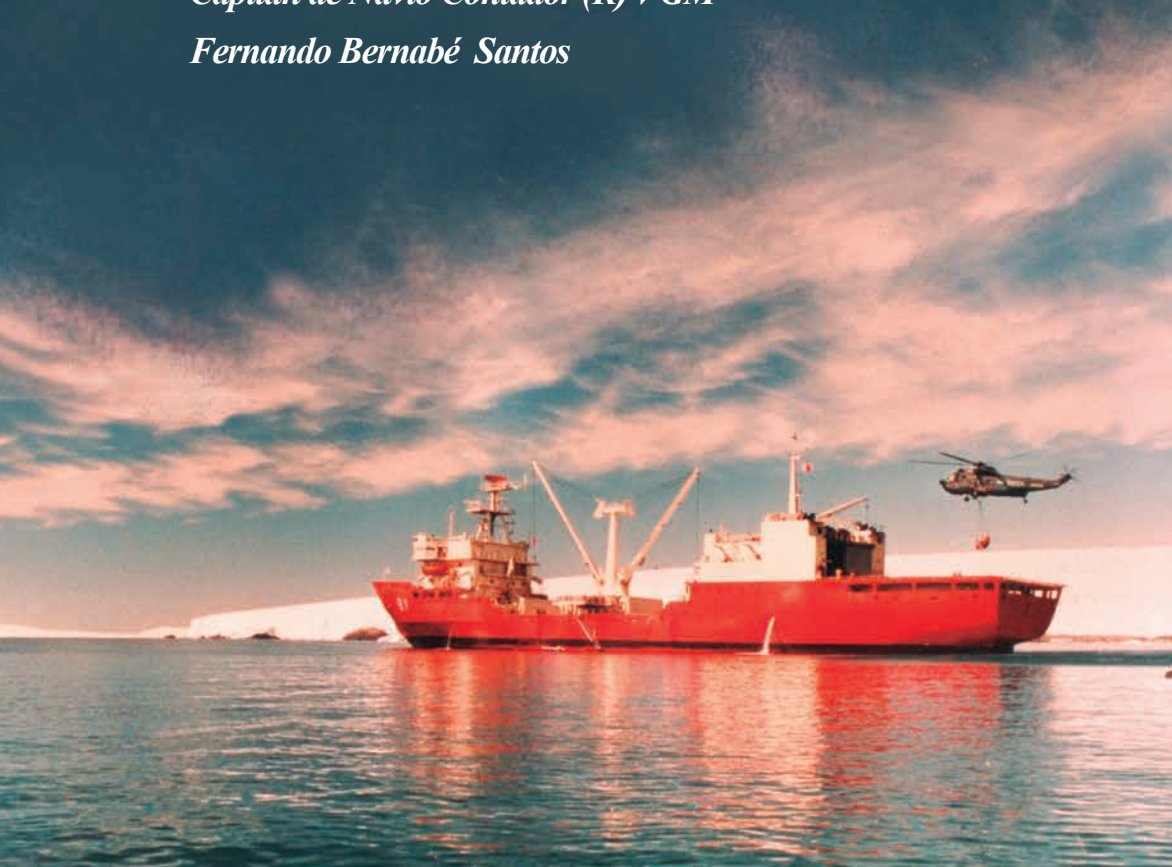


# La larga travesía del Transporte Polar ARA Bahía Paraíso -Bravo 1- en el año 1982

---

*Capitán de Navío Contador (R) VGM  
Fernando Bernabé Santos*





***Capitán de Navío Contador (R) VGM Fernando Bernabé Santos.*** Nació en Santa María de la Pcia de Catamarca. Ingreso a la Escuela Naval Militar, el 15 de enero de 1979 y egresó como Guardiamarina Contador el 30 de noviembre de 1981. Perteneció a la Promoción 68 del escalafón Intendencia y 110 de Comando Naval de la ESNM. El 1° de septiembre de 2015 se retiró, después de 37 años de servicio, con el grado de Capitán de Navío Contador y su último destino fue el Estado Mayor Conjunto de las FF.AA.. Es licenciado en administración naval y la Armada Argentina, desde el año 2006, lo especializó en el área de control interno. En los últimos años de su carrera se desempeñó en el Servicio de Auditoría de la Armada y en las Inspectorías de la Armada y del Estado Mayor Conjunto. Es veterano de la Guerra de Malvinas y durante el conflicto estuvo embarcado con el grado de guardiamarina en el Transporte Polar ARA Bahía Paraíso. Nota de Reconocimiento profesional: en el 2015 por la Directora de la Oficina Nacional de Contrataciones y en el año 2018 por el síndico jurisdiccional de defensa de la Sindicatura General de la Nación. Ciudadano de honor en el año 2017, distinción otorgada por la Municipalidad de Santa María de la Pcia Catamarca. Ciudadano ilustre en el año 2017, distinción otorgada por la Municipalidad de San José de la Pcia de Catamarca.

---

# La larga travesía del Transporte Polar ARA Bahía Paraíso- Bravo 1- en el año 1982



*CNCO (R) VGM Fernando Bernabé Santos*

## Resumen

El transporte polar ARA Bahía Paraíso estuvo muy involucrado en la Gesta de Malvinas, operando desde el 22 de marzo de 1982 hasta el 27 de junio de ese año, cumpliendo en ese periodo dos funciones relevantes, una como esfuerzo operacional secundario en la recuperación las islas y otra como buque hospital en zona de combate.

## Abstract

*The polar transport ARA Bahía Paraíso was very involved in the Malvinas War, operating from March 22th, 1982 to June 27th of that year, fulfilling in that period two relevant functions, one as a secondary operational effort in the recovery of the islands and another as a hospital ship in the combat zone.*

## Introducción

El Transporte Polar ARA Bahía Paraíso fue incorporado a la Armada Argentina el 16 de noviembre de 1981 para complementar las tareas logísticas antárticas junto al Rompehielos ARA Alte. Irizar, en reemplazo del ya veterano ARA Bahía Aguirre. Esta unidad naval, fue construida en nuestro país y fue el último de cuatro buques de transporte que entregó el Astillero Príncipe y Menghi (Canal Beagle, Bahía San Blas y Cabo de Hornos).

El Transporte Bahía Paraíso (B-1) era un buque Polar multipropósito, con quilla reforzada en la proa a fin de romper capas de hielo de hasta cuatro metros de espesor, y amplia capacidad de transporte de personal, carga general, carga frigorizada y combustibles líquidos varios. Para facilitar las maniobras de reabastecimiento de las bases antárticas utilizaba 2 helicópteros, 4 lanchas de desembarco, 2 lanchas de pasajeros y 2 botes inflables de despliegue rápido. Estaba dotado con los más actualizados equipos del momento y cumplía plenamente con las normas de la Convención del Mar (SOLAS y MARPOL) y del Tratado Antártico.

En su primer año de vida realizó una serie y variedad de tareas que justificaron su construcción y enorgullecieron a la Armada, las que se detallan en apretada síntesis.



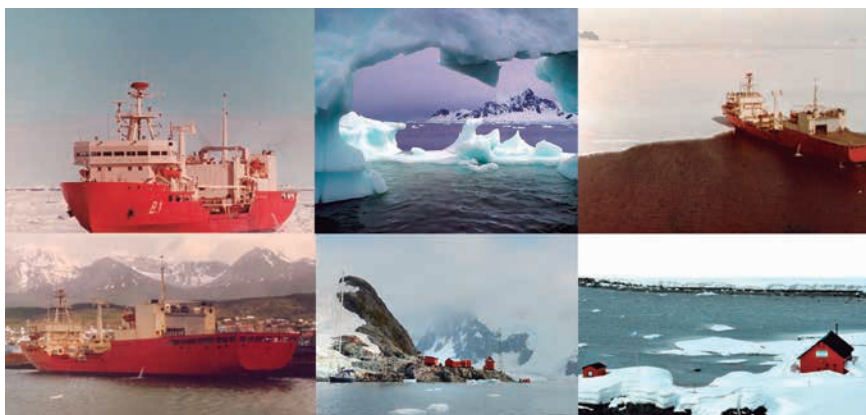
### Anécdota

*"En la navegación de recepción final en inmediaciones de la Península de Valdés en el mes de septiembre de 1981, para evaluar el rendimiento de máquinas y equipos, una eventualidad lo hizo temblar al producirse un incendio que iniciado en el compartimiento del incinerador afectó parte del comedor, sanidad y hangar. Fue eficazmente sofocado por la dotación impidiendo su expansión. El personal del Astillero junto a la tripulación, en veinte días repararon y adecuaron las partes afectadas para cumplir con la entrega definitiva del buque."*

## Primera Misión - Antártida

La campaña antártica 81/82 duro 84 días desde el 26 de diciembre de 1981 hasta el 9 de marzo de 1982. El día 2 de enero de 1982, en la Antártida, se realizaron las pruebas finales de hielo llegando hasta el pack al sur de Bahía Margarita cruzando el Círculo Polar. Se abastecieron las bases

Marambio (por primera vez un helicóptero Chinhook anavizó en un buque argentino), Esperanza, Jubany (hoy Carlini), Decepción, San Martín, Alte. Brown y Orcadas. Se visitaron las bases extranjeras Palmer (USA), Rothera (GB) y González Videla (CH). Se trasladó por segunda vez a familias del Ejército Argentino a la Base Esperanza para invernar, fue testigo del primer casamiento antártico (una pareja de la Gendarmería Nacional) y transportó con sus perros y equipo al famoso expedicionario japonés Naomi Uemura para su aventura polar. En resumen, se destaca que, en el periodo antártico, la dotación del Bahía Paraíso había alcanzado un adiestramiento altamente satisfactorio en base al trabajo en equipo, al espíritu de cuerpo y a la confianza que la superioridad depositó en todos sus hombres. El 2 de marzo, se celebró en la Base Naval de Ushuaia la ceremonia de clausura de la campaña y la superioridad ordeno que el rompehielos ARA Alte. Irizar regresara al Puerto de Buenos Aires y el Transporte Polar ARA Bahía Paraíso, se alistara para una nueva misión, zarpar por 30 días de navegación hacia la Antártida. Esa misma tarde, embarcó el denominado “Grupo Alfa” integrado por 14 hombres (2 oficiales, 5 Buzos Tácticos, 5 Comandos Anfibios, un enfermero y un comunicante), con todos sus pertrechos y víveres, a cargo del Teniente de Navío Alfredo Astiz.



