

VIAJE A LA ANTÁRTIDA. PRIMERA CAMPAÑA ANTÁRTICA ESPAÑOLA (1988-1989)

José Ramón LARBURU ECHÁNIZ
Capitán de navío (Ing.)

La elección del buque

Era la primavera del año 1988, probablemente el mes de abril, cuando la Sección de Planes y Programas del Estado Mayor de la Armada, al mando del entonces contralmirante Eduardo Liberal, consultó al jefe del Arsenal de Las Palmas sobre si en esa zona existía algún buque que pudiera servir de plataforma de apoyo a la primera expedición española al continente helado, auspiciada por el Ministerio de Defensa.

La misma consulta debió realizarse a otros arsenales de la Armada, porque de ella salió la primera preselección de posibles buques disponibles que pudieran servir para efectuar la campaña. La consulta iba acompañada de la pregunta sobre el tiempo que llevarían las adecuaciones del buque seleccionado.

En esa primera preselección había tres buques: un hidrográfico-oceanográfico clase *Malaspina*, un remolcador de altura de la clase *RA* —concretamente el *Ferrol*— y el remolcador *Las Palmas*; estos dos últimos con base en el Arsenal de Las Palmas.

El remolcador *Ferrol* fue rápidamente descartado por su poca capacidad de alojamiento, por su antigüedad y por sus pocas capacidades de adaptación para las necesidades que planteaba una expedición de tal envergadura. La pelota estaba en el tejado y el tiempo apremiaba, pues el buque seleccionado debería estar preparado, con todas las obras efectuadas, para primeros de octubre, por lo que urgía tomar una decisión.

Todo indicaba que el seleccionado iba a ser el *Malaspina*, o bien el *Tofiño*, porque en buena lógica parecían ser el tipo de buque idóneo para una expedición antártica con un gran contenido de investigación científica y oceanográfica, además de contar con una buena habitabilidad y sala de estudios.

Desconozco las circunstancias que influyeron en la decisión final, pero desde Las Palmas nosotros argumentamos unas razones muy poderosas, con muchos más «pros que contras», para que al final el elegido fuera el remolca-



Buque hidrográfico *Malaspina* (A-31). (Foto: F. A. Guerrero Flores).

dor *Las Palmas*, a pesar, repito, de que en condiciones de habitabilidad y de capacidad científica no había color, ya que un BHO superaba muy claramente al remolcador. Creo que pudo influir en la elección el hecho de que en otro arsenal no fueran capaces de tener el buque listo para las fechas previstas.

Nosotros, desde el Arsenal de Las Palmas siempre defendimos «nuestra apuesta», por decirlo de alguna forma. Nuestros argumentos se basaban en las condiciones técnicas que considerábamos debía tener un buque para navegar por aquellas aguas de mares tormentosas, y en la seguridad, una cualidad fundamental. El *Las Palmas* superaba con creces a su rival y compañero. Además, debido al tamaño del arsenal, pequeño pero rápido en respuesta a las necesidades de los barcos allí basados y que patrullaban las aguas del Sáhara, hacía que su efectividad para hacer obras y reparaciones estuviera más que demostrada como para confiar en su trabajo. Apoyados plenamente por una industria local muy eficiente y cualificada, pudimos certificar que, a pesar de sólo disponer de escasos cuatro meses, seríamos capaces de tener el buque listo.

Los convincentes argumentos técnicos presentados, a pesar de ser el buque de menor eslora de todos los preseleccionados, con escasos 40 metros, fueron los siguientes: se trataba de un buque procedente de la marina civil que cumplía las misiones de buque *supply* para plataformas petrolíferas, capaz de aguantar mares gruesas, con dos motores de gran potencia, superando en casi el doble a los otros, con unas grandes capacidades de tanques de combustible, también doblando la de los otros, lo cual le dotaba de una gran autonomía, con una buena capacidad de generación de energía, y con otros detalles tales como la importancia de tener un casco reforzado y las hélices protegidas por toberas. Pecaba de falta de suficiente capacidad de alojamiento, pero esta carencia se podía solventar con facilidad, pues teníamos espacio para hacer cosas más que aceptables con la habitabilidad y para cubrir otras necesidades.

