

# VIAJE 22 DEL TRANSPORTE ARA CABO DE HORNOS

---

Capitán de Navío (R) Hugo F. Álvarez



**N**os preparamos para el comando en el mar toda la vida; es un desafío apasionante que transcurre durante la carrera, mientras adquirimos y desarrollamos nuestras capacidades profesionales. Son muchos los factores que inciden en el resultado final y no todos dependen de uno. Sin embargo, los participantes tienen la esperanza, o vislumbran el resultado, a medida que avanzan hacia esa meta tan ansiada.

Mi caso, como el de tantos otros, llegó en el tiempo esperado y de acuerdo con la valoración que se hizo de mi desempeño. Mis expectativas, después de diez años de actividades operativas en la Flota de Mar y el Comando de Operaciones Navales, estaban focalizadas en el comando de una unidad acorde con mis capacidades. Sin embargo, no fue así: fui designado Comandante del transporte ARA *Cabo de Hornos*, perteneciente al Servicio de Transportes Navales, con apostadero en la Ciudad de Buenos Aires. No sabía que ese año (1981) marcaría el inicio de otra etapa en mi vida profesional y que nunca más regresaría a Puerto Belgrano ni a la Flota de Mar que tanto amaba y que me había dado una experiencia inolvidable. Para un hombre educado en las armas (o los cañones), ese pase cambiaba el enfoque completamente e implicaba un desafío en un campo inexplorado y desconocido.

Los transportes navales siempre existieron y formaron parte de esa Armada profunda, dedicada de otra forma al servicio de la Nación, tanto en nuestro vasto litoral marítimo como en nuestros ríos, en el continente antártico o en mares lejanos, siempre cumpliendo un rol logístico fundamental para el desarrollo, el apoyo o la presencia en todos los ámbitos en los que fuese necesario desde 1826 (y aún antes si se consideran los primeros viajes a Carmen de Patagones). Sus buques, organización, capacidades o escenarios de actuación variaron con los años, según fuera requerido por las circunstancias o las necesidades del momento. Formaron parte de la Escuadra o Flota de Mar como buques auxiliares, efectuaron trabajos hidrográficos y oceanográficos para el Servicio de Hidrografía Naval, participaron desde el inicio en múltiples campañas antárticas, fueron petroleros, cargueros, buques escuela, de pasajeros y hasta de turismo en las últimas décadas. Pero su rol fundamental fue, y lo seguirá siendo, el apoyo y el fomento de las poblaciones de la costa patagónica hasta la Isla Grande de Tierra del Fuego. Esto sin dejar de lado su misión logística de las Fuerzas Armadas, que culminó en su participación en Malvinas con la pérdida de los transportes ARA *Bahía Buen Suceso* y ARA *Isla de los Estados* en 1982, en este último con el sacrificio de su capitán y parte de su tripulación en el estrecho de San Carlos.

La unidad (característica permanente B5) era la tercera de una serie de tres unidades, construidas en el país por el astillero Príncipe Menghi y Penco S. A. de Dock Sud, Provincia de Buenos Aires, para la Armada Argentina, según lo autorizado por el Decreto 2.793 del 3 de octubre de 1975. El buque fue botado el 1.º de noviembre de 1978, su madrina fue la Señora Nélida Georgina de Viola. Originalmente, su nombre había sido el de Bahía Camarones, luego cambiado por el de Cabo de Hornos. El 28 de junio de 1979 se afirmó su pabellón. Recibió en el mismo acto su pabellón de guerra, donado por su madrina. Fue puesto en servicio en una clase denominada Costa Sur, por sus particulares capacidades para navegar

El Capitán de Navío (R) Hugo F. Álvarez pertenece a la Promoción 89 de la Escuela Naval Militar. Su orientación fue la de Artillería y Misiles, con la que recibió el título de Ingeniero de Mantenimiento en Sistemas de Control, Tiro y Misiles y obtuvo varios premios nacionales.

Ejerció el comando del transporte ARA *Cabo de Hornos*, de la Agrupación de Lanchas Rápidas y de la fragata ARA *Libertad*.

