

*Base Científica Antártica  
"Gral Artigas"*

*El desarrollo de una idea.*

**Publicado en la Revista el Soldado N° 154 - diciembre 1999**

*Por el Cnel. Omar Porciúncula*

BCAA 2000



## Base Científica Antártica "Gral. Artigas" - El desarrollo de una idea

*Transcripción del artículo publicado en la Revista El Soldado No. 154 - diciembre 1999, con motivo de cumplirse los 15 años de fundada la Base Artigas.*

Autor: Cnel. Omar Porciúncula.

*Publicado en Internet en el sitio web de la Dotación Antarkos XVI al conmemorarse los 15 años de la Base Artigas:*

**S**iendo Presidente del Instituto Antártico el Cnel. Hugo P. Ferreira, planteó la posibilidad de que nuestro país dispusiera de una Base Antártica propia.

La pregunta de todos los miembros del Consejo era siempre la misma. ¿Es posible que podamos instalar una base en la Antártida?, ¿Cuánto tiempo se estima necesario para prepararnos?

Lo cierto es que había una verdadera impaciencia por contar con la Base lo antes posible, pero era imprescindible primero saber donde se instalaría y reconocer el terreno donde se construiría, sus rutas de acceso, los medios de transporte que se podrían disponer y que material se debería adquirir para hacer funcionar las instalaciones para un número dado de integrantes.

En el desarrollo del proyecto se consideró por los integrantes del Instituto que para instalar una Base en la península antártica o en las islas próximas se debía pensar en que todos los abastecimientos debían ser transportados anualmente, y por única vez en el verano, y que no eran posibles recompletamientos parciales durante el resto del año. Por tal motivo, el transporte de los materiales de construcción de la base, así como su equipamiento y abastecimientos de todas las clases, presentaría un problema logístico que solo un barco podría resolver.

Tal base debería ser de dimensiones pequeñas, dadas las condiciones de nuestro Instituto, pero que permitiera desarrollar algunos proyectos científicos que serían en definitiva el aporte nacional para un reconocimiento de nuestro país por parte de los entonces integrantes del Tratado Antártico.

Así planteadas las cosas, se designó al Teniente Coronel Omar Porciúncula para concurrir a Nueva Zelandia con la misión de recopilar toda la información necesaria a los efectos de aprovechar al máximo la experiencia neozelandesa en la actividad antártica, y su eventual aplicación en la fundación de una base uruguaya.

El Consejo del IAU con el informe proporcionado desde Nueva Zelandia, de sus bases antárticas, y de sus bases pre-antárticas de la ciudad de Christchurch, tomó la decisión de instalar la base antártica en el menor tiempo posible (temporada 1984 - 1985), y que los detalles tendrían que ser resueltos inmediatamente.

Sucedió en la Presidencia del IAU, al Cnel. Ferreira, el Cnel. Lirio Arnaud con quien se comenzó a trabajar para la planificación de la fundación de la base uruguaya en la Antártida. Se designó para la organización general de la base, incluida la instalación y además su jefatura posterior, al mencionado Tte. Cnel. Porciúncula.

A esta altura de los acontecimientos era muy difícil hacer previsiones detalladas en cuanto a equipo y personal sin haber visto el lugar, por lo que se imponía elegir el sitio de ubicación, reconocerlo físicamente y comprobar que los medios aéreos y navales de que disponía nuestro país eran posibles de emplear no solo para su instalación sino para su independencia futura.

Antes de dejar al frente del IAU al Cnel. Arnaud, el Cnel. Ferreira, había gestionado con los auspicios de la Fuerza Aérea Uruguaya, una expedición empleando un avión Fairchild que se había acondicionado para esa misión. La misma debía confirmar las posibilidades del medio aéreo al alcance de nuestro país para servir no solamente a la instalación de la base sino también para su asistencia en el futuro.

El empleo del medio naval, se produciría cuando la Armada tuviera preparado el barco más conveniente y con los cambios necesarios para su empleo en aguas tan peligrosas como en donde se instalaría nuestra base.