Así que finalmente, como es notorio y obvio, el buque seleccionado fue el remolcador *Las Palmas*, una selección que se ha demostrado fue muchísimo más que acertada, porque la celebración de los veinte años de su primer viaje así lo avalan. Y todo ello gracias a sus especiales características y a la ayuda, eterna en el tiempo, de nuestra adorada y venerada Virgen del Carmen, sin



El *Las Palmas* antes de comenzar las obras.

ningún contratiempo digno de resaltar. Y siendo, no obstante, el «David» entre los «Goliats» —por hacer un símil— de los buques que navegan por aguas antárticas, ya que tuvo que auxiliar en muchas ocasiones a buques en situaciones muy extremas de peligro, alguno con resultado de hundimiento, como fue el caso de nuestro buque nodriza en la Antártida, el ARA *Bahía Paraíso*, en nuestro primer viaje.

Con humildad y con orgullo podríamos afirmar que es el mejor buque que navega y ha navegado durante años por aquellas aguas, así como uno de los más veteranos, y probablemente el más querido y admirado, aunque, también, el más incómodo. Pero que no nos lo toquen.

Las obras de adecuación

Antes de iniciar las obras fuimos comisionados, a primeros de mayo, el capitán de corbeta Quique Moreu y yo para hacer una travesía desde La Coruña hasta Las Palmas en el buque polar antártico de la Marina británica *Endu-*



Costado de babor antes de ser cerrado el pasillo de la cubierta principal.



Aspecto de la toldilla con el nuevo casetón de habitabilidad ya instalado.

rance, travesía que fue muy accidentada por el fortísimo temporal que azotó al buque durante la travesía. El objetivo era adquirir una pequeña experiencia de cómo era un buque polar, sus características y peculiaridades, y de paso convivir con una tripulación con años de experiencia antártica, con la que nos volveríamos a reencontrar en aquellas gélidas aguas. La travesía, que duró tres días desde que embarcamos enfrente del mítico cabo Finisterre desde un helicóptero del barco que nos recogió en el aeropuerto de La Coruña, nos sirvió para aprender mucho, aunque a veces el cuerpo no estaba para muchas alegrías a causa del más que fuerte oleaje y temporal de viento y agua que zarandeaba al buque. Pudimos observar, de paso, costumbres muy curiosas en lo referente a vestuario, que variaba de informal a etiqueta para la cena y otras.

En mayo se iniciaron las obras de adecuación en el Arsenal de Las Palmas, que consistieron en mejorar la habitabilidad, aumentando la capacidad de alojamiento de personal, mejora de aseos y cocina del barco, hacer un comedor y una cámara de oficiales más grandes, adecuar un laboratorio, instalar una grúa hidráulica desplegable, montar embarcaciones neumáticas, embarcar

dos contenedores y una amplia mejora del puente creando un local de TSH más grande y completo en equipos de navegación y de telefonía.

Aparte, se hizo el mantenimiento de los motores propulsores, se revisaron los diésel-generadores, se montaron plantas de ósmosis inversa y se ampliaron las cámaras frigoríficas. Lo último que quedaba era pintar el casco del barco y hacer las obras correspondientes a una varada reglamentaria. Incluso, a pesar del grosor de la plancha del barco, soldamos en su proa otras más gruesas por debajo de la flotación y una media caña reforzando la roda para que tuviera cierta capacidad de romper la banquisa de hielo hasta casi un metro de espesor, aunque ahora en la lejanía del tiempo pueda exagerar algo; pero lo cierto es que sí le dimos cierta capacidad de rompehielos.

Tuvimos una polémica respecto al color con el que pintar el casco. Lo ordenado era que fuera de blanco, pero yo que era un poco tozudo, como buen vasco, presenté mi disconformidad. Eso sí, con argumentos presentados con respeto, basados en mis estudios de buques antárticos de otras nacionalidades, en que debería ser de color rojo anaranjado, como lo eran y son los de otras naciones. Y la razón es que un buque con casco blanco es difícilmente locali-



Aspecto desde la aleta de estribor con las obras finalizadas.

zable en un paisaje totalmente blanco, mientras que el naranja o el rojo son más visibles en la mar y resaltan mucho con el blanco de fondo. Al final, no voy a decir que me salí con la mía, sino que se aplicó la lógica, y ése fue el color utilizado. Lo de pintar de blanco debió surgir de la representación artística del *Hespérides*, en fase de diseño en aquella época, con el casco pintado de blanco, y por ser el color de todos nuestros buques hidrográficos y oceanográficos.



