

Una búsqueda como forma del incremento de la confianza mutua. El caso “Orcadas”

A search as a way to increase mutual trust. The “Orcadas” case

Eugenio Luis Facchin

Facultad de la Armada, Universidad de la Defensa Nacional, Argentina

eugeniofacchin@gmail.com

Una situación fortuita e imprevista, tal es la desaparición de tres miembros de la dotación de la base antártica “Orcadas”, puso a militares argentinos y británicos, pocos años antes aguerridos enemigos enfrentados en duros combates, a compartir una búsqueda que puso a prueba los más osados modelos de incremento de la confianza mutua. En las postrimerías de la campaña antártica 1997/98, el jefe de la base Orcadas y dos miembros de la dotación salieron, en una patrulla de reconocimiento, con un bote y no regresaron. Pasadas las 24 horas de su salida, el médico de la base dio la voz de alarma y comenzó una búsqueda por aire, mar y tierra. Participaron fuerzas argentinas y británicas destacadas en Malvinas. Esta fue la primera operación combinada entre las fuerzas armadas de ambos países, después de la guerra por Malvinas. El relato incluye las operaciones llevadas a cabo por los británicos, narrados por el comandante británico de la RAF, destacado en Malvinas, quien participó directamente en los hechos, piloteando el avión de búsqueda.

Introducción

Siempre la guerra o los enfrentamientos armados son la peor de las soluciones para una controversia entre países, incluso entre facciones dentro de un país o de grupos políticos enfrentados. Es por ello que la ciencia política encontró una forma de acercar las partes con una sumatoria de gestos y acciones, que llamó “incremento de la confianza mutua” o de mecanismos que desencadenaban una serie de acciones que evitaban una innecesaria escalada o el inicio de situaciones conflictivas tan solo por la presunción de una actitud amenazante del oponente.

Como ejemplo del primer caso podemos mencionar la creación de la Patrulla Antártica Naval Combinada (PANC) entre las armadas de Argentina y Chile, que, además de ser un muy efectivo y eficiente mecanismo para la protección del medio ambiente antártico y por sobretodo la protección de la vida humana en el mar, sirvió para el mutuo conocimiento de las autoridades y el personal desplegado, en la zona más caliente y conflictiva entre Argentina y Chile. Los ejercicios combinados entre ejércitos y fuerzas aéreas de ambos países, en uno y otro lado de la cordillera de los Andes, también fueron muy adecuados para la política de incrementar la confianza mutua.

Los intercambios de alumnos en las escuelas de guerra, las reuniones de estados mayores para tratar temas profesionales, las visitas de autoridades, el apoyo en foros de especialistas internacionales o la presentación de un trabajo en común, son un medio muy idóneo para el incremento de la confianza.

Un ejemplo fortuito, casual, que debería repetirse —esta vez con el objetivo de crear un espíritu fraternal—; fue el viaje una promoción de la Escuela Naval Militar, por mitades, en el buque escuela “Esmeralda” de la Armada de Chile. Surgió de un encuentro de estados mayores de las armadas, en 2004, y se concretó un año después. Las reparaciones generales de

la Fragata ARA “Libertad”, siempre con escasos presupuestos, se demoraron de tal forma que ello impidió que se efectuara el viaje final de instrucción entre los años 2004 y 2007. El buque entró a mediados de 2004 en el Astillero Río Santiago para reparaciones, que finalizaron en marzo de 2007. Incluso en el 2005, una pequeña parte de la promoción embarcó en el buque escuela uruguayo.

En los viajes de la Fragata Libertad participan oficiales jóvenes de las Armadas de los países de interés del Estado Argentino, oficiales jóvenes de las Fuerzas Armadas y de Seguridad y de la Escuela del Servicio Exterior de la Nación, lo que cumple con el doble propósito de establecer vínculos externos y cohesión interna.

