocinadas por el Comité Científico Antártico (SCAR), se conocen

con el nombre de Campañas EPOCH y representan un significativo aporte en investigación al grupo de trabajo de Tectónica Antártica (ANTEC).

La BCAA mantiene, desde 1985, una estación meteorológica que integra la Red de Estaciones sinópticas y climáticas básicas del Programa de la Vigilancia Meteorológica Mundial (VMM) y transmite observaciones al Centro Regional y al Centro Mundial de Telecomunicaciones (Washington). De esta manera, apoya las actividades científicas, terrestres, aéreas y marítimas de la región mediante el suministro y la difusión de las condiciones meteorológicas reinantes en la zona.

Como complemento de estas actividades, se realizan trabajos de monitoreo del espesor de la capa de ozono, en la vertical de la BCAA, mediante un espectrofotómetro Brewer MKII como instrumento de medición y un computador asociado con *software* específico para su operación.

También se desarrollan actividades institucionales, centradas en la investigación de aspectos de interés, tales como aspectos de eficiencia energética, monitoreo ambiental, censo de vida marina, relevamiento de desechos marinos, empleo de fuentes alternativas de generación eléctrica, etc.

Con respecto a la Estación ECARE, ubicada junto a la Base Esperanza (Argentina), se trata de la antigua "Base D" o "Trinity House", una antigua estación inglesa instalada durante la Segunda Guerra Mundial, que había quedado inoperativa y que fue traspasada a nuestro país en 1997.

La ECARE funciona de manera intermitente solo durante los meses de verano, y actualmente se está desarrollando un plan de mantenimiento con el fin de instalar algunas facilidades científicas que permitan disponer de un espacio para laboratorios y para la fijación de aparatos de medición del Servicio Geográfico.

Todas las actividades que se realizan en la Antártida se conducen respetando las normas de protección del medio ambiente, fijadas por el Protocolo de Protección Ambiental, conocido como Protocolo de Madrid.



Base Científica Antártica Artigas (BCAA)



ECARE
(Estación Científica Antártica
Ruperto Elichiribehety)



Base Científica Antártica
Artigas (BCAA)

En ese aspecto, se realiza un constante monitoreo de las actividades logísticas y operacionales.

Durante la campaña 2011-2012 que se inicia, se terminará la instalación del nuevo parque de tanques de combustible de la BCAA, que se ajusta a la normativa vigente y cumple con las más estrictas normas de seguridad y protección ambiental.

En cercanías de la BCAA, existen restos de un naufragio del siglo XIX, el cual han estado estudiando especialistas de diversas áreas. Estos restos están protegidos y se preservan como patrimonio histórico. Actualmente se está elaborando un proyecto para organizar un área de interpretación de esos restos vinculándolos con la actividad de los antiguos balleneros y foqueros, que llegaron a estas latitudes en torno a la década de 1820 y muchos de los cuales habían zarpado de los puertos del río de la Plata. ■

Para más información

Instituto Antártico Uruguayo: www.iau.gub.uy

Asociación Civil Antarkos: www.antarkos.org.uy

Reflexiones sobre las actividades en la Antártida

Emilio J. Cárdenas

1. Introducción

Hemos escuchado, por cierto, excelentes presentaciones respecto de las actividades de otros países en la Antártida. Hoy, concretamente, analizamos las de Chile y las de Uruguay. Entiendo que muy pronto tendremos, asimismo, la exposición relativa a las actividades del Brasil.

Voy a intentar, por mi parte, hacer una semblanza -más bien rápida- acerca de lo que, a su vez, está haciendo Gran Bretaña en el Continente Blanco, para luego referirme a lo mucho que sucede hoy en el Ártico y proyectar, desde esa realidad activa, alguna conclusión con relación a lo que, como precedente, ella podría suponer también para la Antártida, cuyo régimen, características, instituciones y actores son, aclaro desde el vamos, marcadamente distintos.

Los reclamos soberanos existentes respecto del territorio antártico están hoy, sabemos, técnicamente suspendidos, por efecto de lo dispuesto en el Artículo IV del Tratado Antártico de 1959. ⁽¹⁾

Existen, no obstante, pretensiones soberanas, que están en esa situación, por parte de Argentina, Chile, Francia, Nueva Zelanda, Australia (que reclama el 40% de la superficie

Emilio J. Cárdenas es abogado (UBA) con posgrados en las Universidades de Princeton y de California. Entre 1993 y 1996 fue -entre otras funciones- Embajador y Representante Permanente de la Argentina ante las Naciones Unidas. Actualmente es Miembro del Comité de Inversiones del Fondo de Pensión de las Naciones Unidas. De 2003 a 2005, fue Presidente de la International Bar Association. De 2005 a 2008, fue Co-Presidente del Instituto de Derechos Humanos. Profesor Visitante en la Facultad de Derecho de las Universidades de Michigan y Louisiana (EE. UU.); de Finis Terra, de Santiago (Chile), de la UBA y de la UCA. Es Profesor Titular del ESEADE, Profesor Visitante del Woodrow Wilson International Center for Scholars (EE. UU.), miembro del Consejo Editorial de "The Journal of International Economic Law", Director de "Agenda Internacional" y Miembro del Comité Asesor de IIEL (Institute of International Economic Law), del Georgetown University Law School.



del Continente Blanco), Gran Bretaña y Noruega (que pretende un territorio blanco que es algo así como seis veces y media su propio territorio europeo).

Hasta los nazis, en su momento, tuvieron sus pretensiones durante el período que va desde 1939 a 1945.

Hay, asimismo, toda una extensa zona del Continente Blanco, ubicada entre las pretensiones de Nueva Zelanda y el extremo oeste de la de Chile, respecto de la que no existen reclamos nacionales de soberanía. Cinco países han reconocido entre sí sus respectivos títulos. Ellos son: Gran Bretaña, Francia, Nueva Zelanda, Australia y Noruega. Argentina y Chile, por su parte, también lo han hecho entre ambas antes de ingresar, en su momento, al Tratado Antártico, aunque sin delimitar por ello sus respectivos reclamos.

Hay también otras posturas, como la de los *no-territorialistas*, que ni reclaman soberanía, ni reconocen los reclamos soberanos de terceros. Los Estados Unidos podrían ser ejemplo de esto.

Particularmente, entre los llamados “No-Alineados” hay también algunos antecedentes en los que se postula para la Antártida el carácter de “patrimonio de la humanidad”. Y hasta alguna vez representantes de países intermedios o pequeños -como Malasia y Antigua y Barbuda- se refirieron, en una conferencia internacional, más bien irónicamente al Tratado Antártico como al “Club de los Ricos”, lo que está muy lejos de ser cierto.

El Tratado Antártico es, en mi opinión, la *carta de esperanza* de la humanidad de que todas las cuestiones que tienen que ver con ese particular continente (que contiene el desierto a la vez más grande, más alto y más frío del mundo) se resolverán oportunamente en paz y por consenso.

Gracias al particular espíritu y a la actitud de cooperación generada por el Tratado Antártico, los reclamos fundados en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Mar, que permiten reclamar una ampliación de la llamada “zona económica exclusiva” hasta las 350 millas cuando hay extensión de la plataforma marítima, han podido ser razonablemente bien canalizados, sin que las presentaciones realizadas -que se archivaron- fueran resueltas. Cual reserva de derechos, respetando así la verdadera moratoria que estructura el Tratado Antártico.

(1)
Véase *Compilation of Key Documents of the Antarctic Treaty System, Vol 1, Secretariat of the Antarctic Treaty, Buenos Aires, 2011, pág. 22.*

2. La presencia británica

Respecto de los británicos, su primer reclamo territorial lo ubican en 1908, cuando en el mes de julio de ese año lo hicieron mediante el dudoso expediente de emitir las llamadas “Cartas Patentes”. Se referían al territorio emplazado entre los meridianos 20 y 80, longitud oeste.

Poco después, se inició la famosa y durísima “carrera” hacia el Polo Sur entre el noruego Roald Admundsen y el británico Robert F. Scott. La expedición del primero la ganó a llegar al Polo Sur el 14 de diciembre de 1911; hace casi cien años entonces. La segunda lo hizo el 17 de enero de 1912. Los trineos con perros derrotaron así a los mecánicos. Inolvidable.

A ello agregaron, en 1923, reclamos sobre la Tierra de Ross, en el Pacífico, luego cedidos a Nueva Zelanda. Para fundamentar sus pretensiones, los británicos recurrieron al presunto descubrimiento del Capitán Cook, navegante que -sostienen- habría llegado a las islas Georgias del Sur, en la Antártida, y descubrió, según pretenden, en el transcurso de su viaje, las islas Sándwich del Sur. Para los británicos, el primer “avistaje” del Continente Blanco lo habría realizado un tal Edgar Bransfield, de su Armada, en 1820. Nada fácil de probar.

La presencia permanente de los británicos en la Antártida comienza en 1943. Desde 1962, las tareas se centralizan y se coordinan en el British Antarctic Survey, una institución con operaciones tanto en Cambridge (en el llamado Scott Polar Research Institute) como en las Islas Malvinas.

Gran Bretaña aplica su derecho penal a todos los británicos que de pronto estén en el territorio antártico que reclaman. Los comandantes de sus bases se desempeñan al propio tiempo como jueces y como oficiales de inmigración. Cabe asimismo destacar que Gran Bretaña dedica su filatelia a recordar, de tiempo en tiempo, su presencia antártica.

Los británicos lograron que la Unión Europea, en función del Tratado de Lisboa, incluyera los reclamos antárticos entre sus territorios, lo que ha sido rechazado naturalmente por la Argentina y constituye, además, una violación inaceptable del Tratado Antártico y de su espíritu.

Cabe señalar que la cuestión de las islas Malvinas y otras islas del Atlántico Sur, de las que Gran Bretaña se apropió por la fuerza, tiene ciertamente relación estratégica directa con sus pretensiones antárticas.

Así lo reconoce, por ejemplo, Robert Fox, al decir: *"If the current policy over the Falklands fails, the whole of Britain's stance on Antarctica and the Southern Ocean could be threatened. Since 1982 the Falklands have a pivotal position towards the Antarctic Continent. They are not peripheral, but central"*.⁽²⁾

(2)
En una obra publicada en 1985 y editada por la propia BBC.

3. Lo que hoy sucede en el Ártico

Lo mucho que está sucediendo en el Ártico, sobre lo que se ha escrito una verdadera catarata de libros de reciente publicación, merece -creo- algunos comentarios por su eventual repercusión en el otro extremo del globo, pese a las notorias diferencias entre ambas realidades.⁽³⁾

Lo cierto es que el derretimiento del hielo en el Ártico y el consiguiente angostamiento de sus capas han empujado a esa región al centro mismo de una fuerte puja geopolítica. Ocurre que, desde 1980, la cobertura del hielo ha disminuido un importante 10%. Por lo demás, el derretimiento del hielo genera desprendimientos de gas metano que, al absorber la luz, aceleran el deshielo y el calentamiento y retroalimentan, así, un proceso que está cambiando la cara de la tundra.

(3)
Véase, por ejemplo, Michael Bayers: *"Who owns the Arctic?"*, Douglas & McIntyre, 2009; Charles Emmerson: *"The Future History of the Arctic"*, Public Affairs, 2010; Richard Sale y Eugene Potapov: *"The Scramble for the Arctic"*, Frances Lincoln Ltd., 2010; y Edward J. Larson: *"An Empire of Ice"*, Yale University Press, 2011.

Por todo esto, la zona ya no es objeto de examen exclusivo por parte de biólogos, antropólogos, especialistas en hielo o historiadores. Está cada vez más en los diarios y las revistas, sencillamente porque se ha vuelto más accesible a la navegación y a la explotación de sus recursos naturales, lo que ha despertado el interés y hasta la codicia de muchos.

Tanto es así que, pese a las dificultades propias de una región aún inhóspita y al dramático accidente reciente en una plataforma *offshore* en el golfo de México, ya se está explorando activamente en las costas de Groenlandia. Entre 1976 y 1977, se hicieron seis pozos *offshore* de exploración que resultaron un fracaso, esto es: secos. Pero la tarea sigue, a pesar de que hoy perforar cada pozo de exploración cuesta unos cien millones de dólares.

Sin embargo, no hay que sacar de esto extrapolaciones fáciles ni conclusiones inmediatas. La Antártida, como se ha dicho, es distinta del Ártico. Francamente, mucho más hostil. También mucho más dura, con toda certeza.

Nueve décimos del hielo y las nieves del mundo están allí. Solo el 2% de su territorio está,

a veces, sin hielo. Tiene hielos de hasta 1.000 años de antigüedad. Contiene así el 70% del agua del mundo, factor que no puede dejar de tenerse en cuenta, por sus muchas derivaciones, cuando de pensar el futuro se trata. Hablamos de algo así como toda el agua del océano Atlántico. Sus hielos cubren el 8% de toda la masa territorial ubicada en el hemisferio sur, con un tamaño parecido al de Europa hasta los Urales, más Australia, o al de los Estados Unidos más México.

En el Ártico, el cambio de la distribución del hielo, tanto en la tierra como en el mar, está alterando la flora y la fauna. Algunos advierten que si las cosas no cambian, los osos polares se extinguirán en setenta años. Todo esto afecta a los pobladores locales, los *inuit*, y los obliga a relocalizar sus poblaciones a lo largo del mar de Bering. La fauna ha migrado hacia el norte, y los cazadores, también. Algo similar sucede con la pesca.

La erosión es ahora distinta. Por ello, el impacto de las mareas y de las tormentas también lo es, lo que obliga a reexaminar la infraestructura de caminos, puertos y aeropuertos.

El Ártico está cada vez más abierto a la navegación. En 2013, mañana entonces, sus espacios marítimos en el noroeste casi no tendrán obstáculos de hielo en el verano. Todo un cambio, de enormes proporciones, generador de todo tipo de alternativas.

Algo parecido está sucediendo en la costa norte de la Federación Rusa. En agosto de 2009, dos buques mercantes alemanes la recorrieron sin obstáculos desde Vladivostok hasta los puertos de Holanda. El acceso por mar a Siberia es mucho más fácil. El recorrido desde el este de Rusia a los puertos del norte de la Vieja Europa se ha acortado un notable 40%. Hoy es más corto que navegar por Panamá o por el canal de Suez, pero sustancialmente más peligroso.

Se supone que el Ártico podría contener el 15% de todas las reservas de hidrocarburos sólidos aún no descubiertas del mundo. Y hasta el 30% de las de gas natural.

Sin embargo, la explotación sigue siendo cara, pese al aumento de los precios del crudo. Tanto que Rusia está demorando la puesta en explotación del gigantesco yacimiento de gas conocido como Shtokman, en el mar de Barents, a unos 500 kilómetros de la península de Kola que se estima podría contener unos 3,8 trillones de metros cúbicos de gas natural. ⁽⁴⁾

(4)
Véase Charles Emmerson, *op cit*
supra nota 4, págs 211-215.

Ante todo esto, el mecanismo de diálogo que conforma el Consejo Ártico sigue siendo esencial. Creado en 1966, no es una persona de derecho internacional, sino un foro de conversaciones que ya ha producido, entre otras cosas, reglas mínimas para la construcción de buques para las aguas del Ártico, que ahora la propia IMO estudia hacer obligatorias.

El Consejo está integrado por los estados *con fronteras* en el Ártico y por los estados que no las tienen, pero que son también considerados árticos, esto es, los Estados Unidos, Canadá, Rusia, Noruega y Dinamarca, pero además por Suecia, Islandia y Finlandia.

Hay asimismo otros estados con interés en esa región, tales como: China, la India, Corea del Sur y Japón, que no quieren quedar del todo afuera del desarrollo de la región. También está la Unión Europea.

El mencionado Consejo Ártico no puede debatir cuestiones que tengan que ver con la soberanía ni con los reclamos territoriales o con los límites fronterizos. Tampoco puede incursionar en temas de seguridad ni en cuestiones de pesca. Solo propone las agendas y deja, en cambio, que sean los países quienes negocien entre sí.

