

UNA HAZAÑA CHILENA: LA CONSTRUCCIÓN DEL ROMPEHIELOS “ALMIRANTE ÓSCAR VIEL”

Mariana Bruna Opazo

En la tarde del día miércoles 03 de julio de 2024, en Talcahuano, tuvo lugar un hecho histórico para Chile y Sudamérica. Se realizó la ceremonia de entrega y embarco del buque rompehielos AGB 46 “Almirante Óscar Viel”. La ceremonia contó con la presencia del Presidente de la República, Gabriel Boric, la Ministra de Defensa, Maya Fernández, la Ministra de Ciencia, Tecnología, Conocimiento e Innovación, Aisén Etcheverry, la ex Presidenta Michelle Bachelet, autoridades nacionales y regionales tanto civiles como militares, además de oficiales del Alto Mando Naval e invitados.

Este buque forma parte del “Trinomio Antártico”, junto al patrullero Mariner Fuentelba y el remolcador Lientur. Se trata del buque científico antártico más grande construido no solo en el país, sino que en Sudamérica. Éste tiene el objetivo de continuar con la presencia naval chilena en el Continente Antártico, apoyar en la investigación científica nacional e internacional y la cooperación en operación de búsqueda y rescate (Prensa Presidencia, 2024).

Chile es país reclamante de soberanía en el Sexto Continente. Esta reclamación se funda en dos argumentos principales: antecedentes históricos y geográficos. Los primeros argumentos se remontan al tiempo de la conquista española del continente americano, a saber, las bulas del Papa Alejandro VI, del tres y cuatro de mayo y del 26 de septiembre de 1493, y el Tratado de Tordesillas de 1494 entre España y Portugal (Pinochet de la Barra, 1984: 67). Al momento de la independencia de Chile, se aplicó el principio jurídico de *uti possidetis juris*,¹ el cual establecía que los límites de las nuevas repúblicas debían ser las fronteras de las provincias españolas a las que habían sucedido. En cuanto a los segundos antecedentes, debido a la geografía de Chile, éste se proyecta naturalmente hacia la Antártica, siendo la ciudad de Punta Arenas una de las puertas de entrada más reconocida al Continente Austral, existiendo una distancia de 1.240 kilómetros aproximados desde ésta a la Isla Rey Jorge (INACH, 2019: 64). Además, se tiene en cuenta la continuidad y contigüidad geográfica,

la similitud geofísica entre la Patagonia y la Antártica, y la similitud glaciológica (Romero, 1985: 10).

En razón de los argumentos anteriores, en 1940, se delimitó el Territorio Chileno Antártico a través del Decreto Supremo N°1.747 del Ministerio de Relaciones Exteriores, que señaló: “forman la Antártica Chilena o Territorio 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”.

Años más tarde, en 1959, para evitar cualquier tipo de conflicto político-militar en la zona, ya que Chile no es el único país reclamante, se firmó el Tratado Antártico. Este tratado consagra la Antártica como zona de paz, desmilitarizada y desnuclearizada, transformándola en un espacio de investigación científica y de cooperación internacional. En su artículo IV suspende las controversias sobre reclamaciones soberanas hechas hasta la firma del Tratado. Esto no significa que los Estados reclamantes hayan renunciado a ellas, sino más bien que no pueden hacerse nuevas reclamaciones ni ampliar las anteriores mientras el Tratado esté en vigencia.

En virtud de lo anterior, la presencia efectiva en el territorio antártico a través de distintas actividades ha pasado a tener un rol fundamental para la defensa de los intereses soberanos. Así, la construcción de este nuevo rompehielos antártico cumple el rol fundamental de resguardar las reclamaciones soberanas de Chile respecto del Continente Austral, en tanto es un importante precedente jurídico de presencia continua.

Este artículo se centrará en la hazaña chilena de construir un nuevo rompehielos completamente en territorio nacional y por una empresa nacional. Para ello, se revisará quién fue el Almirante Óscar Viel y por qué este buque

1 “Como posees, seguiréis poseyendo”

recibe su nombre, además del proceso de construcción de la nave. Junto a ello, se explicará porqué se trata de un hecho histórico no solo para Chile, sino también para Sudamérica.

