

LOS BUCEADORES DEL CBA EN LAS PRIMERAS CAMPAÑAS ANTÁRTICAS: LA PÉRDIDA DEL ARA *BAHÍA PARAÍSO*

Miguel ARAGÓN FONTENLA
Coronel de Infantería de Marina

La novedad

Corría el mes de diciembre de 1987; en el CBA se estaba celebrando el bicentenario de la creación del Cuerpo de Buzos de la Armada. A la ceremonia oficial le siguió una copa de vino español en la Cámara de Oficiales. Reinaba la alegría y el bullicio cuando, inesperadamente, el capitán de fragata Rodríguez Casáu interrumpe la conversación para hacer una extraña propuesta: pide buceadores voluntarios que quieran participar en una campaña en la Antártida. Nos miramos con asombro en el convencimiento de que se trataba de una broma, ya que hasta entonces no teníamos ni idea de qué se le había perdido a España en tan recóndito paraje. Broma o no, el caso es que no dudé en apuntarme a tan sugestiva propuesta. Y he ahí que mi petición fuera aceptada por el jefe del CBA, capitán de navío Seijo, y al mes siguiente me viera formando parte del primer equipo de buceadores de la Armada que íbamos a la Antártida. Aquella fue la campaña de 1987-88, a bordo del buque *Río Baker*, un viejo escampavía fletado a un armador chileno. De esa interesantísima campaña cabe destacar que se obtuvieron los méritos suficientes como para que España, ese mismo año, se integrara como miembro consultivo del Tratado Antártico.

La experiencia adquirida en aquella campaña, sobre todo a costa del aprendizaje forzoso ante lo novedoso de cuanto nos rodeaba, me sirvió para que el capitán de navío Catalán me solicitara como jefe del equipo de buceo de la siguiente expedición, la primera del BIO *Las Palmas*, y sin duda la más interesante de las cinco en que he participado.

La campaña duró de finales de noviembre del 88 a finales de febrero del 89. Durante ese tiempo se turnaron los dos equipos de buceadores del CBA. El primero lo componían el capitán de Infantería de Marina Luis Bausá



El BIO *Las Palmas* abarloado al ARA *Bahía Paraíso*.

Cardellac y el brigada buzo Antonio Muñiz, y el segundo el teniente de navío Francisco Peñuelas «Pacote» y el brigada buzo Julio Pernas. Al primer equipo le tocó la pesada tarea de manejar las embarcaciones neumáticas para el desembarco de la gran cantidad de material que desde España transportaba el buque para la recién establecida Base «Juan Carlos I». Al segundo equipo el destino le brindó la oportunidad de verse implicado en el auxilio a tres buques en situación de peligro real. Primero fue al buque polar de la Armada argentina *Bahía Paraíso*, que acabó hundiéndose. Pocos días después prestamos apoyo a la reparación de otro veterano de los hielos, el británico HMS *Endurance*, que corrió mejor suerte que su rival argentino en la Guerra de la Malvinas (1). Pero no acabaría esta campaña sin que otro buque, el de pasajeros *Society Explorer*, solicitara apresuradamente de los buceadores del *Las Palmas* la revisión del casco, dañado al haber rozado con un bajo.

(1) El ARA *Bahía Paraíso* fue buque hospital durante la Guerra de las Malvinas, y el HMS *Endurance*, buque de apoyo británico basado en esas islas.

Buceando entre hielos

El día era realmente hermoso, luminoso y en calma. Los cálidos rayos del Sol hacían que los grisáceos tonos a los que normalmente estábamos acostumbrados se tornasen en vivos colores. Grandes montañas cubiertas de blanca nieve nos rodeaban; por ellas fluían lenguas de glaciares que en amenazantes acantilados de quebradizo hielo iban a romper bruscamente al mar, y de entre sus profundas grietas se podía apreciar cómo radiaba la luz en un brillante azul cobalto.

A temprana hora de la mañana de aquel 28 de enero de 1989 nos separamos del ARA *Bahía Paraíso*, al que nuestro pequeño pero robusto *Las Palmas* había estado abarloado desde la tarde del día anterior para recibir el periódico, avituallamiento tan necesario para continuar nuestra estancia en tan alejados parajes. El *Bahía Paraíso* había zarpado para dirigirse a la Base Palmer, en Puerto Arturo, y nosotros permanecemos en esta bella bahía, de la que dicho buque recibió su nombre.