En función de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los países limítrofes están apuntalando sus reclamos territoriales, que allí no

están suspendidos. Por esto, Rusia, Canadá y Noruega analizan en detalle la trayectoria bajo las aguas de dos importantes cadenas montañosas, las de Lomonosov y Mendeleev, para procurar fortalecer sus respectivas posiciones jurídicas.

Además, están estudiando construir nuevos puertos de aguas profundas. Canadá, en Baffin Island. Cabe señalar, asimismo, que Rusia, Canadá y los Estados Unidos están proyectando un fuerte crecimiento de su presencia militar en la zona y la creación de fuerzas especiales, dotadas de los medios imprescindibles para realizar en todo momento sus respectivos cometidos.

La ambición de acceder a los recursos naturales actúa en el Ártico a la manera de acelerador o palanca. El aumento de los precios de las materias primas y su escasez relativa contribuyen también a las ambiciones de quienes ya están apostando al Ártico.

En el Ártico hay, queda visto, algunas cuestiones que lucen ya como centrales, al menos en el corto plazo: la definición de las fronteras, las relaciones con los estados no fronterizos, la defensa del medio ambiente, la regulación de la navegación y la preservación de la fauna, de la flora y de los recursos naturales renovables.

También aparecen la regulación del turismo y la navegación, tanto marítima como aérea.

La agenda no es del todo diferente de la de la Antártida, pero tiene ciertamente otros tiempos, más cortos, así como otros actores y otras realidades. Aunque el recuerdo del terrible accidente aéreo ocurrido en la Antártida en 1979, cuando un DC-10 de Air New Zealand se precipitó a tierra y provocó la muerte de sus 257 pasajeros, sugiere a todos que ciertamente hay muchas lecciones y experiencias que compartir para beneficio de todos.

4. La visión desde la Argentina

La actual visión argentina de la Antártida es, nos parece, relativamente fácil de sintetizar, porque para ello existe una excelente y prudente síntesis que ha sido preparada por el Comité de Estudios Antárticos del Consejo Argentino de Relaciones Internacionales, con la que es muy fácil coincidir. ⁽⁵⁾

Entre sus enunciados para el plano internacional, destaco los que siguen, que comparto plenamente:

- Apoyar los principios y los propósitos del Tratado Antártico y del sistema jurídico y político de él derivado.
- Destacar el valor de la Antártida como zona de paz y cooperación internacional.
- Reconocer la importancia del Tratado Antártico y, en especial, de su Artículo IV para asegurar una pacífica y fructífera convivencia internacional en la Antártida.
- Reafirmar que el mecanismo de consenso para la adopción de decisiones en los foros de negociación multilateral es el alma del Tratado Antártico.
- Apoyar y privilegiar la cooperación científica en todos los campos de las ciencias relacionadas con la Antártida, especialmente los que acompañen el conocimiento sobre la evolución del cambio climático global y sus implicancias para el medio ambiente y las actividades humanas en la Antártida.
- Reafirmar el papel primordial de las Partes Consultivas del Tratado Antártico en materia de conservación y uso racional de los recursos vivos marinos antárticos.

(5)
Véase la publicación denominada "Acta del Bicentenario. Antártida Argentina" preparada -tanto para el plano internacional como para el interno- por el Comité de Estudios Antárticos del Consejo Argentino de Relaciones Internacionales (CARI) que contiene esa síntesis adoptada en una reunión que celebró a bordo de la corbeta Uruguay, el 7 de abril de 2010.

- Profundizar el compromiso de protección del medio ambiente antártico y sus ecosistemas dependientes y asociados, a partir de los principios de conservación establecidos en el Sistema del Tratado Antártico.
- Alentar el empleo de los mecanismos de inspección reconocidos por el Sistema del Tratado Antártico, como herramienta de transparencia de las actividades que los Estados Parte desarrollan en las respectivas áreas de aplicación. Y
- Continuar con el apoyo al funcionamiento de la Secretaría del Tratado Antártico con sede en la ciudad de Buenos Aires.

¿Son estos principios aplicables también al Ártico?

(6)
Véase Charles Emmerson, *op. cit supra nota 4, pág. 314.*

Hay quienes creen que es posible. Entre ellos, Charles Emerson (6), que se pregunta si el Ártico, como ocurre hoy con la Antártida, puede derivar hacia una zona de cooperación global, con foco en la investigación científica y el manejo del ambiente global. Concluye, sin embargo, que lo probable es “la imagen del Ártico como campo de batalla, donde no solo luchan estados, sino también los diferentes intereses económicos y políticos que procuran participar en el manejo del Ártico del futuro, sea para desarrollar su potencial económico, sea para proteger su propio ambiente”. ■

Publicidad en el Boletín

El Boletín del Centro Naval es financiado por sus socios, sus suscriptores y el generoso aporte de profesionales, empresas y otras organizaciones, que publican en sus páginas su adhesión al mismo o sus avisos sobre sus servicios y productos. Los precios para publicar avisos en el Boletín son:

Alternativas	Contratapa	Retiraciones 20 x 28 cm	1 página 20 x 28 cm	1/2 página 20 x 28 cm	1/4 página 17 x 12 cm	1/8 página 17 x 5,2 cm
Color	1 Número	\$ 1.600.-	\$ 1.350.-	\$ 1.100.-	\$ 550.-	No
	2 Números	\$ 1.400.-	\$ 1.200.-	\$ 950.-	\$ 480.-	No
	3 Números	\$ 1.250.-	\$ 1.100.-	\$ 890.-	\$ 450.-	No
	4 Números	\$ 1.150.-	\$ 950.-	\$ 800.-	\$ 400.-	No
Blanco y negro	1 Número	—	—	\$ 780.-	\$ 400.-	\$ 200.-
	2 Números	—	—	\$ 720.-	\$ 360.-	\$ 190.-
	3 Números	—	—	\$ 650.-	\$ 330.-	\$ 180.-
	4 Números	—	—	\$ 600.-	\$ 300.-	\$ 160.-

Las tarifas indicadas son por cada número.

Los pagos correspondientes se podrán abonar después de publicado el número respectivo.

El Boletín remitirá un ejemplar de ese número a quién solicitó su publicación.

El Centro Naval no asegura las condiciones, representaciones o garantías, expresas o implícitas, así como el contenido de todos los avisos publicados en sus páginas. Tampoco es responsable por cualquier daño directo o indirecto, o consecuente, que surja del uso de los productos y/o servicios, o acciones u omisiones producidas en relación con la información contenida en esos avisos.

Reflexiones sobre el valor geoestratégico de la Antártida en el Siglo XXI



IMAGEN: EDUARDO FALABELLA

Virginia Gamba

Síntesis

El valor geoestratégico de la Antártida es un valor cambiante, tanto perceptual como real. En los primeros treinta años del Sistema de Tratado Antártico (de 1961 a 1991), este valor **era un NO valor**; es decir el valor estratégico fundamental estaba dado en la decisión de las potencias de no permitir que este territorio fuera usado en la carrera bipolar, manteniéndolo lo más alejado posible de la dinámica del contexto internacional imperante. En esos años, el foco del interés de los miembros estaba dado en términos de seguridad y de ciencia, pero la ciencia era supeditada a la seguridad, ya que los presupuestos que pagaban por la ciencia eran invariablemente militares. Ese espacio de tiempo también estaba caracterizado por el poder central de los estados en el quehacer político internacional y por los conceptos tradicionales de la seguridad global y regional.

En los siguientes veinte años de la vida del Sistema (de 1992 a 2011), este valor estratégico se desplazó, pasando de la importancia del **NO valor a lo opuesto, pero siempre referido a un espacio geográfico puntual: el continente**. Si bien el protocolo de medio ambiente del tratado nació como excusa para evitar la explotación de recursos no renovables en el continente blanco, el interés inmediato al desarrollar ese protocolo no estaba dado en la importancia de la Antártida para la protección del medio ambiente global, sino solamente en lo local. En buena parte, el protocolo sirvió durante estos últimos años

Virginia Gamba es magíster en estudios estratégicos de la universidad de Gales. Su carrera como experta en estrategia, defensa y seguridad comenzó en 1981. Se desempeñó como profesora en el departamento de estudios de la guerra de la Universidad de Londres, dirigió el programa de desarme y operaciones de paz del Instituto de Naciones Unidas para el Desarme en Ginebra y fue asesora técnica de la Unión Europea y la Unión Africana en la evolución de los conceptos de seguridad humana, prevención de conflictos y políticas para el desarrollo y la reconstrucción posconflicto. Virginia Gamba ha escrito muchos libros en varios idiomas, tales como "Señales de Guerra" en coautoría con Sir Lawrence Freedman. En Argentina, Virginia Gamba es coordinadora en la formación y especialización en seguridad pública del Instituto Superior de Seguridad Pública de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y asesora internacional para ODEMA.

Boletín del Centro Naval
Número 836
MAY / AGO 2013



como una herramienta para seguir manejando la gestión internacional en el continente en los momentos en que se acababa la guerra fría y el contexto internacional fluctuaba. En ese espacio, también era imperativo para los estados y las potencias seguir manteniendo la Antártida fuera de las áreas de interés y competición internacional, pero esta vez esto se debió mucho más a razones económicas que a razones de seguridad y porque la atención primaria se desplazó a la defensa y la seguridad del Ártico, que quedó expuesto al mundo de la posguerra. A su vez, este tiempo estuvo caracterizado por una creciente tensión entre la legitimidad o no del Sistema del Tratado frente al incremento del rol de las Naciones Unidas como foro internacional de discusión y desarrollo de temas globales, así como la debilitación del poder central de los estados como únicos actores internacionales, a lo que se agregó la agenda de actores no estatales. Una de las características del periodo fue la entrada de muchos países a formar parte del Sistema, sea como miembros consultivos o como observadores. La entrada de tantos países nuevos trajo consigo intereses y dilemas nuevos para el Sistema tanto en el ámbito estatal como no estatal.

Hacia fines de este periodo, se perfila ya un nuevo periodo en el valor geoestratégico de la Antártida, esta vez basado en el **reconocimiento del valor global real del territorio antártico** dentro del marco de la seguridad humana futura. A partir de 2012, la tensión internacional se incrementará debido a la adquisición de un valor real y urgente de la Antártida globalmente, el aumento de influencia de actores no estatales sobre el futuro de la Antártida y los imperativos de la defensa y la búsqueda de desarrollo sostenible regional dentro del marco de la seguridad humana integral.

De 1961 a 1991

Como continente, la Antártida es más grande que Europa y ocupa una masa importante al sur del planeta. La Antártida siempre fue importante por su posición geoestratégica, al igual que lo fue y lo es el Ártico. Entre sus muchos valores estratégicos –hasta hace muy poco–, se destacaban su proximidad a pasos interoceánicos, particularmente en nuestra parte del mundo, y también el gran valor que tuvo durante la guerra fría como espacio de contención de la tensión bipolar de ese momento. Por ello, incluso, es posible afirmar que el Régimen del Sistema del Tratado Antártico fue creado como una herramienta de la guerra fría, a modo de contención de conflictos internacionales durante las décadas más duras de esa contienda bipolar.

El principal objetivo del Sistema de Tratados Antárticos del 59 (y el Tratado en sí, del 61) siempre fue la de regular las relaciones complejas entre los estados miembro que incluían potencias en conflicto y países emergentes del sur global. El corazón del Sistema estaba dado en el Tratado en sí y, posteriormente –después del fin de la guerra fría en 1991–, en su protocolo de protección del medio ambiente.

El tratado original desmilitarizó el continente además de prohibir explosiones nucleares o desechos radioactivos en su territorio. **Al comienzo, los valores fundamentales del Sistema fueron la seguridad y la ciencia.** Sin embargo, si bien los miembros iniciales o fundadores del tratado tenían esos dos valores en su seno, la apertura a nuevos miembros a través de los años también abrió otros intereses, incluidos los de actores no gubernamentales, ya que muchos de los nuevos actores estaban influenciados por estos actores no estatales. Hay cada vez más países interesados en entrar en el sistema en cualquiera de sus categorías por lo que hay más de cincuenta países con interés en el Sistema, de los cuales más de treinta son miembros consultivos.

Cada vez que se incorporaban nuevos miembros al Sistema, incluso durante la guerra fría, los intereses en la Antártida cambiaban como consecuencia, desplazaban el interés original sobre seguridad y ciencia a otras áreas y se registraba un interés particular en la década de los 80 por el tema de la exploración y la explotación de recursos renovables

y no renovables en ese territorio. Esta discusión estaba casi enteramente conducida por actores estatales. Sin embargo, a partir de 1991, con el advenimiento del protocolo de medio ambiente, el valor fundamental de la Antártida se desplazó a la dimensión de protección del medio ambiente del territorio Antártico.

Curiosamente, el protocolo de medio ambiente del 91 es un claro producto del tipo de compromisos que los estados miembro del tratado han hecho para solucionar temas potencialmente divisivos entre sus miembros. Hacia finales de la década del ochenta, los miembros del Sistema discutieron la posible generación de una convención para regular las actividades en relación con la exploración y la explotación de recursos minerales (la fallida convención para la regulación de Actividades de Recursos de Minerales Antárticos (CRAMRA) de 1988). Una vez que los miembros se dieron cuenta de que un borrador de esta Convención sería rechazado, los miembros cambiaron su enfoque y negociaron, en cambio, un protocolo de medio ambiente anexo al Tratado Antártico que gobernaría todas las actividades humanas en el continente de ahí en más. Pensaban, así, eludir el tema de la lucha por la exploración y la explotación de recursos en dicho territorio.

Lo cierto es que el valor estratégico de la Antártida entre 1959 y 1991 estaba dado en el contexto de la rivalidad entre la Unión Soviética y los EE. UU. quitando, si se quiere, el espacio antártico del tablero de la competición bipolar. El régimen antártico en la guerra fría no solo estaba altamente influenciado por esta rivalidad soviético-americana, sino que, además, trabajaba desde el punto de vista del norte global que conforman la mayoría de los estados firmantes del Tratado, mientras que los países, también firmantes, del sur se contentaban con su posición geopolítica en función de ser los más cercanos físicamente al continente blanco y actuaban, así, como bases de acceso al él.

Lo imperativo en esos años era mantener el conflicto bipolar controlado, alejándolo de la Antártida, para evitar su internacionalización tanto en explotación de recursos como en militarización del territorio. Por todo esto, es posible también decir que el Sistema del Tratado Antártico fue construido como una solución pragmática a problemas identificados por los estados miembro en sus comienzos y que podrían haber desestabilizado el estatus de la región, agregando tensiones que no eran convenientes en esos momentos.

Un buen ejemplo del pragmatismo político-legal imperante es la forma en que el tema de la soberanía de los estados miembro sobre el territorio antártico fue tratado. El Tratado provee la base para la desmilitarización del continente y la posibilidad de desarrollar investigaciones científicas sin perjudicar la posición político-legal de los países que tienen reclamos de soberanía en el continente. El Sistema busca así reconciliar los diferentes intereses entre aquellos estados que tienen reclamos territoriales y ejercen la soberanía y aquellos que desean estar activos en la región, pero que no reclaman ni reconocen soberanía alguna en el continente.

En términos estrictos, el Tratado no “congela” ni desplaza los temas de soberanía, sino que preserva y protege la posición legal de todos sus miembros por igual: los que reclaman y los que no, y les da igualdad de condición. Teniendo en cuenta la pesada carga de la dinámica de la guerra fría donde los más poderosos no se enfrentaban directamente entre ellos, sino a través de las pujas y los conflictos internos y externos de terceros países como sucedió en África, el Medio Oriente, Asia y Centro América, se puede apreciar perfectamente por qué existió un interés tan grande en mantener el tema de la soberanía y su ejercicio pleno fuera del territorio Antártico; de no haber sido así, las potencias hubiesen tenido que intervenir en apoyo de uno u otro reclamo de amigos o aliados sobre un territorio que, de haber operado normalmente en temas de soberanía, evidenciaría muchas disputas de límites entre dos o más partes, y hubiera creado tensión, militarización y eventual conflicto.