Con Brasil, Paraguay, Uruguay y Bolivia, por nombrar sólo los países limítrofes, se llevan a cabo políticas similares, con intercambios, invitaciones y operaciones combinadas, que generan relaciones que luego adquieren un elevado valor para las instituciones y el propio Estado. Incluso se facilitan cuestiones logísticas, que serían insalvables o de un muy elevado costo, impracticables para los estados financieros de algunas de las Fuerzas Armadas de la región. Vaya como ejemplo la obtención de repuestos críticos para buques, aeronaves o equipos y armas de los ejércitos, la carga de combustible, el intercambio de vehículos, etc.

En el caso británico, con una guerra de por medio, muertos de ambos bandos y una reivindicación de soberanía de nuestra parte y el deseo de autodeterminación por parte de los kelpers², el incremento de la confianza mutua no era solamente necesario: era imprescindible.

Luego de la guerra pasaron años hasta que se comenzaron

1 En ese año se recibieron las primeras cuatro oficiales mujeres de cuerpo comando.

2 Denominación de los habitantes de las islas Malvinas, que remite a las algas marinas, muy abundantes en la zona.

a normalizar las relaciones y se convino que el emplazamiento militar de Malvinas tuviera una comunicación directa con la Base Naval de Ushuaia. Esto evitó, desde su implementación, que se generaran innecesarias alarmas por la presencia de unidades desplegadas en la zona. No obstante ello, las relaciones continuaban muy distantes. No es fácil olvidar a los muertos, Europa es un vivo ejemplo de resentimientos entre comunidades, por muertos de muchas generaciones atrás.

La desaparición de los tres miembros de la dotación de Orcadas generó el inicio de procedimientos internacionales SAR (búsqueda y rescate por sus siglas en inglés), donde los compromisos internacionales hicieron que los británicos destacados en Malvinas participaran activamente de la búsqueda. El despliegue inglés dispuesto superó ampliamente lo formalmente requerido y puso de manifiesto un verdadero compromiso profesional, una empatía y sensibilidad por la situación, sólo esperable en los propios.

Si bien la situación bilateral, los reclamos territoriales llevados por la vía diplomática en todos los foros internacionales, no permiten mayores acercamientos con las fuerzas destacadas en Malvinas, en estas oportunidades se pone de manifiesto los sesgos culturales propios de las sociedades evolucionadas, con valores compartidos y un gran respeto por la vida.

El relato es una narración de los hechos acontecidos durante la búsqueda, contados por sus participantes. El metamensaje subsumido en dicho relato es la forma en la cual quienes comparten valores, en situaciones límites, dejan de lado circunstanciales controversias, para ir a lo importante, lo superior, lo trascendente, ya que se comparte un fin teleológico común y único.

La campaña

La campaña antártica 1997/98 fue muy productiva y llena de sucesos. Habiendo zarpado el 18 de noviembre de Buenos Aires, luego de completar combustible en Puerto Galván y embarcar los helicópteros en la ría de Bahía Blanca, el buque se dirigió directamente a la base Orcadas. Allí los recibió el cielo cubierto, un día gris y frío; era uno de esos días donde la naturaleza parece mostrar todo su desagrado ante la presencia de los exploradores.

La dotación de invernada 1998 y el grupo de trabajo desembarcaron, junto con el grupo playa, para colaborar con la inicial descarga y comenzar los trabajos de mantenimiento de inmediato. Luego, el buque se dirigió a la zona de la península donde, además de reabastecer las bases y refugios, establecer campamentos y abrir las bases temporarias, colaboró con la República Oriental del Uruguay en la instalación y el abastecimiento inicial de la antigua base británica Trinity House —desde ese momento llamada Teniente de Navío Ruperto Elichiribehety—. El buque de la Armada Uruguaya *Vanguardia* traía los suministros, que fueron acondicionados por el personal de cubierta del rompehielos, transbordados y, una vez en la cubierta de vuelo, los helicópteros los transportaron al helipuerto de la base Esperanza, muy próxima al refugio. Desde allí, los vehículos de la base entregaron la carga al grupo de trabajo uruguayo, que inició sus tareas con un fraternal y excelente asado organizado por el personal y las familias de la base argentina.

