

LOS BUCEADORES DEL CBA EN LAS PRIMERAS CAMPAÑAS ANTÁRTICAS: UN AFORTUNADO ENCUENTRO

Francisco PEÑUELAS GONZÁLEZ
Capitán de navío

La llegada del novato

En la primera campaña del *Las Palmas* había muy poca experiencia previa, y eso se notaba hasta en la forma de movernos. Sólo unos pocos componentes de la expedición habían participado en una campaña anterior durante el verano austral 1987-88 a bordo del *Río Baker*, un pequeño buque carguero chileno. Además de por la novedad, la campaña estuvo marcada por los auxilios prestados a otros buques. Los acontecimientos que se vivieron hicieron que la experiencia fuese tan intensa que todos nos sentimos veteranos antes de finalizar la expedición. Allí se conjuraron los elementos y las circunstancias para enseñar al recién llegado que cualquier error de cálculo en la navegación podía suponer la pérdida del buque.

Durante los últimos días del mes de enero de 1989, el *Las Palmas* tuvo la dramática experiencia de asistir, impotente, al naufragio del rompehielos de la Armada Argentina ARA *Bahía Paraíso*, encallado en los bajos de Palmer, junto a la base norteamericana de este mismo nombre, en la península Antártica. No pudo evitarse su hundimiento a pesar de las arduas tareas de reflotamiento en las que el *Las Palmas* auxilió con todos sus medios y personal. Los daños en el casco eran tan grandes que la herida fue imposible de suturar. Finalmente se auxilió en la evacuación de la dotación antes de que el buque se perdiese definitivamente con la quilla al sol, así como en las labores de descontaminación y limpieza de la zona del hundimiento. La Armada argentina entregó más tarde al *Las Palmas* una placa que luce en su banda de estribor como muestra de agradecimiento y reconocimiento por el auxilio prestado en aquellos días tan difíciles del naufragio.

Pocos días después de los acontecimientos del *Bahía Paraíso*, el *Las Palmas* recibió una nueva petición de auxilio en la mar por parte de otro

buque veterano en aquellas latitudes. Lo que se narra a continuación es la historia de aquel auxilio, en el que el autor de este artículo tuvo la oportunidad de participar, y en el que los papeles lógicos que correspondían por la experiencia se invirtieron, y en esta ocasión también el buque recién llegado volvió a auxiliar al experimentado, que llevaba años surcando las frías aguas polares.

El encuentro con el HMS *Endurance* (A 171)

A primeros de febrero de 1989 nuestro buque se dirigía a la isla Decepción con el propósito de dar apoyo logístico a los científicos que llevaban semanas con sus proyectos en el refugio argentino de dicha isla.

El paso de los fuelles de Neptuno, que dan entrada a la rada natural de dicha isla, es espectacular, y aunque está bien cartografiado es un paso estrecho con corrientes y bajos fondos que hacen que la navegación tenga que ser muy cuidadosa y precisa. Una vez dentro de la rada, muy cerca de los fuelles, se deja a estribor una pequeña dársena, caleta Balleneros, sede de una antigua factoría de la que toma el nombre. Junto a ella, una pequeña base británica abandonada, y en esta ocasión, aquel día gris del 8 de febrero, el buque británico HMS *Endurance* (A 171) se encontraba fondeado en el interior de la caleta. Nada tenía de particular la presencia en aquel lugar de un buque de apoyo a las bases antárticas británicas, aunque la gran escora a babor que mostraba permitía vislumbrar claramente que tenía un problema de estabilidad.

Interesados por su situación, tratamos de establecer comunicación radio sin conseguirlo, por lo que el *Las Palmas* continuó hacia su fondeadero frente al refugio argentino, a unas dos millas del buque británico, preparándose para arriar las embarcaciones neumáticas y desembarcar personal. Una vez largado el ferro, con el ajeteo de embarcaciones y de personal entre el barco y la playa, y cuando se pensaba en una avería en su radio, se recibió una llamada del *Endurance* anunciando el envío de una embarcación con un oficial con el propósito de entrevistarse con el capitán de navío jefe de la expedición española. Poco después, un teniente de navío británico se acercó al *Las Palmas* solicitando al comandante de la agrupación española, el capitán de navío Catalán, en nombre de su comandante, ayuda de buceadores para taponar la importante vía de agua que sufría el buque.

El recuerdo del naufragio del ARA *Bahía Paraíso* unos días antes era inevitable, y el equipo de buceo se preparó y dirigió al buque británico con lo mejor de su equipamiento, trajes de inmersión secos, televisión y comunicaciones submarinas, herramientas especiales de corte bajo el agua, última tecnología y gente muy dispuesta a trabajar.