Por todo ello, es posible indicar que el valor geoestratégico fundamental de la Antártida durante la guerra fría fue la decisión de mantenerla alejada y al margen del contexto

internacional con el fin de evitar su militarización directa y la posibilidad de quedar arrastrados en conflictos limítrofes entre aliados en el continente. Fue, por tanto, un valor específico la decisión **de NO dar valor al territorio**.

1992-2011

El periodo de tiempo inmediatamente posterior a la caída del muro de Berlín lleva a un cambio en el valor estratégico de la Antártida y difiere en forma, pero no en fondo del valor anterior. La seguridad y la ciencia (militar y estatal) dejan de ser los ejes de la atención primaria sobre la región, a lo que se agrega el tema de Medio Ambiente que, en un inicio, como se vio más arriba, era visto como una manera de evitar la explotación de recursos no renovables en el territorio. En el momento en que se empezó a agregar la agenda de medio ambiente, se comenzaron a encontrar temas de valor, ya no perceptual sino real, en función del rol del territorio en el ámbito global. Hoy se reconoce su increíble importancia a escala mundial porque se sabe que la Antártida es un regulador del clima mundial y, por lo tanto, ofrece también una ventana a la historia climática del mundo. Es un laboratorio científico natural, que contiene las respuestas a los procesos ambientales globales y que puede también iluminar procesos extraterrestres. Contiene el 90% del hielo del mundo, con lo cual retiene una gran proporción del agua dulce del planeta. Su mar está lleno de vida marina, y sus territorios poseen grandes riquezas minerales. El control y el gerenciamiento responsable de la Antártida y sus ecosistemas asociados y dependientes son de interés global.

La era de la globalización y de las interdependencias entre los estados, que caracterizó el comienzo de este segundo periodo de su valor geoestratégico, también tuvo un impacto importante en la manera en que empezó a pensarse en la Antártida. El reconocimiento de problemas transnacionales y amenazas a la seguridad global y la capacidad que estos problemas tienen de afectar a todos los países, grandes o pequeños, a menos que la humanidad administre con sabiduría el medio ambiente, también hace que la cuestión de la Antártida se haya convertido en un tema central. La importancia geoestratégica de “lo Antártico” ha pasado del **No valor al Valor Crítico**.

Al finalizar la guerra fría en 1991, la rivalidad geoestratégica entre la Unión Soviética y los EE. UU. fue eliminada como piedra fundamental de la razón de ser del Tratado Antártico. El cambio en el orden mundial significó que los EE. UU. se convirtieron en la presencia física mayor en la Antártida. También tuvo un efecto directo en las actividades de ambas potencias en ese territorio. La presencia y las actividades rusas fueron dramáticamente reducidas. Las actividades americanas, luego de la reducción soviética, estuvieron expuestas a una presión financiera importante, ya que no se justificaba el costo frente a la situación imperante.

En el contexto más amplio, el fin de la guerra fría abrió nuevas interrogantes. Los temas de soberanía nacional se volvieron más importantes en el ámbito global como se vio en el resquebrajamiento de bloques y en el nacimiento de nuevos estados. En un mundo consciente de la importancia del acceso a recursos renovables y no renovables, lo más increíble con relación al régimen antártico –el hecho de que un grupo pequeño de países pudiera unilateralmente ocuparse del gobierno de un continente sin el expreso pedido de las Naciones Unidas– empezó a ser cuestionado. En los últimos años, para complicar más las cosas, se dieron otras posibilidades que hace treinta años no se hubiesen siquiera soñado: el hecho de que algunos de los miembros del Sistema Antártico comenzaran a repensar su rol en él, algo que se ahondará de encontrarse oportunidades para la explotación comercial de recursos a gran escala en aquellas áreas no cubiertas en el Tratado o en su protocolo. La ley internacional en la posguerra fría está fluctuando y no está consolidada. Los pequeños estados con intereses en la Antártida, pero sin los recursos financieros de la empresa privada, ni la tecnología necesaria para competir en ese espacio,

se verían presionados para formar coaliciones de intereses para defender y promover su espacio en el continente blanco. Las cuestiones de soberanía y de jurisdicción tienen más peso hoy en este mundo fluctuante. Los temas más inmediatos de soberanía nacional son defendidos con más vehemencia por legisladores y políticos que los temas de sostener un régimen internacional de protección ambiental.

Estas tendencias afloraron aún más en la última década, cuando los decisores de los países miembro del hemisferio norte concentraron su atención en la agenda polar de la región Ártica. El manejo de esta región es políticamente sensible a partir de las consecuencias de la desintegración del bloque soviético, por lo que se distrajo la atención de la problemática Antártica. La enorme destrucción ambiental en el ártico causada por los sistemas y los mecanismos de deshechos soviéticos, incluidos los deshechos nucleares, capturó la imaginación de las capitales y exigió remedios inmediatos. Por lo mismo, y para ayudar a sostener el esfuerzo en esa zona, nació el turismo ártico. Esta experiencia invariablemente afecta la manera de ver el tema de los países del Norte Global que son miembros del Tratado Antártico. A su vez, este fenómeno llevó a la construcción de nuevos diálogos entre los países del norte y los del sur en el tema antártico, ya que Nueva Zelanda, Australia, Chile, Argentina y Sudáfrica son considerados hoy los países de acceso al continente blanco, a los cuales sus pares del norte buscan aliarse y asociarse.

El patrón de conducta de los actores más grandes y más ricos en la Antártida parece ser abandonar los costos logísticos y de apoyo operacional a favor de una mayor concentración en los aspectos científicos. Es decir, obtener más ciencia por menos dinero. La falta de recursos financieros para poder sostener operaciones, logística y ciencia en la Antártida está desarrollando colaboración internacional en la Antártida, pero esta colaboración no es más solamente estatal, sino que incluye a actores no estatales que pronto tendrán que ser admitidos como parte del sistema de gerenciamiento del continente. Ya que los programas científicos originales de los estados miembro sufren presión financiera, actividades con sponsors o con donantes oficiales de las empresas privadas están reemplazando o complementando lo hecho. Por lo mismo, se nota en los últimos años un incremento de contratos a terceros y de actividades comerciales, como es el desarrollo de investigación científica para uso comercial. Un buen ejemplo es el incremento del turismo en la Antártida. Cuantas más actividades de esta índole se desarrollen y más investigación científica se contrate a terceros, el Sistema antártico puede enfrentarse a una nueva amenaza: el descubrimiento de recursos valiosos, en cantidad, que puedan ser explotables a buen costo (gracias a la tecnología existente) dentro del territorio administrado por los países que conforman el Sistema.

Una situación tal podría conllevar billones de dólares en ganancia y traer aparejados intereses comerciales, presiones e influencias de las grandes compañías privadas. El Sistema tendría que robustecerse considerablemente para hacer frente a semejante posibilidad, pero como la Antártida no está gobernada por un instrumento negociado por la familia de los estados, su estado legal no está resuelto. Los miembros son vulnerables a ser vistos como un grupo de países que se autoeligieron para cumplir un rol específico y que no tienen representatividad. Por ello, una aproximación entre el Sistema y las Naciones Unidas es necesaria, y debe robustecerse ese vínculo.

En los últimos diez años, mucho se ha hecho para mejorar la colaboración entre los países del Sistema con las agencias ambientales de las Naciones Unidas, pero estos vínculos quizás no son suficientes para contener el Sistema en un mundo cada vez más hambriento de recursos y con más conciencia del impacto del medio ambiente global sobre su propia seguridad nacional. Esto, a su vez, está impactando en la presión que sienten algunos países firmantes del tratado a hacer valer sus reclamos de soberanía a pesar de que se considere que esto está comprometiendo los intereses generales del grupo. Hay siete países que reclaman soberanía y otros tantos que no y, si bien el tratado permite el despliegue de los derechos de reclamos, estos reclamos sobre el territorio y el lecho ma-

rino en el caso de la Antártida pueden comprometer la integridad del Tratado Antártico frente a los países miembro no reclamantes y el mundo en general. Esto está ocurriendo como lo atestiguan los reclamos de países como Noruega e Inglaterra a partir de 2007.

El nuevo valor geoestratégico de la Antártida

La crisis económica global de 2008, el compromiso de Naciones Unidas del Milenio y el nuevo concepto de la seguridad humana integral en el ámbito global está ejerciendo una extraña presión en temas que hacen tanto al desarrollo sustentable y la defensa ambiental global como a la cooperación entre países o regiones afines.

Hoy, en las iniciativas internacionales relacionadas con el concepto de seguridad humana integral, se otorga el énfasis a las soluciones internacionales, nacionales y locales que dependen de la cooperación para poder ejecutarse. Esto ocurre porque la posibilidad de que estas acciones se ejecuten en aislamiento ha quedado seriamente comprometida por la depresión económica de 2008 y la pobreza emergente, la reforma del sistema financiero internacional y las medidas de austeridad en los países desarrollados, y la inestabilidad internacional que produce muchos hechos de violencia como se ve hoy en el norte de África y Medio Oriente. La necesidad de reducir costos haciendo que la seguridad sea cooperativa se puede comenzar a ver en el surgimiento de operaciones de paz de la ONU en forma híbrida – es decir, operaciones que no solamente incluyen las fuerzas de las Naciones Unidas, sino a las fuerzas de organismos regionales.

Otros elementos que influyen sobre el contexto internacional de hoy incluyen el interés en la sustentabilidad del desarrollo a través del acopio de fuentes de energía y de alimentación para el futuro. Esto, sin embargo, está afectando también a las nociones de defensa, seguridad y soberanía de los estados, porque las políticas de defensa de los países desarrollados están ahora reformulándose en relación a una respuesta militar a una amenaza no militar, por lo que, por ejemplo, la OTAN hoy habla de “defensa de medio ambiente, recursos y energía”.

La falta de recursos originada por el impacto de la guerra contra el terror, la guerra contra la proliferación nuclear y la depresión económica global generó un interés creciente en la corresponsabilidad de acciones en pos del desarrollo y la seguridad humana. Los peligros del momento son que los países donantes internacionales (comprendidos dentro de los G20), al reaccionar al impacto del contexto internacional actual (austeridad más inseguridad), se han vuelto a fracturar en pos de ejecutar dos prioridades: por una parte, empujar la agenda de desarrollo humano en forma cooperativa (por ejemplo, a través de alianzas y de incentivar programas público-privados en el accionar nacional y regional) pero, por otra parte, buscan potenciar sus propias necesidades de desarrollo interno en un clima de austeridad. Por ello, en países desarrollados se generan ahora objetivos de control de energía y alimentación para sostener el nivel de desarrollo en el norte. La OTAN, por ejemplo, respondiendo a esta necesidad, por primera vez cambia su foco fuera del ámbito netamente defensivo militar. En sus cumbres de 2009 y 2010, la OTAN sintetizó el tema de seguridad global como sigue: “Identificación de dos temas urgentes: a) entender las nuevas amenazas a la seguridad, y b) enfrentar la crisis financiera y económica global. La cooperación internacional y la coordinación entre los estados y la organización regional y mundial son, por lo tanto, esenciales.”

Es preocupante estudiar los nuevos conceptos estratégicos emergentes en el Norte Global que comprende casi todos los países que conforman el grupo de Hemisferio Norte del Sistema Antártico. La OTAN, así como la Unión Europea, están buscando encontrar un enfoque más amplio de seguridad que trascienda la noción de defensa colectiva y se transforme en seguridad colectiva. Así, ellos consideran que la definición de seguridad tiene que ser reestructurada para permitir una interpretación más generosa de las

amenazas y de las respuestas a ellas. Según la OTAN, ahora existen cuatro amenazas a la seguridad colectiva: mejorar la capacidad de la defensa contra ataques que anulen la capacidad electrónica de control de la OTAN, proteger la seguridad energética de sus miembros, hacer frente a los desafíos del cambio ambiental y, finalmente, mejorar la coordinación de la acción entre los miembros.

Asimismo, la OTAN opina que la interrupción del suministro energético a un país puede destruir su fábrica social y económica causando efectos parecidos a los de una guerra, por lo que es vital que la organización militar defina el valor agregado de su accionar en pos de la protección de infraestructura crítica y de asegurar puntos estratégicos en el mapa por donde pasan los suministros vitales de energía a los países. En resumen, la seguridad energética y la reacción a los cambios climáticos son dos temas que imponen a la alianza de la OTAN repensar su doctrina marítima.

Por otra parte, es interesante ver cómo los enunciados del Secretario General de las Naciones Unidas, entre 2005 y 2008, hablan de un lenguaje bastante militarizado en cuanto a amenazas a la paz y la estabilidad global mientras que el lenguaje de la OTAN en 2010 es un lenguaje mucho menos militarizado que lo anteriormente expuesto. Es casi una reversión de roles y posturas.

Sin embargo, todas estas contradicciones en posturas y soluciones posibles vinculadas a la cada vez más creciente sensación de inseguridad global no hacen otra cosa que reposicionar el interés en lograr una seguridad humana integral como única posible respuesta a largo plazo. En las idas y vueltas del concepto de seguridad humana, se está llegando a un consenso importante en cuanto a su definición, y la más prevalente -hoy en día- es la siguiente: “La seguridad humana es una noción multidimensional que va mucho más allá que la seguridad del estado. La seguridad humana es amplia e incluye el derecho de: a) participar plenamente en el proceso de gobernabilidad, b) obtener igualdad en el desarrollo, c) tener igualdad en la accesibilidad a los recursos y necesidades básicas de la vida, d) protegerse contra la pobreza, e) acceder a servicios sociales básicos, como, por ejemplo, la salud y la educación, e) protegerse contra la marginalización y discriminación basada en género, y f) contar con protección contra desastres naturales y contra la degradación ambiental y ecológica. El marco de referencia de la seguridad humana es proteger la seguridad de los individuos, familias, comunidades y del estado en todas sus dimensiones económicas, políticas y sociales.”

Los componentes de este nuevo concepto de seguridad humana mejoran la calidad de vida de las poblaciones y buscan paz, desarrollo y prosperidad. Algunos de estos componentes, ya reconocidos, son el desarme y el control de armas, el combate al crimen organizado, la defensa del territorio y la protección de sus recursos naturales, el combate a la corrupción, la reestructuración y el mejoramiento de los sistemas de justicia criminal, el fomento al microdesarrollo para generar empleo, la protección ambiental, la revitalización de los sistemas de seguridad social de los estados y el combate a la pobreza, a la enfermedad, y a la escasez alimenticia y energética.

En este contexto, tanto los espacios marítimos como la Antártida están adquiriendo un valor estratégico nuevo. Desde el punto de vista ambiental global, es absolutamente necesario controlar el cambio climático, porque de continuar la degradación ambiental hasta el año 2020, es dable que antes del fin de siglo se derritan grandes porciones del hielo antártico. El proyecto Atlantis en Holanda, por ejemplo, está manejando esta variable y previendo que Holanda, gran parte de Francia y de Inglaterra serán borradas del mapa si el nivel del mar sube siete metros en esos años. Por otra parte, los actores no estatales, como son las compañías privadas, están empezando a manejar un discurso diferente de lo acostumbrado en relación a la Antártida. El consultor principal de la firma Saatchi & Saatchi, por ejemplo, habla de dos escenarios para la Antártida. El primero es más de lo mismo, pero el segundo es la explotación comercial de la Antártida. Al hablar de ambos

escenarios de futuro, su conclusión es la siguiente: “No estoy proponiendo un futuro de utopías donde la Antártida permanece virgen. Creo firmemente que el futuro verá una explotación a gran escala de los recursos antárticos. Lo que digo es que hay que actuar ahora para asegurarse un pedazo de ese futuro. Mi mensaje es que (las compañías) no deben solamente aceptar la inevitabilidad de un futuro antártico exponencialmente más comercial, sino abrazar ese futuro con entusiasmo. Hagan del futuro comercial algo que sirva a una nueva imagen de la Antártida. Tienen la oportunidad de moldear el comercialismo antártico haciendo de él algo que no destruya lo que toca. Hay que levantar el imaginario colectivo del uso de la Antártida... como dijo J. Paul Getty “los débiles heredarán la tierra, pero no sus derechos minerales”.