Ligado a esto último, era necesario que en la elección del lugar exacto se contara con la posibilidad de ser abastecida desde unidades navales.



*Coronel Omar Porciúncula del Arma de Infantería, Paracaidista Militar, Buzo, Primer Jefe y quien instalara nuestra BASE CIENTIFICA ANTARTICA "ARTIGAS".*

El vuelo Fairchild se realizó sin inconvenientes mayores gracias a la pericia de los pilotos de nuestra Fuerza Aérea, los entonces Tte. Cnel. (Av) Eduardo Aguirre y el May. (Av) Athos Pallas, y ya desde el arribo al aeropuerto antártico de Chile "Tte. Marsh", se recibió el apoyo total de los hermanos chilenos en el terreno.

Con el apoyo de un helicóptero chileno, se cumplió a satisfacción los requerimientos en cuanto a la selección de lugares posibles para ubicar la base. La primera prioridad era su localización próxima a la costa, ya que ésta no solamente proporcionaba el acceso al exterior para las actividades logísticas, sino que brindaba un medio absolutamente indispensable para lograr libertad de movimientos a través de pequeñas embarcaciones (botes Zodiac), las cuales se preveían como los principales medios de movimiento y de trabajo, imprescindible por otra parte para el apoyo de los equipos científicos en sus investigaciones al área circundante.

Otros elementos importantes para la selección del lugar eran los caminamientos terrestres a las bases chilena y rusa, ambas de gran importancia.

Finalmente junto al Cap. Fontanot, y con su conformidad en lo relacionado a que la costa de la Bahía Collins permitía las operaciones por barco en un grado razonable, se resolvió que el lugar donde se encuentra ahora la Base Artigas, sería el más conveniente, lo cual fue aprobado por el Cnel. Roque Aita, quien se desempeñaba como Jefe de misión. La ocupación en el momento que se hizo, no pudo ser más oportuna, ya que una expedición de China Popular tenía la intención de establecerse allí.

Cuando llegaron con sus equipos en un barco de gran porte, que contaba entre otros medios, con dos helicópteros y cientos de futuros integrantes de la Base "Gran Muralla", con desagradable sorpresa se encontraron con la Base Científica General Artigas...

### **ETAPA DE CONCRECIONES**

Al regreso a Montevideo se presentaban las etapas más difíciles, en primer lugar, había que resolver que tipo de edificios se iban a emplear, en el primer momento se pensaba contar los alojamientos y con un galpón para uso general.

Los alojamientos debían ser de paredes, techos y pisos térmicos, de manera de lograr un confort razonable sin necesidad de una calefacción exorbitada y nada práctica.

El galpón debía permitir en esta etapa alojar la cocina, los baños, los retretes, el lavadero, el taller mecánico y eléctrico, y último y quizás el más importante, el espacio para los generadores, que debían ser suficientemente amplios para permitir trabajar a su alrededor y para su correcta ventilación, sin perjuicio de su toma de aire exterior y escape. En ese momento se suponía que el transporte de material desde Montevideo, sería por barco, ya que los miembros de la Armada en el IAU, tramitaban en su Fuerza la preparación para la actividad antártica de una unidad naval con este fin.

Vistos los requerimientos mínimos para la construcción de los alojamientos y del galpón era necesario elegirlos y para ello se visualizaron varias opciones. El Consejo resolvió finalmente adquirir el alojamiento en Nueva Zelandia, e inmediatamente se realizó el pedido a una empresa en Wellington, siendo la operación patrocinada por la Agencia Antártica del gobierno de ese país.

En cuanto al galpón, se encargó a una firma uruguaya que tenía probada experiencia. El resto del material sería concentrado en Montevideo y transportado por el barco de nuestra Armada hasta Punta Arenas, donde se recogerían los últimos materiales y todo se llevaría a la Bahía Collins (Isla Rey Jorge).