La siguiente escala fue la base Jubany (hoy Carlini) donde se embarcaron científicos peruanos de la base Machu Picchu, que fueron transportados hasta la instalación peruana. Posteriormente, recorrieron todas las Shetland del Sur, donde continuaron con la tarea de abrir refugios y campamentos. Luego fueron a la isla Decepción y, desde allí, hacia el sur

por el estrecho de Gerlache, para abastecer y abrir las bases Primavera, Melchior, Brown e isla Dedo, y por último, se dirigieron a la base Palmer, de Estados Unidos, para recoger científicos.

El 19 de diciembre, sucedió un hecho inusual: la base Marambio recibió una señal de emergencia en la frecuencia de enlace para meteorología (4490 Khs). El rompehielos se constituyó en una unidad SAR (Coli, 2003: 545) y se dirigió a un punto distante de 150 mn, donde solo encontró un tambor de 200 l flotando, que fue recogido y, tras efectuar una exhaustiva y prolongada búsqueda, esta se dio por finalizada y continuaron con sus tareas.

El 26 de diciembre, una comitiva encabezada por el presidente Carlos Menem se embarcó para dirigirse a la base Esperanza, desde donde regresaron al día siguiente en cuatro vuelos de helicóptero, y así finalizó la primera etapa de la campaña.

Para la segunda y tercera etapa, se embarcaron helicópteros del Ejército argentino en el puerto de Buenos Aires durante los primeros días de enero. Luego de reabastecerse y de completar combustible en Puerto Galván, el rompehielos puso proa hacia Orcadas para una breve visita. Una vez finalizada, se encaminó a la más desafiante y riesgosa operación: penetrar el mar de Weddell y reabastecer la base Belgrano. Las condiciones glaciológicas de los años anteriores presagiaban una dura batalla contra el hielo acumulado. Dos hechos producidos durante el año 1997 habían abierto una pequeña ventana de esperanza para la operación. Un par de gigantescos témpanos que estaban varados en fondos de mucho más de 150 m –como para tener una idea de la magnitud de las masas de hielo– se habían zafado y habían iniciado (en mayo y en septiembre) su movimiento hacia el norte, lo que permitió que el hielo marino del Weddell se quebrara y generara canales navegables, excepto cerca de la Tierra de Coats, donde otro

témpano mantenía retenidas enormes superficies de hielo marino de al menos dos años de antigüedad.

Los campos de hielo, que se mantenían entre 3 y 7 décimos de densidad, se incrementaron a 9 y 10 cuando se fueron aproximando a la base. Luego de varios intentos por distintas direcciones, la posición más próxima que pudo lograrse dejaba al buque a 60 mn de la base, el doble del máximo alejamiento permitido para efectuar un reabastecimiento «normal». De esta manera, se desarrolló, gracias a un excelente trabajo de los helicopistas del Ejército argentino, un reaprovisionamiento de emergencia.

Durante el reabastecimiento, el buque se mantuvo con las hélices girando a mínimas revoluciones y una amarre especialmente diseñado para sujetarse sobre el campo de hielo, una maniobra típica que requiere bajar al campo de hielo (que en ese lugar tenía más de 3 m de espesor), construir un anclaje con puntales y amarrarse a ese lugar. Es increíble observar la resistencia que ejerce esa obra de arte a la tracción del buque, que también debió soportar vientos de variables intensidades.

Permanecieron en el lugar durante 26 días, sufriendo rigurosos vendavales del sur que generaban sensaciones térmicas extremadamente bajas.

Durante la cena, un mensajero de la radio le entregó al comandante del buque una información. La expresión, siempre tranquila, del por entonces Capitán de Fragata Delfor Ferrari mutó a un gesto de preocupación; se acercó al Comandante Conjunto Antártico, el legendario Capitán de Navío Juan Carlos Ianuzzo, un experimentado capitán antártico, un ser humano generoso tanto en su faz profesional como personal y, además, un divertido y ocurrente personaje que llenaba de alegría cada espacio que ocupaba. En esta ocasión, también su rostro se vio colmado de preocupación y

de tristeza por la terrible noticia que les había llegado. Hacía 24 horas que el jefe de la base antártica Orcadas, Capitán de Corbeta Alejandro Hormanstorfer, y los Cabos Ricardo Álvez y Daniel Tavella (meteorólogo de la Fuerza Aérea argentina y cabo cocinero de la Armada) estaban desaparecidos, y la estación había quedado a cargo del médico.