A la llegada a las inmediaciones del buque se trató de llamar la atención del personal de cubierta para que les cogiesen las amarras de la embarcación y



HMS *Endurance* (A 171).

facilitasen el acceso a bordo. No hubo respuesta de la dotación del *Endurance* a nuestras llamadas, no observándose tampoco actividad en cubierta. Minutos más tarde, el oficial de guardia apareció indicando que eran las cinco de la tarde, hora de finalizar la jornada de trabajo, y que nuestra presencia no era necesaria. Pues sí, el buque aparentemente en peligro con una gran escora, los buceadores preparados en el costado y aquellos británicos despachándonos sin una explicación coherente y rechazando una ayuda que ni venida del cielo.

En el trayecto de regreso al *Las Palmas* tratábamos de encontrar una explicación a lo sucedido, e informamos al jefe de expedición a la llegada al buque sin conseguir sacar una conclusión lógica.

Nueva llamada del *Endurance*, esta vez para invitar a cenar a los mandos españoles, que aceptaron con el deseo de recibir las aclaraciones correspondientes y conocer la verdadera situación del barco. Aquella noche el comandante explicó que, al estar la inundación controlada, tenía órdenes de reparar la vía de agua por sus medios, sin solicitud de auxilio, aunque si le ofrecíamos nuestra ayuda, no la rechazaría.

El *Endurance* había colisionado con un témpano al haber sido arrastrado por la corriente existente entre éste y tierra, sufriendo daños en el casco, quilla de balance y hélice. Tres grandes grietas en el costado de babor le habían provocado una gran inundación que habían logrado controlar, aunque varios compartimentos seguían completamente anegados. El viejo buque, veterano

de la guerra de las Malvinas, buscó refugio en caleta Balleneros, y allí lamía sus heridas cuando vieron aparecer al barco rojo y blanco de pabellón español.

A pesar de la colisión, el buque había tenido suerte. El mamparo de proa de la sala de máquinas se encontraba combado por el golpe, y si hubiese cedido y el agua inundado ese gran compartimento, con seguridad el buque se hubiese perdido. Los buceadores británicos habían intentado el taponamiento de las grietas del casco, pero sus equipos de buceo no eran apropiados para un trabajo de tanta envergadura, que requería de inmersiones prolongadas. Sus trajes de buceo no permitían permanecer en el agua más de veinte minutos a cada pareja de buceadores. Ése era también el límite que tenía fijado para los suyos el Centro de Buceo de la Armada, aunque aquella experiencia sirvió para aumentarlo, según las condiciones, hasta cincuenta y cinco minutos. La temperatura del agua del mar se mantiene en torno a tres o cuatro grados y los síntomas de hipotermia no tardan en aparecer si no se va bien preparado.

El trabajo bajo el agua consistía en taponar en lo posible las grietas desde el exterior para, una vez controlada la entrada de agua a través de ellas, achicar mediante bombas el interior y terminar la reparación ya desde dentro del buque. Para ello, se colocó un pallete de colisión consistente en una plancha metálica en el costado sobre las grietas, colgada de unos cables desde la borda y afirmada contra el casco por esos mismos cables que, pasando por la quilla hacia la otra banda, se fijaban a unos tensores soldados en cubierta, presionando de esta forma la plancha sobre el costado. La maniobra demostró ser efectiva. Las grietas verticales del casco, de un tamaño de unos dos metros, tenían una anchura máxima de unos treinta centímetros, que se fueron taponando poco a poco con material de lo más diverso. Llevó tres días de trabajo al trozo de auxilio exterior del *Las Palmas* en el agua y a bordo del *Endurance*, con el mínimo descanso, aunque eso sí, con un trato excelente. Nada que ver con la frialdad del primer recibimiento.

El equipamiento de buceo en aquella campaña era lo mejor que existía en el mercado. Las imágenes del trabajo bajo el agua eran retransmitidas a un receptor en la cubierta del buque desde donde se dirigía el trabajo de los buceadores mediante comunicaciones submarinas, pudiendo así evaluar los progresos desde el propio buque.

La despedida

Una vez finalizada la reparación de fortuna, con el buque adrizado, las grietas cerradas de aquella forma y el comandante respirando ya más tranquilo, los británicos organizaron para despedir al *Las Palmas* una gran *party* en el hangar, cerveza para todos y la actuación de un grupo musical de los componentes de la dotación, al que invitaron a unirse al equipo de buceo español, con el entonces capitán de Infantería de Marina Miguel Aragón, el brigada

buzo Julio Pernas al saxo, y el científico y buceador civil José Darías, demostrando que, además de bucear y trabajar bajo el agua, también sabían divertirse y poner en danza a aquella dotación. La velada fue memorable.

El comandante del buque comentó a los presentes, con gran sinceridad, que al regreso no sabía si le iban a echar en cara la colisión y el peligro de hundimiento del buque, o si por el contrario tendrían en cuenta la forma de resolver la situación después del gran peligro en que se había visto envuelto. De una colisión ningún barco está a salvo, y más en aquellos parajes, y aquel comandante salió con éxito de la delicada situación en que se encontró aquellos días, habiendo sabido manejar muy bien la emergencia. La suerte en estos casos hay que tenerla también en cuenta (1).