Mientras que el equipo del ROA (Real Observatorio de la Armada) se dedicaba a colocar en tierra un vértice geodésico cerca de la base argentina «Almirante Brown», los buceadores nos dispusimos a llevar a cabo una inmersión entre hielos con el fin de obtener fotografías del fondo del mar. Penosamente nos pusimos el grueso traje de goma y, tras cargar las botellas de aire y demás equipo en la embarcación, nos dirigimos a la zona elegida para el chapuzón. La proa de fibra de la embarcación semirrígida (2) se abrió paso entre el crujiente *brash* (montón de escombros en inglés). En ocasiones, los pequeños bloques de hielos se aglutinaban formando una barrera difícil de flanquear. Llegados al lugar elegido, terminamos de colocarnos el resto del equipo: plomos, guantes, aletas, botellas, máscara y... al agua. Quien en esos momentos nos hubiera visto flotando y abriéndonos paso entre trozos de hielo, se habría preguntado si pasábamos frío. Lo cierto es que no, ya que el equipo que llevábamos era bueno y estaba preparado para soportar las bajas temperaturas. El traje de neopreno es completamente estanco, y bajo él nos abrigábamos con uno de fibra sintética, de manera que el calor corporal apenas se perdía durante la inmersión. La máscara, a la que iban acoplados el regulador de toma de aire, micrófono y auricular para las comunicaciones, se adosaba a la parte facial del traje, impidiendo que la punzante y gélida agua mojase la cara.

Me viene al recuerdo cuando unos meses antes de aquello realizamos en el CBA el cursillo de adaptación al buceo en aguas frías. En una Cartagena templada y mediterránea, cuyas cálidas aguas no suelen bajar de 10°C, difícilmente se podía pretender emular las condiciones climáticas que allí nos

(2) En esta campaña se estrenaron las recién adquiridas para la Armada embarcaciones neumáticas con casco de fibra y motor diésel intraborda, con magnífico resultado a la hora de navegar entre hielos sueltos.



íbamos a encontrar. En esa ocasión, los técnicos del CBA tuvieron que ingeniárselas para preparar la cámara hiperbárica de la Unidad de Investigación Subacuática, enfriando el agua de la torreta en la que hacíamos las inmersiones con más de cinco toneladas de hielo, traídas de la fábrica de hielo de la lonja del pescado, sin conseguir con ello hacer bajar la temperatura del agua de los 3°C.

Volviendo a la realidad, el agua en la Antártida sí que baja de esos 3°C, e incluso en ocasiones, cerca de los témpanos llega a aproximarse a los cero grados. Para poder manejar con soltura la cámara fotográfica cubrimos las manos con uno o dos pares de guantes de lana, y sobre ellos unos de goma, que se unían a los manguitos del traje con cinta vulcanizante; así, las manos quedaban secas y con movilidad. Éstas, a pesar de ir bien abrigadas, son el punto débil por donde primero se empieza a sentir el frío. Un pequeño orificio en el guante de goma o llevar puestos unos de lana algo húmedos puede hacer fracasar una inmersión. Los dedos se hacen insensibles al tacto y un fuerte y punzante dolor procedente de sus puntas te recorre el cuerpo. De nada sirve abrir y cerrar las manos intentando reactivar la circulación; el dolor cesa momentáneamente y parece que puedes continuar en el agua, pero a los pocos minutos reaparece con más fuerza, paralizándote los dedos e impidiendo hasta el simple movimiento de apretar el disparador de la cámara fotográfica.

El agua solía estar turbia, con un aspecto lechoso debido al gran aporte de agua dulce y sedimentos del deshielo de los glaciares próximos. Bucear bajo la capa de bloques sueltos de hielo de pequeño tamaño, a través de los que penetran unos tenues y difusos rayos de luz, da la bonita sensación de estar bajo una bóveda de gruesos cristales que, adosados unos contra otros, van chasqueando al chocar entre sí.

Auxilio al ARA *Bahía Paraíso*

Habíamos finalizado la inmersión, rondando ya el mediodía, cuando por radio nos reclamaron para que, urgentemente, regresáramos a bordo. Poco

tardamos en navegar la escasa milla que nos separaba del buque. Una vez sobre cubierta, un frenético movimiento de gente y el chirriar de la cadena levantando con prisa el fondeadero denotaban que algo grave había sucedido. En el puente del *Las Palmas* se había captado la llamada de auxilio que el ARA *Bahía Paraíso* emitió a cuantos buques se encontraban en la zona comunicando que había varado en las proximidades de la base norteamericana «Palmer» y se estaba hundiendo. Sin dudar lo el *Las Palmas* puso rápidamente rumbo al lugar del accidente. En el tránsito se ordenó alistar al buque de manera que pudiera, en lo posible, recuperar su capacidad como remolcador.