Quién fue Óscar Viel

Conforme establece la biografía del Almirante, obtenida en la página web de la Armada de Chile, Óscar Viel y Toro nació en 1837 en la ciudad de Santiago. Hizo ingreso a la Armada de Chile en octubre de 1854 y egresó como guardiamarina en julio de 1855. Durante años exploró las costas de los litorales norte y sur en diversos buques de la Armada, así como realizó varios viajes internacionales. También ofició como comandante del vapor “Maipú”, encargados de llevar colonos hasta la Región de Magallanes.

Años más tarde, en 1867, el Presidente José Joaquín Pérez lo designó como nuevo Gobernador del Territorio de Magallanes, en virtud a los diversos servicios prestados a la Armada. En este cargo fue pionero en la gestación de la ciudad de Punta Arenas, concretando el trazado urbano de la ciudad, construyendo e inaugurando escuelas públicas, formando la primera farmacia en la zona y promovió la creación de instituciones como la Sociedad de Beneficencia y la Sociedad Carbonífera de Magallanes (La Tercera, 2024).

Durante la Guerra del Pacífico, en 1874, fue relevado de su cargo como gobernador y fue nombrado Comandante

de la Corveta “Chacabuco”, participando de la campaña marítima y en el apoyo de artillería naval al Ejército. Una vez que terminó la guerra, fue designado como Comandante General de la Marina.

Posteriormente se desempeñó como Intendente de la Provincia de Valparaíso en los años 1881, 1886 y 1891. En este último año, cuando estalla la Guerra Civil, Óscar Viel decidió apoyar al Presidente Balmaceda. Cuando fueron derrotadas las fuerzas del gobierno, optó por exiliarse en París donde finalmente murió en el mes de septiembre de 1892.

Óscar Viel fue una persona muy importante tanto para la Armada de Chile, participando en diferentes expediciones, como para la zona de Magallanes, impulsando su desarrollo. Es por ello que se le conmemora y reconoce dando su nombre al antiguo buque rompehielos, el AP 46, que estuvo en servicio por 24 años, y también al actual rompehielos, el AGB 46.

Proceso de construcción del rompehielos

En el año 2011 se comenzó a plantear la necesidad de un nuevo rompehielos, que reemplazara el buque Almirante Viel, en tanto éste cumpliría su ciclo de vida, estando al servicio de Chile desde el año 1995 (Infodefensa, 2011). En ese momento se empezó a considerar la idea de construir un nuevo rompehielos en territorio nacional, en vez de comprarlo a otro país.

