



Buque ARA Bahía Buen Suceso

Recordando a Gas del Estado:

El sigiloso operativo para abastecer de gas a las Islas Malvinas

Por **Alfredo A. Pizzorno**

El historial de los esfuerzos que hizo Gas del Estado para llevar combustible a las Islas Malvinas está poblado de episodios notables. Pero, sin duda, uno de los más extraordinarios –debido, sobre todo, a la pluralidad de los organismos oficiales que intervinieron– fue aquel en que se montó un operativo de película para abastecer de gas a los malvinenses pese a la tirantez con ciertas facciones locales. Fue indudablemente un testimonio del empeño con que el personal de la empresa buscó mantener el servicio de provisión de gas licuado de petróleo (GLP) a los pobladores del territorio insular y logró vencer impedimentos que parecían insalvables.

Sucedió a principios de la década de los ochenta. Hasta aquel entonces, era usual el envío periódico de cilindros cargados con 45 kg de GLP desde el continente hasta la planta de almacenaje en Puerto Argentino, a través del mar, usando los buques Bahía Buen Suceso e Isla de los Estados. Estos pertenecían al Servicio de Transportes Navales de la Armada de la República Argentina (ARA).

El transporte de gas estaba condicionado a las relaciones amigables entre los grupos malvinenses más recelosos con la Argentina y el representante de Gas del Estado en las Islas Malvinas, quien también era agente de Líneas Aéreas del Estado (LADE) y delegado del Ministerio de Relaciones Exteriores argentino.

Cada vez que las relaciones se tensaban –normalmente, por temas de soberanía–, se impedía, como consecuencia invariable, el desembarco de los cilindros de GLP, ya que la principal sociedad integrante de esos grupos, la Falkland Islands Company (FIC), era propietaria del único puerto de aguas profundas apto para el atraque de buques de ultramar en Puerto Argentino. Por consiguiente, en esos períodos de relaciones tirantes, la FIC no otorgaba el permiso de amarre y descarga a los buques de Transportes Navales que llevaban los cilindros de GLP. Así, se producía el consiguiente desabastecimiento de gas en los hogares malvinenses adheridos al servicio. Este episodio, sin lugar a dudas, neutralizaba cualquier lazo que pudiera vincular a la población isleña con la Argentina continental.

Se planifica el “operativo comando”

A principios de los ochenta, entonces, las relaciones con aquellos grupos antagónicos eran verdaderamente rígidas y repercutían, de manera negativa, en la continuidad del servicio. Los cilindros de gas de los malvinenses se fueron vaciando, pero los pedidos de reposición no podían ser atendidos. Ello motivó que el representante argentino, a través del sistema de radio de LADE, comunicara a Gas del Estado la necesidad urgente de reabastecer a la planta de almacenamiento del German Camp con 800 cilindros de 45 kg de GLP (propano). Asimismo, explicó que, debido a las relaciones difíciles con las autoridades locales, la FIC negaba el permiso de amarre y descarga en el puerto marítimo de Puerto Argentino. En consecuencia, según manifestó, la suspensión del servicio de distribución de GLP era “inevitable” si no se revertía la situación. Esto mismo se informó al Departamento Malvinas de la Cancillería Argentina.

Y, aunque la responsabilidad de mantener el servicio de distribución de GLP era de Gas del Estado, esta vez la Dirección General de la Antártida y Malvinas (MRE), que propiciaba todas aquellas acciones desarrolladas en el archipiélago –sobre todo las que significaran reforzar los vínculos entre los isleños y la Argentina continental– se preocupó por la posibilidad de que se interrumpiera la distribución de combustible.

Rápidamente, se convocó a todos los representantes de los organismos oficiales que tenían intervención en el transporte, el almacenamiento y la distribución de cilindros de GLP en el archipiélago de las Malvinas. Así, concurrieron a la reunión los representantes de LADE, de las Fuerzas Armadas, del Servicio de Transportes Navales

de la ARA, de la Dirección General de la Antártida y Malvinas (MRE), entre otros. Por Gas del Estado, concurrió quien esto escribe en su condición de representante ante la Comisión Conjunta Argentino-Británica.