Al día siguiente, a la salida del fondeadero los buques se dieron una pasada por babor, mostrando el *Endurance* el costado reparado en el que se había empleado tanto esfuerzo los días anteriores. Después arrumbó a las Malvinas para una reparación que le permitiese llegar a su base, agradeciendo la ayuda y despidiéndose por radio, que esa vez sí funcionó.

A la dotación del *Las Palmas* le quedó la satisfacción de haber contribuido a evitar una desgracia como la que unos días antes había presenciado con el buque argentino *Bahía Paraíso*. También se pensaba que en la primera campaña antártica de nuestro buque se había conseguido que España y la Armada, con todos los acontecimientos vividos, comenzasen a hacerse un nombre entre la comunidad antártica, y que esta comunidad supiese de la preparación y disposición de nuestra gente.

Una de turistas

Antes de finalizar la campaña, y precisamente cuando estábamos enfrascados en la faena de recogida de material y equipos del destacamento en la isla Decepción, pudimos contemplar cómo el buque de turismo *Society Explorer*, que salía por la bocana de la isla, daba una vuelta en redondo, enfilando de nuevo hacia el interior de la bahía. Poco después, por el canal 16, escuchamos en un castellano mal hablado que desde ese buque se solicitaba auxilio de buceadores. Dejamos lo que estábamos haciendo y prestos cruzamos con la potente semirrígida de 140 CV la distancia de aproximadamente dos millas que nos separaba de ellos. La mar estaba picada y soplabla fuerte viento.

(1) En *Wikipedia* encontramos la siguiente información sobre el HMS *Endurance* (A 171): En 1989 colisionó con un iceberg y aunque fue reparado, una inspección en 1991 declaró que no estaba en condiciones de volver a la Antártida y fue dado de baja. Fue reemplazado por otro buque polar, con el mismo nombre y numeral.



Cuando llegamos a bordo del buque, un oficial, a través de un intérprete sudamericano, nos explicó que sentían unos fuertes golpes en el casco y creían se trataba de alguna boya o nasa enganchada. Con dificultad, por el fuerte balanceo de nuestra pequeña embarcación abarloada al portalón, Miguel y yo, ayudados por Julio, nos echamos al agua. Hicimos inmersión siguiendo una guía que nos habían colocado en el lugar donde sentían los ruidos. Nuestra sorpresa fue comprobar que al costado de este barco, repleto de turistas de la tercera edad, le faltaban unos diez metros de la quilla de balance; y que otros cinco metros de la misma quilla, de gruesa chapa de tres centímetros, se encontraba arrancada y retorcida hacia popa rozando el casco, de tal forma que al navegar producía el molesto golpeteo. Sin duda alguna, el buque rozó contra el peligroso bajo que a dos metros de superficie hay entre medias de la angosta entrada a Decepción.

De nuevo la Antártida estuvo a punto de cobrarse otra víctima, y en esta ocasión se trataba de cautos turistas mal informados de los peligros que encierra el navegar en estas aguas.



Crucero turístico ruso *Lyubov Orlova*; al fondo el BIO *Las Palmas*. (Foto: J. Roca).

La historia se repite

A primeros de febrero de 2007 una historia parecida en isla Decepción, en los mismos lugares de este relato, se resolvió de nuevo con el auxilio del *Las Palmas* al crucero turístico ruso *Lyubov Orlova*, desencallándolo de su varada en caleta Balleneros, evitando así lo que hubiese podido ser un nuevo naufragio en la zona y la consiguiente catástrofe medioambiental que hubiesen producido los vertidos del barco siniestrado. Con su brillante actuación, el *Las Palmas* demostró, como ya lo había hecho anteriormente, que el nombre de nuestro buque pionero en la Antártida sigue siendo un referente para la seguridad de las personas y buques que por allí navegan.

La Armada hizo en su día una buena elección al designarlo para estos cometidos, y por su parte él demuestra cada año que cumple magníficamente su misión. Se ha hecho un gran esfuerzo de acondicionamiento y mantenimiento del buque durante todos estos años, y las sucesivas dotaciones han dado lo mejor de sí respondiendo con su esfuerzo personal y entusiasmo a una tarea muy exigente, posibilitando de esta manera la realización de los proyec-

tos de investigación de nuestros científicos y la presencia española en aquel continente.

En algunas de estas campañas ha habido que prestar auxilios como los que aquí se han contado, que han demostrado la capacidad de actuación de nuestra gente, aunque la actividad normal de nuestro pequeño buque, y que ha exigido de él su mejor esfuerzo, ha sido el trabajo diario de aprovisionamiento y apoyo a las bases antárticas, de transporte de personal y material, de recogida de datos científicos, y la navegación en todo tiempo en parajes extraordinarios.

Las campañas antárticas proporcionan a los participantes la dosis de aventura que todos necesitamos en la vida, y a bordo del *Las Palmas* muchos hemos podido experimentar estas sensaciones. Veinte años después de aquellos comienzos, el *Las Palmas* continúa siendo una pieza clave de las campañas antárticas y uno de los buques veteranos de la zona, aún en plena forma y con el mismo espíritu con el que comenzó su aventura antártica.