Conclusión

Además de los valores estratégicos tradicionales en función del continente blanco, los últimos cincuenta años han visto una fluctuación del valor real y perceptual en la geoestrategia antártica. De un espacio específico de la guerra fría donde debía garantizarse la ausencia de conflicto a un espacio donde se debían reducir costos y mantener el control a través de un enfoque de protección ambiental (para evitar la explotación de recursos), se ha llegado finalmente a un espacio donde el territorio ganó un valor crítico global, no porque se inventara otra fórmula más de contención para la Antártida, sino porque el enfoque de protección del medio ambiente de la posguerra fría quedó sobrepasado por la priorización del tema ambiental como central al discurso de naciones. La Antártida ha adquirido un nuevo valor y se ha priorizado no por sí misma ni por el Sistema que la contiene, sino por la priorización del tema que reúne al Sistema: la protección del medio ambiente.

Esta priorización del medio ambiente como amenaza crítica a la paz y al desarrollo global llevará a la discusión, al conflicto y/o a la cooperación antártica, afectando al Sistema Antártico que ya no responde a las dinámicas ni a las fuerzas que le dieron origen.

A la vez que el tema del medio ambiente adquiere valor estratégico global, la necesidad real de obtener recursos alimenticios y energéticos para alimentar poblaciones futuras y la búsqueda de alternativas económicas en un mundo complejo, también atrae la imaginación público privada hacia la Antártida y genera un potencial de militarización de espacios que antes estaban protegidos.

Ahora es imperativo el control y la administración de la Antártida, y esto se hará por todos los medios y de todas las formas. ■

La Política Antártica Argentina y su compromiso con el Tratado Antártico



IMAGEN: EDUARDO FALABELLA

Miryam Colacrai

Profesora titular de Teoría de las Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales (UNR); doctora en Ciencias Sociales por la Universidad de Buenos Aires; investigadora del CONICET. Directora de Proyectos del Centro de Estudios en Relaciones Internacionales de Rosario (CERIR).

Consideraciones iniciales

La Argentina en la Antártida exhibe líneas de continuidad ancladas en el rico pasado histórico y en la concreción de su interés nacional en la región de manera superlativa al establecer, el 22 de febrero de 1904, la primera estación permanente en la isla Laurie del grupo de las Orcadas del Sur. Posteriormente, al firmarse el Tratado Antártico (1959) y su entrada en vigor en 1961, sumará a dicho interés nacional los compromisos que el país asume responsablemente dentro de dicho régimen. Ambos constituyen la piedra angular de las acciones que la Argentina despliega en la región antártica.

Si consideramos la relevancia que tiene el Tratado en sí mismo y el Sistema del Tratado Antártico que de él derivó – al que nos parece importante denominar “régimen antártico”, siguiendo las nuevas teorías de las Relaciones Internacionales – y la legitimidad que este ha adquirido en sus cincuenta años de vigencia, sin dudas tendremos que reconocer que los esfuerzos por su mantenimiento, las diversas actualizaciones – sin cambiar su esencia- y la funcionalidad que dicho régimen tiene, se deben a que las partes que lo forman han sabido darle sustento y trabajar en pos de su legitimidad. Precisamente, en este aspecto, no es menor el rol que han cumplido desde las potencias hasta los estados que tienen menor desarrollo relativo. Y, con todo ello, han hecho una notable contribución al orden internacional, al mantener la región alejada de las tensiones y los conflictos estatales que se dan en otros espacios y al garantizar un delicado equilibrio ecológico. Ni más ni menos que lo que esta región tan particular del planeta necesita para ser sustentable en el tiempo... y con ello, la propia vida humana en él.

Sobre la base de estas consideraciones preliminares, en este trabajo nos proponemos dar cuenta de aquellos aspectos salientes del Tratado Antártico – cuyos cincuenta años de vigencia estamos conmemorando- que son consecuentes con su propósito ordenador y

Boletín del Centro Naval
Número 836
MAY / AGO 2013



en los cuales reside la fórmula “libertad-privilegio-compromiso” que asumen las partes, entre ellas la Argentina.

Subrayaremos que tanto la preservación de los intereses en el marco del régimen como la participación activa dentro él y, en todas sus convenciones relacionadas, al tomar parte parte en la adopción de decisiones, emergen como rasgos visibles de la continuidad en la política antártica argentina. A la vez, esas acciones basadas en el cumplimiento de las disposiciones del Tratado deben ser valoradas como una contribución permanente a legitimarlo.

También destacaremos aspectos singulares y continuidades relevantes que marcan el diseño, desempeño, complejidades y desafíos relativos a la Política Antártica en un período de algo más de cincuenta años. Finalmente presentaremos algunas reflexiones y propuestas con vistas a tendencias futuras.

El Tratado Antártico como régimen internacional exitoso y contribución genuina a la paz, al desarrollo de la Ciencia y al respeto del medio ambiente

Cuando en las consideraciones iniciales decíamos que el “Sistema del Tratado Antártico” conforma un “régimen internacional”, nos ajustábamos a definiciones de uso en el campo de las Relaciones Internacionales que combinan factores jurídicos, políticos y aquellos del campo de las ideas, conocimientos y valores. Así, cuando se habla de régimen internacional, se hace referencia a un conjunto de principios, normas, reglas y procedimientos para la adopción de decisiones en un área dada de las relaciones internacionales, establecidos por voluntad de las partes que lo integran en función de expectativas y objetivos que se percibieron mejor preservados de manera conjunta. Su establecimiento ayuda a la coordinación de las conductas de sus miembros, se alimenta y se fortalece con la dinámica de la cooperación y la negociación en las que descansa su propia esencia constitutiva.

En toda su trayectoria, se ha dado continuidad en sus objetivos principales al garantizar la paz, la cooperación científica y la preservación de su ecosistema, así como también el consenso en las decisiones que adoptan las Partes Consultivas (hoy veintiocho) dentro de este marco de negociación multilateral.

Sobre la base del Tratado Antártico, donde reside el núcleo de principios y normas básicas al que se han incorporado progresivamente nuevas reglas, procedimientos y temáticas -todos los cuales conservan una interdependencia funcional con aquel- el *régimen antártico* ha logrado mantener su vigencia y fortalecerse a través del tiempo. Lo ha demostrado frente a presiones que, en las décadas de los setenta y los ochenta, pretendían un cambio de régimen y su reemplazo por otro sustentado ya en la concepción de Patrimonio Común de la Humanidad, ya bajo la figura de Parque Mundial. Esto permitiría ubicarlo en el contexto de las relaciones internacionales, cada vez más complejas y conflictivas, como un **experimento político internacional exitoso, en condiciones de exhibir claramente su efectividad y legitimidad**. En este sentido, resultan de interés las declaraciones de Paul Berkman, ex director del Programa de Geopolítica del Océano Ártico de la Universidad de Cambridge, quien sostuvo, en una entrevista con la agencia de noticias EFE, que “*El Tratado de la Antártida será visto un día como la Carta Magna de la diplomacia pacífica y la cooperación internacional*”.

Sin pretender hacer un análisis exhaustivo de él, nos detendremos en algunos de sus aspectos principales. Si nos focalizamos en sus orígenes, constituye el primer compromiso internacional respecto de la no nuclearización de un área en el mundo, se pronuncia expresamente por la no militarización y mantiene un equilibrio funcional entre los países que participan en calidad de estados que exhiben derechos territoriales y aquellos que no revisten ese carácter. Asimismo, se compromete con la protección de los recursos naturales. Podría decirse que en la adopción de estos principios ordenadores radica su pragmatismo, su aspiración al equilibrio y su respeto por las condiciones previas de los estados parte.

La regla de la **unanimidad (instrumento de significativo peso político)** y la centralidad que tienen las Partes Consultivas en él, desempeñan un rol determinante en el mantenimiento del equilibrio en su proceso decisorio. A la vez, la **práctica de las inspecciones-concesión** que sería impensable desde una óptica de soberanía irrestricta- ofrece al régimen un resorte eficaz y, a la vez, un mecanismo de control para garantizar el cumplimiento de los compromisos que las partes han asumido en términos de paz y ciencia.

Precisamente, la importancia que le reconoce el propio Tratado Antártico a la Ciencia -como prerrequisito para garantizarse un lugar protagónico en las decisiones-, su relación con el SCAR (Scientific Committee on Antarctic Research: Comité Científico de Investigaciones Antárticas), así como también los cuerpos científicos tanto de la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos como del Protocolo sobre la Protección del Medio Ambiente Antártico, son ejemplos del efecto que tiene la “comunidad epistémica” (esto es, comunidad del conocimiento) en este ámbito de cooperación internacional.

La flexibilidad y el pragmatismo que también caracterizan al régimen se manifiestan tanto en la relación entre sus miembros como con respecto al mundo exterior. En el primer caso, la compatibilización de intereses, el desarrollo de conductas reguladas por la propia normativa consensuada y la impermeabilidad con relación a conflictos o disputas que pudieran complicar la relación de algunos de sus miembros en otros ámbitos de la política o la economía mundial, también operan como estabilizadores del sistema y contribuyen a su mantenimiento. Además de ello, el acomodamiento externo implica la capacidad de adaptación por parte del propio régimen a las nuevas realidades y preocupaciones que afectan a la comunidad internacional, tanto en lo que respecta a actores como a temas.

En estas observaciones respecto de la vigencia y la legitimidad del Tratado Antártico, convendría agregar también que en 1991, según el art. XII, párrafo 2 de este instrumento, cumplidos los treinta años de su entrada en vigor, “cualquier” parte con estatus consultivo, podría haber solicitado la realización de una conferencia para discutir sobre su revisión. Esto implicaba que sin el requerimiento del consenso (el cual es necesario siempre, excepto en este caso señalado expresamente), de haberse presentado una propuesta en ese sentido, era obligatorio llevar a cabo una nueva conferencia antártica para la discusión de un nuevo tratado. Ello evidentemente no ocurrió, lo cual debería capitalizarse, también, entre sus fortalezas.

Hoy, el régimen antártico no solo no ha sido reemplazado por otro, sino que se ha revitalizado incorporando el Protocolo relativo a la Protección del Medio Ambiente Antártico (firmado en 1991 y vigente desde 1998), el cual denota su permanente y progresiva preocupación por las cuestiones ambientales, consignada desde sus inicios.

Por otra parte, en lo que respecta a su crecimiento y su fortalecimiento institucional, podemos reconocer un signo de madurez en la adopción de la Secretaría Permanente para el Tratado Antártico (2001), cuya misión es facilitar la comunicación y la coordinación de la información y ofrecer una apoyatura administrativa eficiente para el buen funcionamiento de las Reuniones Consultivas.

Este régimen se ha consolidado sobre la base de tres factores combinados que se encuentran en sus fundamentos: *poder, intereses y conocimientos*. Esta trilogía es empleada en los estudios más actuales sobre regímenes internacionales y tiene una aplicación muy ilustrativa y abarcativa para la realidad antártica.

No solo la presencia de las Grandes Potencias ha sido importante para el mantenimiento del régimen. Algunas visiones de las relaciones internacionales consideran que solo los estados poderosos (*overall powers*) garantizan la estabilidad y el mantenimiento de los regímenes. En los análisis clásicos con un contenido fuertemente geopolítico, suele darse cuenta de ello. Sin embargo –y aquí hay un hallazgo importante-, desde otras perspectivas (que también toman en cuenta el “poder”, pero con una visión más amplia) se ha comenzado a prestar atención a la capacidad y la continuidad de algunos estados en el sostenimiento y la continuidad de su actividad antártica, que los posiciona como detentadores de un “*issue specific power*”. Esta cate-

goría de estados no necesariamente se corresponde con los criterios de poder tradicionales, sino que tiene que ver con “capacidades específicas, ligadas a la particularidad de la región”.

En función de ello, se reconoce que el sustento del Tratado Antártico ha dependido, entre otras cosas, de la participación continua de una coalición de *overall powers* conjuntamente con estados con “poder específico en la cuestión”. Por ello, puede afirmarse que las medidas adoptadas en diferentes momentos del desarrollo del régimen antártico no siempre han sido el resultado de la voluntad de los grandes; más aún, ellos también han tenido que negociar en la búsqueda de consenso. En ese sentido, convendría recordar la propuesta argentina de inclusión del principio de “no nuclearización” y la chilena relativa a la “conservación de los recursos vivos”, durante la negociación del Tratado Antártico en la Conferencia de Washington (1959). Esta posibilidad de introducir cambios o de plantear nuevas negociaciones por parte de los estados no identificados como *overall powers* quedó también a la vista cuando Australia, acompañada por Francia y Bélgica, optaron por no ratificar la Convención de Minerales en 1989. Finalmente, otro ejemplo más cercano en el tiempo es el referido a la negociación sobre la sede de la Secretaría del Tratado Antártico en Buenos Aires y la reiterada oposición británica, la cual finalmente fue levantada en 2001.

Con lo anteriormente dicho es posible realzar, desde una óptica jurídica, pero significativamente política, que la práctica del consenso involucra a todas las Partes Consultivas por igual.

El análisis nos lleva ahora a tomar en cuenta la presencia de “intereses” que los estados participantes han percibido mejor preservados en el marco del “régimen”. Ello condujo a que prevaleciese un criterio “pragmático y funcional” que está en la base misma de la conformación del Sistema del Tratado Antártico así como en todo su desarrollo posterior.

Por su parte, la incorporación de nuevas ideas, la circulación de información, el asesoramiento permanente de los cuerpos científicos así como también el progresivo incremento de los conocimientos que el propio “régimen” ha sido capaz de generar y los efectos que este ha tenido en el cambio de conductas de las partes involucradas como en “terceros estados” sientan un precedente muy importante a la hora de considerar las variables de tipo cualitativo.

Asimismo y, como muy claramente fue expresado en la Declaración de la última Reunión Consultiva del Tratado Antártico, celebrada en Buenos Aires simultáneamente con los cincuenta años de su vigencia (2011), “las Partes Consultivas y No Consultivas han estado aplicando en forma consistente las disposiciones del Tratado Antártico, incluido el Artículo IV, tanto individual como colectivamente, y de este modo se consolida **la cultura de cooperación antártica internacional en paz y armonía** consagrada en el Tratado.” (Declaración de Buenos Aires, 2011)

Entonces, **la trilogía conformada por las variables relativas al poder, los intereses, los factores de las ideas, prácticas, valores y conocimientos que interactúan** produjo una combinación adecuada y fructífera para que este régimen pueda arribar a sus cincuenta años de vigencia.

Presentadas aquellas características claves del Régimen Antártico, analizaremos los aspectos relevantes de la acción argentina en consonancia con su participación en él.

El Tratado Antártico y la Política Antártica Argentina: el momento de inflexión

La negociación, la firma (1959) y la ratificación del Tratado Antártico (1961) marcan un punto de inflexión en la Política Antártica Argentina. Hasta ese momento, se había desarrollado una **mirada estrictamente nacional con relación a las cuestiones antárticas**, comprendidas dentro del conjunto de temas de soberanía territorial.

Con la entrada en vigor del Tratado Antártico, en 1961, el tradicional ejercicio de “políticas cerradamente nacionales” por parte de los estados presentes en la región desde el siglo XIX fue dando paso a la cooperación internacional y a la adopción de decisiones consensuadas entre los Estados Partes del él.

Dentro de ese marco, la Argentina, que contaba en su haber con actividad permanente e ininterrumpida desde 1904 (aunque con importantes antecedentes presenciales desde un siglo atrás), se convirtió en Parte Consultiva y, por lo tanto, en actor de su proceso decisorio, al aportar su experiencia y resguardar, a la vez, los derechos proclamados sobre un sector, con lo cual evitó así que conflictos que pudieran haberla marginado del Sistema.