*Testimonios: prueba de hielo, amarrado en USU y bases antárticas visitadas.*

## **Segunda Misión – Recuperación de las Georgias del Sur**

Las islas Georgias del Sur, son un archipiélago conformado por islas, islotes y peñones de muy accidentadas costas, en un total de 17 con la isla

San Pedro como la de mayor extensión. Tiene varios puertos siendo los más importantes Leith y Grytkiken y en cada uno de ellos funcionaba una factoría ballenera. La comunicación vía terrestre entre ellos es imposible por las alturas escarpadas y glaciares por lo cual normalmente la vía de comunicación es por mar o helicóptero.

Según cuenta la historia, el auge de las factorías fue en la década del 60, con aproximadamente 3.000 operarios que trabajaban los 365 días al año en el procesamiento de las ballenas cazadas por barcos ingleses, irlandeses, holandeses y japoneses. Establecida su decadencia estas factorías iban a ser desmanteladas por Constantino Davidoff (empresario ruso-argentino) según un contrato firmado y aprobado por la embajada británica en Buenos Aires tras arduas negociaciones. La primera en ser desmantelada sería la ubicada en puerto Leith en la Bahía Stromness.

## Situación

Al arribar a las islas el helicóptero “Alouette” de la Armada (el otro a bordo era un “Puma” del Ejército), hizo varios vuelos de reconocimiento, incursionando hasta Grytviken. En esos vuelos, se constató la presencia de gente y la existencia de renos en las laderas de las montañas. Según los comentarios de los científicos ingleses, habían sido traídos de noruega y, muy fácilmente se habían adaptado y reproducido.

De la escasa información oficial que se disponía sobre Georgias, el asunto de las factorías estaba actuando de catalizador en la tensa discusión sobre Malvinas. Inclusive, en los mensajes navales que llegaban al buque, se notaba que las negociaciones diplomáticas no prosperaban y más bien se iban trabando cada vez más. Davidoff había logrado arrancarle a Gran Bretaña un contrato que hiciera con la empresa Christian Salvensen Ltd de Edimburgo. Por este contrato, Davidoff había adquirido la chatarra de las factorías balleneras de Leith, Stromness y Husvyk por 115,000 libras. En el mercado de entonces, esos fierros se cotizaban en 7.000.000 de pesos ley. El negocio era brillante, pero claro, había que trasladar la chatarra desde las Georgias al continente. En la búsqueda de transporte, este empresario recaló en la Cancillería Argentina y en la Armada. Esta solicitud de Davidoff, teóricamente calzo como anillo al dedo al proyecto aprobado y

en desarrollo, la Operación “ALFA”, que consistía en la instalación de una Estación Científica Argentina en las Georgias”.

Todo el equipo de trabajo del empresario (chatarreros) tenían las “Tarjetas Blancas” que se utilizaban hasta entonces para autorizar a argentinos a permanecer en Malvinas y sus dependencias según lo acordado por ambos países oportunamente. En forma imprevista, inconsulta y unilateralmente, Inglaterra exige que los chatarreros deben hacer visar sus pasaportes en Grytkiken, sede del BAS (British Antarctic Survey) en Georgias, aduciendo que las Georgias y Sándwich ya no dependían más de Malvinas. Argentina rechaza la pretensión y sostiene que los chatarreros están en regla y permanecerán en Leith. El Reino Unido responde destacando al HMS “Endurance” (par inglés del Bahía Paraíso) para que retire a los chatarreros. Ambos buques, por disposiciones del Tratado Antártico no podían estar artillados. Y no lo estaban. Por consiguiente, el cumplimiento de la misión no era de muy fácil concreción. En aquel momento, se pensaba que, llegado a un mano a mano, el Bahía Paraíso tenía algunas ventajas: era nuevo y había sido exitosamente probado en la Antártida. El Endurance estaba para ser radiado, según comentarios de su comandante cuando estuvo en noviembre de 1981 en Buenos Aires. Por otra parte, el casco del Bahía Paraíso era mucho más duro, algunos pensaron, en caso extremo, colisión y abordaje. No se podía contar con los dos helicópteros porque no estaban artillados y no había ninguna ametralladora disponible.

El día 24 de marzo a noche, se desembarcó al grupo “ALFA” para la protección de los operarios argentinos, dos viajes de lancha de desembarcos destacaron a la tropa especial y sus pertrechos. Para sorpresa de todos en el muelle estaba atracado un yate de casco azul, un hermoso barco de unos 15 metros y eran franceses. Al amadrinarse la lancha de desembarcos con el yate francés, el apoyo fue fuerte y los franceses salieron rápido a cubierta, eran tres y se asustaron por el golpe y por los comandos totalmente camuflados. El teniente Astiz se identificó, ellos comentaron que estaban por una escala técnica y zarpaban al día siguientes, hecho que se concretó sin problemas. El Transporte Polar ARA Bahía Paraíso, esa noche permaneció fondeado en la caleta y el 25 de marzo zarpó a mar abierto para navegar de NW a SE (y viceversa) por el norte de la isla San Pedro. En esta navegación se alcanzó a visualizar los accidentes geográficos que presentaba la Isla e inclusive

recalamos en la famosa Bird Island (Isla de los Pájaros) gran sorpresa por la cantidad de pingüinos y pájaros.



### Anécdota del Comandante

*"Estábamos próximos a la entrada de la Bahía Cumberland, contemplando y admirando las islas que, aún iluminadas por el sol de la mañana, se mostraban en todo su esplendor. De pronto, insólitamente, por canal 16 se escucha: "Good morning, George, have a nice day George". Todos lo miramos al comandante ¿Quién era George? ¿quién llamaba?, y él rápidamente se aproximó al remoto, tomó el micrófono y hablo al aire: "A nice day to you, John". Todos pensamos que era una broma y no lo era, el comandante nos explicó: "George, soy yo y John es el comandante del "Endurance". ¿Se acuerdan de él?, estuvo en Buenos Aires en noviembre, antes de venir a la Antártida". John (Nicholas John Barker) ahora era nuestro enemigo y durante varios días nos hizo jugar a las escondidas."*

### Tareas previas

El 1º de abril se recibe la orden de operaciones N° 1 "S"/ 82 del Jefe del Estado Mayor General de la Armada, por mensaje naval "O" 011620. La misma se transcribió completamente al Diario de Guerra del buque. Creo que nadie podía creer que a los 95 días de haber zarpado en su viaje de bautismo inauguramos ese registro. La orden de operaciones decía:

OPORDER 1 "S"/82 JEMAYOAR - "O" 011620.

ORGANIZACION: COGRUTAR 60.1 CN CESAR TROMBETA, GRUTAR 60.1 BAHIA PARAISO, GUERRICO con 40 infantes y grupo ALFA. SITUACION: Prevista ocupación MALVINAS por FUERTAR 40 partir 02 ABRIL CMM ENDURANCE en AROP GEORGAS con 22 infantes, GUERRICO arribará AROP aproximadamente 021300 con 40 infantes y armamento portátil para BAHIA PARAISO. MISION: Ocupar GRITVIKEN y mantener Puerto LEITH a fin de asegurar el dominio ISLAS GEORGAS. EJECUCION: Capturará previa orden GRITVIKEN, controlará población civil, desembarcará máximo aprovisionamiento para efectivos en tierra que asegure su permanencia prolongada, transportará prisioneros y detenidos MALVINAS en circunstancias favorables.

El comandante del buque después de leerla y releerla reunió a la plana mayor y dio un resumen de la orden, la suerte estaba echada, no había punto de no retorno, la realidad golpeaba la puerta y había que proveer aprovisionamientos. La primera tarea era relevar al Grupo "ALFA" de la



custodia de los chatarreros y seguramente el reemplazo debería ser parte de la dotación. El grupo seleccionado tenía que ser armado con el armamento portátil que traía la “Guerrico” y todo el evento se debía cumplir después del encuentro con la corbeta. El día 2 de abril a la mañana con total júbilo, la dotación recibió la noticia que se recuperaron las Malvinas y teóricamente a la tarde se debía recuperar las Georgias. El grupo de operaciones seguía analizando la orden de operaciones y estaba preparando un borrador de un plan esquemático y de acción. Se confeccionó un plan de acción y el mismo sería leído a todos los responsables de ejecutar la expectante tarea, aunque faltaba escuchar las inquietudes del comandante de la “Guerrico” y el jefe de los efectivos del BIM N°1. De cualquier modo, estaba definida la vital importancia de las armas de la corbeta y el desembarco de los infantes sería por helicóptero. En la reunión también participaron los pilotos de ambos helicópteros.

