

Más hielo, por favor: el creciente interés por buques polares

Juan Pablo Toro V.

Director Ejecutivo AthenaLab

Una de las expresiones más claras del creciente interés en la Antártica y el Ártico es la botadura y proyectos de construcción de rompehielos y buques polares. Entre las características más comunes que tienen estas embarcaciones se cuentan cascos reforzados, que suelen ser más anchos hacia la proa y más delgados hacia la popa, y una gran capacidad de propulsión para poder abrir y despejar rutas en mares congelados, ya sea para ellos mismos o para otras naves.

Lo que diferencia, principalmente, a los buques polares es el nivel de refuerzo de sus cascos, donde la clase siete (PC7) es la más baja y la clase uno la más alta. Lo cual se refiere a la capacidad de navegar en aguas árticas todo el año (1 a 5) o solo en el verano boreal (6 y 7).

El hielo marino, o banquisa, es característico de las regiones polares, al punto que durante el año puede ocupar

entre 15 y 25 millones de km², es decir, un 7% de la superficie global de los océanos. Las variaciones estacionales suelen ser enormes¹. En la Antártica, por ejemplo, la capa de hielo puede pasar de dos millones de km² en verano hasta 20 millones de km² en invierno; este fenómeno se aprecia especialmente en el Mar de Weddell y Mar de Ross.

Para el profesor del U.S. Naval War College y *senior fellow* de AthenaLab, James R. Holmes, hoy existe un interés creciente en los polos que se traduce en la demanda por rompehielos, aunque este es más notorio en el hemisferio norte.

Si el Ártico se vuelve navegable de forma más regular, producto de los deshielos, será un atajo entre el Pacífico y el Atlántico, lo que permitirá reducir hasta en un 40% los viajes entre, por ejemplo, Shanghái y Róterdam. “Eso es un verdadero ahorro de costos. La economía

U.S. Coast Guard Polar Icebreaker Roles and Future Needs.

¹ “Polar Icebreakers in a Changing World: An Assessment of U.S. Needs”, National Research Council, Transportation Research Board, Marine Board, Division on Earth and Life Studies, Polar Research Board, Committee on the Assessment of

por sí sola es convincente”, explica Holmes.

Por supuesto, también está la geopolítica. Estados Unidos es una nación ártica, al igual que otros países de la Organización del Tratado del Atlántico Norte. Entonces, si China y Rusia quieren aliviar la presión en el Pacífico Occidental o el Atlántico Norte, pueden hacerlo aumentando su fuerza militar en el Ártico.

La Antártica, por el contrario, es una barrera para la navegación, más que un camino para la misma. “Sin duda, las naciones que reclaman partes del continente las perseguirán con celo, pero es difícil prever el tipo de frenesí que vemos en el norte”, agrega.

NOVEDADES

Australia, país signatario del Tratado Antártico y que reclama el 40% de ese continente, incorporó el sábado pasado al servicio al “RSV Nuyina”, un rompehielos de 25.000 toneladas de desplazamiento y 160 metros de eslora, que tuvo un valor de US\$ 500 millones y fue construido por el armador neerlandés Damen. La embarcación será clave para abastecer la base de Davis.



Imagen: Australian Antarctic Program



Imagen: Marinha do Brasil

La Marina de Brasil anunció en octubre que escogió el proyecto de la empresa singapurense Sembcorp Marine para construir en el astillero Jurong Aracruz, en el estado de Espírito Santo, su nuevo Buque de Apoyo Antártico (NApAnt). La embarcación reemplazará al buque oceanográfico “Ary Rongel” y reforzará la presencia en el continente tras la

reconstrucción de la base comandante Ferraz. No se conocen más detalles del proyecto.

Actualmente, se encuentra realizando su primera visita a la Antártica, dentro de su viaje inaugural, el nuevo buque de exploración polar británico “RRS Sir David Attenborough”, que cuenta con un



Imagen: Royal Navy

desplazamiento de 15.000 toneladas y una eslora de 129 metros. Construido por Cammell Laird y operado por el British Antarctic Survey, la embarcación es parte de un proyecto de inversión general para reforzar la presencia en ambos polos.

En junio pasado, la Marina Real Canadiense comisionó al patrullero oceánico ártico “Harry DeWolf”, el primero de seis de su clase y que forma parte del masivo programa de construcción naval que adelanta esa fuerza. Construido por el astillero Halifax de Irving Shipbuilding, con 103 metros de

eslora y 6.615 toneladas de desplazamiento, es el buque más grande fabricado para la armada canadiense en 50 años. Su tarea principal será patrullar el Pasaje del Norte en el Ártico, cada vez más transitado producto de los deshielos ocasionados por el cambio climático.



Imagen: Canadian Armed Forces



Imagen: Japan Agency for Marine-Earth Science and Technology.

Japón es otro país que quiere reforzar su presencia en el Ártico. Según el sitio Asia Nikkei, esto se dará a través de la construcción de su primer buque capaz de trabajar todo el año en la región. Un rompehielos de 13.000 toneladas y 128 metros es construido por Japan Marine United siguiendo un diseño de la Agencia Japonesa de Ciencia y Tecnología Marina-Terrestre. Se espera que la nave, que tuvo un costo de US\$ 295 millones, comience a operar en 2026².

Pero actualmente existe un país que está marcando una diferencia notable, y ese es Rusia, con la construcción del rompehielos de propulsión nuclear de la clase Arktika, también conocido como Proyecto 22220. El primero de estos tres gigantes de acero de 173 metros de largo y 33.500 toneladas ya surca las aguas del Polo Norte desde 2020. Su reactor nuclear genera hasta 350 MW de electricidad.

² <https://asia.nikkei.com/Business/Science/Japan-joins-Arctic-race-with-1st-research-icebreaker-for-region>



Imagen: Agence France Presse

CHILE: VIEL X VIEL

Dentro del Plan Nacional Continuo de Construcción Naval, en Talcahuano se encuentra en plena fabricación el rompehielos “Almirante Óscar Viel”, que tendrá un desplazamiento de 10.500 toneladas y una eslora de 111 metros. El proyecto, que tiene un costo aproximado de US\$ 215 millones y que se efectúa sobre la base de un modelo de la empresa canadiense Vard, es vital para mantener la presencia en la Antártica. Esta embarcación podrá operar a tres nudos sobre hielos de un año de antigüedad de hasta un metro de espesor cubierto con

hasta 20 centímetros de nieve, mientras que su velocidad máxima en superficie normal será de 15 nudos.

Fuentes ligadas al proyecto consultadas por AthenaLab, confirmaron que el estado de avance es del 50%, donde el mayor progreso se ha efectuado en la estructura. Si el ritmo se mantiene, el lanzamiento al mar podría ocurrir en diciembre del próximo año, para ser comisionado al servicio a mediados de 2024. Luego vendrán las pruebas en hielo.

Además de tratarse del buque de mayor tamaño construido por Asmar, la empresa se convierte en el primer astillero sudamericano en fabricar una nave con estas características polares.

Todo anterior, es una muestra de que el interés en las regiones polares solo irá en aumento por razones geopolíticas y

comerciales, lo cual demandará contar con los medios necesarios para tener acceso propio a ellas, donde los buques cumplen una tarea fundamental.

Juan Pablo Toro V.
Director Ejecutivo AthenaLab
DICIEMBRE 2021



Imagen: Armada de Chile