Fotografía: Erwin Gutiérrez, Armada de Chile



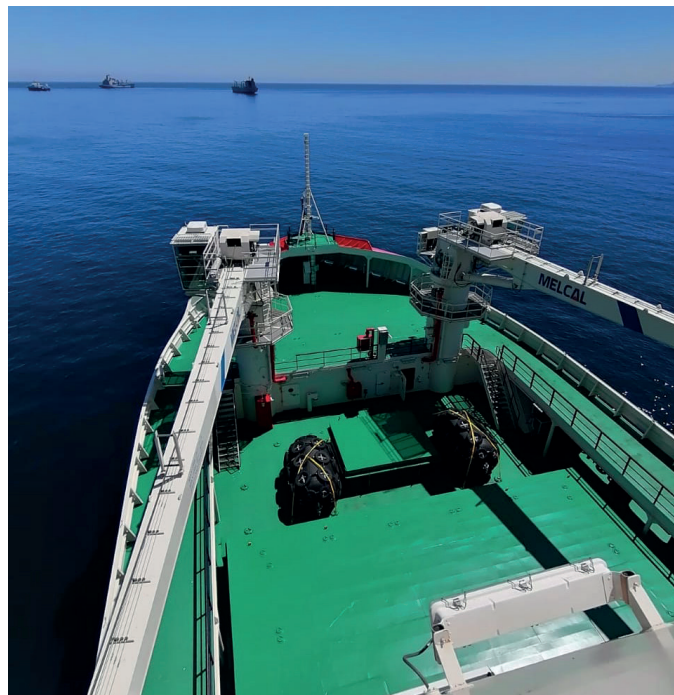


Fotografía: Luis Valentín Ferrada

Esta idea se concretizó a fines de 2014, cuando la entonces mandataria, Michelle Bachelet, anunció que “había dispuesto que se encarguen los estudios de ingeniería para poder asumir la construcción de un nuevo buque antártico que reemplace el actual Almirante Viel”. También señaló que “el objetivo es contar con un buque dotado de las capacidades necesarias para desarrollar todas las operaciones en el área antártica, incluyendo una renovada capacidad para realizar investigaciones científicas (Infodefensa, 2014).

En junio de 2015, el Ministro de Defensa Nacional de ese momento, José Antonio Gómez confirmó el proyecto Antártica I, una iniciativa de construcción naval que contempló la construcción del nuevo rompehielos por Astilleros y Maestranzas de la Armada (en adelante, ASMAR), una empresa estatal chilena de derecho público y administración autónoma, que presta servicios de construcción, mantenimiento, reparación y modernización de la industria naval, con una inversión de más de 200 millones de dólares. El ministro de esta cartera también señaló que la construcción partiría en 2017 (Infodefensa, 2015).

Durante al año 2017 se realizó un concurso internacional para la selección del modelo que sería construido. El seleccionado finalmente fue el Vard 9 203, propuesto por la empresa canadiense Vard Marine. El 08 de febrero de ese año se firmó el Decreto Supremo N°22/2017 del Ministerio de Defensa Nacional que autorizó la construcción del rompehielos. En noviembre se firmó el contrato entre ASMAR y la Armada de Chile y la construcción comenzó oficialmente en agosto de 2018.



Fotografía: Luis Valentín Ferrada

Un hito en la construcción se alcanzó con la instalación del último bloque del casco de la estructura principal, con fecha 12 de agosto de 2022. En aquel momento ASMAR comunicó que el proyecto contaba con un 65% de avance (Infodefensa, 2022).

A finales del año 2022, el día 22 de diciembre, se realizó el lanzamiento al mar del buque rompehielos en la planta industrial de ASMAR en Talcahuano, hito que puso fin a la primera etapa de construcción (Mundo Marítimo, 2022). La segunda etapa contempló la construcción a flote.

En abril de 2024 se anunció que el rompehielos Almirante Viel había finalizado satisfactoriamente las primeras pruebas de navegación. Se indicó que durante estas pruebas se evaluaron diversos aspectos del desempeño del buque, garantizando que cumplía con los más altos estándares de seguridad y rendimiento antes de su entrega oficial, la cual se planificó para mediados del mismo año (Armada de Chile, 2024).

Finalmente, el día 03 de julio de 2024 se concluyó el proyecto de construcción del rompehielos y ASMAR hizo entrega de éste a la Armada de Chile en una ceremonia que tuvo lugar en el molo 500 de la Base Naval de Talcahuano (ASMAR, 2024).

La hazaña chilena

La construcción del buque rompehielos Almirante Óscar Viel constituye un hito en la historia no solo nacional,



Fotografía: Nadia Politis, Instituto BASE

sino también sudamericana, ya que se trata del primer buque de este tipo íntegramente construido en Chile y en Latinoamérica, y uno de los desafíos más importantes materializados por ASMAR (ASMAR, 2024).

Este proyecto involucró el trabajo de más de 300 profesionales chilenos y extranjeros en el astillero nacional, en la ciudad de Talcahuano. Por otro lado, el 52% de los materiales utilizados en la fabricación fueron adquiridos en industrias nacionales, así como parte del equipamiento y sistemas de comunicación, los cuales responden a encadenamientos productivos locales y nacionales.