Para el diseño y la ejecución de la Política Antártica, esto implicaba un cambio cualitativo, ya que posicionaba la Argentina como un actor en las decisiones antárticas y garante del sostenimiento de principios que consagraban la cooperación científica internacional, el desarme, la no militarización y la no nuclearización, así como también la valoración de los aspectos ambientales y de conservación de recursos al sur del paralelo 60° de latitud sur. **Fue, entonces, una decisión estratégica, con visión de avanzada para la época apuntar al “desarme” en plena Guerra Fría y entender que la Argentina debía ser un sujeto activo de la política mundial.**

También implicó un importante cambio y un *aggiornamento* de la Política Exterior por cuanto la multilateralización no había sido una práctica demasiado empleada por la Argentina hasta bastante avanzada la mitad de la década del cincuenta. A partir de allí, consideramos que la continuidad – aunque existan matices entre diferentes gobiernos- en la Política Antártica se debe entender en virtud de la existencia y la persistencia del Tratado Antártico y del compromiso asumido en este marco.

Como decíamos, es posible encontrar algunos signos diferenciados o matices a lo largo de cincuenta años de vigencia del Tratado Antártico y podrían establecerse algunas etapas.

Características de la primera década de participación argentina en el Tratado Antártico

Esos primeros años combinaron, en un juego de **malabarismo político**, el acomodamiento a la nueva situación creada por la inserción en el régimen antártico con una inclinación a conservar márgenes de acción autónoma.

En el plano interno, se dictó la Ley 18513 (1969)- conocida, también, como “Ley Antártica”- que fijó las bases jurídicas, orgánicas y funcionales para el planeamiento, la programación, la dirección y el control de la actividad antártica argentina.

En virtud de ella, fue creada la Dirección Nacional del Antártico, de la cual dependía el Instituto Antártico Argentino, ambos en la órbita del Ministerio de Defensa. Aunque el manejo de las relaciones exteriores en materia antártica quedaba en manos de la Cancillería, a través de su área respectiva, se establecía en ella que el Ministerio de Defensa era la instancia más adecuada para ejercer la supervisión general de la actividad antártica. Esta última consideración funcional resultaba, por lo que se desprende de ella, un tanto difusa. El diseño de las acciones que debían realizarse, la instalación de nuevas bases gestionadas por las respectivas Fuerzas y las estructuras burocráticas que se organizaron durante el gobierno de la denominada Revolución Argentina, sintonizan con una perspectiva centrada en la defensa nacional y la seguridad, y en la variable territorial.

La actividad nacional antártica desplegada durante esos años, reconoce algunos hitos relevantes, entre ellos: el establecimiento de la Estación científica “Almirante Brown”, en 1965, por el Instituto Antártico Argentino, que readaptaba y transformaba el ex destacamento naval homónimo, la participación en los programas del “Año del Sol Quieto” (desarrollado entre el 1.º de enero de 1964 y el 31 de diciembre de 1965), la llegada al Polo Sur de la Primera Expedición Terrestre Argentina, conocida como Operación 90 (1965), y la habilitación de nuevas bases: Petrel (1967) y Vicecomodoro Marambio (1969), centro de las comunicaciones aéreas. Durante ese verano polar, en enero de 1969, se realizaron cuatro cruceros turísticos a la Antártida, a cargo de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA). Unos años más tarde, en diciembre de 1973, la Argentina realizó el primer vuelo experimental Buenos Aires-Marambio-Canberra-Christchurch, con retorno a Buenos Aires, con lo cual se probaba la factibilidad de vuelos que optasen por esa ruta, en camino a Oriente.

Las “Medidas Para la Conservación de la fauna y la flora antártica” de 1964, que fueron el resultado de las recomendaciones de la Primera y Segunda Reuniones Consultivas Antárticas (sobre la base del artículo IX del Tratado Antártico) y, posteriormente, la firma de la Convención para la Conservación de Focas Antárticas (1972), que luego sería ratificada por nuestro país en 1977, muestran con claridad cómo la Argentina va adecuando sus acciones con relación a los recursos y el medio ambiente antártico.

El período 1976-1983 en la Política Antártica Argentina. Combinación compleja de factores internos, internacionales y regionales

En gran medida, este período, en el plano de la política internacional en su conjunto, asiste a situaciones que ponen a la Antártida en el ojo de la tormenta, sobre todo en virtud del interés que despertaban sus potenciales recursos. Así, la Crisis del Petróleo, las nuevas tendencias del Derecho del Mar, las presiones vinculadas con el incremento poblacional en el mundo y la escasez de alimentos (cuestiones que, muchas veces, adquirirían un tono catastrófico), fueron disparadores para que las cuestiones antárticas cobraran una relevancia que no habían tenido anteriormente.

En el ámbito regional, particularmente en lo que hace al Cono Sur, se percibía un escenario donde predominaban rasgos de competencia y conflictividad, sostenido por “diplomacias militares” que, de alguna manera, vinieron a reflatar rivalidades entre los estados (algunos de los cuales tenían profundas raíces históricas). La cuestión antártica ocupó muchas veces el centro del debate de tono confrontativo, y se escribieron diversas doctrinas geopolíticas sobre la Antártida y las aspiraciones de los países sudamericanos. Asimismo, la búsqueda de protagonismo antártico por parte de países más lejanos generaba dudas respecto del futuro antártico. Una respuesta a ello fue privilegiar el control del espacio como parte de la estrategia nacional.

La Política Antártica implementada por el gobierno argentino en ese período pareció tener un “doble estándar”. Por un lado, se sostuvo la pertenencia al régimen que se percibió como garante del “equilibrio pragmático”, y por otro, se desarrollaron acciones con una connotación predominantemente “territorialista” - es decir- con un fuerte apego al aspecto relativo a la soberanía, contenido en las disposiciones del art. IV del Tratado Antártico. Entre las acciones, podemos destacar un mayor despliegue de bases, el establecimiento de “poblaciones”, el registro de nacimientos en las estaciones antárticas, todo lo cual realizaba la imagen relativa al ejercicio de soberanía.

Por su parte, en el contexto del régimen antártico, fue suscripta la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (1980) que la Argentina ratificó en 1982, y se daban los primeros pasos, en ese mismo año, encaminados a negociar una futura Convención relativa a los minerales antárticos. En ambos casos, debe reconocerse la activa participación de la diplomacia argentina.

El escenario que planteaba la época, como se ha visto, combinaba varias situaciones complejas focalizadas alrededor de las “potencialidades” que ofrecía la Antártida. Por un lado, el creciente interés ante una eventual explotación de los recursos antárticos, el horizonte incierto de 1991 que, para muchos, significaba que habría de producirse una revisión del Tratado Antártico. Por otro, existía una competencia por el equilibrio regional en términos estratégicos, lo cual también estimulaba e incrementaba el interés de otros estados sudamericanos en su acercamiento a la Antártida.

La Política Antártica Argentina desde la vuelta a la democracia. Signos distintivos de un accionar crecientemente involucrado con el Régimen Antártico (1984-2011)

Este período coincide en sus inicios, prácticamente, con la vuelta a la democracia en la Argen-

tina (diciembre de 1983), llega hasta nuestros días y arriba a la XXXIV Reunión Consultiva del Tratado, coincidente con los cincuenta años de vigencia del mismo. Se trata, según nuestro criterio, de una interesante y rica etapa, compleja y dinámica en la propia evolución del Régimen Antártico y de la consolidación de la participación activa de la Argentina en el Régimen.

Los signos más evidentes pueden encontrarse en la adopción de una concepción ampliada de los intereses nacionales que le otorgó creciente atención a la cooperación internacional, resignificó la investigación científica y contribuyó a crear un espacio de concertación latinoamericana.

También se le confirió mayor visibilidad a la Política Exterior en la cuestión antártica, sobre todo a partir de 1992, en prosecución de la sede de la Secretaría del Tratado Antártico.

En este período, se dictaron y se pusieron en marcha diversos planes y políticas antárticas, algunas de carácter sectorial, otras enunciadas como Políticas Nacionales.

En 1985 desde la Dirección Nacional del Antártico se intentó producir una serie de importantes ajustes y reorientar los objetivos prioritarios del quehacer nacional en la Antártida. (Recordemos que esa política fue aprobada, como Directiva del Ministerio de Defensa, por resolución ministerial N.º 332, del 23 de agosto de 1985).

La intención de conferirle relevancia a la presencia argentina en la región antártica se concentró en la prioridad del quehacer científico, a partir del cual sería posible generar una situación de prestigio para el país. Se valorizó la *ventaja de la cercanía geográfica, por cuanto dicha situación posibilitaría que la Argentina se convirtiese, a futuro, en un proveedor internacional de servicios internos (recordemos para este aspecto, la referencia que hicimos en este trabajo sobre “issue specific power”).* También se apuntó a una participación más relevante dentro del Sistema Antártico y una mayor capacidad de negociación.

El acento fue puesto, fundamentalmente, en diversos medios y factores instrumentales que, al darle prestigio al país en sus actividades antárticas, le permitieran el “logro de una ventajosa situación relativa y de negociación dentro del marco del dinámico Sistema Antártico”. También impulsaba – con un criterio moderno- un modo de vincular funcionalmente la actividad económica con la Ciencia, en la medida en que los beneficios económicos pudieran reinvertirse para ampliar las capacidades científicas y técnicas.

La política antártica elaborada en 1985, fue reconocida solo como una “política sectorial” ya que no contó con la aprobación de la Cancillería y fue observada por las Fuerzas Armadas. Probablemente, un trabajo coordinado y de consultas con las diferentes instancias gubernamentales involucradas -metodología que luego sería empleada para diseñar la Política Nacional Antártica de 1990- le hubiese abierto el camino para su reconocimiento en la esfera nacional.

De todos modos, muestra una nueva mirada sobre el quehacer antártico y significa un importante paso hacia las nuevas tendencias y prioridades que tendrían su proyección en los años siguientes.

El **desarrollo de una actividad científica de mayor envergadura**, la cooperación y el intercambio con el resto de los países antárticos, el ofrecimiento de colaboración con diversos estados que se incorporaban a la investigación antártica y una apertura especial para con los latinoamericanos fueron signos importantes de los “nuevos tiempos”, tendencia que fue creciendo gradualmente. También lo fue la mirada innovadora acerca de las posibilidades que podrían abrirse a la Argentina, dada su ubicación tan cercana a la Antártida, en el campo de los servicios de aprovisionamiento y apoyo logístico a otros países con actividad en la región.

Un recorrido general sobre la cuestión antártica en el ámbito internacional pone en evidencia que eran tiempos difíciles y turbulentos para el régimen antártico, ya que se había

instalado la Cuestión de la Antártida en la Asamblea General de las Naciones Unidas y crecía la voz crítica de las Organizaciones No Gubernamentales, respecto de las acciones y de la legitimidad de las medidas que habían tomado hasta esos momentos los estados antárticos.

Los años noventa coincidieron con una dinámica particularmente auspiciosa para el funcionamiento y la afirmación del “régimen antártico”, que alejó toda posibilidad de revisión del Tratado en 1991, fecha que había sido utilizada muchas veces para poner en duda su continuidad. La discusión central giró alrededor de los temas ambientales, y se avanzó en el fortalecimiento del Tratado Antártico al incorporarse el Protocolo para la Protección del Medio Ambiente Antártico; además, se introdujeron medidas procesales innovadoras y se negoció arduamente la Secretaría para el Tratado Antártico.

La negociación del “Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente” sería el colofón de la progresiva preocupación por las cuestiones ambientales demostrada desde sus inicios y de las contribuciones que también en este aspecto ofreció la Argentina. Aquí debe recordarse que también en la frustrada Convención para los Minerales Antárticos nuestro país había tenido una participación destacada. No obstante, a la hora de hallar nuevas alternativas, la Argentina coincidió con la alternativa de propiciar una moratoria respecto de las actividades mineras y trabajar para que no se debilitara el Sistema Antártico, al tiempo que aportaba en la recomposición del consenso.

Fue aprobado por la ley 24.216 (1993), y el 28 de octubre de 1993, se depositó el instrumento de ratificación.

En el ámbito de las decisiones internas, en el transcurso de 1990, el Ministerio de Relaciones Exteriores auspició una revisión analítica de la Política Antártica en todos sus aspectos. Se constituyó un Grupo de Trabajo Interministerial integrado por organismos del Ministerio de Defensa y otras dependencias, entre ellas, la Dirección Nacional del Antártico y del Ministerio de Relaciones Exteriores, a través de su Dirección de Antártida.

El propósito era consensuar los distintos enfoques y puntos de vista, tanto en lo político como en lo científico y lo logístico, de modo de consolidar definiciones sobre los objetivos, las políticas y las prioridades en la acción antártica argentina. Esto se inspiraba en la necesidad de que se fijase, de manera centralizada desde el Ejecutivo, una Política Nacional al respecto que tuviese en cuenta una adecuada correspondencia entre el quehacer antártico argentino y las nuevas realidades del Sistema Internacional, así como también las modificaciones que el propio Sistema Antártico venía produciendo en su dinámica interna.

Estos esfuerzos se concretaron en el Decreto N.º 2316 del 5 de noviembre de 1990, que definió la Política Nacional Antártica a partir del tradicional objetivo de “afianzar los derechos argentinos de soberanía en la región”. Animados por el objetivo general, fueron puntualizados el fortalecimiento del Tratado Antártico y el logro de una mayor capacidad para influir en su proceso de toma de decisiones. Asimismo, en el marco de la Política Nacional de Integración Latinoamericana, se promovió la cooperación con los países de la región, incluida la realización de aquellas actividades conjuntas mediante las cuales se fortalecieran los intereses comunes. Se le asignó una atención especial a la protección del medio ambiente antártico y sus ecosistemas dependientes y asociados, a la conservación de los recursos pesqueros y a la preservación de los recursos minerales en el ámbito de aplicación del Tratado. Se ubicó como una prioridad la investigación científica y tecnológica en correspondencia con las actividades que la Argentina deseaba profundizar (en este momento se estaba pensando fundamentalmente en recursos vivos y minerales, dado que la prohibición de esta última actividad recién sobrevendría con la adopción del Protocolo Ambiental, en 1991, y su entrada en vigor, en 1998).

También se remarcó la necesidad de lograr una mayor eficacia de la presencia argentina, concentrándola en el respaldo a la actividad científico-tecnológica nacional y en la posi-

bilidad de prestar a otros países los servicios y el conocimiento necesarios para facilitar sus tareas antárticas. Vinculados con ello, la adecuación y el fortalecimiento de las capacidades portuarias y logísticas de Ushuaia y demás puertos patagónicos, como escalas de acceso a la Antártida, requerían que se les prestase una atención especial.

Otros dos aspectos sustantivos enunciados en esta Política Nacional son los referidos a la elaboración de un Plan Científico-Técnico Antártico, con énfasis en la investigación científica y sobre los criterios para optimizar las bases y la presencia geográfica de la Argentina.

El interés por la cooperación latinoamericana -ya introducido como una aspiración en la Política de 1985- quedó claramente puesto de manifiesto cuando, desde la Argentina, se llevó adelante la iniciativa de conformar un foro que, a partir de reuniones periódicas (RAPAL: Reunión de Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos), congregara a los “administradores de programas antárticos latinoamericanos”. Desde 1990, esas reuniones también son una muestra de continuidad en la política de intercambiar experiencias, consensuar posiciones, hallar alternativas para optimizar las respectivas actividades y proyectar a futuro programas conjuntos. Particularmente, la relación con Chile, en un marco de creación de medidas de confianza mutua y acercamiento en varias dimensiones, ocupó un lugar destacado.

La positiva evolución que tuvo la **relación bilateral argentino-chilena**, constituye no solo un capítulo especial de nuestra Política Exterior, sino que impacta en las relaciones regionales, por ser ellos países con una gran tradición antártica. El puntapié inicial de una “renovada” búsqueda de cooperación en la Antártida se concretó en la “Declaración Conjunta sobre la Antártida” entre los presidentes Patricio Aylwin Azócar (Chile) y Carlos Menem (Argentina), en la reunión celebrada el 29 de agosto de 1990. Con ella, se ratificaron las anteriores Declaraciones Conjuntas (1941-1947-1948-1971-1974), se promovieron intercambios y se planteó la posibilidad de llegar a un “Programa Argentino-Chileno de Cooperación Científica Antártica”. A partir de entonces, las cumbres presidenciales siempre han incluido aspectos antárticos de relevancia, incluso han establecido compromisos ambientales expresos. Una actividad que pone en evidencia la cooperación bilateral es el desarrollo conjunto de la “Patrulla Naval Combinada Antártica”. En cuestiones relativas a los recursos vivos marinos antárticos, ratificaron conjuntamente su total compromiso con la CCRVMA (Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos) y su firme decisión de enfrentar cualquier “imposición de regulaciones y gravámenes incompatibles con aquella”.