Según lo ordenado, la corbeta estaría arribando a la zona el día 2 de abril a las 13 horas, teóricamente el 2 de abril teníamos que recuperar Malvinas y Georgias. La corbeta se demoró y recién el día 3 de abril a las 3 de la madrugada ingreso a la zona de operaciones debido al fuerte temporal que debió soportar en su travesía desde Pto. Belgrano. Recién a las 7 de la mañana del día 3 de abril, la corbeta se amadrino al Bahía Paraíso, se le aprovisionó de combustible y nos trasbordaron los 40 Infantes del BIM N°1 con todo su armamento. Consecutivo, en el cuarto de operaciones del buque, se realizó la reunión con todos los responsables de la misión, y no hubo grandes diferencias en la concepción general de la tarea. A las 10.30 hs zarpamos hacia Grytkiken y a las 11.10 se intima a la rendición a las autoridades civiles de Grytkiken. Responden que solo están ellos, los civiles del BAS. Pero por información anterior sabíamos que había personal militar. Se estimaba que eran alrededor de 22 Royal Marines. Era para tener bien en cuenta.



#### Referencias:

- (1) La corbeta Guerrico incursiona el área y observa los movimientos de los Royal Marines desplegados en varias posiciones delante de los galpones.
- (2) La corbeta maniobra para ubicarse en posición.
- (3) Los dos helicópteros decolan del Bahía Paraíso para exploración y desembarco de la primera ola de 14 Infantes.
- (4) El Puma aterriza cerca del muelle sin novedad y se despliegan.
- (5) El Puma decola con la segunda ola y recibe una ráfaga de fuego antes de tocar tierra.
- (6) El Puma con humo a bordo, vuela rasante el agua cruzando la caleta y cae en la costa opuesta.
- (7) La corbeta presenta su estribor y se prepara para abrir fuego en apoyo de los infantes.
- (8) En la otra costa los infantes sacan los heridos del helicóptero y toman posición para abrir fuego sobre el enemigo.
- (9) Los marines abren fuego sobre la Guerrico y el buque no puede devolver el fuego.
- (10) La corbeta se repliega fuera del alcance de las armas de los marines, y desde mayor distancia dispara varias salvas.
- (11) Después de dos salvas, los marines se rinden izando la bandera blanca.

## El combate

Se desarrolló en la base de King Edward Point (Punta coronel Zelaya) ubicada sobre NE de la caleta Capitán Vago, en aguas sumamente restringidas. El combate por la recuperación de las Georgias fue el que más vidas y costo en material le representó a nuestro país en la fase inicial del conflicto. Fueron dos horas que se vivieron con intensidad y todos los eventos se jugaron muy rápido. El Bahía Paraíso se mantuvo a resguardo de la zona de combate, en apoyo de las operaciones en tierra y el equipo de la cubierta de vuelo vivió los siguientes estadios:

**Rutina:** al inicio de la operación el ambiente era bueno y se colaboraba con la puesta

a punto de todos los infantes a embarcar en el helicóptero, verificando sus equipos.

**Alerta:** zarpa la segunda ola de infantes (otros 14 efectivos) y a los pocos minutos se escucha el ruido de ráfagas de disparos, explosiones, se ve humo y como el helicóptero vuela al ras del agua dejando una estela negra, sube una pequeña altura y cae abruptamente. Perdido de vista, sólo se veía el humo, haciendo pensar que había explotado.

**Incertidumbre:** los segundos parecieron horas, y la falta de información provocaba ansiedad. Llega el Alouette, y los pilotos hacen señas de que rápidamente debe embarcar y llevar al resto de los infantes, dos o tres por viaje, (unos 16 combatientes) hacia la zona del combate.

**Preocupación:** los equipos de la cubierta de vuelo seguían en alerta total. Luego de varios minutos se siente otra vez el ruido constante de ametralladoras, más explosiones, nuevamente humo negro en el aire y la



*Testimonios de los hechos: arriba en el centro la zona de operaciones, abajo el lugar del combate; izquierda, embarque de infantes para el desembarco, Puma derribado y prisioneros ingleses; derecha, buques y helicóptero propios en la caleta y desembarco de heridos.*

corbeta acercándose al Bahía Paraíso. Posteriormente un silencio total, la corbeta inmóvil y el Alouette, haciendo un circuito trasladando combatientes y regresando con los heridos del Puma. Recién durante un reabastecimiento de combustible uno de los pilotos hizo una síntesis de los sucesos. Todos los heridos fueron derivados al departamento Sanidad y fueron atendidos por el cirujano, el anestesista y el odontólogo. El paciente de mayor gravedad fue el Guardiamarina Pingitore de la corbeta Guerrico, al que una esquirla le afectó totalmente el ojo izquierdo y tuvo que soportar tres intervenciones quirúrgicas.

## El resultado

**Duración:** dos horas de combate luego de ocho horas de preparación y despliegue.

**Bajas:** 3 fallecidos (CI Guanca - CBGU, conscriptos Almonacid y Águila - BIM1); 10 heridos (5 BIM1, 4 CBGU y 1 Royal Marine).

**Daños materiales:** helicóptero PUMA totalmente inutilizado y abandonado. Corbeta con múltiples perforaciones por las descargas de fusilería del enemigo.

**Prisioneros:** 36 británicos (22 marines y 14 científicos).



### Anécdotas sanitarias

1) "Cuando el Transporte Polar Bahía Paraíso y el Rompehielos Alte. Irizar zarparon a cumplir la campaña antártica, el médico cirujano estaba destinado en el rompehielos y el médico anestesista integraba la tripulación del Bahía Paraíso. Ante cualquier emergencia sanitaria en la Antártida, los profesionales se juntarían para realizar una intervención quirúrgica. Durante la campaña 81/82 esto no fue necesario y al desconcentrarse las unidades en Ushuaia, el cirujano regreso a Buenos Aires con el Irizar. La suerte de la taba estuvo a favor de los heridos en el combate puesto que el médico del grupo "ALFA" era el Teniente de Navío Médico cirujano Julio Carrilaf. Atendió y curó a los diez heridos por las explosiones y esquirlas (uno gravísimo, dos graves y el resto con heridas leve). Empezó sus actividades a las 14 horas del día 3 de abril y finalizó el día 4 de abril a las 4 de la madrugada luego de catorce horas continuadas en el quirófano."

2) "El británico herido, un sargento, tenía tres esquirlas en un antebrazo y le habían aplicado morfina durante el combate. El doctor Carrilaf lo revisó y



le explicó al Tte. Mils sobre la necesidad de operar, pero aparentemente el combatiente inglés no estaba convencido del profesional naval. El teniente le informa que iba a esperar el resultado del tratamiento aplicado y el médico le reitera las consecuencias, si no lo operaba rápidamente y no le sacaba las esquirlas podía originarse una gran infección causando la amputación del brazo. El sargento quedó internado en la enfermería para control y aproximadamente a las 2 de la madrugada del día 4 de abril, presentaba 40° de fiebre y mucho dolor. El médico hizo despertar al Tte. Mils y le reiteró la necesidad de la intervención. En ese momento el herido medio dormitando dice "opérate on me now and heal me" (opérame ahora y cúrame). El Teniente Carrilaf le sacó las tres esquirlas y limpio toda la zona para una futura colocación de prótesis para fijar el brazo. La tarea final la realizó un traumatólogo en el Hospital Naval de Puerto Belgrano. El evento finaliza con una carta de felicitaciones del Regimiento de Marines para ambos médicos argentinos y un pedido de disculpa e invitación a Londres para un reconocimiento al Doctor Carrilaf, desconociéndose si finalmente se realizó."

## Repliegue y Conclusiones

A las 15 del 3 de abril, el segundo comandante reunió a la plana mayor para coordinar y organizar el traslado, recepción, distribución y alojamiento de los prisioneros. Todos los equipos se alinearon a trabajar en la nueva tarea, adaptar la infraestructura de popa, armar la seguridad y guardia de la zona, designar los coordinadores y confeccionar los horarios y lugares de esparcimiento. En resumen, se alojó a los científicos en cuatro camarotes y a los marines, a pedido de su jefe -Tte K. Mills- se armaron dos camarotes adaptados para alojar la mitad de sus hombres en cada uno.

Los efectivos del BIM N°1 (40 hombres a cargo del TN Luna) quedaron acantonados en el BAS de King Edward, y el grupo "ALFA" (14 hombres a cargo del TN Astiz) quedó custodiando a los operarios en puerto de LEITH. A la tarde se zarpó junto con la Guerrico en demanda del continente. Fue una de las navegaciones más duras capeando un violento temporal de 100 nudos (180 Km/h) de viento del NW. Ambas unidades manteniendo distancia, pero a la vista, aunque en más de una oportunidad a la corbeta sólo se le veían las antenas fuera del agua.