Los tres habían salido de la base con un bote de goma y con varios tanques de combustible para hacer un viaje de reconocimiento: partirían de la bahía Scottia, al sur de la isla Laurie, tal vez hacia la bahía Uruguay, al norte de la isla, por el estrecho de Washington.

Los tres tripulantes tenían formación de fuerzas especiales y paracaidismo, y los dos marinos tenían una gran experiencia en navegación en botes de goma; si bien ninguno era antártico y tampoco tenía veteranía en la zona, su formación les otorgaba confianza en sus capacidades y su pericia.

Al principio el movimiento no fue muy fuerte, pero con el pasar de las horas, las olas fueron incrementándose en altura y reduciendo la frecuencia; el anemómetro se clavó al fondo de la escala, y nunca supimos qué viento soportamos; la proa no escurría el agua que la cubría, tan así fue que, pese a las tapas estancas de la bodega de proa, el agua entraba a raudales, lo que arruinó muchos de los víveres allí almacenados, provocó averías a las frigoríficas e inundó la caja de cadenas. Los radares fueron saliendo de servicio uno a uno y, al llegar al estrecho de Bismark, nada quedaba en funcionamiento. Las olas rompían en el puente a 22 m de altura, y se debió poner una guardia permanente en los helicópteros y emitir la prohibición total y absoluta de salir al exterior. El mar se comportaba como si quisiera arrebatarse todo lo que había en la cubierta: tambores, tubos de gas, embarcaciones; todo sufrió su embate sin excepción. Estar en los camarotes era imposible; el puente era una interminable fuente de golpes y

de moretones. Los pasamanos eran el único medio de traslado dentro del Rompehielos, y solo quedaron en pie las guardias de seguridad a la navegación y propulsión.

No obstante, el buque se comportó de la mejor manera, y todos los que estuvimos a bordo en esas circunstancias sentimos una enorme tranquilidad al respecto. La capacidad de soportar temporales de una magnitud que ninguno había experimentado estaba ahora certificada.

El inicio de la búsqueda

El 1 de abril, decoló de Río Gallegos un C-130 a las 14.00; a las 17.00, ya se encontraba en la zona de exploración. Ese mismo día, se incorporó a la búsqueda, a pedido del RCC Río Gallegos, un grupo de aviones británicos estacionados en Malvinas.

Relato de la búsqueda de la RAF en palabras de su comandante, el Mayor Chris O'Brien

Hoy es 1 de abril de 2020 y, hace exactamente 22 años, me desempeñaba como comandante de la Unidad N.º 1312 RAF en el aeropuerto de Mount Pleasant (MPA). Aquel día recibimos una inesperada solicitud para realizar una tarea de búsqueda y rescate formulada por el Centro de Coordinación de Rescate (RCC) ubicado en Comodoro Rivadavia (República Argentina). La solicitud se recibió durante la noche del 1 de abril de 1998 directamente en nuestro Centro de Operaciones y se refería a una acción real de búsqueda y rescate para tratar de ubicar a tres marineros argentinos perdidos en la región de las islas Orcadas del Sur. Como comandante de la Unidad N.º 1312, tenía bajo mi mando dos aeronaves y sus respectivas tripulaciones, que estaban en situación de espera para actuar