En los meses de julio y agosto se recibió información de que los preparativos para alistar el barco por parte de la Armada habían encontrado dificultades técnicas y por último se confirmó que no se podía contar con el medio naval para esta etapa de la fundación de nuestra base. Esto fue un imprevisto que pudo haber demorado en años el acceso de al continente blanco, pero la Fuerza Aérea, con los Fairchild y Fokkers, se propuso realizar, parte o toda la operación ya que el Comandante de la Fuerza lo aprobaba.

La sustitución del barco por los aviones, significaba como es de suponer, cambios muy importantes, ya que se debía contar con una ayuda mucho más comprometida e importante del gobierno chileno, ya que la pista del aeropuerto Tte. Marsh se volvía muy necesaria. El centro de operaciones no sería como se había pensado al principio, Montevideo, y desde allí a Bahía Collins, sino que se emplearía a Punta Arenas como receptor, por su pista, de todo lo que transportarían los vuelos desde Montevideo, y en una operación por separado serían

llevados a la pista de Tte. Marsh y desde allí con los vehículos de la futura base, entre ellos los botes zodiac, y la embarcación que se pudiese conseguir, hasta bahía Collins.

También se pensaba que sería factible transportar por tierra desde Tte. Marsh a nuestra futura base y como tal se planificaba.

Pero a este respecto se debe decir que los hechos no se ajustaron a los planes, ya que la entrega del dinero no se hizo sino hasta el último momento, por lo que las compras de mucho material no se pudieron realizar, afectando la parte de la operación que se haría por tierra.

En esta etapa de preparación de la fundación de la base uruguaya, el nuevo Presidente del IAU, era el entonces Coronel Galarza, quien tenía a su cargo la tarea por demás compleja de obtener los recursos para la operación. Como se recordará, el año 1984 era muy difícil para la economía de nuestro país y conseguir el dinero para empezar a adquirir los materiales era urgente. El Comandante en Jefe del Ejército era el Tte. Gral. Hugo Medina, con quien el Cnel. Galarza se apoyaba para su comunicación con la Junta de Comandantes en Jefe.

Del punto de vista práctico, se podía establecer sin lugar a dudas, que al disponerse del medio aéreo para todos los transportes, la concentración del material tendría que hacerse en Punta Arenas y no en Montevideo, como ya se dijo. Por tal motivo, se debía coordinar con las autoridades chilenas todos los requerimientos en ese lugar.

Sin dudas que era una comunicación que debía ser realizada en Santiago, hacia donde viajaba junto a otro miembro del Consejo, el Jefe de la Base, Tte. Cnel. Porciúncula. En la capital chilena se tuvo contacto con autoridades de la Armada y de la Fuerza Aérea, donde se pudo comprobar el grado de apoyo que se brindaría a la misión. Se solicitó entonces que parte del material que se pensaba centralizar en Punta Arenas, fuera llevado hasta la bahía Collins por el barco chileno que aprovisionaba todas las bases de ese país, siendo esta solicitud concedida.

En nuestro país, el Tte.Gral. H. Medina, había confirmado al Cnel. Galarza, que el Ejército iba a apoyar con los medios que disponía, tanto en material como en personal, ya que consideraba que la parte de instalación de la base se tornaba como una misión de la Fuerza.

También el Dpto. de Finanzas del Comando del Ejército fue adelantando dinero para las primeras adquisiciones, ya que el tiempo era escaso, y los rubros que había solicitado el Ministerio de Defensa, no aparecían.

Otro valioso apoyo del Ejército fue el ofrecimiento del Cnel. Luis A. Pírez, Jefe de la Brigada de Infantería Nº. 5, de las instalaciones, personal y vehículos de la Unidad, para que sirviera de base de operaciones del Instituto Antártico, y a partir de ese momento se empezó a cumplir el ideal que fuera pensado al inicio de la etapa, que era armar la base en Montevideo, lo más parecido a lo que sería en Bahía Collins, para que cuando se estuviera en el lugar definitivo, el trabajo de la instalación sería lo más eficiente posible. Hay que recordar que allí no se tendría más protección del frío que la construcción inmediata del primer edificio.