Se barajaron ideas –todas se discutieron–, hasta que finalmente se resolvió implementar un operativo que transportara y descargara los cilindros en Puerto Argentino, pero prescindiendo del muelle de la FIC. La respuesta vino del representante del Servicio de Transportes Navales, quien propuso utilizar un buque de la ARA que ya tenía programado un viaje de abastecimiento a las bases argentinas en el Continente Antártico y evitar el uso del muelle de la compañía británica. El plan fue aprobado por unanimidad. Era complejo y precisaba de mucha coordinación, ya que debía compaginar a todos los sectores responsables del transporte, desembarco y traslado de los cilindros hasta la planta de almacenamiento en la Isla Soledad. A instancias de quien esto escribe, se lo llamó “operativo comando”.

Silencio y oscuridad

La planificación y puesta en marcha del operativo requirió, además, una minuciosa coordinación con la Administración Sur de Gas del Estado, que debía encargarse de llenar cada uno de los 800 cilindros con 45 kg de GLP y de depositarlos en el muelle del Puerto de Comodoro Rivadavia.

Al mismo tiempo, también había que fijar con el representante argentino en el archipiélago el sitio y la hora del desembarco en algún punto de la costa. Este debía estar lo suficientemente alejado de la tierra como para no ser detectado por miembros de la FIC ni por las autoridades malvinenses.

Una vez que la intervención de todas las partes estuvo consensuada y sincronizada, el buque partió de su base naval en el continente y puso proa hacia el Atlántico Sur. En el muelle inflamable del Puerto de Comodoro Rivadavia, esperaban los 800 cilindros con gas, ordenados uno al lado del otro para ser transportados hasta las Islas Malvinas. El buque llegó y cargó todo con total hermetismo acerca del destino final de los cilindros. Luego, siguió su camino al Sur, como si se dirigiera a las bases argentinas en el Antártico.

El sigilo sobre el destino de la carga era una precaución necesaria, ya que había que evitar que se enterara la operadora radial de la estación privada presente en cierta vivienda de Puerto Argentino, habitada por una familia chilena. Esta radioaficionada trabajaba para la FIC y era el enlace y guía de los barcos mercantes que partían del Puerto de Montevideo, Uruguay, con cargas para la FIC.

Como estaba planeado, al llegar a la latitud de Puerto Gallegos, la nave viró hacia el Este y puso rumbo hacia la Isla Soledad. Atravesó el Atlántico Sur hasta casi tocar la costa de la isla y la bordeó hasta alcanzar el Cabo San Felipe. Una vez allí, ingresó en la bahía de Puerto Argentino. Era de noche cuando ancló, en plena oscuridad y lejos de toda zona poblada. Las luces estaban apagadas; y el pabellón, arriado. El buque, silencioso, aguardó hasta que la marea llegó al nivel esperado y vio la señal luminosa que el representante de Gas del Estado había acordado enviar desde tierra firme.

Entonces, con el mismo sigilo, comenzó la acción. En el punto pactado, los hombres comenzaron a acomodar los cilindros de GLP en lanchones de desembarco, similares a los que la Marina Argentina utilizaba para sus operativos comando. Uno a uno, los lanchones fueron llevando su carga hasta la costa malvinense. En tierra, los cilindros eran recibidos por el personal que colaboraba con la oficina de LADE y cargados en unos carretones

para trasladarlos a la planta de almacenaje.

Todo el operativo se realizó sin el más mínimo ruido, entre hombres que trabajaban en la oscuridad. Con el mismo silencio, apenas subió la marea, el buque abandonó la bahía y se alejó por el Atlántico. En la isla, quedaban almacenados los cilindros del combustible que habrían de abrigar a la población de Puerto Argentino y de las estancias y localidades más alejadas.