ante cualquier circunstancia que lo requiriera. Estos aviones eran un cisterna Vickers VC-10 y un Hércules C-130, ambos basados en la base Mount Pleasant de la Real Fuerza Aérea. Recuerdo que aquel día, con mi tripulación, había volado en el C-130 hasta las islas Georgias del Sur para entregar, por lanzamiento, correo y suministros a nuestra guarnición establecida allí. Ya de regreso en nuestra base, en MPA, llevamos a cabo los procedimientos rutinarios de posvuelo y nos dirigimos a nuestro alojamiento. Aquella noche teníamos que asistir a una ágape formal, en el Casino de Oficiales, para celebrar el 80° aniversario de la Real Fuerza Aérea. Compartimos una muy agradable velada con nuestros colegas e invitados. Apenas finalizada la cena, recibí una llamada telefónica en la recepción del Casino alrededor de las 23.00 hora local, según recuerdo. El oficial de turno del Centro de Operaciones me informó que habían recibido una solicitud urgente de asistencia SAR desde el RCC Comodoro Rivadavia. Tres marinos argentinos habían desaparecido de su barco, próximo a las islas Orcadas del Sur. Rápidamente, mi comandante de ala y yo acordamos que, con nuestras tripulaciones y medios aéreos, podríamos otorgar asistencia a las operaciones de búsqueda y rescate solicitadas. Luego, me trasladé al Centro de Operaciones y comencé a planificar con el RCC Comodoro Rivadavia cómo podríamos ayudar. El comandante de ala y el comandante de las Fuerzas Británicas aprobaron un plan a fin de proporcionar el máximo esfuerzo para la urgente búsqueda y posible rescate de los marineros argentinos. El RCC Comodoro Rivadavia estuvo de acuerdo con el esquema de nuestro plan, que sintéticamente incluía lo siguiente:

El despegue del avión VC-10, tan pronto como resultara posible, para llevar a cabo una búsqueda inicial por radar en la zona asignada, durante la noche (01/02).

Con las primeras horas de luz del día 2 de abril, el C-130 despegó de MPA y, una vez que estuvo en el área prevista, llevó a cabo una exploración de «línea de avance» (método utilizado para examinar en un área grande donde la posición del objeto a ser encontrado es incierta. Este procedimiento se utiliza cuando una zona de búsqueda grande debe dividirse en subáreas para ser asignadas a unidades de exploración individuales que operan en la escena al mismo tiempo). Se adoptó un espaciamiento de 1 mi a 1,5 mi entre cada recorrido, en función del clima y de las condiciones de visibilidad

en el sector asignado, volando a 250 pies sobre el nivel medio del mar. Los resultados del reconocimiento de área eran transmitidos al RCC Comodoro Rivadavia al final de cada día.

Mis tripulaciones proporcionaban información específica y detallada después de las sesiones informativas de búsqueda para mantener la continuidad y, además, para mantener actualizados al comandante del ala, al comandante de las Fuerzas Británicas y a nuestro Centro de Operaciones. Cabe mencionar que las tripulaciones de C-130 habíamos practicado operaciones SAR en nuestro simulador de vuelo en la base RAF Lyneham como parte regular de nuestro entrenamiento de actualización periódica y estábamos interesados en ayudar a nuestros colegas argentinos en esta misión.

Observadores voluntarios, destinados en la Base Mount Pleasant, fueron colocados en todas las ventanillas de la bodega de carga del avión y en la cabina de vuelo; también se abrieron las puertas de lanzamiento de paracaidistas para proporcionar una mejor visión a los tripulantes allí asignados. Había suficientes voluntarios para efectuar la rotación y para que todos tuvieran descanso cada 30 minutos.

Durante la operación del día 4, observamos un objeto en el hielo. Uno de los observadores informó «marca», y lanzamos una bengala de humo e iniciamos el procedimiento para regresar sobre la señal para identificar el objetivo, que resultó ser solo unas boyas de pesca.

Cada día que pasaba, rezábamos para que los tres marineros fueran encontrados; nuestra fe nunca decayó. Éramos un grupo, tanto los tripulantes de vuelo como los asistentes de tierra, realmente comprometido en asistir en las operaciones de búsqueda y rescate de los tres marineros argentinos perdidos. A pesar de ello, luego de cinco días, cuando el RCC Comodoro Rivadavia dio por terminada la búsqueda, nos sentimos muy tristes, ya que aquella tan bien coordinada operación SAR no había tenido éxito. Personalmente, volé en dos misiones de C-130: los días 4 y 5. A pesar de no tener acceso a la información precisa de las horas voladas durante aquella operación SAR, puedo dar algunos datos aproximados:

Como ya se mencionó, inicialmente la RCC Río Gallegos

organizó, coordinó y destacó medios hacia la zona de exploración. De esta manera, dos aviones participaron en la búsqueda; las áreas pertinentes se dividieron con los británicos, lo que permitió cubrir grandes superficies durante los días que duró esta tarea. Un Hércules C-130 de la FAA y un Orión P 3-C de la Aviación Naval participaron en la operación del lado argentino.