Las acciones terminaron y la misión se había cumplido con un alto costo en virtud de los resultados y fue la primera situación de combate real para todos. Se detallan algunas conclusiones sobre base de la experiencia vivida:

- 1.** La recuperación de las Islas Georgias fue un esfuerzo secundario de la operación ROSARIO, llevada a cabo con los pocos medios disponibles, y se detallan algunos aspectos:
  - Recuperar las Georgias con el menor daño posible al enemigo, seguro que representaría un riesgo mayor para nuestros combatientes.
  - Los británicos estaban bien atrincherados y preparados para el combate. Quizás faltó el factor sorpresa o abrir fuego naval con la corbeta a una mayor distancia.
- 2.** Las comunicaciones fueron imperfectas por falta de equipos compatibles en las unidades participantes, en algunos casos se debía retransmitir.
- 3.** La gestión logística en la zona de operaciones no se planificó para las contingencias de la misión:
  - Puerto Leith: sin novedad, los obreros argentinos tenían sus propias provisiones para 60 días y la tropa de custodia desembarcó con víveres.
  - Grytviken: al realizar una recorrida con el jefe científico británico se pudo conocer la existencia de tres cámaras con víveres secos y frescos para dos años. Aportó mucha tranquilidad al personal de infantería de marina.
  - Bahía Paraíso: tuvo que reforzar de víveres a la corbeta (se rearmó de emergencia su frigorífica en Pto. Belgrano antes de zarpar y tuvo una dotación extra embarcada), pero no podía quedarse sin reservas desconociendo la duración de la nueva etapa.

En resumen, ¡la suerte otra vez acompañó!

### Tarea adicional - Traslado de Helicópteros del Ejército a Malvinas:

A la altura de Rio Grande se desembarcó mediante helicóptero Alouette al comandante superior y heridos, y al llegar al través de Puerto Deseado se desembarcaron a los caídos en una silenciosa ceremonia de despedida.

Ya cerca de Comodoro Rivadavia una nueva tarea se le imponía al Bahía Paraíso: trasladar helicópteros de menor porte del Ejército a Malvinas (3 Augusta, 3 Bell UH y 3 Puma) y hacer un puente logístico móvil con los helicópteros de mayor porte (2 Super Puma y 2 Chinhook), lo que implicaba realizarles el reabastecimiento vertical de combustible. En tres ocasiones se navegó dentro de la Zona de Exclusión de 200 millas náuticas impuesta por el enemigo, peligro aumentado por una cierta amenaza submarina, pero se contaba con una carta de garantía muy grande ya que los prisioneros ingleses seguían a bordo cumpliendo con la rutina emergente de la Convención de Ginebra.

Si bien algunos de la dotación estaban golpeados por la operación de Georgias, en la cubierta de vuelo al recibir los helicópteros, se vivía una gran algarabía patriota, se palpaba en nuestros pilotos del Ejército Argentino con sus unidades totalmente artilladas, listas para entrar en combate. Otra tarea que llamo la atención a todo el equipo de la cubierta de vuelo fue el reabastecimiento en vuelo a los grandes Chinook, y daba miedo verlos colgados, con semejante silueta<sup>1</sup>.

El día 11 de abril, se finalizó la tarea de traslado de medios y se zarpó hacia la Base Naval Puerto Belgrano.



1- La aeronave tiene 30 metros de longitud, un poco mayor que un vagón de ferrocarril.

## Tercera misión- Conversión a Buque Hospital

El 14 de abril de 1982 se entró a la Base Naval Puerto Belgrano y se vivieron los siguientes acontecimientos:

- Emotivo recibimiento, autoridades y banda de música.
- Desembarco y entrega al Batallón de Seguridad de Puerto Belgrano de los 36 prisioneros (22 Marines y 14 científicos), con sus efectos personales, equipos e instrumental y la caja chica depositada en custodia de 25.000 libras esterlinas y 7.000 dólares.
- Visita del Comandante de Operaciones Navales y el Jefe del Arsenal de Puerto Belgrano con un grupo de ingenieros navales y electrónicos con planos.
- Reunión en la cámara de oficiales y el Comandante informa a la plana mayor que la superioridad había designado al Transporte Polar ARA Bahía Paraíso buque hospital.
- Los ingenieros del Arsenal naval desplegaron los planos confeccionados y explicaron cómo se iba a realizar la adecuación y puesta a punto del hospital.
- Se determinó que la tarea de alistamiento empezaba el 15 de abril a las 15.00.
- Los equipos del buque tenían casi 24 horas para desalojar las oficinas, paños y talleres para dejar limpios los locales para su adecuación.

El Bahía Paraíso fue el primer buque hospital de Sudamérica y tenía una nueva misión: cumplir tareas humanitarias y atender a los combatientes en el complejo teatro de operaciones. El buque por el diseño interior de su popa facilitaba totalmente el proyecto enmarcado por los ingenieros que ya habían trazado en el plano las innovaciones hospitalarias.

El día 15 de abril se iniciaron los trabajos y en 10 días, los equipos de los talleres del Arsenal Naval Puerto Belgrano lo alistaron como tal. Es loable destacar las tareas silenciosas y efectivas de los ingenieros navales, electrónicos, técnicos y operarios, las 24 horas a toda máquina. El 24 de abril se entregó llave en mano el hospital, listo a zarpar y el buque disponía de los siguientes servicios y facilidades:

- Dos helicópteros ambulancia.
- Dos centros de recepción y clasificación de heridos.
- Un laboratorio de análisis clínicos y hemoterapia.



- 4 quirófanos. Se agregaron 3 y 1 de ellos para cirugía maxilofacial y de cuello.
- Sala de terapia intensiva con 25 camas.
- Sala de cuidados intermedios con 25 camas.
- Una sala de internación general con 250 camas
- Una sala de yeso.
- Una sala de rayos.
- Una sala de desintoxicación química.
- Una Central de Sanidad en Combate.
- Una pileta de acero inoxidable para el tratamiento de heridos quemados
- Una farmacia, 6 botiquines de emergencias y dos pañoles de ropa

Mientras se hacían los trabajos de adecuación, fueron embarcando los profesionales que integrarían la Sanidad en Combate. Se incorporaron 90 profesionales de sanidad (25 médicos, 60 enfermeros y 5 técnicos civiles de electromedicina responsables del mantenimiento de todos los equipos del hospital). Los recursos humanos estaban bien organizados y algunos médicos tenían experiencia en Hospitales de Campaña en zonas de catástrofe.



*La sala de Terapia, los quirófanos adicionales, las salas de cuidados especiales y general, el buque salió con 8 cruces y en USU se lo pintó de blanco.*



### Anécdota Enfermeras:

*"El 16 de abril a las 8 de la mañana se recibió a un equipo de 60 enfermeras de la Escuela de Sanidad Naval del Hospital Naval de Puerto Belgrano, con tres encargados. Ellas ayudaron a fijar algunos instrumentos, a cargar los tubos de oxígenos y lo vistieron de buque hospital. Cumplían puesto de trabajo en el buque desde las 8 de la mañana hasta las 17. En resumen, realizaron todas las tareas de hotelería sanitaria además de armar los pañoles de ropa, de medicamentos, completar los botiquines de emergencia y preparar el instrumental en los quirófanos. Su trabajo fue muy relevante, cada una tenía su rol de función y de alojamiento. El día 24 de abril puede haber sido para ellas el día más triste cuando en formación general se les comunicó que la superioridad no autorizaba el embarque de personal femenino y tenían que ser reemplazadas por enfermeros masculinos".*

El Arsenal Naval Puerto Belgrano después de 10 días de intensa labor, entregó el buque como hospital con todos los equipos e instrumental sin novedad, a son de mar y listo a zarpar. En virtud de los comentarios que hacían los profesionales que integraban la comisión de inspección y recepción, decían que, por la confortabilidad, y servicios, era como si el hospital Pirovano de la Ciudad de Buenos Aires hubiera sido insertado en el Bahía Paraíso. Su capacidad final como hospital era de 300 camas.

El día 25 de abril, después de una reunión del comandante con las autoridades superiores en el Comando de Operaciones Navales, se informó que se debía armar el rol de carga en forma inmediata dado que se había ordenado embarcar víveres para 10.000 hombres por 30 días para nuestros combatientes en Malvinas. La entusiasta tarea se inició el 25 de abril a las 15 hs. y se terminó el 26 de abril a las 8 hs. Fueron 30 horas continuas interactuando con los camiones de las intendencias de Puerto Belgrano y de Buenos Aires. Se armaron dos trozos de carga de 6 x 6 para recibir los víveres, controlar y conformar las cantidades y por último, estibar en forma gradual en la bodega N° 2. En total se embarcaron 450 toneladas de víveres secos y 250 toneladas de carne frigorizada.

El día 27 de abril de 1982 a las 16 hs, el Bahía Paraíso zarpaba de la Base Naval Puerto Belgrano a cumplir una nueva misión, "A PRODUCIR ALTAS", propias y del enemigo, el principal objetivo era humanitario,

atender y curar a todos los heridos. La ceremonia de zarpada fue emotiva por la gran participación de autoridades y las dotaciones de los buques en dársena.