En línea con los avances ya señalados, deben destacarse tanto el tratamiento de cuestiones antárticas en el ámbito de la Comisión Parlamentaria Conjunta, así como también la inclusión de la cooperación antártica como un punto significativo en el Tratado de Maipú (2009) firmado por las entonces jefas de estado Cristina Fernández de Kirchner y Michelle Bachelet. Como parte de la continuidad del compromiso sobre cooperación antártica argentino-chilena, debe señalarse, también, la creación del “Comité Ad hoc Sistema del Tratado Antártico”, que consta en la reciente Declaración Presidencial del 16 de marzo de 2012, firmada por la presidenta Cristina Fernández de Kirchner y el presidente de Chile, Sebastián Piñera Echenique. Dicho Comité tendrá por objeto reflexionar y promover posiciones conjuntas en los diferentes foros y regímenes del referido Sistema, y se prevé para el segundo semestre de 2012 la celebración, en Chile, de su primera reunión constitutiva.

También la cooperación científica internacional encarada por la Argentina se ha venido consolidando a la par del propio fortalecimiento del régimen. Así, los diferentes programas de investigación e intercambio científico sostenidos en el tiempo permiten ubicar al país ya como receptor cuanto como proveedor de dicha cooperación.

En suma, si hacemos un balance de la Política Antártica desplegada en la última etapa abor-

dada, se percibe que ha madurado conforme a los niveles de afirmación del “propio régimen antártico”. Ello queda expresado tanto en el esfuerzo coherente y sostenido en el tiempo en prosecución de la Secretaría del Tratado Antártico – con lo cual se definió y se llevó adelante una Política de Estado – como en la legislación acorde con los compromisos asumidos y en una reformulación de la estructura organizacional responsable del quehacer antártico.

Al respecto, datos que deben tomarse en cuenta son la adopción de medidas concretas para un efectivo ordenamiento de las actividades argentinas en la región, en especial los controles ambientales y la calidad de la investigación científica.

En primer lugar, debe destacarse la regulación de actividades económicas y de conservación vinculada con los recursos vivos marinos antárticos en virtud de la Ley 25263, en consonancia con los cánones establecidos en la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA) y los compromisos asumidos por el estado argentino como parte contratante de ella y miembro de su Comisión.

En el plano organizacional, constituye una innovación importante el Decreto N.º 207/2003, en virtud del cual la Dirección Nacional del Antártico y el Instituto Antártico Argentino pasan a la órbita del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto.

El régimen antártico y la participación argentina en él expresan el compromiso por mantener un área donde el equilibrio pacífico, la negociación permanente entre las partes, la investigación científica y el respeto al medio ambiente constituyen la guía de las políticas que deben llevarse adelante.

Reflexiones finales

La trayectoria de cincuenta años de “política antártica” enmarcados en la inserción argentina en el régimen antártico, no hacen sino ratificar la línea de continuidad de este capítulo de nuestra Política Exterior.

En alguna medida, las dificultades para decidir entre Ciencia y presencia (es decir, ocupación espacial) fue un debate siempre presente. Sin embargo, con el desarrollo de las diversas actividades, la política antártica argentina entendió que esa era una ecuación para sumar y no para plantear como dilema.

La proyección futura de la Argentina en la Antártida tiene que ser de continuidad y profundización de los compromisos asumidos, de innovación en la investigación científica que la dote de una base presupuestaria suficiente, acompañada de la logística necesaria de modo tal que pueda desplegarse en un marco de optimización de esfuerzos y también de resultados. Quizá debería verse como un signo promisorio la participación – por primera vez- de un Ministro de Ciencia, Tecnología e Innovación Científica cuando se desarrolló en Buenos Aires la última Reunión Consultiva del Tratado Antártico (2011).

La temática antártica también requiere un trabajo sostenido y coordinado en los planos de política interna y regional. En ese sentido, es dable esperar que se continúen realizando los mayores esfuerzos para integrar en la política antártica los aportes y las propuestas de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, en su proyección antártica y como una de las “puertas a la Antártida”.

La dimensión regional y el espacio asignado a la cooperación latinoamericana de nuestra Política Antártica deben profundizarse en aras de una mayor concertación y, por qué no, en la puesta en marcha de planes realmente innovadores de investigación para ser realizados de manera conjunta. De ese modo, es posible continuar dándole legitimidad y fortaleza al Tratado Antártico. ■

Nota de la Redacción

Este resumen de la conferencia pronunciada por la doctora Colacrai será publicado en el Anuario de la Asociación Argentina de Derecho Internacional, que se encuentra en edición (septiembre de 2012).



Antártida y Malvinas ¿Un mismo conflicto?

Andrés Cisneros

“Lo que siempre ha sido el caso con las Falkland es que el derecho ha importado mucho menos que el poder y la determinación a la hora de decidir su propiedad”.

Sir Lawrence Freedman

En *Official History of the Falklands Campaign*

Ed. Routledge, Londres 2005, Tomo I, pág. 3

¿Puede imaginarse que un buen día el presidente argentino anuncie la opinión pública de que se ha decidido reconocer los derechos británicos en Malvinas y, en consecuencia, cesar todo reclamo de soberanía sobre las islas? Imposible.

Siendo esto así, ¿por qué nos comportamos como si resultara esperable un comportamiento similar por parte del Reino Unido? Todos los años concurrimos, por un solo día, al Comité de Descolonización de la ONU, recitamos por enésima vez nuestro reclamo y pasamos a esperar sentados que transcurra otro año para repetir, de nuevo, el mismo, exacto ritual.

No está mal si lo que se pretende es solo mantener nuestros derechos debidamente

Andrés Cisneros es abogado y licenciado y doctor en Ciencia Política. Ha terminado de cursar el doctorado en Ciencia Política y prepara su tesis sobre Malvinas y las pretensiones británicas sobre la Antártida. Entre 1991 y 1999, se desempeñó sucesivamente como jefe de asesores del canciller Di Tella, luego como secretario general del mismo Ministerio y finalmente como secretario de Estado de Relaciones Exteriores. En esos cargos, llevó adelante numerosas negociaciones internacionales, especialmente las que tuvieron que ver con Malvinas, los límites con Chile, el Mercosur, y la relación permanente con Estados Unidos, Brasil y España. En el período como vicescanciller, tuvo la responsabilidad directa de la ejecución y la supervisión de la totalidad de los temas de la política exterior. Escritor y docente, se desempeña como profesor universitario en las materias de Teoría de las Relaciones Internacionales y en Política Exterior Argentina.



invocados en las Naciones Unidas, pero resultaría ingenuo suponer que eso bastará para que, de buenas a primeras, el premier inglés concurra a la Cámara de los Comunes para anunciar la devolución lisa y llana del archipiélago a la Argentina.

Digámoslo con todas las letras: después de la guerra de 1982, se trata de una hipótesis imposible.

Y, sin embargo, nos comportamos como si creyéramos lo contrario. Para Gran Bretaña, no es un problema, ellos están allí desde hace casi dos siglos, y la perpetuación de la impotencia argentina les garantiza una muy larga permanencia.

En suma, que el reclamo en Naciones Unidas es necesario. Pero también insuficiente. Si de veras queremos recuperar las Islas, algo más habrá que hacer.

Y allí es donde comienzan las divergencias entre los argentinos. Divergencias que nos impiden establecer un proyecto común, una política de estado para Malvinas.

Todas las políticas han hecho algún aporte, pero todas fueron, aplicadas por separado, insuficientes.

Cualquier política que pueda darnos alguna esperanza necesita un horizonte de por lo menos veinte años. Y una política de veinte años requiere un acuerdo de todos, una política de Estado. Mientras no cambiemos eso, las Malvinas van a ser un tema simbólico, importante pero solamente simbólico.

El primer dato, el más importante, es que este conflicto no se resuelve porque se da entre dos países que tienen un peso en el mundo que es muy distinto. Si no fuera así, este conflicto estaría resuelto hace años.

Lo que hay que hacer, a muy largo plazo, es aumentar nuestro peso en el mundo y concertar alianzas que aumenten esa presencia argentina en el mundo. Ese día los ingleses no van a tener más remedio que aceptar una negociación.

¿Cómo se hace una cosa así?

Tenemos dos conflictos, pero, ¿tenemos una política?

A los argentinos nos quedan pendientes dos grandes disputas que involucran territorios: Malvinas y la Antártida. Tienen muchos puntos de contacto, pero las vivimos de manera separada, como temas independientes, cada uno por su lado.

El elemento más determinante es que, en ambos conflictos, aparecemos confiando únicamente en el aspecto jurídico, en la supremacía final que, alguna vez, se reconocerá a nuestros mejores derechos⁽¹⁾.

Descansamos, literalmente, en una estrategia puramente juricista, en un mundo que todavía se maneja por la política del poder. El imperio del derecho internacional viene registrando avances y continuará en esa dirección, pero falta mucho, muchísimo, si alguna vez se llega, para que con solo tener razón se nos devuelvan las islas.

¿Qué soluciones puede haber?

Desde el punto de vista de las propuestas de solución, los argentinos hemos oscilado en dos grandes corrientes.

La primera, que llamaríamos tradicional, exigía la discusión del tema “soberanía” desde el principio, de entrada, antes de hablar de cualquier otro asunto, como serían recursos naturales, comercio y cooperación en general.

(1) Otro ejemplo de la impotencia del juridicismo. Después de más de medio siglo reclamando jurídicamente en la ONU, no existía en la Cancillería trabajo jurídico alguno sobre nuestros derechos y los derechos británicos. Durante más de cincuenta años, produjimos solo discursos y trabajos particulares de académicos, no oficiales, propios de la institución del estado argentino a la que le correspondía esa responsabilidad, la Cancillería. Esa increíble falencia se subsanó en 1998 cuando, por disposición del canciller Di Tella, se creó un departamento jurídico especial, que ya ha cumplimentado esa tarea: hoy, la Argentina ya cuenta con un digesto estructurado de las fortalezas y las debilidades del derecho argentino y del derecho de Gran Bretaña.

La segunda, aplicada en algunos períodos de la década de los setenta y en el último gobierno de Perón, encontró su más larga continuidad en los noventa, con la Cancillería a cargo de Guido Di Tella. Proponía una política no opuesta, no excluyente de la tradicional, sino complementaria: ya que evidentemente resultaba imposible obligar a la Corona a discutir acerca de la soberanía, aceptemos hablar sobre los otros temas, como una manera de iniciar un camino que, a la corta o a la larga, desembocaría en un clima más propicio para la discusión de fondo.

También en este tema los argentinos hemos venido eligiendo el enfrentamiento en lugar de la cooperación, hemos vivido ambas estrategias como excluyentes: o aplicamos una o aplicamos la otra. Casi nunca se ha procurado coordinarlas. Pero ocurrió, sucedió al menos en tres oportunidades, breves y frustradas.

La primera, luego de los recordados acuerdos de Comunicaciones, de 1971 ⁽²⁾ cuando, por varios años comerciamos, viajamos, viajaron ellos, los proveíamos de combustibles, transportes, atención médica, educación superior, alimentos y todo tipo de mercaderías, y se generó un clima tal que, durante la última presidencia de Perón, permitió a la embajada británica entregar a nuestro canciller Vignes una propuesta de retroarriendo (leaseback) semejante al de Hong Kong ⁽³⁾: reconocimiento inmediato de nuestra soberanía y arriendo acordado en favor de la Corona, con creciente coadministración argentina ⁽⁴⁾, por un número de años por definir. El presidente ordenó a Vignes a aceptar y a negociar el plazo más corto posible ⁽⁵⁾. Sin embargo, Perón murió tres semanas después, y sus continuadores no estuvieron a la altura ⁽⁶⁾.

La segunda ocurrió en 1981, apenas meses antes del desembarco argentino, tras un proceso de negociaciones diplomáticas que culminaron con un viaje a Buenos Aires y a Malvinas del vicescanciller de la corona británica, Nicholas Ridley, que portaba una oferta semejante a la anterior ⁽⁷⁾. Desgraciadamente, la Junta que entonces nos gobernaba rechazó la oferta, quizá interpretándola como una muestra de debilidad de Londres, y prefirió desatar la acción bélica de apenas unos meses después, el 2 de abril de 1982.

¿Por qué Londres hizo estas ofertas?

Hasta ese momento, en Gran Bretaña existía una larga y sorda disputa entre el *Foreign Office*, (su Ministerio de Relaciones Exteriores) y los *lobbies* económicos, tradicionales y nacionalistas con intereses en las islas ⁽⁸⁾. La diplomacia británica siempre prefirió llegar a algún arreglo con Argentina, aunque en ello se les fuera la soberanía, como una manera de no enturbiar las relaciones con un país que consideraban de alguna importancia, y para culminar un inevitable proceso de descolonización que, iniciado a partir de la Carta de la ONU, les había permitido deshacerse de casi todas sus posesiones imperiales de la manera más conveniente posible.

Un proceso histórico no puede entenderse desconectado de su contexto, y este debate interno en la política británica debe apreciarse enmarcado en la idea-fuerza de la descolonización, una verdadera política de estado de los Cinco Grandes que habían ganado la Segunda Guerra Mundial y ocupaban el estratégico Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Así, sobre la base de semejante consenso, se redactó la Carta de las Naciones Unidas, organismo al que se le encomendó impulsar un proceso de descolonización de alcance planetario.

Aunque no faltaron dificultades, ese proceso, como conjunto, resultó muy exitoso, y su herramienta principal consistió en el derecho a la autodeterminación.

A partir de entonces, el tema de la población ha resultado un escollo hasta ahora imposible de superar. La insistencia británica en que se atienda la opinión de los isleños es tomada por nosotros, con razón, como un ejercicio de supremo cinismo, pero si esperamos que

(2) *Mil seiscientos argentinos viajaron a Malvinas por el Acuerdo de Comunicaciones entre 1971 y 1974. Atento a la población estable en el archipiélago, ese número representa una proporción de visitantes difícilmente igualable en territorios no turísticos de mundo.*

(3) Véase el documento de Carlos Ortiz de Rozas en la Academia de Ciencias Morales y Políticas

(4) *La idea de una inicial coadministración, exitosamente practicada en experiencias como la de Hong Kong y en desarrollo actual en Gibraltar, mereció importante aceptación entre nosotros, pero también fortísimos rechazos (como el caso del embajador Lucio García del Solar), lo que ratifica la vigencia de la política tradicional del todo o nada.*

(5) *"Vignes, esto hay que aceptarlo de inmediato. Una vez que pongamos pie en las Malvinas no nos saca nadie y poco después vamos a tener la soberanía plena", transcripto por Carlos Ortiz de Rozas, en conferencia ya citada.*

(6) *Sin embargo, de lo positivo de la experiencia cooperativa, el gobierno subsiguiente, en la etapa de Galtieri, entregó formal y oficialmente al embajador británico en Buenos Aires una nota, fechada el 27 de enero de 1982, que terminó obrando como un ultimátum y justificación histórica de lo que pasaría apenas tres meses después. Con referencia a la experiencia de cooperación y convivencia desarrollada a partir de esos Acuerdos de Comunicaciones de 1971, el documento argentino expresa: "A pesar de la buena voluntad argentina, esa política no ha dado los resultados que de ella se esperaban. Citado por Nicanor Costa Méndez, en "Malvinas, esta es la historia", Bs. As, 1993, Ed. Sudamericana, pág 79*

(7) *Margaret Thatcher se proponía terminar con la situación en cuatro enclaves coloniales: Hong Kong, Belice, Gibraltar y Malvinas. Con Argentina, la primera ronda de negociaciones transcurrió en Suiza, el 10 y 11 de septiembre de 1980, y la última fue en Buenos Aires,*

el 27 y 28 de febrero y el 1 de marzo de 1982. Después vino la guerra. Desde entonces, Hong Kong terminó exitosamente su proceso de descolonización y Belice y Gibraltar avanzaron significativamente. Los españoles, por ejemplo, ya discuten, desde 1992, una administración conjunta del Peñón. Véase "Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina" Escudé, Carlos y Cisneros, Andrés (dtres), tomo XII, Ed. del CARI y GEL, Bs. As., 2000.