La búsqueda desde el RHAI

El 4 de abril, el rompehielos ya estaba en zona (habiendo llegado el día anterior). El comandante conjunto antártico, que se había constituido en comandante de escena en acción (CEA), fue definiendo áreas de búsqueda y conformó con todo su Estado Mayor un grupo de análisis que contaba con la experiencia de formados profesionales en cada una de las áreas de la actividad antártica: personal del Ejército argentino con varias internadas, muchas patrullas, rescates y diversas actividades en el terreno; profesionales de la Fuerza Aérea argentina, con muchas horas de vuelo antárticas y experiencia en exploración; y navales tanto del Estado Mayor como del propio buque, así como también con el refuerzo de algunos futuros miembros de la plana mayor entrante que se habían embarcado para hacer una navegación dual de adiestramiento en las técnicas de uso de los diversos sistemas. Con todos estos recursos, se planificó una exhaustiva búsqueda en toda la zona.

El Jefe del Estado Mayor del Área Naval Antártica, Capitán de Navío Raúl Benmuyal, se convirtió en el oficial informante del sumario que se redactó para dar cuenta acerca de la situación y, además, asumió temporalmente la jefatura de la estación a fin de organizar la búsqueda desde tierra y canalizar la frustración y las tensiones del personal de la base como consecuencia del infortunado suceso. Tuvo que arbitrar medidas de conducción para aportar «normalidad» a la actividad y fue de gran ayuda

para la coordinación de las actividades de búsqueda.

Se preparó una embarcación del buque para ir en su búsqueda, pero la proximidad de un temporal del norte obligó al rompehielos a trasladarse al sur de la isla Laurie, donde permaneció navegando en un arreglo denominado «circuito hipódromo» a la espera de una mejora de las condiciones meteorológicas. Al día siguiente, y aún con una situación meteorológica adversa, se preparó un bote de la base para dirigirse hacia la bahía Brown's en busca de cualquier señal del jefe de base y sus acompañantes. Con adecuadas medidas de seguridad, el bote navegó en un mar intenso, se aproximó a la embarcación, buscó en los alrededores y, sin poder remolcarlo ni hallar rastro alguno del personal perdido, regresó a la base.

Con una parcial mejora de las condiciones meteorológicas, el rompehielos retomó las actividades de búsqueda, ahora centradas en el hallazgo. Un grupo de embarcaciones menores buscó por mar en todas las caletas y las bahías próximas al lugar del descubrimiento; en tierra, una experimentada patrulla del Ejército argentino recorrió exhaustivamente la zona. Se revisó el refugio Geddes, que tiene la base al norte de la isla y que podría haber servido de abrigo a los colegas perdidos. Por su parte, el helicóptero sobrevolaba las orillas y sus proximidades, las alturas del centro de la isla, las cuevas y cada espacio propicio para refugiarse. Todos los ojos estaban puestos en hallar cualquier indicio.

La búsqueda continuó con la intensidad que las adversas condiciones meteorológicas de la zona, a esa altura del año, lo permitían. A los temporales les sucedían nieblas que impedían la visibilidad y también la exploración.

Con ese panorama, llegamos al 15 de abril, cuando se hizo presente el rompehielos de Alemania *Polarstern*, que participó con el helicóptero en la operación, sin que esa actividad diera frutos positivos. El ARA *Irizar* se encontraba en medio de una

muy densa niebla que impedía operar y, en la popa del buque, se escuchó la aproximación del helicóptero Bolkow 105 del *Polarstern*. Casi sin poder ver nada, el piloto aterrizó en la cubierta de vuelo. Una vez en el puente de comando, se puso en situación al piloto que, pese a la escasa o nula visibilidad, realizó varias horas de vuelo en búsqueda.