### Tarea adicional – Búsqueda y Rescate de los naufragos del Crucero Belgrano:

El buque, ya Buque Hospital Bahía Paraíso, zarpó de Puerto Belgrano a cubrir en forma transitoria, estación a 400 millas náuticas de Puerto Madryn, navegando en forma lineal de este a oeste y viceversa, entre el 28 de abril y el 2 de mayo. Ese día, a las 22, se recibió por mensaje naval, una triste información que golpeó a toda la dotación, el hundimiento del Crucero General Belgrano. La mayoría tenía compañeros en ese gran buque de guerra, hecho que aumentó el dolor.

El comandante sin recibir ninguna orden de desplazamiento puso proa al sur, aplicando su olfato mariner, recién a las 0.15 del 3 de mayo se ratificaba su accionar por mensaje naval. El buque estaba lejos, a unas 800 millas náuticas y capeaba, otra vez, un temporal con vientos de más de 40 nudos. El jefe de operaciones había calculado que teóricamente se iba a llegar a la zona del hundimiento en la madrugada del día 4 de mayo.

### El operativo

El buque hospital arribó a la zona del hundimiento, el 4 de mayo a las 6.00 y se incorporó inmediatamente al “OPERATIVO DE BÚSQUEDA Y RESCATE” hasta el 11 de mayo de 1982. Fueron siete días de operación realizando una minuciosa y extensa búsqueda de superficie, con el concurso de todos los medios disponibles, casi hasta las costas de las islas Orcadas y Sándwich del Sur.

El 4 de mayo a las 6 de la mañana a bordo se ordenó cubrir roles de sanidad en combate y fue ese día, el de mayor actividad náutica. El rescate se iniciaba con el sobrevuelo de los aviones de exploración, un Electra y un Neptune, informando la identificación y ubicación de las balsas. En el puente el Comandante con el jefe de operaciones registraban la posición en la carta, planificaban y determinaban la derrota inicial para el rescate.

El primer día se vivió de todo. Se iniciaron las tareas y a medida que el tiempo transcurría se encontraron las primeras balsas, los buzos las abordaban. Así pasaron cuatro horas, rescatamos 10 balsas y todas vacías. La incertidumbre, la preocupación y el silencio empezaron a atrapar a toda la dotación por no saber nada de lo que había pasado, hasta que a las 10,15 horas se rescató a los primeros sobrevivientes. Así sucesivamente, pasaron dos horas y se rescataron cuatro balsas con sobrevivientes, cada encuentro tenía su particularidad y a la dotación se le hacía difícil recordar y describir cada momento,” euforia, llantos, gritos, desvanecimientos, desmayos, algunos heridos quemados, mojados totalmente y otros secos”. La sanidad en combate trasladaba al centro de clasificación y recepción de heridos a cada sobreviviente para su revisión, darle una ducha, una muda / uniforme completo, un rancho caliente y algunos quedaron internados para su curación final.

## Poesía en honor a los caídos

*CF Carlos Luis Wagenfuhrer*

Rigido

Las manos como sarmientos que rechazan la muerte  
poblado por algas y petróleo  
y el plancton como mordaza en las palabras.

Desnudo en la cubierta  
bajo la obstinada llovizna  
y los ojos angustiados.

Aquí mi prójimo en la esquina final  
No pregunté su historia  
ni su último rezo.

Doble simplemente las rodillas  
junto a su cuerpo ausente  
para dibujar el signo de la esperanza

Porque sabía que el rosario encarnado en la piel  
era el ancla segura  
para su último puerto.



Para agregar contenido dramático a una postal ya cargada de él, la primera columna de la foto ilustra como los equipos de rescate del buque hospital divisaban desde la cubierta principal a las balsas, se empezaba viendo un punto naranja lejano y después se perdía entre las olas hasta su encuentro final. La segunda columna tiene descripta la poesía muy emotiva que confeccionó el capellán del buque en honor a todos los caídos y la tercera columna muestra la situación de las balsas vacías encontradas. Inclusive en 2 fotos se ve la estela de los nadadores de rescate que van al encuentro de las balsas. Un interrogante, ¿si a los equipos de rescate se les hacía difícil identificar y mantener a la vista las balsas, como habrá sido identificar desde los aviones?, quizás, se veía una simple mota naranja. BRAVO ZULÚ a todas las tripulaciones de los aviones de la escuadrilla de exploración”.

## Reconocimiento

Todos los equipos del buque se desempeñaron con una normalidad y profesionalidad acorde con el adiestramiento acumulado en la campaña antártica. En el rescate hubo algunos equipos que sobresalieron y se detalla un merecido reconocimiento:

- El primero, a la sanidad en combate por su bautismo de fuego. Su labor fue sobresaliente, los médicos trabajaron a tope con cada paciente, los hacían pasar por todos los boxes de control a efectos de que en forma paulatina se recuperaran totalmente. De los 71 sobrevivientes hallados quedaron 16 internados en la sala general y a 7 se le practicaron intervenciones quirúrgicas (4 por quemaduras, 1 apendicitis y 2 por traumatología).
- El segundo, a los incansables buzos y nadadores de rescate. Eran 4 y la edad de promedio no llegaba a los 17 años. Fueron protagonistas totales en el rescate.
- El tercero, a la proeza de los pilotos de helicóptero. Había que evacuar, desde el destructor Piedrabuena al buque hospital, tres heridos graves quemados. El mar estaba picado, el destructor rolaba mucho y la cubierta de vuelo era muy angosta limitando la operación. Los jóvenes pilotos gradualmente iniciaron la aproximación, lentamente descendían hasta una altura determinada sin tocar la cubierta y el personal de la cubierta de vuelo del destructor izaba e insertaba la camilla. Así repitieron dos veces la maniobra, con riesgo total, la suerte ayudó y los tres heridos fueron trasladados y atendidos por la sanidad en combate.

## Repliegue y Conclusiones

El 12 de mayo se arribó a Ushuaia y con emotiva ceremonia se desembarcaron los 71 sobrevivientes. Ese mismo día por la tarde, se tenía que entregar los cuerpos de los caídos a la Policía y teóricamente se pensaba que el traslado era directo en las bolsas de cadáveres, pero se ordenó que había que colocarlos en féretros. La tarea sorprendió a todos y nadie, inclusive los médicos, estaba preparado para realizar este procedimiento. Los dieciocho fallecidos estaban conservados en un módulo de la cámara frigorífica de carga y había que descongelarlos. La tarea se llevó a cabo en el hangar templado al efecto con una marmita industrial, labor que se realizó desde las 16 hasta a las 4 de la mañana del 13 de mayo.

La participación en el rescate de los sobrevivientes del crucero representó para la dotación el segundo contacto con la realidad de guerra, habiendo sido la primera el combate de Grytviken. En este nuevo acontecimiento emotivo, se pudo palpar parcialmente **uno de los riesgos más dolorosos que puede vivir un marino, “Abandonar el buque”**. Así, se pasa de una **situación de impotencia a rápidamente sobreponerse para afrontar las adversidades de una incierta supervivencia**.

### 1.

El resumen, Bahía Paraíso, fue:

- El último buque en incorporarse al operativo de salvamento.
- El que más tiempo permaneció en la zona de búsqueda y rescate (7) siete días.
- El que gracias a su propulsor proel facilitaba el acercamiento a las balsas y la posterior recuperación de sobrevivientes, como si el buque estacionara al lado de cada balsa.
- El que rescató a los náufragos que más alejados estaban, 100 km del punto del hundimiento, los que más tiempo estuvieron en el mar y los que más frío sufrieron, pero, hay que reconocer que fueron los tripulantes que en forma inmediata recibieron atención en un hospital.

### 2.

El grado de adiestramiento alcanzado en la primera tarea como buque hospital fue altamente satisfactorio, con todas las tareas cumplidas gracias al trabajo en equipo, espíritu de cuerpo y confianza profesional de toda la dotación, grupo aeronaval embarcado y sanidad en combate.

## Cuarta Misión – Buque Hospital en Malvinas

En 1982, Malvinas, marcó dos hitos históricos, uno nacional y otro internacional:

- En el plano de la historia argentina, se resalta que después de 149 años de usurpación por parte del Reino Unido, se logró recuperar la tan ansiada soberanía de ese valorado suelo.
- En el ámbito internacional, Malvinas fue la última guerra contemporánea que se luchó cuerpo a cuerpo en un terreno muy adverso para los dos contendientes. Los corresponsales internacionales, siempre remarcan el valor de los combatientes argentinos, tantos infantes como aviadores. La guerra aérea y las innovaciones en novedad y uso de los sistemas de armas y tácticas están plasmados en la doctrina internacional.

### Situación previa

En la Armada no había experiencia alguna en buques hospitales y no la había desde la Segunda Guerra ya que ni en Corea ni en Vietnam habían sido empleados.

El Bahía Paraíso era el más apto para cumplir con esta nueva tarea. En primer lugar, porque era nuevo, pero, además, porque el interior del área habitable en la popa era de una avanzada construcción removible.