En el exterior prestó servicios en la Comisión Naval Argentina en Europa durante dos años. A su regreso, obtuvo la Maestría en Relaciones Internacionales de la Universidad de Belgrano. Se retiró de la Armada en 1994.

Como retirado en servicio cubrió funciones en el Consejo de Guerra para Jefes y Oficiales de las Fuerzas Armadas hasta el 2005. Se patentó como Perito Naval en Navegación y ejerció la actividad durante varios años.

Desde 1994 dirige la revista naval *Navegando en Libertad*, que acompaña a la fragata ARA *Libertad* durante los Viajes de Instrucción.

las aguas australes y, sobre todo, acceder a las diferentes rías y operar en puertos con muelles e instalaciones muy limitadas.

Hasta hace muy poco, no sabía quién había diseñado estos buques: se trató del Ingeniero Naval, Civil y Mecánico, Emilio César García Rabini. Nació en Buenos Aires el 4 de noviembre de 1929 y falleció en Nueva Orleans el 29 de mayo de 1990. En la década de 1970 participó en la construcción de los transportes Costa Sur, para el Servicio de Transportes Navales de la Armada, y del transporte polar ARA *Bahía Paraíso*, para el Instituto Antártico Argentino. Lo anecdótico del caso es que el diseño de los Costa Sur lo había desarrollado como parte de la tesis de su carrera, y que su hermano menor, con unos 15 años de edad, lo había ayudado con los tiralíneas de esa época, dibujando las líneas de agua del modelo. Hoy es infante de marina, compañero de promoción y amigo personal.

El transporte ARA *Cabo de Hornos* era la segunda unidad en la Armada con este nombre. Lo había precedido en 1878 la goleta, después corbeta, homónima, adquirida para la Armada por recomendación del Capitán Luis Piedra Buena, su comandante hasta su fallecimiento en 1883. Calificado como un buen buque para el comercio, durante años fue empleado también para la formación de marineros de mar. Sirvió como transporte de carga y personal militar en los puntos de apoyo del litoral marítimo en el sur. Su primera tarea fue la de apoyar con una carga de carbón y víveres a la División Naval de Comodoro Py que se encontraba en el Cañadón de Misioneros, Santa Cruz, en enero de 1879.

El transporte ARA *Cabo de Hornos*, diseñado y construido en el país, era el tercero en una clase denominada Costa Sur por sus características aptas para operar en nuestro litoral marítimo.

En 1981 yo fui su tercer comandante. Mi antecesor era un compañero y amigo personal, que me lo entregaba impecable y operativo; lo que más valoraba eran sus consejos y su experiencia volcados en el derrotero negro del comandante. La plana mayor y la tripulación eran de carácter mixto. Mi dotación estaba integrada por personal militar y civil, tanto en oficiales como en la tripulación; sin embargo, el buque estaba operado casi en su totalidad por marinos mercantes debidamente calificados.

En el campo naval los oficiales eran un teniente de corbeta contador y dos guardiamarinas de comando naval, uno en el segundo año del grado y otro recién recibido. Como suboficiales, contaban con un cabo segundo camarero. No existía el cargo de segundo comandante ni estaba previsto quién asumiría el comando en caso de relevo por cualquier circunstancia. Esta situación, como veremos más adelante, sería crítica, y yo, sin saberlo, un partícipe involuntario en su solución.

Los cargos mercantes eran: Jefe de Máquinas, Jefe de Cubierta, Comisario, Jefe de Radio y uno o dos Oficiales de Máquinas, según fuera la etapa de navegación. La tripulación mercante de cubierta, máquinas y servicios era la prevista por la reglamentación en vigor para este tipo de buques (34 hombres). Por otra parte, el personal mercante embarcado era voluntario y accedía a los cargos según las necesidades del servicio, o sea, era una variable más en el aspecto de conocer y conducir a los hombres en quienes se confiaría la unidad.

A su vez, la influencia de los sindicatos en todas las ramas de la Marina Mercante era un elemento más para tener en cuenta en la toma de decisiones. Los convenios de trabajo, generalmente aceptados, eran los que se aplicaban al personal embarcado en la compañía estatal Empresa Líneas Marítimas (ELMA). Todo ello sin contar la relación técnico funcional con diversas autoridades o empresas que intervenían y afectaban las operaciones comerciales, como las de cualquier otro buque mercante de bandera nacional, llámense Administración General de Puertos, Aduana, Prefectura Naval Argentina, Migraciones, Seguros Marítimos, empresas de clasificación y las agencias marítimas que atendían los buques.