Durante la estancia del buque en La Carraca, para aumentar su capacidad de carga, se habían instalado en la toldilla dos contenedores de 15 pies. Ahora estos contenedores estorbaban para la maniobra del chigre de remolque, por lo que se dio la orden de vaciarlos y destrincarlos de la cubierta por si era necesario desprenderse de ellos arrojándolos al mar.

La tarde se echaba encima y todavía nos quedaban muchas millas para acceder a la bahía Palmer por el canal recomendado en el derrotero. Para ganar tiempo, el comandante tomó la decisión de acceder a la bahía por otro canal de aproximación menos recomendado. Como medida de seguridad mandó arriar la embarcación preparada para los trabajos de hidrografía y adelantarla para sondear el canal. Estaba ya anocheciendo cuando llegamos a la bahía. Poco a poco nos fuimos acercando a una silueta conocida. Escorado a estribor, con la proa alzada como queriendo mirar al cielo y la popa hundida a



ras de la cubierta de vuelo, el *Bahía Paraíso* agonizaba. Una gran tristeza nos embargó al pasar cerca de él. Observamos que a bordo reinaba una tétrica calma, tan sólo rota por el ronronear de un generador auxiliar que alimentaba unas mortecinas lámparas. Continuamos hasta el fondeadero frente a la base norteamericana, a poca distancia del buque siniestrado.

Al vernos llegar, el buque argentino nos transmitió por radio una breve aclaración de lo que les había ocurrido. Una desconocida aguja rocosa se había interpuesto en su derrota cuando, confiado, dejaba el fondeadero. Muchas veces había tomado esa derrota, pero en esta ocasión un pequeño error en el rumbo había llevado a la mole de 10.000 toneladas a subirse sobre la roca que le estaba desgarrando el casco, con la suerte de haber quedado clavado sobre ella.

Nuestro jefe de la Agrupación Antártica, el capitán de navío Catalán, ofreció al comandante argentino, como mandan las leyes del mar, nuestros servicios y cuantas ayudas estuviesen a nuestro alcance. De momento, los argentinos tan sólo solicitaron el auxilio del equipo de buceadores del que sabían disponía el *Las Palmas*. Inmediatamente nos alistamos, incluyendo en el equipo la cámara de vídeo submarina y el sistema de comunicación, y en la semi-rígida nos dirigimos al *Bahía Paraíso*.

No tardamos en llegar al costado del escorado buque; con dificultad, casi trepando, subimos por la escala del portalón de babor, cuyos peldaños abatibles formaban una rampa que se apoyaba en el casco. En el puente y en penumbra nos recibe un oficial que permanece en su puesto de guardia. En el otro lado del espacioso recinto de mando distinguimos al comandante del buque, capitán de fragata Sanpietro, sentado inmóvil en su sillón. Va cubierto con un grueso chaquetón polar debido al frío reinante. Apesadumbrado y pesimista nos dice que está seguro de que el casco está partido. Es un buen marino y su experiencia le dice que si no recibe ayuda que lo saque de allí en veinticuatro horas, el buque estaría perdido.

El jefe de máquinas argentino abre frente a nosotros un plano del barco, y nos da la impresión de que esperan demasiado de tres simples buceadores. Nos dice que el agua ha inundado la sala de máquinas, anulando todo tipo de energía motriz y eléctrica, por lo que el sistema de achique ha quedado inutilizado. Tan sólo el pequeño generador de 18 CV, instalado en la cubierta principal, proporciona una escasa iluminación y hace funcionar la megafonía de a bordo. La situación no es nada alentadora pero, afortunadamente, no hay que lamentar daños personales. La mayor parte de la dotación y pasaje se encuentra ya en tierra en la Base «Palmer», o evacuados y embarcados en el buque de bandera griega *Liria*, de tránsito por Palmer y que horas antes había zarpado en dirección a Ushuaia.

Nos dan vía libre a los buceadores para hacer un reconocimiento de la zona dañada del casco y comprobar el apoyo que tiene el buque sobre la roca. En cubierta vemos a unos buceadores argentinos tiritando de frío tras un intento



de buceo con trajes húmedos. Tras una breve inmersión, sin apenas visibilidad, nos damos cuenta de la magnitud de las grietas, pero no del apoyo que el buque tiene sobre la roca.