Finalizado el operativo de búsqueda y rescate, se tuvo que dar cumplimiento a las normas de la Convención de Ginebra como buque hospital permaneciendo en Ushuaia desde el 12 al 29 de mayo para llevar a cabo las siguientes tareas:

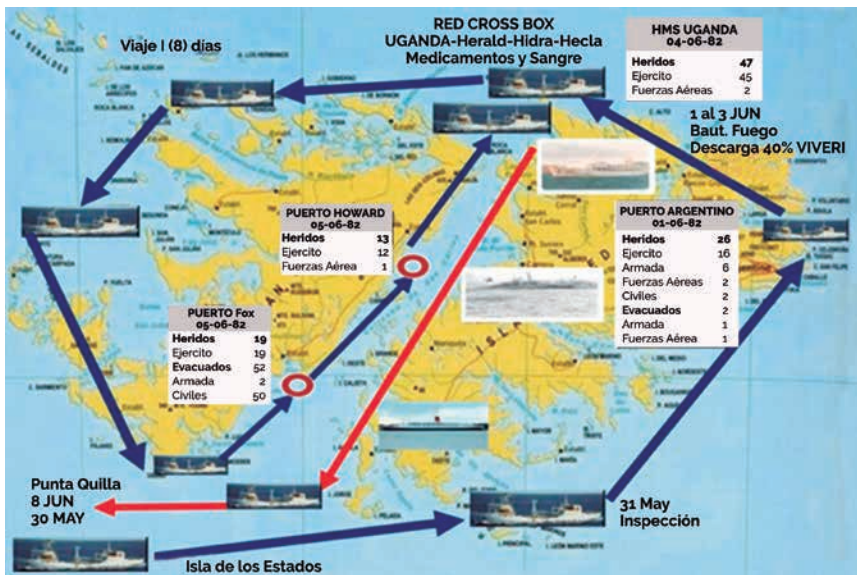
- Pintar de blanco todo el casco, embarcaciones y helicópteros. La tarea no fue fácil, el tiempo no ayudaba, mucha aguanieve, nieve, llovizna y había que encontrar un promedio de la temperatura dado que nunca se pintó con la temperatura ideal. Todos los equipos de la unidad trabajaron día y noche para alistar el buque y los medios.
- Desembarcar todo el material y equipamiento electrónico de criptografía.
- Descargar todo material o carga no específica de un buque hospital, como las instalaciones que constituían la vivienda prevista para el grupo ALFA en las Georgias.

A medida que transcurría el tiempo y la tarea de pintado finalizaba, la dotación empezó a sentir la necesidad de zarpar a Malvinas para curar, producir altas y entregar a nuestros combatientes la preciada carga.

## Resumen general

El buque realizó (4) viajes, (2) dos como Pto. Argentino y (2) dos como Pto. Stanley:

- El primer viaje se cumplió desde el 30 de mayo al 8 de junio de 1982. En este viaje se trasladó a 104 heridos y 54 evacuados (personal mercante del Río Carcarañá) al Puerto de Punta Quilla.
- El segundo viaje se consumó desde el 9 de junio al 14 de junio de 1982. En este viaje se trasladó a 46 heridos al Puerto de Punta Quilla
- El tercer viaje se efectuó desde el 15 de junio al 19 de junio de 1982. En este viaje se trasladó a 72 heridos y a 1.800 combatientes al Puerto de Punta Quilla.
- El cuarto viaje se desarrolló desde el 20 de junio al 23 de junio de 1982. En este viaje se trasladó a 5 heridos y a 600 combatientes a la Base Naval Puerto Belgrano.





## Primer viaje

El 30 de mayo de 1982, llegó la orden de cruzar a Malvinas y surgieron las incertidumbres y preocupaciones que se detallan:

- El Reino Unido no reconocía al buque hospital argentino y no autorizaba el cruce a Malvinas, amenazando con aplicar la prohibición de ingresar a la zona de exclusión de 200 millas náuticas.
- Los veedores oficiales de la Cruz Roja Internacional no estaban a bordo y estaba previsto que embarcaran en Puerto Argentino.
- El Comandante ordenó a toda la tripulación:
  - Armar dos bolsas de equipo, una con elementos de supervivencia y otra con abrigo.
  - Cubrir las guardias obligatorias y el resto debía alojarse en las superestructuras.
  - Mantenerse en alerta ante cualquier contingencia o emergencia.

Fue el día y la noche más larga que vivió el Bahía Paraíso, nadie pernoctó y todos en vigilia ante cualquier situación. Con las primeras luces del alba se llegó a Malvinas y a prepararse para cumplir el objetivo de buque hospital

A las 7 de la mañana del día 31 de mayo el buque llegó a Malvinas. La bruma característica de la zona poco a poco envolvía el ambiente y apenas se estaba a la altura de las islas de los leones marinos se recibía una comunicación en inglés “Stop, stop machines, *“First inspección, change and watch out”*” y enseguida de la nada aparecieron tres aeronaves inglesas sobrevolando el buque. De una de ellas colgaba un cartel en castellano que decía -”ALTO PARE MAQUINAS, PRIMERA INSPECCION”. Dos helicópteros anavizaron y desembarcaron 30 Marines que fueron los encargados de revisar todo el buque, cubierta por cubierta, rincón por rincón, abriendo todo hasta las bolsas de equipos individuales. La inspección duró casi 5 horas, peinaron todo y lo único que les llamó la atención fue que la carga de víveres estibada constaba de 450 toneladas de víveres secos y 250 toneladas de frigorizada. El segundo comandante la justificó en virtud de la condición de logístico y cumplimiento del protocolo antártico por el cual siempre los buques debían contar con un stock de víveres para seis meses en caso de encallar en la Antártida. Los Marines, informaron a sus superiores y luego dieron por finalizada la inspección y se continuó navegando hacia Pto. Argentino.

El buque hospital en el primer viaje a Malvinas, estuvo en el Teatro de Operaciones por (9) días. Fueron días muy intensos, se navegó por todo el archipiélago y se vivieron muchas situaciones límite, como por ejemplo el 1º de junio al llegar a la boca de la Bahía Groussac, la embarcación menor el “Forrest” se coloca a proa para guiar y evitar un campo minado sembrado.

Además de los ya relatados, otros acontecimientos vividos fueron:

- **1 al 3 de junio**, arribo a Pto. Argentino, embarque de heridos y descarga de víveres.
- **4 de junio**, encuentro de buques hospitales, transferencia heridos y otros requerimientos.
- **4 de junio**, Isla Borbón, extracción heridos y aprovisionamiento de Clases I y III.
- **5 de junio**, navegación por el oeste de la isla Gran Malvina. Sorpresa por la belleza de sus accidentes geográficos.
- **6 de junio**, ingreso por el sur al estrecho de San Carlos. Arribo a Yapeyu (Fox) y Mitre (Howard), extracción heridos graves, evacuados y reabastecimiento de Clases I y III.
- **7 de junio**, regreso por el estrecho y encuentro con los buques Camberra, Glasgow y Queen Elizabeth.
- **8 de junio**, arribo al puerto Punta Quilla y rápidamente armar la maniobra para desembarcar a los heridos, varias ambulancias en el muelle y entrega de heridos en combate y evacuados.

Punta Quilla era el puerto de Santa Cruz asignado, pero con el serio inconveniente de tener una amplitud de marea de 11 metros. Esto generaba una serie importante de servidumbres por dicho fenómeno, que van desde la necesidad de iniciar la entrada a la ría a una hora precisa para poder sortear la boca con pleamar, y que asegure llegar al muelle con marea bajante para facilitar la maniobra de atraque; hasta el mantenimiento de una guardia de amarras para ajustarlas ante la variación continua de la altura del buque con respecto al muelle.

Desembarcar los heridos graves, fue una faena difícil, pero el ingenio criollo, como muchas otras veces, lo resolvió. Las salas de internación general habían sido montadas en los entrepuentes de ambas bodegas del buque, las que estaban originalmente preparadas para el transporte de

personal. Trasladar los heridos graves desde terapia intensiva a estas salas era relativamente fácil. Y allí surgió la idea del “contenedor-ambulancia”. Se abrieron las tapas del entrepuente, con una de las grúas del buque se tomó prestado un contenedor de los que había en el muelle, se lo embarcó colocándolo directamente en el entrepuente y se volvieron a cerrar las tapas. Los heridos fueron instalados de a uno en el contenedor acompañados por un médico y un enfermero que atendían toda la asistencia que requerían. En el muelle el personal militar médico de la Guarnición del Ejército Argentino Cte. Luis Piedrabuena, recibía a los heridos para su posterior traslado.



### **Anécdotas sanitarias**

1) *"En Howard se embarcó a trece heridos y uno de ellos, estaba en una situación muy comprometida, era el Subteniente Miñones que tenía un muslo destrozado y había logrado sobrevivir más de una semana casi sin asistencia. A bordo, el comandante por primera vez tuvo que presidir una junta médica y desempatar en la evaluación, la mitad de los cirujanos decía que había que amputar la pierna y la otra que no. El comandante votó que se continúe agotando todos los recursos para conservársela, salvo que hubiera amenaza de una septicemia. El muy joven Subteniente permaneció a bordo unos pocos días durante los cuales la potencial infección se mantuvo controlada. Se lo desembarcó y fue directamente traslado al Hospital Militar Central. De allí, aún con su pierna, fue llevado a Bethesda, importantísimo Centro de Salud de la Marina Norteamericana, donde infortunadamente contrajo una infección hospitalaria que acabó con su pierna. Extraño y triste final<sup>2</sup>."*

2) *"Sin planificar y sin programar, el Bahía Paraíso coordinó una evacuación en la que participaron las tres Fuerzas, el buque (ARA), el helicóptero (EA), y un controlador de vuelo (FAA). Llegando a Punta Quilla, la meteorología desmejoraba y no se podría entrar a puerto. En virtud del estado de tres heridos graves, se decidió evacuarlos urgente a Comodoro Rivadavia con el helicóptero Puma. El riesgo fue muy alto y una locura hacer volar al helicóptero con limitaciones visuales y después regresar a bordo. Los pilotos no tenían experiencia, ni radar, y cumplieron la tarea sin problemas. Otra vez hubo mucha, mucha suerte, se cumplió la misión y regresaron en medio de la oscuridad inclusive con insumos sanitarios para el buque hospital británico Uganda (bolsas de sangre y medicamentos).*

2- N.d.R: Pese a todo el subteniente José Miñones sobrevivió y prosiguió en actividad.