Nuestro apostadero y muelle de atraque eran unas viejas instalaciones en el Dique N.º 2 de Puerto Madero, en la Ciudad de Buenos Aires. Acostumbrado a las Base Navales de Río

Santiago y Puerto Belgrano, con sus servicios y arsenales, el cambio era notable, pero se suplía con la capacidad, empeño y experiencia del personal civil de tierra, sumado a todos los elementos correspondientes para operar eficientemente en el movimiento de cargas.

En esa época los transportes navales constituían un servicio independiente con una jefatura a cargo de un capitán de navío en actividad, con oficinas en el cuarto piso del edificio de la calle Reconquista 385, en la Ciudad de Buenos Aires. Básicamente, el jefe se dedicaba a la relación con el Estado Mayor General de la Armada y la conducción del servicio, sin involucrarse en el detalle comercial u operativo de las unidades. Normalmente iba a verlo a su oficina, antes y después de los viajes; nunca visitó la unidad ni la esperó o despidió, tanto en operaciones comerciales de rutina como en las de carácter militar. Es decir, yo no estaba subordinado a un comandante superior en el mar, sea de división o de escuadrilla, ni a una orden de operaciones que me dictara todo lo que debía hacer. ¡Libertad absoluta!... y responsabilidad absoluta en los resultados a obtener, ahora sí, pensando en cómo conseguir el mejor rédito comercial, lo que implicaba minimizar los costos de operación y maximizar las ganancias.

¡Y el momento de zarpar por primera vez llegó! Recuerdo muy bien esa mañana, cuando al llegar a la planchada y pronunciar esas palabras rutinarias de todo comandante bisoño al oficial de guardia, “¿alguna novedad?”, este respondió: “Sí, tenemos un tripulante fallecido”. Se trataba del Maestre de Víveres, quien la noche anterior había tenido un síncope cardíaco. Después de dar las órdenes al respecto y desembarcar al comisario para que se ocupara de todos los temas administrativos, nos dirigimos con el contador a dar el pésame a su familia, que vivía muy cerca de donde estaba amarrado el buque.

Inmediatamente después se iniciaba una etapa profesional sin descanso, llena de alternativas, donde el buque y el entorno del trabajo insumirían la totalidad del tiempo, casi siempre con rumbo al sur, normalmente desconociendo cuál sería nuestro próximo destino. En esa época habían dejado de existir las líneas regulares, donde los transportes navales cubrían las rutas patagónicas en forma periódica hasta el puerto de Ushuaia.

Nuestro primer destino fue el puerto de Río Gallegos, en la provincia de Santa Cruz. Existían dos muelles donde operábamos, el comercial y el de carbón. En esa oportunidad fuimos con carga al primero de ellos, que tenía una particularidad (que había previsto el diseñador de los Costa Sur): el buque, después de entrar en la ría y sortear una peligrosa navegación, fue a una posición en la que, cuando la marea cambió de sentido, quedó en seco con su casco apoyado en el fondo, que previamente había sido preparado con maquinaria vial formando una cama, para que el asentamiento no afectase el casco del buque. Además, dado que se necesitaban los generadores para operar las grúas de abordó, existía un sistema de tanques de agua para la refrigeración interna, sin usar las tomas de mar.

La altura y la corriente de marea eran increíbles, en la etapa de mayores valores podían llegar a los 12 metros de amplitud y superar los 8 nudos de velocidad. Era lo que nosotros llamábamos “el remolcador del sur”. Por eso mismo es que el cálculo para la maniobra debía ser muy ajustado para llegar a la posición de atraque con la pleamar, antes de que el mar iniciara su salida de la ría. Y además, que no hubiese ningún contrat tiempo en esa navegación, so pena de quedar de baliza en alguno de los bajo fondos, tanto en la entrada como en la salida. La sorpresa fue que, en la recalada, una espesa niebla cubría toda la zona y la entrada de la ría, lo que volvía imposible la navegación sin visibilidad, dado que no se podían ver las balizas que marcaban las diferentes enfilaciones. Es algo raro de producir, no soplabla la más mínima brisa y ese estado de cosas duró tres días....