Mientras continuaba la exploración, que ocupaba un alto porcentaje de la atención de las autoridades, se debió resolver otra situación. No había tiempo para designar un reemplazo del Jefe de base en el continente y traerlo para que asumiera la jefatura de Orcadas. Si bien el médico se había comportado con resolución y entereza, no podía hacerse cargo de todas las responsabilidades que un organismo de esas características impone. Entonces se comenzó a buscar dentro del buque algún oficial que pudiera asumir, sin ninguna planificación personal, la responsabilidad de permanecer todo el año en Orcadas, nada menos que como jefe de base, sin haber preparado la invernada, sin los cursos correspondientes y sin conocer al personal que tendría a cargo. La mejor elección era el Jefe de Bases y Refugios, el Teniente de Navío Roberto J. Cozzani, una persona de destacadas virtudes personales y profesionales que conocía a todos, que había colaborado para preparar la invernada y que, además, poseía una personalidad adecuada a las circunstancias y podía conducir, con su madurez, profesionalidad y seriedad, a un grupo que había sufrido un enorme pérdida y que requería de alguien que lo estabilizara y lograra encaminarlo. Roberto Cozzani era el hombre indicado. Habló con su familia, que lo acompañó en la decisión, y eso le permitió a la futura cabeza de la base tomar una muy difícil resolución. Él sería el nuevo jefe, que asumiría la jefatura con toda responsabilidad y el pesar por la pérdida.

El 19 de abril, se puso en funciones al nuevo Jefe de Base. Se comenzaba, así, una nueva etapa que, por suerte, fue feliz y con las problemáticas, siempre difíciles, que imponen la naturaleza y el invierno antártico.

La exploración por vías marítima, aérea y terrestre se mantuvo hasta el 18 de abril, cuando fue interrumpida por un temporal y glaciología adversa. El día 22, se dio por finalizada la búsqueda, ya que no había forma de encarar de manera adecuada las operaciones ante las adversas condiciones meteorológicas, las pocas horas de luz y el avance del hielo, que ya hacía muy dificultoso navegar con seguridad y mucho más peligroso volar o patrullar en el terreno.

Los participantes del rescate, provenientes de los más variados orígenes profesionales y nacionalidades (aviones de la Real Fuerza Aérea, aviones y profesionales de la Fuerza Aérea argentina, helicópteros y profesionales del Ejército argentino, el rompehielos alemán *Polar Stern* y su helicóptero, el rompehielos ARA *Almirante Irizar*), se conformaron en un equipo integrado y tan cosmopolita como eficiente. Durante las búsquedas, se encontraron objetos de un tamaño que hubiesen pasado inadvertidos para las visiones más agudas y, sin embargo, la expectativa de un hallazgo hizo visibles para los rescatistas artes de pesca con longitudes menores a los 30 cm y varios objetos arrastrados por las corrientes o llevados por el viento. Esto refleja con qué exhaustividad y profesionalidad se realizó la operación SAR.

Al concluir las actividades de búsqueda, a la totalidad los participantes nos quedó una amarga sensación de vacío y de frustración por el resultado de las operaciones que con tanto esfuerzo y riesgo se habían llevado a cabo, pero sabíamos que habíamos dado nuestro máximo esfuerzo, habíamos dado lo máximo para descubrir el destino de nuestros colegas, utilizando integralmente la tecnología y los conocimientos disponibles.

Como sucede en estas las situaciones conflictivas, y mucho más en aquellas en las que hay pérdidas de vida, se obtuvieron numerosas experiencias que redundaron en una nueva normativa de seguridad y de uso de equipos, de resolución de

emergencias y de comportamientos de seguridad en zonas polares.

A manera de corolario

El relato precedente muestra de forma explícita el comportamiento profesional de los británicos participantes de la búsqueda. Pero pone de manifiesto una conducta y un compromiso personal que, quienes no desempeñan estas profesiones donde el riesgo vital es permanente e inherente a la actividad misma, podrían no comprender. ¿Cómo un grupo de militares que se encuentran a miles de kilómetros de sus hogares, acantonados para disuadir, prevenir y repeler una nueva recuperación territorial, pueden comprometerse de una forma tan profunda con la búsqueda de tres desconocidos?