## Segundo viaje

Finalizadas las tareas de desembarco de heridos y evacuados en Punta Quilla, en forma inmediata se armaron los equipos para recibir los reaprovisionamientos programados y ordenados que se detallan:

- Víveres frescos (programados)
- Combustibles, Gas oil y JP1(programados)
- Medios, ambulancia y cocina de campaña (ordenados para la FAA)
- Contenedor precintado con donación del Fondo Patriótico (correspondencia y ropa de abrigo)
- Requerimientos para el buque hospital inglés Uganda (sangre y medicamentos)

A medida que iban llegando los efectos para Malvinas, la meteorología fue cambiando totalmente, la neblina espesa no permitía operar con el helicóptero Puma para trasladar al buque los tanques rodantes de goma con JP1 con 2.000 lt. cada uno. Rápidamente se utilizó el plan “B”, vaciar y cargar JP1 en tambores de 200 lt. Fue una tarea de riesgo, mucho frío, los tambores estaban a 800 metros del buque y eran transportados por camiones del Ejército. El equipo de la cubierta de vuelo tuvo que preparar la maniobra, de izar y de vaciar los tambores. Se embarcaron 10.000 lt en total.

En la madrugada del 10 de junio, reunión con el Uganda, en el Área de Encuentro de Buques Hospitales. Se les entregó 150 lt de sangre y medicamentos y embarcaron dos nuevos representantes de la Cruz Roja Internacional: Philip Eberlin y Martín Führer. Con Philip, el comandante y el jefe de la Sanidad en Combate empezaron a confeccionar una “Adenda” sobre la actualización de las Normas de Identificación de Buques Hospitales y Aeronaves y Embarcaciones Ambulancia de la Convención de Ginebra, la idea era adoptar una identificación electrónica y subácuca. Las normas existentes no contemplaban y no estaban actualizadas desde el año 1949. Ese mismo día, por la tarde, el Bahía Paraíso entró a Pto. Argentino, inmediatamente se comenzó al desembarque de víveres, combustible (JP1) y los medios embarcados para el aeropuerto (ambulancia y cocina de campaña).

El 11 de junio y tal vez como la presencia del buque hospital molestaba cada vez más en la dársena, pasaron a metros de la proa dos misiles lanzados por

un helicóptero, uno dio en una lancha de la prefectura y el otro en una casa de kelpers, tres víctimas civiles producidas por los propios ingleses. A la fecha no se sabe a ciencia cierta si el Bahía Paraíso era el blanco o era para amedrentar sobre las tareas adicionales que cumplía el hospital.

El conflicto cada vez arreciaba más y había mucha actividad de combate. Las noches eran de días por la cantidad de bengalas, los Harrier utilizaban la silueta del buque hospital para cubrirse del fuego argentino, a cierta distancia se elevaban y tiraban sus misiles sobre nuestra artillería. Éramos los testigos mudos de todos los acontecimientos desde el puente de comando. Se dio por finalizado el desembarque de víveres con los pañoles y depósitos en el Apostaderos Malvinas totalmente llenos.

Desde Puerto Argentino ya se divisaba el humo en las montañas, las explosiones caían cada vez más cerca de la población y la actividad de combate era intensa. El 12 de junio se ordenó zarpar y a medida que la unidad se alejaba, se podía palpar el resultado final. Después de sortear el estrecho y zona de minas, por primera vez se produjo el cruce con el otro buque hospital argentino, el Alte. Irizar. Ellos ingresando a Puerto Argentino para continuar con su misión y también dejar víveres.

Luego del encuentro con el Uganda, que transfirió más heridos, se continuó hacia Bahía Elefante arribando el 13 por la mañana. Allí había un Grupo de la Aviación Naval y estaban muy limitados en víveres y medicamentos. Fueron inspeccionados por los miembros de la Cruz Roja y vieron las condiciones precarias existentes. Se inició la maniobra de extracción de heridos y reabastecimiento de víveres y medicamentos. Los inspectores no observaron nada más y después, fueron trasbordados al Buque Hospital inglés Hydra. Cabe reconocer la buena disposición de los inspectores en aceptar que hiciéramos tareas que estaban expresamente prohibidas, lo que nos daba una pauta clara del carácter humanitario que tenía la Cruz Roja Internacional.

El infausto 14 de junio fue una sorpresa a medias, el buque llegaba a Punta Quilla y mientras se iniciaba la tarea habitual de desembarcar heridos, por difusor informaban a todos que se había firmado la capitulación en Puerto Argentino. Los ánimos de la dotación estaban caídos y lo único que se

deseaba era volver a casa. El buque llevaba demasiado tiempo operando bajo tremenda presión.

### Tercer viaje

En la tarde del 14 de junio, el Bahía Paraíso zarpó de Punta Quilla y fondeó en mar abierto a la espera de recibir directivas. El día 15 de junio a las 6 de la mañana, se recibió la orden de zarpar hacia a Puerto Argentino o Stanley, el ánimo de la dotación estaba caído y no se sabía qué tareas se iban a realizar. Frente a la Isla Borbón se fondeó en la Bahía Elefante Marino. El día 16 de junio, se entró al estrecho San Carlos por el norte y se fue a ocupar una estación en el fondeadero de Bahía Ruiz Puente. Después del mediodía apareció el buque hospital Uganda, se mandó a cubrir rol de cubierta de vuelo y sanidad en combate. El buque Hospital ingles nos entregó 44 heridos combatientes, eran los últimos pacientes argentinos y después hubo un intercambio profesional de médicos.

El 17 de junio se cruzó el estrecho San Carlos y el buque se dirigió a Puerto Argentino. Cuando se enfilaba entre el cabo San Felipe y el Puerto Groussac, se divisaron a los lejos muchas siluetas de buques anclados. Era el núcleo de la Flota Inglesa, aproximadamente 10 buques de guerra y 25 buques mercantes con plataforma de vuelo desplegando banderas inglesas. Esta situación era como vivir una película de guerra, en la que había una actividad náutica relevante con lanchas y lanchones repletos de material que iban y volvían de Puerto Argentino. El cielo cubierto de aves negras y en forma permanente operaban con los chinguillos repletos de pertrechos.

El día 18 de junio, en el fondeadero del Puerto Groussac, se amadrinó una lancha moderna con 12 miembros de la dotación del HMS Plymouth, visita y registro al buque hospital. Después de tres horas de inspección se retiraron en la lancha. La desolación y el movimiento de embarcaciones y aeronaves, juntamente con el humo que surgía de la isla, “eran los testigos silenciosos de los hechos ocurridos”.

El Bahía Paraíso estuvo hasta el 19 de junio fondeado y a las 14 hs ingresó a la dársena de Puerto Argentino, consecutivamente se empezó con el repliegue de nuestros queridos combatientes. Los ingleses utilizaron al

buque “FORREST” y dos lanchones de guerra, cada embarcación menor transportaba entre 60 y 100 combatientes. Así se fueron embarcando, hasta completar 1800 hombres a las 20 hs. Se zarpó con 2.000 almas a bordo.

La sanidad en combate, haciendo abstracción frustración que demostraban los rostros de los combatientes y heridas sufridas, los revisó clínicamente a cada uno, les cortó completamente el uniforme que tenían, rápidamente un baño reparador, nueva muda y vestuario completo, y un plato de comida bien caliente. Los servicios debieron funcionar en forma ininterrumpida desde las 17 hs hasta las 6 de la mañana y todo el personal del buque estuvo afectado a los servicios de vestuario, rancho, panadería, cámaras y camaretas, soportaron con entusiasmo el desafío, pues se sentían obligados a extender la mano a los compatriotas que habían participado activamente en el conflicto y que trataban de recuperar su identidad y sentirse que estaban bajo techo argentino.

Después de rancho, hubo que ordenar el pernocte. Si bien la capacidad máxima del hospital era para 300 camas, en la sala general se alojaron 1000 soldados y el resto en los pasillos amplios de la banda de estribor.

Se navegó a toda máquina y el trayecto demandó 16 horas vibrantes. El 20 de junio a las 13 hs, se amarró en Punta Quilla. El día se presentó como ventoso, frío, y se procedió a desembarcar con emoción a nuestros soldados. Toda la dotación pudo palpar el resultado de la guerra, no hubo ninguna alteración en la disciplina y el 80% de los soldados descansó en toda la travesía. Cuando embarcaban se los veía muy cansados y quebrados, pero poco a poco fueron recuperando la sonrisa hasta que se amarró en Punta Quilla.

### Cuarto viaje

Cumplido el primer repliegue la dotación se preparaba para empezar a alistar el regreso a casa, cada tripulante imaginaba el resumen o el resultado de las tantas emociones vividas.