De este primer viaje, y al admirar un cuadro del pintor marinista de La Boca, Oscar Antonio Vaz (1909-1987), obsequiada al buque por el astillero constructor e instalada en la Cámara

La primera experiencia fue operar en el puerto de Río Gallegos, provincia de Santa Cruz. Después de navegar la ría de acceso, se atracaba en el muelle, donde, con el cambio de la marea, el buque quedaba apoyado sobre su casco, en una cama preparada a tal efecto para no sufrir avería alguna.

de Oficiales, me surgió la idea de adquirir una marina para la Cámara del Comandante. Con mi esposa recorrimos la zona y por casualidad encontramos un pintor cuyos trabajos nos entusiasmaron. Se trataba de José García Teyra (1922-1986), pintor del Riachuelo y de La Boca. Elegimos una bella marina; era un cuadro mediano con un motivo de buques trabajando en el puerto de la Boca. Empleaba la técnica de paleta media, donde la pintura es aplicada en suaves pinceladas de gran colorido. Fue instalada en mi cámara y me acompañó en esos momentos de soledad y de recuerdo de mis primeros pasos en el buque. Casi fue mi obsequio personal al *Cabo de Hornos*... ¿Dónde estará ahora, con el buque en proceso de radiación y venta? ¿Quién o quiénes admirarán esas hermosas pinturas argentinas?

En nuestro segundo viaje al sur, transportamos por única vez en el año material operativo del Ejército Argentino. Se trataba de dos unidades blindadas que, en cumplimiento de un plan de reordenamiento integral del Ejército, se asignaron al sur del país. En primer lugar, el material correspondía al Regimiento de Caballería de Tanques 9, Cuartel Ejército de Puerto Deseado, compuesto por tanques SK 105, Kurassier recientemente incorporados. Eran blindados austríacos livianos, denominados cazatanques alpinistas, por lo que el *Cabo de Hornos* debió tomar Puerto Deseado para descargar todo el material.

La maniobra de atraque fue desopilante (pero limpia), la fuerte corriente desplazó al buque haciendo que atracáramos en la banda opuesta a la que habíamos previsto. Como premio por nuestro trabajo, se les permitió al Comandante y al Jefe de Cubierta manejar un tanque por el muelle (quedan registros fotográficos del evento).

El otro puerto previsto era el de Punta Quilla, provincia de Santa Cruz, donde se establecía una unidad creada en 1980 en la Guarnición de Ejército Puerto de Santa Cruz. Se trataba del Regimiento de Caballería de Tanques 11, integrado por el mismo tipo de blindados y todo el material pesado para la nueva unidad, incluso con personal del regimiento que nos acompañó durante la navegación. En este viaje contaba con un nuevo Jefe de Cubierta, que no solo trabajó eficientemente, sino que se integró perfectamente con el buque. Con el tiempo constituimos una fuerte amistad personal y familiar, que perdura hasta la fecha.

Luego siguieron otros viajes, otras cargas, otros puertos y otras tripulaciones, siempre cubriendo el litoral marítimo y fluvial, y de esa forma conocí por vez primera el muelle mineralero de ALUAR en Puerto Madryn, y los puertos de Deseado, Comodoro Rivadavia y Ushuaia. También hicimos el río Paraná operando en el puerto de Campana y el Río de la Plata en el puerto de La Plata; en la ciudad de Buenos Aires, los diques de Puerto Madero y las dársenas de Puerto Nuevo, además de tomar las bases navales de Puerto Belgrano y Mar del Plata.

Siempre permanecemos con el buque en estado operativo, sin interrupciones. En nuestro apostadero estábamos solo el tiempo que requerían las operaciones de carga o descarga. ¿Y eso qué significaba? Que la familia quedaba rezagada en las prioridades cotidianas, y mi esposa y mis tres hijas me veían solo en contadas oportunidades, a pesar de lo cual siempre tuve su apoyo y comprensión, aún en los momentos más complicados. Pero la ausencia se notaba... Recuerdo que, con la debida autorización, logré que la familia completa embarcara y navegara conmigo hasta el puerto de Campana: ¡verdaderas vacaciones anuales de tres días!