Hay cientos de respuestas posibles, la inmediata y más cercana es que, además de las obligaciones profesionales, el cumplimiento de acuerdos internacionales asumidos por el Reino Unido de Gran Bretaña, existe una ley no escrita, que domina toda la actividad, que tiene que ver con el ponerse en el lugar de otro y tener la seguridad que si un día algo nos sucede, habrá alguien brindando su máximo esfuerzo por hallarnos, recuperarnos o encontrar un cuerpo sin vida para que las familias tengan a quien llorar y las instituciones a quien honrar.

Además, sobre lo anecdótico y circunstancial tal vez se pueda especular, que aquellos que fueron nuestros enemigos, en un lapso histórico determinado, tengan más en común con nosotros, que otros actores internacionales. Compartir valores superiores como libertad, bien común, institucionalidad, respeto por la vida y los derechos humanos, preservación del medio ambiente, democracia, hace que las diferencias puedan canalizarse, adecuadamente, por la vía diplomática o de negociaciones civilizadas.

Agradecimientos

El nacimiento de este escrito es un fortuito e impensado encuentro, en Puerto Argentino, Malvinas, en la tienda de suvenires de la Falkland Island Company, a fines de noviembre de 2019, donde establecimos una casual conversación con el mayor RAF Chris O'Brien, cuya tarjeta de presentación indica que es consultor de aviación y pescador con mosca. Allí, luego de algunos minutos, me preguntó hacia dónde nos dirigíamos con el catamarán en el que estaba embarcado (NDS Evolution) y le dije que iba hacia la Antártida; entonces, él recordó de inmediato su participación en un hecho que nos tuvo a ambos de actores, desde dos lugares muy diferentes, pero con el mismo objetivo: hallar a tres profesionales perdidos en cumplimiento de su deber.

Este texto no hubiese podido ser escrito sin la participación de sus actores más destacados. Lamento profundamente que quien fue la figura principal de esta historia, el comandante conjunto antártico, capitán de navío Juan Carlos Ianuzzo, un verdadero profesional, un experimentado antártico y una persona de bien, no esté entre nosotros para enriquecer el relato y conocer, profundamente, los motivos de las decisiones tomadas.

Al mayor RAF Chris O'Brien; al Sr. Roberto Briend, comodoro de la FAA; al capitán de navío Raúl Benmuyal, y al contraalmirante Delfor Ferraris, muchas gracias por sus valiosos aportes.

Referencias bibliográficas

COLI, C. (2003) *La Armada Argentina en la Antártida, Campañas Navales Antárticas, 1980 – 2000, Buques y Aeronaves, Bases, Destacamentos y refugios*. Buenos Aires: Fuerza Naval Antártica.

Entrevistas y aportes vivenciales

Mayor RAF Chris O'Brien, comandante de las reales fuerzas aéreas británicas destacadas en Malvinas.

Capitán de Navío (RE) Dn. Raúl Benmuyal, ex Jefe del estado mayor del Comando Conjunto Antártico.

Contraalmirante Dn. Delfor Ferraris, ex comandante del Rompehielos ARA *Almirante Irizar*.

Palabras clave: Campaña Antártica – Operación Combinada – Fuerzas Armadas – Malvinas – Búsqueda

Keywords: Antarctic campaign – Combined Operation – Armed Forces – Malvinas – Search

Abstract

A fortuitous and unforeseen situation, such is the disappearance of three members of the crew of the Antarctic base “Orcadas”, put the Argentine and British military, a few years before, fierce enemies faced in heavy fighting, to share a search that put the more daring models of increasing mutual trust. At the end of the 1997/98 Antarctic campaign, the Orcadas base chief and two crew members set out on a reconnaissance patrol with a boat and did not return. 24 hours after their departure, the base doctor raised the alarm and began a search by air, sea and land. Argentine and British forces stationed in Malvinas participated. This was the first combined operation between the armed forces of both countries, after the Malvinas war. The story includes the operations carried out by the British, narrated by the British RAF commander, stationed in Malvinas, who participated directly in the events by piloting the search plane.