Al zarpar el 20 de junio a la tarde ya en mar abierto, el comandante por difusor indicaba que había que cumplir otro viaje a Malvinas. A la madrugada del 22 de junio se fondeo directamente en el interior de Puerto Argentino

mientras las fuerzas del Reino Unido continuaban con las operaciones de carga y descarga de pertrechos.

A las 15 horas, se inició la segunda tarea de repliegue y para regocijo de la mayoría de la dotación, se iniciaba con el embarque de parte del Batallón del Infierno como lo titularon los ingleses, era el Batallón de Infantería N°5 y se completó con soldados de los Regimientos 12 y 25, en total fueron 600 hombres.

Enseguida de zarpar, el comandante informó por difusor que se ponía proa al norte, hacia la la Base Naval Puerto Belgrano. Esta sí sería la zarpada final desde Puerto Argentino. Era el principio del fin de la guerra. Muchas vivencias empezaban a ser historia. Era tiempo de comenzar a pensar de nuevo. Seguramente los tiempos difíciles iban a dejar algún surco en los corazones de la dotación. Se trabajó muy duro en esta actividad en la que, ahora, el Bahía Paraíso era experto.

Igual que en oportunidades anteriores la sanidad en combate les aplico a los combatientes todo el protocolo, y a la mayoría los alojó en la sala general. La travesía fue muy conmovedora porque los combatientes de la infantería de marina estaban enteros, se rían y jugaban. Había una diferencia de ambiente total, entre el primer y segundo repliegue. La dotación se quedaba en el comedor para escuchar las largas tertulias de los combates, escuchar a los protagonistas en primera persona, fue un sueño. Toda la dotación se sentía orgullosa por los esfuerzos silenciosos que desplegaron, llenos de riesgos con un buen resultado parcial. Fueron dos días colmados de historia.

El 24 de junio, cuando el sol ya caía en el horizonte, se amarró en Puerto Belgrano y con emoción desembarcaron los bravos infantes. El día 25 de junio, se inició el desembarque del material remanente de sanidad volviendo a poner al Bahía Paraíso en su condición original de Transporte Polar. Fue muy emocionante la despedida de los médicos y enfermeros, a los que se los podía considerar ya colegas en la profesión del mar.

El 25 a las 18.00 horas, el buque cumplió su última zarpada de este largo período, ahora sí se regresaba a casa.



## Síntesis final y Conclusiones

Malvinas, fue una experiencia diferente y este novísimo buque, con una muy joven tripulación que no llegaba a los 25 años de edad promedio, se convirtió en su primer año de vida en un veterano de los mares australes. Todas las operaciones desplegadas encerraron inmensas cuotas de sacrificio, de trabajo, de voluntad, de profesionalidad, de alegrías, de tristezas y de entrega total por parte de todos los equipos de trabajo. Ningún otro buque de nuestra Armada estuvo tan comprometido, ni permaneció tanto tiempo en el centro de las acciones. La tarea había sido la opuesta a la de los otros participantes: *“Cuando todos procuraban producir bajas, el buque hospital debía producir altas”*.

## CRONOGRAMA DE OPERACIONES DE SANIDAD EN COMBATE

1. POR PATOLOGÍAS			1.3. ENFERMEDADES COMUNES:		
<b>1.1 HERIDOS EN COMBATE:</b>	<b>148</b>	<b>64,06%</b>		<b>58</b>	<b>25,10%</b>
* Cabeza y cuello	31	20,94%	* Vías respiratorias	3	5,17%
* Quemados	12	8,10%	* Vías urinarias	1	1,78%
* Abdomen	11	7,43%	* Infarto	2	3,44%
* Torex	7	4,72%	* Infecciosas	20	34,48%
* Traumatológicos (amputados)			* Ulcera gástrica	1	1,72%
- Dedos	2	1,35%	* Afecciones Quirúrgicas	4	6,89%
- Piernas	2	1,35%	* Afecciones traumatológica		
- Muslos	2	1,35%	- Luxación miembros sup	2	3,44%
- Traumatológicos (heridos)	81	54,75%	- Luxación miembros inf	1	1,72%
<b>1.2. CAUSAS POR EL TERRENO</b>	<b>25</b>	<b>10,82%</b>	- Politraumatismos	1	1,72%
* Pie de trinchera	24	96,00%	* Conclusión	11	18,96%
* Congelamiento	1	4,00%	* Desnutrición	7	12,06%
			* Alteraciones Psiquiátricas	5	8,72%
			<b>TOTAL DE PACIENTES ATENDIDOS</b>	<b>234</b>	

2. PORCENTAJE EN BASE AL ORIGEN	
Malvinas	
Artillería y morteros	62,15%
Armas portátiles	28,35%
Quemados	6,75%
Minas antipersonales	0,67%
Otros agentes	2,06%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

RESUMEN HISTORIAS CLINICAS	
Cirugías	45
General	18
Traumatología	27
Curaciones	189
<b>TOTAL PRÁCTICAS</b>	<b>234</b>

FUERZAS	HERIDOS	EVACUADOS	TOTALES
Ejército	175	1.132	1.307
Armada	48	790	838
Fuerza Aérea	8	198	206
Civiles	3	64	67
<b>TOTALES</b>	<b>234</b>	<b>2.184</b>	<b>2.413</b>

## 1. El Transporte Polar ARA Bahía Paraíso durante la Gesta de Malvinas:

- Operó durante 95 días.
- Participó en los dos frentes: “Georgias y Malvinas”.
- Inició y finalizó las operaciones navales.
- Cumplió tareas en todas las fases de una operación militar, en el alistamiento, despliegue, sostenimiento y repliegue. En cada una de las fases surgieron experiencias, emociones, anécdotas y mitos de hechos fácticos para la historia argentina”.
- Brindo apoyo logístico a la ARMADA ARGENTINA, al EJERCITO ARGENTINO y a la FUERZA AEREA ARGENTINA.
- El accionar como buque hospital se basó en las normas del II Convenio de Ginebra de 1949, no había una doctrina actualizada sobre el empleo de Buques Hospitales.
- Dejo lecciones aprendidas que salieron de su corazón. Dos adendas internacionales, una sobre la identificación en la zona de operaciones y otra sobre la zona de fondeo y encuentro entre los buques hospitales. Ambas fueron aprobadas por la Convención de Ginebra y por la Cruz Roja Internacional.

## 2. Las tareas relevantes y silenciosas en Malvinas se cumplieron por el trabajo en equipo, el espíritu de cuerpo y e la confianza depositada por los protagonistas que se detallan:

- Primera dotación del Bahía Paraíso.
- Grupo Aeronaval embarcado y helicópteros del Ejército Argentino.
- Grupo playa (Infantes de Marina que participaron en la recuperación de las Georgias)
- La Sanidad en Combate (25 Médicos, 60 enfermeros y 5 técnicos).
- Los equipos de trabajo de los Talleres Navales que alistaron al buque hospital.
- Los equipos de trabajo de las Intendencias de Puerto Belgrano y de Ushuaia.
- La Guarnición del Ejército Argentino de Comandante Luis Piedrabuena.

- 3.** El comportamiento del material durante las Operaciones fue SOBRESALIENTE y no se presentaron inconvenientes de envergadura en ningún cargo de la unidad. Lo cual adquiere gran significación si se tiene en cuenta que al finalizar las operaciones se habían totalizado 25.000 millas en 184 días de actividad continua. Se zarpó un 26 de diciembre de 1981 y se regresó el 27 de junio de 1982.
- 4.** Sobre los abastecimientos, el Bahía Paraíso cumplió el siguiente cronograma:
  - Clase I -Viveres- se desembarcó el 50 % en el Apostadero Malvinas porque los pañoles y depósitos estaban totalmente abarrotados y se realimentó en forma parcial la cadena logística en la isla Gran Malvina.
  - Clase II-Vestuario- se entregaron 2.400 uniformes completos a los combatientes.
  - Clase III-Combustible- se aprovisionó a las embarcaciones menores y tanques de reserva de YPF con Gas Oíl 5400 m<sup>3</sup> y JP1 1.600 m<sup>3</sup>.
  - Se entregaron 100 cajas de raciones de combate - RAMOA (Raciones Múltiples de Operaciones Avanzadas)-, estas raciones eran nuevas y fueron elaboradas por la Dirección de Abastecimientos Navales, cada caja contenía 25 raciones completas
- 5.** Dos golpes seguidos con mucho dolor asimilo la dotación, el primero fue el día 14 de junio al enterarnos sobre la capitulación, y el otro fue el 17 de junio a la mañana temprano, al chocar violentamente con el núcleo de la flota inglesa. La desolación y el movimiento de las embarcaciones menores y aeronaves inglesas, juntamente con el humo que surgía de la isla Soledad, eran los testigos silentes de los hechos ocurridos.
- 6.** Todo conflicto bélico deja profundas huellas en los más variados aspectos que hacen al futuro de los beligerantes. El resultado final de la actuación del buque no obedeció a la casualidad, provino de un adecuado liderazgo que combinó en cada nivel, organización, coraje, inspiración y tenacidad. También hubo acciones relevantes y actos heroicos. Si alguna de estas cualidades hubiese faltado, el resultado no habría sido el mismo.



*Aparejo del Vasa, buque de guerra sueco (1628). Museo homónimo en la isla de Djurgården en Estocolmo. Foto Carlos Cal.*