Y llegó un día del mes de agosto, en que el Jefe me quería ver en su oficina. Allí me manifestó que el buque había sido designado para una misión en Europa para el mes de septiembre. Asimismo, que, desde ese momento, mis viajes serían entre los puertos de Campana y Comodoro Rivadavia transportando tuberías de caños sin costura para YPF, sin solución de continuidad hasta mi zarpada. Esta nueva misión, casi rutinaria, parecía muy fácil. Ya no tendría que enfrentar los accesos a los puertos del sur ni navegar por los canales fueguinos.

Luego de transportar material orgánico del Ejército Argentino a los puertos de Deseado y Punta Quilla, se me informó que el buque había sido designado para efectuar un viaje a Europa y que, hasta tanto se fijara la fecha de zarpada, el buque efectuaría viajes desde Campana hasta Comodoro Rivadavia transportando material para YPF.

Pero no fue así, yo no sabía que el llamado puerto de Comodoro Rivadavia no solo era precario sino también peligroso. El muelle de atraque, instalado sobre una restinga de piedra, nunca había sido finalizado en su construcción, y no solo no contaba con elementos para operaciones comerciales, sino que la profundidad en el único sitio era limitada, lo que condicionaba la carga máxima a casi al 50% de la capacidad del transporte. Dado que se atracaba contra las piedras, los únicos elementos que separaban y protegían el costado del buque eran unas inmensas defensas flotantes tipo Yokohama. Para la maniobra de atraque, el buque debía fondear, a una distancia adecuada, el ancla de codera con su cable de acero y luego el ancla de proa de la banda de estribor, de tal forma que el buque quedase estaqueado en la posición de descarga, que se hacía sobre camiones operando las grúas propias. El lugar no era estable ni seguro, dado que no había resguardo sobre la acción del mar cuando arbolaba, por los vientos de dirección este. De acuerdo al estado del tiempo y la dirección del viento, había que dejar el lugar de inmediato para no perder el buque. En varias oportunidades, otras unidades debieron picar sus amarras y zarpar en emergencia.

Las instalaciones de tierra eran importantes para la Administración General de Puertos y la Prefectura Naval Argentina, pero el puerto comercial como tal no existía. Los amplios galpones solo contenían maquinaria en desuso y toneladas de bolsas de cemento, ya petrificadas por los años de demora en la construcción del muelle y la escollera de protección. Justo en el extremo de la restinga se encontraban los restos de una grúa como monumento a la ineficiencia y la desidia estatal. De la misma manera, las ayudas a la navegación eran limitadas y la aproximación y el atraque debían efectuarse en horas diurnas. La Armada no tenía instalaciones ni autoridades en la zona que pudiesen actuar en apoyo de sus transportes, solo se contaba con una agencia marítima.

Desde el punto de vista militar, el Ejército Argentino tenía una importante presencia en el lugar desde el año 1942. En la ciudad se asentaba el Comando de la IX Brigada Mecanizada a cargo de un General de Brigada, con un Estado Mayor operativo. Sus unidades subordinadas estaban conformadas por el Regimiento de Infantería Mecanizado 25, con base en Colonia Sarmiento, a unos 156 km hacia el oeste de Comodoro, y por el Regimiento de Infantería Mecanizado 8 en las proximidades de la ciudad, además de otras unidades menores.

Muy pronto no solo tomé contacto profesional, sino de amistad con algunos miembros del Estado Mayor y sus unidades subordinadas, dada la asidua frecuencia con la que operábamos en ese puerto. Años después, ya retirado, mantuve contacto personal y familiar con muchos de ellos. ¡Es cierto que siempre el destino marca su impronta! Hace muy poco tiempo, en nuestra última mudanza familiar, elegimos un edificio especial en la Ciudad de Buenos Aires, y cuál fue mi sorpresa al encontrarme con un viejo habitante del mismo edificio, que era nada menos que... ¡el General que me había recibido en su despacho cuando fui a presentarme la primera vez que atracamos! Habían pasado casi 40 años de esa circunstancia.