Desde el Estado Mayor de la Armada nos llamaban constantemente por el temor de que las obras, de envergadura importante, se retrasaran. Pero los equipos del arsenal y de las empresas exteriores se motivaron e implicaron de tal manera en el proyecto que hicieron posible que éstas estuvieran listas para día programado. Debo resaltar la gran camaradería, el compañerismo, el espíritu de salvar los pequeños escollos que surgían y el trabajo, un trabajo bien hecho, de jornadas de más de dieciocho horas al día, incluidos sábados, domingos y festivos, sacrificando, también, las vacaciones de verano, siempre con la sonrisa en los labios y las ganas de colaborar como norma, y una tremenda ilusión por trabajar en algo que nos parecía iba a hacer historia, como así ha sido, pues por aquellos tiempos la Antártica era sinónimo de misterio, aventura y hazaña.

Como una de las muchas anécdotas que sucedieron durante la transformación, contaré que para el fin de obra tenía preparada una sorpresa que no quise desvelar hasta el último momento, por si me chafaban la idea. Se me ocurrió colocar un pingüino Adelia en la chimenea. Con la complicidad de unos pocos lo pinté en un papel que me serviría de plantilla para hacerlo en chapa de hierro, y una vez cortada la plancha lo pinté de blanco y negro, con un fondo de la bandera española. Lo colocamos casi el último día y, aunque los jefes se quedaron sorprendidos, nadie protestó y hasta me parece que les gustó. Hoy todavía permanece en su lugar original.

No quiero personalizar en mí el mérito de una magnífica labor, como

podiera desprenderse de estas líneas. El éxito fue el de un equipo que funcionó como debe ser, coordinado y bien dirigido por el jefe del Arsenal, capitán de navío Amancio Rodríguez Castaño, magnífico y recto jefe, justo y buena persona, y por la colaboración del capitán de fragata ingeniero Antonio Cepillo, buen ingeniero y mejor jefe y amigo, y de tanta gente que no tendría ni el espacio ni la certeza de citar en su totalidad sin olvidarme de alguno, citando como muestra a mi colaborador José Leal, un buen profesional que hacía honor a su apellido. Yo fui uno más entre ellos. Tampoco quiero olvidarme de mis «mariachis», tal como los calificaba cariñosamente —y ellos aceptaban con honor ese calificativo—: Felipe del Rosario, Carlos Rodríguez, Juan Rodríguez, empresarios, y de sus trabajadores, a los que el trabajo y la amistad nos unió para siempre a pesar de la distancia y los años sin vernos. Si me olvido de alguien, pido humildemente perdón, porque el mérito fue de todos, sin destacar a nadie, ya que todos pusieron, no ya su granito de arena, sino una duna, en un empeño contumaz de hacer que aquello fuera posible.

Para terminar, quiero recordar a mis compañeros de viaje, personalizados en la figura del contralmirante Catalán Pérez de Urquiola, una persona y un científico de reconocida fama mundial. Fue un viaje que nos cambió a todos, que nos hizo un poco mejores y nos permitió ver la grandeza de Dios, el Gran Creador de todas las maravillas, y nos imbuyó del «espíritu antártico», algo que hay que sentir, porque no sería fácil describirlo con palabras.

Ahora, en mi condición de oficial de la Armada en la Reserva, quiero también agradecer y recordar a la Armada, a la que adoro y añoro, a la que dediqué más de la mitad de los años de mi vida, que me dio una formación fuera de lo común y la gran oportunidad de vivir momentos y de visitar lugares muy poco asequibles a la mayoría de los humanos.

¡Ezkerrik asko eta agur bero bat!

(Fotos: Juan L. Sobrino Pérez-Crespo).