

**R**ecientemente, al referirse a las causas que provocaron el hundimiento del rompehielos "Bahía Paraíso", una fuente vinculada con la marina atribuyó la responsabilidad del siniestro al contingente de turistas que viajaba a bordo —en el que había varias mujeres—, acusándolo de haber "distráido" a la tripulación. Al conocer semejante interpretación del asunto, un allegado del Instituto Antártico dedujo ante EIP que el Comando Conjunto Antártico se apoyó en este "antecedente" para excluir a las mujeres de la dotación de científicos destinada a la campaña 89/90 en el continente helado. El accidente costó al país la pérdida de la nave, dos helicópteros y una importante carga de hidrocarburos, es decir, millones de dólares.

La relación entre la exclusión de las científicas y el accidente surge así de la existencia de "mujeres a bordo", que el Comando Conjunto decidió prohibir a fin —sugirió— de "evitar nuevos problemas". La arbitrariedad de la medida condujo a este semanario a indagar qué ocurrió realmente con el "Bahía Paraíso" y por qué se culpó a las turistas, si, como dijeron los diarios, se trató de un accidente común a cualquier buque, y por lo demás las turistas habían pagado por la tranquilidad de un viaje placentero y no por la aventura de un naufragio.

#### • Papá, ¿qué hiciste en la Antártida?

El "Bahía Paraíso", de 970 toneladas, al mando del capitán de navío Juan Carlos Sampietro, varó el 28 de enero de 1989 en una zona considerada, en las cartas, peligrosa. Desde la base Palmer se informó por radio al buque de la existencia de rocas. En el momento de la varadura el capitán no estaba en el puente. Se ha comprobado que se respiraba a bordo una atmósfera de la-situd moral y disciplinaria

## Movimiento Feminista

por María Elena Oddone

Acusan a mujeres turistas de "distráer" a los tripulantes

### Graves negligencias en el hundimiento del "Bahía Paraíso"

impropiamente del lugar y las circunstancias. Así lo atestiguó parte de la tripulación y consta en el sumario interno iniciado por la armada.

Al cuarto día del accidente y hasta el hundimiento del rompehielos, el 31 de enero, se llevaron a cabo una serie de trabajos técnicamente inadecuados con la idea de salvar lo posible. La provi-dencia se encargó de que no hubiera víctimas.

El rumbo (entrada de agua) principal se registró en el área del motor, proel, lo cual provocó la inundación de la sala de máquinas de este propulsor. El agua que causó la inundación de la sala de motores principales se introdujo por el conducto que comunica a esta última con la sala del proel, por encontrarse abiertas las puertas estancas correspondientes, en contravención con normas elementales de seguridad. De haber estado cerradas esas puertas, el barco hubiera conservado su poder de propulsión y gobernabilidad. Tales puertas fueron finalmente cerradas por buzos españoles al tratar infructuosamente de achicar el agua.

Fuentes bien informadas aseguran que se perdió un valioso tiempo en intentar cerrar el rumbo mediante palletes de colisión no apropiados para el caso. Después se inició el achique en forma descontrolada, sin previo cálculo de tolerancia de las bombas de agua, las que acabaron por fundirse. A continuación, se procuró asegurar la flotación del buque mediante la colocación de 50 tambores de 200 litros en el pasillo de estribor. Los tambores empleados —que con-

tenían combustibles— fueron vaciados antes en el mar. La capacidad de flotación así obtenida (10 toneladas) resulta inoperante frente al desplazamiento del buque (970 toneladas) y obviamente contribuyó a la contaminación de la zona. Además los tambores obstaculizaron las tareas del personal especializado que posteriormente se hizo cargo de la operación.

Otro serio error se cometió al intentar el salvamento de los dos helicópteros, estacionados en una cubierta que había entrado en pendiente, sin haber hecho la operación previa de deshangarlos con aparejos, único medio que hubiera permitido el movimiento de los aparatos con la inclinación que había tomado la cubierta de vuelo. Por lo demás, la orden de salvar los helicópteros fue impartida tardíamente y desde Buenos Aires, sin que la decena de pilotos allí presentes lo hubiera hecho por iniciativa propia.

Durante los cuatro días que trascurrieron entre la varadura y el hundimiento nadie trató de recuperar por separado el costoso material electrónico instalado en los helicópteros. Llamó particularmente la atención la actitud del jefe del grupo de helicópteros, quien habría abandonado el buque antes que sus subordinados.

El titular de la Dirección Nacional del Antártico ofreció la colaboración de un buzo de la División Salvamento y Buceo de la Prefectura Naval Argentina y de un perito naval experto en salvamento y buceo que se encontraban en la base Jubany, con posibilidad de llegar a la nave en pocas horas. El ofreci-

miento fue rechazado por el comando de la operación.