(8)

Véase Costa Méndez, Nicanor en "Malvinas. Esta es la Historia", Bs. As., 1993, Ed. Sudamericana, pgs. 55 en adelante.

(9)

La distancia, antes citada, que todavía separa la vigencia respecto del derecho de la preeminencia de la política del poder, se verifica también con esta dimensión de los efectos de una guerra: para el derecho internacional, una victoria militar no altera la validez de los títulos preexistentes, pero para el mundo de las realidades conducentes, supone casi una lápida sobre la suerte de los derrotados.

(10)

"Official History of the Falklands Campaign," Ed. Routledge, Londres 2005, no traducido aún al español.

(11)

Reportaje de Juana Libedinsky en diario La Nación, "Kirchner se equivoca sobre las Malvinas", del 12/07/2006.

algún día nos devuelvan las islas, también hay que entender las dificultades con que podrían tropezar las autoridades inglesas que intentaran hacerlo. En efecto, más allá de quien tenga razón o no, cualquier político británico que propusiera algo así, sobre todo después de la guerra de 1982, afrontaría un seguro suicidio político y una repulsa mayúscula de su opinión pública.

Curiosamente, el haber ganado la guerra limita a cualquier gobierno inglés en sus facultades para tener mayor manejo político.

Los ingleses no tienen razón, las islas son nuestras y debieran devolverlas; el asunto es que, aunque quisieran, sus dirigentes encontrarían, al menos por mucho tiempo, dificultades cercanas a lo insalvable.

La contienda de 1982 terminó, quizá para siempre, con ese debate interno en la política británica. A partir de entonces, ya nadie, ni en el *Foreign Office* ni en ningún espacio representativo, se propone discutir la soberanía con Argentina: hubo una guerra, iniciada por nosotros, y ellos la ganaron, fin de la historia. Así lo razonan (9).

Luego de la guerra del 82, el gobierno del Reino Unido, siguiendo una larga tradición posbélica, decidió seleccionar a un historiador de máximo prestigio e intachables antecedentes pro británicos, para escribir una Historia Oficial de la Campaña de Malvinas. La elección recayó sobre sir Lawrence Freedman, y su resultado, en dos tomos de mil ciento dos páginas (10), se conoció en 2007, y conviene repasar lo manifestado poco después por el propio autor, nada menos que el historiador oficial británico: "De no haber existido la guerra, las islas se hubieran vuelto progresivamente inviables para Gran Bretaña. Estaban perdiendo anualmente población, a partir de una base muy pequeña, y, eventualmente, algo se iba a tener que hacer. Pero al forzar el tema de esta manera, los argentinos hicieron que Gran Bretaña se decidiera a invertir en las islas, a interesarse por ellas y a cuidarlas como no lo había hecho antes."

Yo dudo de que, de no haber mediado la guerra, se hubiera ofrecido una transferencia de soberanía inmediata. Sin embargo, se habría llegado a un punto en el cual se tendría que haber ofrecido a los isleños llevarlos de vuelta al Reino Unido y, a partir de entonces, un diálogo para la transferencia de la soberanía podría muy bien haber comenzado (11).

Procurando reestablecer un clima propicio, a partir de la recuperación de nuestra democracia, sucesivos gobiernos desplegaron esfuerzos para reconstruir, primero, la relación diplomática entre ambos estados y, a posteriori, el espíritu de diálogo tan dañado por la guerra.

En esa línea de continuidades, a partir de 1989 se procuró combinar ambas posturas, hasta entonces tan opuestas: reforzamos los reclamos jurídicos en las Naciones Unidas y, al mismo tiempo, se abrieron canales para hablar sobre otros temas que no fueran la soberanía.

Tanto es así que, durante ese período, durante el lapso de la más alta cooperación y diálogo en ese asunto, al mismo tiempo se consagró, nada menos que con rango constitucional, la imprescriptible decisión de recuperar la soberanía de Malvinas.

Una cosa no excluía la otra: compromiso de perseguir nuestro reclamo de soberanía que pasaba a estar asentado en la nueva Constitución de 2004 y, al mismo tiempo, inicio de conversaciones sobre comercio, coadministración, inversiones, acceso de argentinos a las islas, aprobación de que ciudadanos argentinos pudieran establecerse y adquirir tierras y otros bienes, etc. En suma, iniciar un proceso que reinstalase el nivel de relacionamiento perdido con la guerra.

De manera que en ese período histórico, tan difícil por lo reciente de la guerra, se

consiguió hacer cobrar vigencia operativa, al mismo tiempo, a las dos vertientes, hasta ese momento excluyentes, en que por tanto tiempo nos habíamos dividido: reclamo de la soberanía y, también, cooperación y entendimiento en los demás temas. Todo junto.

El intento duró un corto tiempo histórico, a todas luces insuficiente, unos catorce años y tres presidencias, hasta 2004, en que tornamos a retirarnos de todo diálogo y, a partir del primer gobierno del kirchnerismo, la Argentina canceló los acuerdos de petróleo ⁽¹²⁾ y pesca para volver a concentrarse solo en los alegatos jurídicos ante Naciones Unidas, política que se mantiene hasta hoy: como en las viejas épocas, no nos sentaremos a discutir nada si no se comienza por aceptar nuestra soberanía.

Para cualquiera que haya leído los trabajos de Conil Paz y Ferrari, esta política tradicional es un caso muy claro de juridicismo.

La inmovilidad operativa a que nos sometió la persistencia paralizante del juridicismo puede verificarse en un dato asombroso: hasta 1996, la Cancillería Argentina no contaba con un estudio jurídico completo, articulado, de los aspectos jurídicos de nuestra diferencia con Gran Bretaña por Malvinas.

Todo un símbolo.

Para cerrar el tratamiento de Malvinas, como tema aislado, yo diría que una cosa sí es segura. Si Argentina volviera a encontrarse entre los siete países con mejor producto bruto per cápita del mundo, si fortaleciéramos nuestras alianzas tradicionales en la región y en el mundo y recuperaríamos un peso que Gran Bretaña no pudiera seguir ignorando, nuestros reclamos ya no caerían en el vacío.

Todo consistiría en trabajar, hacia adentro, para construir una Argentina otra vez importante y, hacia afuera, para que, cuando llegue ese momento, el mundo lleve ya varias décadas comprobando que somos tan firmes en nuestra queja como en la oferta de diálogo y cooperación. Llegaremos más rápido y mejor a estar en condiciones de hacer valer nuestros derechos si nos comportamos de una manera que los respalde, no que los boicotee.

Tiende a crecer en la conciencia colectiva la convicción de que debemos retornar al diálogo, esperar nuestro tiempo y trabajar hacia adentro para conformar un país respetable, cuyos habitantes excluyan el tema de Malvinas de las contiendas banderizas para convertirlo en una política de estado ⁽¹³⁾.

Veamos las conexiones entre Antártida y Malvinas.

Las Malvinas y la Antártida ya no deben ser considerados temas independientes de nuestra política exterior: nuestra disputa con Gran Bretaña tiene, en ambos casos, la misma naturaleza. Sería para nuestra debilidad, no nuestra fuerza, continuar con un tratamiento diferenciado ⁽¹⁴⁾.

Como se sabe, en la Antártida, Argentina reclama un sector que prácticamente se superpone con la declarada aspiración británica.

Hay otro común denominador en ambos conflictos: los argentinos nos hemos refugiado exclusivamente en la razón jurídica y desatendimos los aspectos de realismo y diplomacia. Y, también como en Malvinas, los ingleses no se limitaron a lo jurídico y operan activamente en otros campos.

En Malvinas, llevamos más de medio siglo estancados en un ritual que se recicla cada año en el Comité de Descolonización de Naciones Unidas:

(12)

En 2007, por medio de la resolución 407 de la Secretaría de Energía, el Gobierno dio por terminada la declaración conjunta argentino-británica de 1995 de cooperación hidrocarburífera con la intención de instrumentar sanciones a las empresas que operen en Malvinas y, al mismo tiempo, actúen en el país.

(13)

“Creímos que la transferencia de soberanía de las Malvinas no era posible sin que existiera una Argentina democrática y estable, insertada en el mundo... Esta integración real en el mundo es insoslayable para el éxito de nuestra labor diplomática y constituye un elemento indispensable que estuvo ausente durante la última etapa de las negociaciones, antes de 1982..” Guido Di Tella, en diario Clarín del 12/02/92:

(14)

En la Cancillería argentina cada tema se administra en Direcciones por separado.

Presentamos nuestro reclamo, los ingleses contestan, las Naciones Unidas, por supuesto, manifiestan solemnemente su muy honda preocupación, nos recomiendan negociar bilateralmente, Gran Bretaña se niega una vez más, y nos despedimos hasta el año siguiente. Sigán participando. Desde los sesenta hasta la fecha. Y, de aquí, a la eternidad.

En el ínterin, poco y nada hacemos, excepto desgranar siempre las mismas quejas diplomáticas que terminan invariablemente archivadas y, en casi dos siglos, no hemos avanzado en la región más allá de la solidaridad retórica de nuestros vecinos. Gran Bretaña, en cambio, acaba de obtener que la UE respalde oficialmente sus títulos de soberanía y los integre como también propios del conjunto ⁽¹⁵⁾, incluido el sector antártico al que aspira la Argentina. Y desde hace más de un lustro, la UE destina partidas presupuestarias propias, europeas, no británicas, para inversiones institucionales de largo plazo en las islas.

(15)

Se trata del llamado "Territorio Antártico Británico" en el Anexo II del Título IV de la Parte III del Tratado Constitucional de la Unión Europea, firmado el 29 de octubre de 2004.

Gran Bretaña procura, así, superar su talón de Aquiles en Malvinas –la condición de territorio colonial declarada por la ONU- no mediante su devolución a la Argentina sino a través de su dispersión en una más diluyente jurisdicción europea. Ya se sabe, algunos laberintos se superan solo por arriba, y los escasos territorios aún coloniales, más tarde o más temprano, deberán transformarse en otra cosa.

No entenderlo así condenaría a la Argentina a repetir la bicentenaria impotencia padecida en Malvinas. La Historia demuestra que, a la hora de repartirse espacios vacíos, terminan ganando los que tienen más fuerza, no más derechos.

Una disyuntiva que tenemos que resolver es si vamos a encarar este asunto solos o acompañados.

Como parte ineludible de la política de Estado que los argentinos debemos concertar, figura la decisión de seguir discutiendo sobre las Malvinas en forma separada de la Antártida, de manera bilateral, solitaria e infructuosamente con Gran Bretaña, o incorporarlas a la discusión mayor por el Atlántico Sur, estudiando la alternativa de que incluya a otros participantes.

En el primer caso, continuando con el reclamo en soledad, nuestra única esperanza sería la misma que en Malvinas: que, de aquí a muchas décadas, Argentina haya recuperado un peso en el mundo que Gran Bretaña no pueda ignorar ⁽¹⁶⁾.

(16)

"No sé cuándo la República Argentina recuperará las Malvinas; sí sé que algún día serán recuperadas. Podrán recuperarse cuando en el orden internacional impere el derecho o cuando tengamos fuerza suficiente para restituirlas a nuestro dominio". - Arturo Frondizi, el 12 de marzo de 1947, citado en: "Presidente Arturo Frondizi: la política internacional a través de sus viajes al exterior", por Juan José Cresto, Bs. As., 2001, Editorial Edivern.

El segundo camino nos abre la asociación con nuestros vecinos atlánticos (Brasil y Uruguay) más Chile, para que la solución de Malvinas se dirima insertada en el escenario mayor de todo el Atlántico Sur.

Por lo pronto, los británicos ya procuran embarcar a Europa en un desarrollo austral, la UE invierte desde hace años en mejoras de infraestructura en Malvinas y el *Foreign Office* continúa manipulando una eventual independencia de las islas, que quedarían dentro del *Commonwealth*.

A esta altura del siglo veintiuno, los argentinos debiéramos dejar de engañarnos: en el mundo, todavía, no basta con tener razón. Debemos hacernos fuertes en otros campos, además del derecho y de la academia. Algo distinto hay que intentar. No para reemplazar a la política tradicional, sino para apuntalarla, fortalecerla, ayudarla a dar el salto cualitativo que la haga pasar del mero reclamo verbal a la acción concreta en el terreno ⁽¹⁷⁾.

(17)

Véase Fraga, Rosendo: "Problemas actuales de seguridad en el mundo y la cuestión de la soberanía en Malvinas", Edit. Centro de Estudios Unión para la Nueva Mayoría, Bs. As., 1996. También: Fraga, Rosendo: "Sondeos de opinión sobre Malvinas-Abril de 1995." Edit. Centro de Estudios Unión para la Nueva Mayoría, Bs. As., 1996

El asunto de los intereses y los deseos

A quienes han propuesto hacer algo más que abroquelarnos en lo jurídico, con

frecuencia se los ha acusado de poner en peligro la solidez legal de nuestros reclamos. No obstante, el juridicismo provee confort, no soluciones. Así, mediante la discusión de si debemos atender solo a los intereses sin escuchar la opinión de los isleños, hemos instalado internamente una interminable guerra de trincheras entre nosotros, que solo beneficia a quienes usufructúan unas islas que son nuestras. Urge encontrar una fórmula de síntesis que nos permita superar el enfrentamiento y avanzar, en lugar de discutir eternamente entre argentinos.

Al limitarnos solo al reclamo jurídico, los argentinos terminamos quedándonos con la razón y los ingleses, con las islas. Intoxicados de juridicismo, derivamos hacia otra forma de impotencia: la mera retórica.

El polo de la discordia

Desde hace más de treinta años, repetimos ese mismo tic de la impotencia: nos refugiamos en el peso de nuestros derechos indudables, pero no salimos a tejer una red de alianzas e intereses que nos respalde si, también en la Antártida, los ingleses deciden ignorarnos, y el mundo mira para otro lado.

La cuestión constitucional

A mediados de los noventa, en plena reconstrucción de nuestra política de Malvinas, conseguimos acordar una política de estado con tanta fortaleza que se aceptó incluirla nada menos que en el texto de la nueva Constitución Nacional.

Una política de estado con semejante rango de obligatoriedad debiera servirnos de piedra basal para ir construyendo sucesivos escalones de crecientes acuerdos básicos a lo largo del tiempo. La Cláusula Transitoria es el “que” de este asunto. A partir de ese acuerdo en el “que,” debemos generar subsiguientes acuerdos, en los distintos “cómo”, a lo largo de cada etapa histórica.

Por definición, toda negociación supone que ambas partes terminan cediendo algo. La ganancia en una negociación no está en las cantidades (en este caso de territorios), sino en las calidades de lo que se obtiene.

A esta altura, cabe una pregunta: ¿Se puede negociar sin ceder?

A una negociación se acude con una aspiración y se regresa con una certeza, por lo general, menor que aquella aspiración.

Se la puede abordar con un ciento por ciento de reclamo y volver con un 80%, 70% o 50% de éxito. Es lo esperable, nadie se vuelve con todo y el otro con nada. La diferencia está en que ese porcentaje, necesariamente menor que lo aspirado, vale más, porque ahora es cierto, reconocido por el otro, indisputable de allí en adelante; mientras aquel 100% era teórico, una mera aspiración, no una certeza. Una certeza vale más que una aspiración. Uno no “tiene” un territorio hasta que nadie más se lo discute.

Es lo que sucedió, por ejemplo, en la negociación de los límites con Chile en la zona de los Hielos Continentales.