El propósito, más que los planes, ya que se dependía de las autoridades de otros país, eran transportar por los aviones de FAU aquellas cosas que se obtenían en Montevideo, o que tuvieran que ser centralizadas necesariamente aquí. Una vez en el lugar, se juntarían con el resto del material que se haría enviar a los proveedores al puerto chileno. Para ello nuestro Embajador en Santiago, el Dr. Lupinacci había tomado contacto con las distintas autoridades portuarias y otras relacionadas con el sector no militar. Como se podrá suponer, con las FF.AA. chilenas se había establecido un relacionamiento tal que aseguraba la solución de cualquier dificultad...

Dentro de los apoyos importantísimos recibidos, se debe destacar la cesión de un predio en las afueras de Punta Arenas, perteneciente a un Club campestre de la Fuerza Aérea de Chile. Allí se armarían los alojamientos que venían en barco desde Nueva Zelandia.

La necesidad de que nuestro personal lo armara en forma adelantada no era solo para asegurar que todas las partes funcionaran correctamente, sino que se adquiriera la práctica necesaria, para armarlo luego en el menor tiempo posible, evitando así el estar expuestos a la intemperie.

Esta parte se suplió en forma excelente, y para ello viajó a Punta Arenas un equipo comandado por entonces Tte. Cnel. Eduardo Techera y el Cap. Jorge Rosales. El grupo también estaba integrado por un arquitecto y el técnico electricista Emiliano Martínez, que darían garantía total de que el resto de los instaladores de la base pudieran dedicarse sin riesgo a sus otras tareas. Es obvio insistir en la importancia del buen funcionamiento de la vivienda en esas circunstancias, sabido que solo una vez se había podido reconocer la zona del emplazamiento.

Dentro de la larga lista de dificultades que se fueron presentando, además de la ausencia del medio naval con el que se había contado en las primeras planificaciones, otro golpe muy duro a la preparación del material, y a la calidad y costo del mismo fue la demora en recibir los rubros dispuestos para la operación. A consecuencias de esto último, muchas de las adquisiciones debieron hacerse en Punta Arenas, por ejemplo un tractor de doble tracción, al que se trató vanamente de comprar con un aviso en el pequeño diario local. Como final de compra del tractor, se debe decir que se realizó en la zona franca, pero el remolque tuvo que hacerse cortando a la mitad un camión fuera de servicio. Tal era la urgencia, ya que el barco chileno, que por única vez nos cruzaría nuestros equipos de mayor tamaño, aquellos que no podían ser transportados en el Fairchild, tenía una fecha fija para partir y no nos podía esperar.

Esta etapa fue exitosa, ya que el grupo del Tte. Cnel. Techera, quien tenía a su cargo recibir los materiales que venían llegando a Punta Arenas, por el puente aéreo que había instrumentado nuestra FAU, y el equipamiento que llegaba por barco, como los alojamientos desde Nueva Zelandia, iban siendo organizados de tal forma que se estaba construyendo la base de manera experimental, tal como se había planificado...

Llegaba ahora el último tramo de la operación: un grupo viajaría en el avión Fairchild con tan solo los efectos personales, puesto que el avión iba al máximo de su capacidad de carga, debido a que hubo que agregarle tanques adicionales de combustible, para el cruce del Canal de Drake.

Una vez en Tte. Marsh, el grupo se alojaría en la base chilena hasta recibir de los sucesivos vuelos de nuestro avión, trasladando poco a poco lo que se había estoqueado en nuestra base accidental en Punta Arenas y que no había podido cargarse en el barco chileno "Piloto Pardo".

Un segundo grupo con el Capitán Jorge Flores y el arquitecto viajarían en el barco junto a la otra parte de la carga, cuyo ítem más importante eran los alojamientos que se habían adquirido en Nueva Zelandia.

El cruce del canal de Drake fue sin contratiempos para los vuelos de nuestra aeronave, por la pericia y profesionalismo de los pilotos. El cruce en barco, no fue tan agradable, porque a pesar de la experiencia de tantos años de la Armada chilena, surcando esos mares, el Piloto Pardo se encontró en su ruta, en esa oportunidad con olas de 15 metros que dejaron un recuerdo imborrable en los miembros del contingente uruguayo.