El jefe de máquinas nos hace partícipes de la verdadera causa de la crítica situación. Nos dice que las grietas en el casco no serían causa del hundimiento del buque, ya que han perforado unos tanques de agua. Lo grave es que el golpe también ha dañado la cámara de máquinas de la propulsora proel (3), inundándola. Esta cámara se comunica con la sala de máquinas principal en popa a través de un túnel terminado en un tambucho, y éste, precisamente, se encontraba abierto en el momento de la colisión, entrando por él el agua e inundando la sala de máquinas. El equilibrio del buque dependía de un efecto de vasos comunicantes.

Esa noche nos piden que intervengamos de nuevo, esta vez para cerrar la tapa del tambucho en la inundada sala de máquinas y poder así comenzar posteriormente con el achique de la sala con unas bombas portátiles E-250 facilitadas por nuestro buque.

Son cerca de las cuatro de la madrugada cuando, tras explicarnos gráficamente y memorizar la situación del tambucho, nos disponemos a realizar la inmersión e intentar su cierre. «...La sala de máquinas está inundada por encima de la cubierta de motores; hay que seguir la pasarela y a tientas dar con la bajada; ésta tiene cuatro peldaños... en el mamparo, a la izquierda, hay un

(3) Hélice vertical con rejilla orientable para facilitar la maniobra de atraque del buque.

cuadro de controles eléctricos... dos metros más adelante está el tambucho que cierra con cuatro tuercas de palometa...».

En esta ocasión sólo llevamos el equipo de comunicación por hilo, que además sirve de cabo guía al buceador que va en cabeza. «Pacote» será quien intente cerrar la escotilla; Julio detrás le dará seguridad. Por un pasillo en penumbras, uno detrás del otro, en lenta procesión y siguiendo a un oficial de la dotación que nos guía, vamos bajando. El olor a fuel se va haciendo cada vez más intenso; el suelo inclinado y resbaladizo dificulta el andar. Creo recordar que fueron tres las cubiertas recorridas hasta llegar a la sala de máquinas. Allí el agua cubría los grandes motores, y una espesa capa negra, mezcla de combustible y aceite procedente de la sentina, flotaba en la superficie. Sentíamos frío, más que por la baja temperatura por la excitación del momento. Éramos conscientes de que nos encontrábamos en las entrañas de un buque cuya estabilidad nadie podía garantizar y, que en caso de vuelco, difícilmente podríamos salir de allí. Sin pérdida de tiempo, colocadas las botellas y comprobada la comunicación, «Pacote» comienza a meterse en el agua, a la vez que el negro y untuoso líquido va cubriendo el rojo traje de neopreno hasta que, sumergido del todo, se pierde de vista. Julio le sigue de cerca sumergiéndose también; detrás, Pepe Darías y yo aguardamos fuera del agua manteniendo comunicación con los dos —Pepe, profesor de biología de la Universidad de La Laguna, además de investigador de unas extrañas algas medicinales, pidió unirse a nuestro equipo. Demostró ser un buen buceador profesional, entusiasta y resolutivo—. Por los auriculares oigo cómo «Pacote», con voz tranquila, mezclada con los ruidos de su respiración y del burbujear del aire expelido, va informando: «¡El agua está clara bajo la capa de fuel... localizada la escalera... estoy abajo... veo el cuadro... aquí está la escotilla... afirmativo, la tapadera está abierta... cuesta cerrarla, el agua ofrece resistencia...» (transcurren unos breves pero intensos segundos) «...puesto el primer cierre... el segundo... tercero... y cuarto... cerrado... compruebo que la tapa ha quedado bien cerrada... ¡salgo!». Surge una breve manifestación de júbilo entre los que allí nos encontramos. Comenzamos a cobrar del cabo guía, que se engancha en mil recovecos, y pronto vemos cómo, con paso torpe, van apareciendo los buceadores. Las manchas negras que estampan sus trajes no se podrán quitar, al igual que no se podrán borrar de nuestro recuerdo estos emocionantes momentos de riesgo vividos.

Eran cerca de las cinco de la mañana del 29 de enero y la entrada de agua a la sala de máquinas había quedado cerrada. En el puente del *Bahía Paraíso* el comandante del buque, acompañado del capitán de navío Catalán, recibe la buena noticia como un aporte de esperanza. Ahora le toca el turno al trozo de seguridad interior, que auxiliado por Ángel, nuestro jefe de máquinas, y los mecánicos Miguel y «Txo» comienza la labor de achique.