Visto así, los ingleses no “tienen” las Malvinas, porque nosotros siempre mantendremos en alto la disputa. Ellos aspiran a que renunciemos a nuestros reclamos y nosotros aspiramos a que renuncien a sus posesiones. En algún punto entre ambos extremos, aguardan las certezas que solucionen el entuerto.

Llevamos casi dos siglos sin obtener nada porque solo nos contentaríamos con todo. Si una política exterior puede calificarse como mala o buena según a quién beneficie, la del todo o nada viene beneficiando hace ya demasiado tiempo a Gran Bretaña.

Sin embargo, en ambos ofrecemos el mismo flanco: hacia afuera, más allá de los apoyos sentimentales de la región, estamos solos; y hacia adentro, nos encontramos enfrentados por opiniones invariablemente contrapuestas, que paralizan el primer paso imprescindible: conformar un acuerdo básico para seguir la misma política, por lo menos en los próximos veinte años.

Brasilia tiene largamente diseñada una estrategia para el Atlántico Sur y ha comenzado a articularla en el terreno, sin recibir ofertas de coordinación de nuestra parte. ¿Puede imaginarse una desinteligencia más contraria a los intereses nacionales argentinos?

E Inglaterra se mueve con astucia: incluye a las Malvinas en la protoconstitución de Lisboa y está invitando a toda Europa a desplegar aspiraciones estratégicas en el Atlántico Sur.

Debiéramos trabajar desde ya mismo para que el Mercosur más Chile -y, crecientemente, luego toda América del Sur- decidan incorporar como de interés propio, egoístamente nacional de cada uno de ellos, el advertir muy firmemente a la UE que no tolerarán una división de la Antártida sin presencia importante de nuestra región.

Estas son palabras mayúsculas que nuestros vecinos no pronunciarán si nos ven continuando con discusiones internas, más interesadas en encontrar traidores que en buscar soluciones. De lo contrario, seguiremos con la política exterior tradicional: eternos campeones morales, nosotros nos quedamos con la razón y otros se quedarán con las islas, Itaipú, las represas hidroeléctricas o las pasteras, y así para siempre.

En el tema Malvinas, mucha gente dice “Es el petróleo, estúpido”.

El accionar petrolero británico en Malvinas va a atraer cada día a más empresas interesadas, no importan las protestas diplomáticas o las amenazas jurídicas que les propinemos. Todo ello puede entorpecerles la operación o demorarla, pero, seguramente, no va a impedirle. La experiencia universal es clara.

Lo que de verdad les complicaría para consumir el despojo sin tomarnos en cuenta sería que, en la misma área, en aguas indisputadamente argentinas -asociados con nuestros vecinos- desarrolláramos un área de exploración y explotación alternativa a la de los ingleses en Malvinas⁽¹⁸⁾, para que esas mismas empresas tengan que optar entre ellos o nosotros y, por consiguiente, presionen a ambas partes en favor de un accionar coordinado, no excluyente.

No sería campo de orégano; el éxito no estaría asegurado, pero sin dudas contaríamos con herramientas -como la cercanía a nuestras costas para la apoyatura técnica y logística- mucho más conducentes que la inflacionaria emisión de letanías infinitas acerca de nuestros soberanos e imprescriptibles derechos, malvadamente ignorados por la pérfida Albión.

Dentro de un esquema tal, que terminaría con un acuerdo estratégico continental sobre todo el Atlántico Sur, se abriría una nueva ventana de oportunidad para incluir en ello al conflicto de Malvinas, una de cuyas alternativas podría pasar por que los isleños permanezcan en parte de ellas, mientras a la Argentina se le devuelvan porciones equivalentes de territorio.

¿Antártida para la humanidad?

Existe una postura crecientemente respaldada que, invocando los más altos principios

(18)
A noviembre de 2010, Argentina tenía en actividad de explotación catorce plataformas petroleras, ninguna de exploración. A la misma fecha, Brasil contaba con un total de 3994 plataformas. Ha leído bien, no se trata de un error de imprenta.

humanitarios, propone que los reclamos de soberanía se desconozcan en la Antártida, y todo el Polo Sur sea declarado territorio universal.

El Grupo de Países No Alineados, que en el pasado se declaraba tan consecuente con los derechos argentinos en Malvinas, se ha pronunciado dos veces, en 1983 y 1986, en favor de convertir la Antártida en Patrimonio Común de la Humanidad. Lo propio, la Liga Árabe y la Organización de la Unidad Africana (OUA). Más cerca de nosotros, México y Bolivia consideran aceptable la propuesta.

La alianza sudatlántica con nuestros vecinos más Chile debe trascender la solidaridad emocional, de práctica infaltable, “para con el hermano pueblo argentino”, y pasar a anclarse en el centro mismo de los más profundos intereses nacionales de cada uno.

Por su parte, el Brasil que hoy trabaja para instalarse en la cumbre más alta de la elite del poder mundial necesita extender su influencia en el Atlántico Sur como parte de su propio proyecto nacional, y no solo, ni siquiera principalmente, para ayudar a la Argentina.

Ya ha rediseñado su estrategia marítima en torno a la defensa de sus riquísimas reservas de hidrocarburos mar afuera, y concertó con Francia la adquisición de naves y aviones específicamente programados para ese propósito, incluidos submarinos de propulsión nuclear.

La coincidencia objetiva –aún no transformada en un programa de acción en común– con Brasil en el Atlántico Sur reconoce, también, una segunda línea de paridad: el liderazgo histórico brasileño para oponerse a la doctrina de los “espacios vacíos” con que, desde siempre, ha sentido amenazada su soberanía sobre el estratégico enclave del Amazonas. La posible amenaza de grandes potencias sobre esa enorme porción de su territorio conforma una de las principales hipótesis de conflicto en el esquema de seguridad brasileña.

De menos relevancia, pero en la misma dirección, la preocupación argentina por el espacio semivacío de la Patagonia enhebra por la doctrina con ese interés nacional brasileño. Y sobre la base de esa coincidencia en defender espacios vacíos que les pertenecen, la eventual defensa conjunta de los aún más enormes vacíos en el Atlántico Sur –que los brasileños denominan “la Amazonia líquida o azul”– se enlaza directamente con esa larga tradición en ambos países.

Por otra parte, las políticas de estado, que los brasileños ejercen con tanta eficiencia, han hecho que, ya en el gobierno de Dilma Rousseff se acabe de aprobar el Plan Estratégico de la Defensa Nacional, que venía elaborándose desde cuatro presidencias atrás (Cardoso + Lula) que, en su parte pertinente, dispone: “El Ministerio de Defensa, otros ministerios y las Fuerzas Armadas deberían aumentar el apoyo necesario para la participación brasileña en la toma de decisiones sobre el destino de la región antártica”.

Ni una palabra sobre la imprescindible articulación de esa política con el otro gran protagonista en el atlántico Sur y la Antártida, que es la Argentina.

Cualquiera que conozca la seriedad y la visión de largo plazo de los planificadores estratégicos brasileños no puede sino atribuir ese silencio a la falta de confiabilidad en el tiempo de cualquier acuerdo que se pudiera intentar con un país como la Argentina que, cada cambio de presidente, borra todo lo anterior, inventa la rueda de nuevo y todo vuelve a fojas cero.

En suma, que están dadas las condiciones objetivas para que dos países de la importancia regional de Argentina y Brasil sienten las bases de una política exterior, común al

menos en este aspecto, más allá de la solidaridad y las emociones, para que enraícen profundamente en sus propios intereses nacionales coincidentes.

Es un conflicto que registra al menos tres dimensiones. La bilateral con Gran Bretaña, la multilateral en Naciones Unidas, y la sudamericana que actúa en bloque en todo el Atlántico Sur.

La primera dimensión, la bilateral, se encuentra hace más de un siglo estancada porque Gran Bretaña se niega a discutir sobre soberanía.

La segunda dimensión, la multilateral, ha demostrado ser útil, pero insuficiente: Naciones Unidas lleva medio siglo limitándose a recomendarnos negociar directamente con el reino Unido, esto es, nos remite a insistir con la primera, la bilateral,

Al ser la guerra imposible y el derecho, insuficiente, solo queda la negociación ⁽²⁵⁾. El punto es si continuar limitándola al tema de la soberanía y al ámbito de las Naciones Unidas y su Comité de Descolonización, o extenderla a otros ámbitos y a otros rubros ⁽²⁶⁾.

Sin embargo, nos queda una nueva dimensión que son los intereses de nuestros vecinos, un campo lleno de potencialidades y todavía muy poco explorado.

Potenciar nuestro Atlántico Sur es una decisión compleja, pero si no cambiamos, seguiremos con la política exterior tradicional, la misma que tenemos hoy. Eternos campeones morales, nosotros nos quedamos con la razón y otros con las islas, con Itaipú o con las pasteras. Y mañana, tal vez, con la Antártida argentina.

Para salir de este inmovilismo, tenemos que aplicar, lenta pero seguramente, un doble movimiento de pinzas.

Hacia adentro, generando un acuerdo básico en toda la sociedad argentina que sustraiga el tema de la especulación partidaria (como pasó con los Derechos Humanos).

Y hacia fuera, fortaleciendo la Argentina en el mundo para que su actual parálisis y su creciente aislamiento dejen de perjudicar nuestros derechos en las Malvinas, en las pasteras uruguayas o en cualquier otra causa donde el interés nacional se encuentre en juego. No es tan difícil: todo consiste en ponernos a trabajar en la buena dirección.

Malvinas y Antártida, los más simbólicos y, al mismo tiempo, el más antiguo y el más nuevo de nuestros conflictos internacionales, comparten la urgente necesidad de que los convirtamos, lo antes posible, en verdaderas políticas de Estado. ■

Palabras de clausura

Con la jornada de esta tarde, el Centro Naval concluye el seminario “La Antártida: la naturaleza, el hombre y el derecho internacional”, que fue auspiciado en colaboración con el Instituto Tecnológico de Buenos Aires y la Universidad Nacional de la Plata.

El objetivo de esta actividad académica fue el de describir y entender la situación geopolítica del Atlántico Sur, espacio en el que está comprendida gran parte de los intereses nacionales argentinos.

Para ello, en la sesión inaugural y en nombre de nuestra Cancillería, el ministro Ariel Ricardo Mansi nos dio un panorama actualizado de la legislación internacional específica vinculada con lo antártico y sobre la agenda de la reciente Reunión Consultiva, realizada en junio en Buenos Aires.

El doctor Armando Abruza nos describió minuciosamente la arquitectura del Sistema del Tratado Antártico, y nos hizo ver la vastedad de los documentos que lo componen, así como la amplitud de los temas que abarcan.

El licenciado José María Acero nos abrió las puertas de la Secretaría del Tratado Antártico que –radicada en esta ciudad– cumple una variedad de tareas de protocolización, registro, divulgación y logística.

La historia de la ciencia argentina en la Antártida fue entusiastamente evocada por el doctor Carlos Alberto Rinaldi, mientras que el Capitán de Navío Carlos Alberto Coli dio vida a las hazañas de los exploradores y los pioneros argentinos al sur del paralelo 60° S.

La doctora Verónica Vlasich, a través de la visión de corto y de mediano plazo del Programa Antártico Argentino, mostró la vocación de trabajo de quienes componen la Dirección Nacional del Antártico.

El Coordinador Científico del Instituto Antártico Argentino, licenciado Sergio Santillana, nos sorprendió por la vastedad de los campos de la ciencia que el Instituto Antártico Argentino explora mediante sus programas de investigación.

El licenciado Rodolfo Sánchez nos hizo comprender

que la protección del medio ambiente involucra tareas intrínsecamente complejas que obligan a sostenidas medidas de supervisión.

En cuanto a los distintos campos de la ciencia, el ingeniero Pedro Skvarca nos introdujo en los fenómenos y las perspectivas de la glaciología.

El doctor Enrique Marschoff describió los instrumentos legales internacionales que tienden a proteger las distintas expresiones biológicas antárticas.

El Capitán de Fragata Ariel Troisi exhibió un panorama sobre los esfuerzos que hace nuestro país para comprender los fenómenos asociados con la oceanografía austral.

Por su parte, la licenciada María Cristina Morandi nos ayudó a valorar la contribución que hace la topografía en pos del interés nacional en la Antártida.

La doctora Andrea Concheyro describió magistralmente las distintas facetas geológicas del continente helado, que ahora se nos aparece con una complejidad inimaginada.

Mediante una descripción sagaz, la profesora María Elena Daverio develó las actividades turísticas en la Antártida y fundamentó con rigor las ventajas de Ushuaia como puerta hacia los mares y tierras australes.

El Capitán de Navío Guillermo Mariano Palet ilustró con color y detalle la complejidad del planeamiento de las campañas antárticas, así como las dificultades asociadas a su ejecución.

El Vicealmirante Daniel Martín expuso las responsabilidades de nuestro país en relación con la salvaguarda de la vida humana en los mares y tierras antárticas, así como los resultados alentadores de la tarea llevada a cabo desde hace años por la Patrulla Antártica Naval Combinada.

El relato sencillo, pero vibrante, del Capitán de Navío Raúl Benmuyal nos hizo revivir los momentos críticos de la hazaña que fue el rescate en la Antártida del buque *Magdalena Oldendorff*.

Con su intelecto penetrante, la licenciada Virginia Gamba reflexionó sobre el valor geoestratégico de la Antártida en el Siglo XXI.

La doctora María Luisa Carvallo, subdirectora de la Dirección Antártica de la Cancillería de la República de Chile, viajó desde Santiago para darnos su emotiva charla que nos mostró a Chile en la Antártida.

Por su parte, el Capitán de Navío Carlos Eduardo Abilleira, Agregado Naval Adjunto a la Embajada de la República Oriental del Uruguay en la Argentina, nos describió con entusiasmo los programas y actividades de su país en el continente helado.

El doctor Emilio Cárdenas hizo sensatas reflexiones sobre el porvenir antártico internacional.

En esta jornada de clausura, la señora Patricia Soares Leite, jefe del sector de Medio Ambiente y Cuenca del Plata de la Embajada de Brasil en Argentina, presentó los detalles del Programa Antártico Brasileño.

La doctora Miryam Colacrai –que viajó especialmente desde Rosario para acompañarnos- hizo hincapié en la política argentina y su compromiso con el Tratado Antártico.

Por último, el doctor Andrés Cisneros acaba de hacernos cavilar al preguntarse si la Antártida y Malvinas constituyen un mismo conflicto.

Como dije al principio, el objetivo de esta actividad académica fue el de describir y entender la situación geopolítica del Atlántico Sur, espacio en el que está comprendida gran parte de los intereses nacionales argentinos.

Creemos que –gracias a la inestimable contribución de nuestros oradores invitados- dicho objetivo fue alcanzado.

A la luz de la importancia de los temas tratados, de la profundidad y del rigor de las exposiciones, se editará una separata del Boletín del Centro Naval que incluirá las conferencias desarrolladas en este seminario.

Deseo agradecer al Instituto Tecnológico de Buenos Aires y a la Universidad Nacional de la Plata por haber copatrocinado con el Centro Naval esta actividad.

Del mismo modo, extendiendo las expresiones de gratitud a los señores oradores que dieron valor intelectual a nuestra propuesta y a las instituciones por ellos representados.

En particular, saludamos a la Embajada de Brasil en Argentina, a la Dirección Antártica de la Cancillería de la República de Chile, a la Embajada de la República Oriental del Uruguay en la Argentina, a la Secretaría del Tratado Antártico, a la Dirección General de Asuntos Antárticos de nuestra Cancillería, a la Dirección Nacional del Antártico, al Instituto Antártico Argentino, al Servicio de Hidrografía Naval, a la Universidad de Buenos Aires, a la Universidad Nacional de la Patagonia “San Juan Bosco”, al Comandante Naval Antártico, al Comandante de Alistamiento y Adiestramiento de la Armada y a la Universidad Nacional de Rosario.

Con la distinción que es para el Centro Naval el haber recibido en sus salones a tan destacados invitados y con el agradecimiento al auditorio por su entusiasta participación, declaro clausurado este seminario.

Muchas gracias.

Vicealmirante VGM (R) **Eduardo R. Llambí**
Presidente del Centro Naval