Al grupo que cruzó en avión se agregó el Cnel. Galarza, quien tomó el comando de la delegación y participó en ese carácter en las reuniones con las autoridades locales chilenas, quienes no solamente habían apoyado en la etapa de la selección del lugar, sino que eran verdaderas camaradas en cuanto a su generosidad para apoyar en todo momento el emprendimiento. El Presidente del IAU partió con el último vuelo del puente aéreo Punta Arenas - Tte. Marsh y el grupo quedó alojado en la base chilena esperando al Piloto Pardo con los artículos más pesados del inventario.

### **TIEMPO DE REALIZACIONES**

Luego de dos días de visitas a pie a lo que sería el futuro hogar, arribó el barco con el material ubicado en sus bodegas de forma tal que tenía que ser el primero en desembarcarse, para luego seguir con su recorrido de las otras bases antárticas chilenas.

En esos días se sufría un viento fuerte y permanente, que se apreciaba por nuestra parte ante el mar con el oleaje muy alto. El capitán del barco fue categórico en cuanto a que no se podía realizar el desembarco en esas condiciones en Bahía Collins por lo que se hizo en el muelle de Tte. Marsh.

En oportunidad del viaje para elegir la ubicación de la base, se había tenido una charla con los jefes de la base soviética y de acuerdo a las prácticas corrientes en la Antártida, habían ofrecido su colaboración. Era el momento de requerir esa ayuda y la misma fue solicitada para que un vehículo anfibia, alcanzaran desde el barco a Bahía Collins, los paneles del alojamiento, el tractor con su remolque, los dos generadores, con dos tambores de 200 litros de gasoil, y los dos botes zodiac, con un tambor de nafta.

Todo el resto del equipamiento quedó en la playa próxima a Tte. Marsh a cargo del entonces Alf. Pinasco. Los demás se pusieron a armar los alojamientos, es decir, el más chico, que serviría de refugio para poder seguir con las otras tareas. Se contaba con un pequeño generador eléctrico que se había comprado en un remate en Montevideo, y que los mecánicos habían dejado a punto, con él se hacían funcionar las herramientas eléctricas para el armado de lo que sería el primer refugio. Al segundo día, Martínez, el técnico electricista había puesto en

funcionamiento el generador grande, y en momentos que se terminaba de armar el primer alojamiento, ya se tenía luz eléctrica.

Al día siguiente, a lo que se acaba de relatar, y cuando se disponía a descansar el personal, se sintieron gritos y después golpes en la puerta -realmente anecdótico- Un hombre joven pedía ayuda en lo que supo era idioma alemán, porque un bote había quedado sin motor y se lo llevaba la corriente mar adentro.

Se sacó entre todos uno de los botes zodiac, que ese día se había preparado para cualquier contingencia, y con Martínez que era el experto se salió a buscarlo. Rápidamente se le encontró y junto a su compañero se le remolcó a la base, que era la soviética. Cuando se llegó a dicha base, en medio de una conmoción se aprestaban a ir a buscarlos, por lo que la colaboración que se había recibido de su parte por el transporte de esos botes y demás, la suerte había querido que una noche después se estuviera visita con su compañero de remolque.

A medida que la capa de nieve iba haciéndose menos espesa, se hacía más fácil para el tractor y su remolque recorrer el camino de Tte. Marsh a la base, pero había dos tramos de repecho que era necesario desprender el tractor del remolque y ayudarlo con un gato, con una larga linga de acero afirmada en la bajada siguiente.

Con dedicación, con esfuerzo y superando dificultades, el 22 de diciembre de 1984 se izó el Pabellón Nacional en la Base Gral. Artigas de la Antártida y orgullosos la vimos tremolar al viento. Era suficiente premio y motivo de orgullo para los que allí estábamos como asimismo para todos los que colaboraron en su materialización.



Izamiento del Pabellón, 22 diciembre 1984.