Descansados, ya por la tarde y con calma, Julio y yo hacemos una inmersión de reconocimiento alrededor del casco para tomar imágenes de vídeo. En

cubierta, y a través de la pantalla del monitor, «Pacote» observa que una extensa superficie del casco está completamente abollada, como una lata de cerveza estrujada. Dos grandes grietas discurren transversalmente al casco, a través de las que se pueden ver las cuadernas y restos de rocas incrustadas.

Por la proa del *Bahía Paraíso*, y a la pendura, cuelgan dos gruesos cadentes posando sus anclas en un fondo de 10 metros, en un intento de sujetar al buque. Por popa hay unos veinte metros de profundidad. Comprobamos que el buque se encuentra subido en el bajo en un equilibrio inestable, pero ignoramos cuánto podría durar así.

En aquella mañana del día 30 tuvo lugar un pequeño suceso que recuerdo con toda claridad. «Pacote» y yo, en nuestra embarcación, nos encontrábamos a pie del portalón del *Bahía Paraíso*, dispuestos a atender cualquier petición que los argentinos nos hicieran, cuando por los altavoces, tras un amago de abandono del buque, escuchamos la voz de su comandante que, sereno, tranquilizaba a sus hombres diciendo: «¡...me voy a quedar tan sólo con el personal necesario, pero que nadie se preocupe, porque no estoy dispuesto a arriesgar la vida de uno solo de mis hombres por unos “fierros”!».

Lo ocurrido después no fue más que lo pronosticado y temido por el comandante argentino. El tiempo empeoró y la inestabilidad del barco se fue haciendo crítica. Desde fuera se apreciaba un suave balanceo del casco, acompañado de chirriantes crujidos.

La situación se había vuelto insostenible. La escora del buque había ido en aumento, haciendo muy peligroso permanecer a bordo, por lo que al final el comandante ordenó abandonar la nave. Los escasos 20 hombres que quedaban a bordo fueron saltando uno a uno a nuestra embarcación neumática que, abarloada al pie del portalón, hacía de puente con las de salvamento del propio buque, agrupadas en el costado. El capitán de fragata Sanpietro fue el último en saltar, llevando el cuaderno de bitácora bajo el brazo. Un oficial argentino me pasó un cuchillo para que cortase las amarras que mantenían al grupo de neumáticas unidas al *Bahía Paraíso*. Bajo la atenta mirada de cuantos me rodeaban, corté el cabo, y al mirar atrás vi que los marinos argentinos intentaban mantenerse erguidos en posición de saludo, con los ojos fijos en la bandera azul y blanca que ondeaba en lo alto del palo del gigante rojo. El silencio tan sólo era roto por el leve rugir del motor auxiliar esperando agotar el poco combustible que le quedaba. Con un nudo en la garganta, y los ojos de más de uno acristalados, nos fuimos alejando con el sentimiento de que allí quedaba algo más que unos «fierros».

A la mañana siguiente vimos cómo, zafado de las anclas, el buque se había desplazado librándose del bajo y yendo a encallar a unas rocas cercanas. Sería como a mediodía cuando por la bocana de la bahía apareció por fin el auxilio esperado, un *supply* chileno, a bordo del cual venían personal técnico y equipo argentino de apoyo. Pero ya era tarde. Habían transcurrido cuatro días desde el accidente y el casco del *Bahía Paraíso* estaba muy quebrado. Poco a poco



su escora fue aumentando, hasta que al atardecer, y ante nuestra impasible mirada, el buque perdió su estabilidad revirándose majestuosamente hasta quedar con el costado de estribor apoyado en el fondo, con la popa hundida a ras del hangar de los helicópteros, donde todavía permanecían estibados sus dos flamantes *Sea King*.

La jornada del día siguiente resultó agotadora. La pasamos recogiendo cuantos objetos flotantes se habían desprendido de la cubierta del *Bahía Paraíso*. En su mayoría, bidones de combustible y botellas de propano que durante la noche habían quedado a la deriva, distanciándose bastante.

Más de cien hombres —el resto de la dotación argentina— fueron alojados a bordo del *Las Palmas* en el tránsito de encuentro con el otro buque polar argentino, el *Almirante Irizar*. A la salida de la bahía Palmer pasamos frente a los restos del *Bahía Paraíso*. En aquel momento, por los altavoces del *Las Palmas* se ordenó: «Babor y estribor de guardia». Todo el personal formó en cubierta, mezclados españoles y argentinos, para responder en posición de saludo al toque de honores por estribor.

Todavía hoy en día, el navegante que entre en bahía Palmer puede contemplar en la lejanía algo parecido al lomo de una ballena inerte; son los restos del ARA *Bahía Paraíso*, que nos recuerdan que navegar por esas aguas es peligroso.