Desconcierto

Al día siguiente, el representante argentino se encargó de comunicar al Gobierno local que se hallaba en condiciones de atender los pedidos de reposición de GLP de los clientes de Gas del Estado.

El estupor y desconcierto que causó la noticia en los mandos de la FIC y de sus simpatizantes no tuvo límites. ¿Cómo había llegado el gas allí? ¿Cómo habían logrado enviarlo desde el continente y trasladarlo a la planta sin que nadie lo advirtiera?

Nunca obtuvieron respuesta. Y, al menos en esa oportunidad, debieron reconocer que la voluntad de Gas del Estado por mantener el servicio a sus clientes isleños era muy superior a cualquier esfuerzo que interpusieran la FIC y sus aliados para obstaculizarlo. ■

Los buques que unieron las islas con el continente

El ARA Bahía Buen Suceso y el ARA Isla de los Estados fueron indudables protagonistas en el transporte de gas por los mares del Sur.

El Bahía Buen Suceso (1950-1982) había sido construido en Canadá, en 1950, por el astillero Halifax Shipbuilding Co. y arribó a Buenos Aires en julio de ese año para incorporarse a la flota del Servicio de Transportes Navales. Apenas un mes más tarde, ya realizaba su primer viaje al Sur, donde ya no se detuvo, hasta 1982, cuando tuvo un trágico fin.

Debía su nombre a la bahía así bautizada por los navegantes españoles que, en busca de una ruta comercial, surcaron la zona en 1619 y que, a su vez, bautizaron la bahía con el nombre de la nave capitana de su propia expedición: la carabela Nuestra Señora del Buen Suceso.

Su derrotero incluyó numerosas campañas a la Antártida y a Europa; pero, sin duda, su destino más singular fue la ruta regular a las Islas Malvinas. Iba y venía periódicamente, junto con dos buques de desembarco de tanques (BDT), llevando carga, como los cilindros de gas y también turistas.

Distintivo su perfil en el horizonte marítimo se hizo costumbre, hasta que los sucesos bélicos en las Islas Malvinas dictaron su sentencia de muerte. En efecto, tras una activa participación en estos acontecimientos, en mayo de 1982, el Bahía Buen Suceso fue averiado por aviones británicos Sea Harrier y, finalmente, hundido por un torpedo, disparado desde el submarino inglés HMS Onyx.

El Buque Isla de los Estados

La vida útil del ARA Isla de los Estados (1975-1982) fue incluso más corta. Botado en 1975 por la Sociedad Metalúrgica Duro

Felguera de Gijón, Asturias, fue adquirido en 1980 por Transportes Navales. Debía llevar cargas regulares de ovejas y otras mercaderías entre las Islas Malvinas y Puerto Deseado.

No obstante, su devenir por esas aguas no duró demasiado. El ARA Isla de los Estados no había sido botado con ese nombre sino con el más andaluz de "Trans-bética" ("Betis" era el nombre romano para el río Guadalquivir que surca Sevilla). Y quienes en su momento hayan desaprobado que se infringiera la regla náutica de no cambiar el nombre a un barco habrán recibido con aprensión la noticia de su pronto final.

En efecto, los episodios bélicos sucedieron no mucho después de su llegada a la zona, y el buque prestó servicios durante esa etapa llevando equipos y víveres. Incluso realizó operaciones de minado en las aguas, hasta que en el mismo mayo de 1982, mientras navegaba hacia Puerto Mitre (Port Howard) con municiones y combustible de aviación, fue interceptado por la fragata británica HMS Alacrity y hundido con disparos de artillería, que también provocaron la muerte de más de veinte tripulantes.

La misión de estos buques fue breve, pero determinante: en su discreto ir y venir, con su carga imprescindible para la vida en aquellas frías latitudes, lograron atar fuertemente –mientras pudieron– los lazos de las Islas Malvinas con la Argentina continental.

Fuentes: Histamar, Armada Argentina, www.histamar.com.ar



El Isla de los Estados