El equipo salvamentista de la armada recibió todas sus órdenes y detalles de la situación del buque desde Buenos Aires (Comando de Operaciones Navales) sin que se estableciera contacto directo con el comandante del barco varado. Carecía de cartas y la información sobre el lugar y estado del "Bahía Paraíso" tenía cuatro días de atraso. Le faltaban asimismo los materiales necesarios: Cemento fulminante y equipos de buceo adecuados a la región.

La tardanza en la llegada del personal de la marina pudo haberse salvado, al menos en parte, aceptando la ayuda de otras instituciones nacionales y/o extranjeras. No se requirió de la Prefectura Naval un guardacostas que podría haber llegado desde Río Grande; ante la falta de una aeronave disponible de la Fuerza Aérea Argentina no se solicitó el apoyo de la Fuerza Aérea Chilena, que por cierto cuenta con los medios requeridos; no se consultó ni se informó al armador (la Dirección Nacional del Antártico) e incluso se le impidió que difundiera información.

En conclusión: Salta a la vista que el salvataje del buque se postergó irresponsablemente por negarse la armada a pedir apoyo fuera de la institución, con el agravante de que el barco y los helicópteros perdidos pertenecían a la Dirección Nacional del Antártico, organismo que fue ignorado durante la operación. De todo lo cual se desprende una segunda conclusión: La armada manejó el

siniestro con el criterio básico de proteger la imagen de la institución, lo que a la postre se tradujo en un fuerte perjuicio del patrimonio nacional.

La armada instruyó un sumario pero no dio parte a la justicia, como hubiera correspondido por haberse producido la pérdida de valiosos elementos propiedad del Estado (DNA) y de particulares, transportados en calidad de pasajeros. Las pérdidas del Estado se calculan en 150 millones de dólares.

En el momento del accidente el "Bahía Paraíso" cargaba diversos hidrocarburos: Gas combustible en cilindros, gas-oil antártico (GOA) en tambores, combustibles de helicópteros, combustibles para consumo del buque, aceites lubricantes y pinturas en envases de distinta capacidad. Al hundirse la nave se derramó una cantidad no determinada de combustible de los tanques dañados por el impacto, además del que se arrojó ex profeso al mar, lo cual originó una mancha de 12 millas de largo por 3 de ancho, aproximadamente. La observación de la mancha fue realizada el 31 de enero a las 19, unas tres horas antes del hundimiento, desde un barco chileno.

Los eventuales efectos sobre la fauna y la flora previstos en el momento del derrame fueron los siguientes: Mortandad de aves marinas por exposición directa (y a más largo plazo por bioacumulación de metales pesados) y muerte de invertebrados costeros (especialmente aquellos vinculados con pozas de marea en las áreas directamente afectadas, en

las cuales el combustible podría retenerse).

En marzo de 1989 un grupo coordinado por la Fundación Nacional de Ciencias de los Estados Unidos, con intervención de investigadores argentinos y chilenos, se trasladó a la base Palmer y puso en marcha un programa de evaluación de las consecuencias del accidente: Tal grupo detectó efectos mortales directos sobre los pingüinos (especialmente a partir del estado del contenido estomacal de aves depredadoras), el descenso de la reproducción (10 por ciento) en colonias de skua polar, y una alta mortalidad de adultos de *Nacella concinna*, una lapa característica de la zona intermareal.

#### • ¿A qué vamos a la Antártida?

El "Bahía Paraíso" (civilemente recordar que el buque pertenecía a la Dirección Nacional del Antártico) llevaba turistas, invitados especiales y familiares de la tripulación, de acuerdo con un esquema iniciado durante la campaña 85/86. Los científicos fueron relegados en beneficio de la comodidad de los invitados y los turistas, que habían pagado su viaje. El propósito específico del trabajo en la Antártida es científico y no puede ser un destino militar más, que tiene la ventaja de ser bien remunerado. Se debe terminar con la costumbre de tomar la campaña antártica como pretexto de vacaciones, en general, y menos aún en los buques destinados al trabajo científico.

La pérdida del valioso "Bahía Paraíso" demuestra que la tarea antártica exige seriedad y la revaloración del trabajo científico, así como de las personas dedicadas a él, por lo general subestimadas por los militares. Sólo así se justificará la inversión económica que el país hace —con el esfuerzo de todos— en esa región. □

## El Informador

Director: J. Iglesias Rouco

Secretario General  
Luis Sicilia

KLINGON S.A.

Año 4 - N° 181

Viernes 16 de marzo de 1990