En relación a sus características técnicas, el nuevo Almirante Viel tiene capacidad para transportar a 120 personas: 86 de dotación y 34 científicos. Asimismo, tiene clasificación Ice Class (PC5) y es capaz de romper una capa de hielo de un metro de espesor de un año de antigüedad cubierto con hasta 20 cm de nieve, además de operar bajo condiciones extremas como las que se encuentran en aguas antárticas, vale decir, hasta -30°C . Junto a ello, puede navegar hasta 650 km más al sur que el antiguo rompehielos y cuenta con una cubierta de vuelo que permitirá operar con dos helicópteros medianos (Gobierno de Chile, 2024).

En el ámbito científico y de investigación, este buque tiene laboratorios químicos, de macro y microbiología, sensores acústicos y elementos para recolección y almacenamiento de muestras, por lo que es un verdadero laboratorio científico flotante.

Además, el rompehielos cumple con los más altos estándares y normas internacionales de cuidado medioambiental, a saber, con el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medioambiente (1991, en vigor 1998) y el Tratado Antártico (1959, en vigor 1961), respecto del tratamiento de aguas, emisiones de gases y tratamientos de residuos, y con la Convención para la Conservación de Recursos Vivos Marinos Antárticos (Convención CRVMA; 1980, en vigor 1982), respecto a ser un buque inspector con personal idóneo para la fiscalización pesquera en el continente polar, contribuyendo con el delicado ecosistema antártico (Gobierno de Chile, 2024).

Gracias a las características y tecnología mencionadas, Chile podrá desarrollar diversas tareas de investigación científica para estudios de oceanografía, hidrografía, biomasa y fauna marina, física, química, geología y geofísica. Además, apoyará el reabastecimiento de las bases y estaciones científicas del país, así como las tareas de búsqueda y salvamentos ante desastres marítimos, aéreos o terrestres en el Continente Antártico.

Lo anterior fue recalcado por la Ministra Maya Fernández en la ceremonia de entrega del buque rompehielos, donde destacó que “este proyecto nos permitirá seguir posicionando a nuestro país como un actor relevante en el territorio antártico, al resguardar nuestra soberanía, prestar seguridad marítima, promover la investigación científica y cooperar en misiones de búsqueda y rescate (Prensa Presidencia, 2024).

Conclusión

A modo de conclusión, parece relevante recalcar el hito histórico que constituye la construcción y posterior entrada en funcionamiento del Almirante Viel. Primero, es el primer buque de este tipo construido en Chile, por una empresa chilena, en puerto chileno, y también el primero en Latinoamérica. Segundo, por la tecnología implementada en este buque, la cual permitirá navegar hasta 650 km más al sur en el territorio antártico y hasta a -30°C, además de contar con un laboratorio científico a bordo que facilita la investigación científica.

Al encontrarse congeladas las disputas sobre reclamaciones territoriales por el artículo IV del Tratado Antártico, la presencia efectiva de los países a través de diversas actividades se vuelve fundamental.

En virtud de lo anterior, la decisión de construir el buque Almirante Viel da cuenta de la presencia efectiva de Chile en la Antártica. Éste promoverá la investigación científica en la zona, colaborará en operaciones de búsqueda y salvamento, mantendrá la seguridad marítima, ayudará al reabastecimiento de bases, y al mismo tiempo, cumplirá con estándares de cuidado del medioambiente, contando con personal de fiscalización pesquera, con la intención de preservar el medioambiente antártico y sus ecosistemas dependientes y asociados.

Chile se embarcó en este proyecto, el construir el primer rompehielos de Latinoamérica porque tiene interés en el continente polar y la intención de defender sus derechos soberanos antárticos.

Bibliografía

ARMADA (2024), “Rompehielos Almirante Viel concluye primera prueba de navegación”, de 19 de abril de 2024. Disponible en: <https://www.armada.cl/rompehielos-almirante-viel-concluye-primer-prueba-de-navegacion> [consulta: 11.oct.2024].

ASMAR (2024), “ASMAR entrega a la Armada de Chile primer buque rompehielos fabricado en el Pacífico Sur”, de 3 de julio de 2024. Disponible en: <https://www.asmar.cl/asm-ar-entrega-a-la-armada-de-chile-primer-buque-rompehielos-fabricado-en-el-pacifico-sur/> [consulta: 11.oct.2024].

INSTITUTO ANTÁRTICO CHILENO (2019). Antártica en cifras. INACH: Punta Arenas.

INFODEFENSA (2011), “Armada Chilena necesita de un nuevo rompehielos para reforzar su presencia en la Antártica”, 25 de abril de 2011. Disponible en: <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3145596/armada-chilena-necesita-nuevo-rompehielos-reforzar-presencia-antartida> [consulta: 11.oct.2024].

INFODEFENSA (2014), “Bachelet anuncia la construcción de un nuevo buque rompehielos para Chile”, 03 de diciembre de 2014. Disponible en: <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3134756/bachelet-anuncia-construccion-nuevo-buque-rompehielos-chile> [consulta: 11.oct.2024].

INFODEFENSA (2015), “El Astillero ASMAR empezará a construir un nuevo rompehielos en 2017 para Chile”, 24 de junio de 2015. Disponible en: <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3132728/astillero-asm-ar-empezara-construir-nuevo-rompehielos-2017-chile> [consulta: 11.oct.2024].

INFODEFENSA (2022), “ASMAR instala el último bloque del casco del rompehielos Viel de la Armada de Chile”, 12 de agosto de 2022. Disponible en: <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/3855342/asm-ar-instala-ultimo-bloque-casco-rompehielos-viel-armada-chile> [consulta: 11.oct.2024].

LA TERCERA (2024), “¿Quién fue el Almirante Viel? La historia del marino que formó Magallanes y dio el nombre al nuevo rompehielos chilenos presentado por Boric”, 04 de julio de 2024. Disponible en: <https://www.latercera.com/nacional/noticia/quien-era-el-almirante-viel-la-historia-del-marino-que-formo-magallanes-y-dio-nombre-al-nuevo-rompehielos-chileno-presentado-por-boric/L4EZEHAQVBCEJFNHZWDLO7Y24U/> [consulta: 11.oct.2024].

MUNDO MARÍTIMO (2022), “ASMAR realiza ceremonia de botadura al mar del rompehielos Almirante Viel en Talcahuano”, 23 de diciembre de 2022. Disponible en: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/asm-ar-realiza-ceremonia-de-botadura-al-mar-del-rompehielos-almirante-viel-en-talcahuano> [consulta: 11.oct.2024].

PINOCHET DE LA BARRA, Oscar (1984). “Antecedentes históricos de la política internacional de Chile en la Antártica. Negociaciones chileno-argentinas de 1906, 1907 y 1908”. En: Política Antártica de Chile. Dir.: Orrego Vicuña, Francisco; Infante Caffi, María Teresa;

Armanet, Pilar. Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile. Editorial Universitaria: 67-80.

PRENSA GOBIERNO (2024), “Es chileno: Así es el primer buque rompehielos construido en Sudamérica”, 3 de julio de 2024. Disponible en: <https://www.gob.cl/noticias/primer-buque-rompehielos-construido-sudamerica-almirante-viel-soberania-antartica/> [consulta: 11.oct.2024].

PRENSA PRESIDENCIA (2024), “Presidencia de la República, Gabriel Boric Font, encabeza la entrega del rompehielos Almirante Viel: Este hito es tremendamente significativo para la soberanía de Chile.”, 3 de julio de 2024. Disponible en: <https://prensa.presidencia.cl/comunicado.aspx?id=286821> [consulta: 11.oct.2024].

ROMERO, Pedro (1985). Síntesis de la historia antártica de Chile. Instituto de Investigaciones del Patrimonio Territorial de Chile de la Universidad de Santiago. Editorial Universitaria. Santiago.

Sobre la autora **Mariana Bruna Opazo**

ORCID: 0009-0009-0365-4126

Abogada de la Universidad de Chile y ayudante del Departamento de Derecho Internacional de la misma institución.

Correo: maribrunao@gmail.com