Y llegó el momento en que supe cuál era la misión del buque en Europa: cargar en Francia y luego transportar al país el cazabombardero naval Super Étendard, diseñado y construido por la empresa francesa Dassault-Breguet para la Marina Nacional de Francia, y que la Aviación Naval había seleccionado y la Armada Argentina había adquirido en 1980. Era un primer lote de cinco, sobre un total de catorce unidades que se cargarían junto con toda la logística de apoyo y el correspondiente armamento (no estaban incluidos los misiles aire superficie Exocet AM-39).

La fecha asignada para la zarpada era el 19 de septiembre. De inmediato comencé a trabajar en la Orden de Operaciones y a requerir toda la información operativa y de detalle para este viaje. Si bien buques de Transportes Navales habían realizado viajes a Europa en el pasado, hacía años que esto no sucedía, por lo que sentía el peso de la responsabilidad, junto con el orgullo de haber sido designado para esa tarea.

La misión a Europa era la de transportar desde Francia cinco aviones Super Étendard que la Armada había adquirido en 1980, sobre un total de catorce unidades. La zarpada debía ser el 19 de septiembre.

Lo fundamental era que los aviones debían ser cargados en el puerto de Montoir, sobre el río Loire, dentro de lo que era el complejo portuario de Saint Nazaire, en la Bretaña francesa. Los aviones volarían hasta una pista muy cercana en el aeródromo de Saint Nazaire-Montoir de Bretagne y serían traídos a remolque por tierra hasta el muelle de embarque.

También se asignaron otras tareas logísticas al buque. Debían embarcarse chapas de acero en el puerto de Hamburgo, Alemania Federal, para el programa de construcción de las corbetas Meko 140 en el Astillero de Río Santiago, para la Armada. Por otra parte, y a fin de reducir los costos del viaje, se debía llevar una carga a granel, cuyo flete había sido cedido por la empresa estatal ELMA, hasta el puerto de Lorient, en Bretaña, previo a hacer la escala de Hamburgo.

La plana mayor, tanto naval como mercante, había sido ampliada. La Armada había designado un teniente de fragata médico y un teniente de navío complementario, técnico de la aviación naval, quien estaría a cargo del personal de suboficiales para el control y mantenimiento de los aviones durante la navegación (eran un suboficial y dos cabos). En el área mercante, se agregaron un oficial de cubierta y otro de máquinas; sin embargo, no se consideró necesario embarcar un oficial naval antiguo que se hiciera cargo si algo le sucedía al comandante.

Para mis hombres, un tema no menor era lo que se cobraría durante el viaje. Para los marinos mercantes era fácil, ya estaba resuelto por el sindicato y aceptado por ELMA, por ende, Transportes Navales. Lo que se titulaba “la divisa” era lo que recibirían en dólares por día, que se computaba desde la zarpada del país hasta la última zarpada de puerto extranjero, por supuesto, según una tabla en función del cargo abordado. Para el Jefe de Máquinas, el de mayor sueldo, eran unos 34 dólares. Lo gracioso era que para el personal militar no estaba previsto, según el Jefe de Contabilidad y Finanzas del Servicio, por lo que tuve que ir en forma personal al Edificio Libertad a plantear el tema, que finalmente se resolvió en valores y en un sistema parecidos a los de la fragata ARA *Libertad*.

Por supuesto, como no sabía, tuve que ponerme al corriente de lo que significaba un contrato de fletamento de carga (cedido por ELMA) entre Transportes Navales y la empresa multinacional de granos Nidera; sus peculiaridades, penalidades y alcance. En primer lugar, el material que cargar y transportar. Se trataba de expeller de trigo, que era un subproducto derivado de la explotación industrial del cereal, y constituía un alimento de uso animal muy valorado en Europa. Con la consistencia de la harina y un fuerte olor, muy desagradable, debía ser embarcado a granel por tolvas especiales, y dado que se cargarían unas 6.000 toneladas, la máxima de diseño del buque, tendríamos varios días de trabajo en Buenos Aires.

Lo cierto es que nos enviaron a un muelle de carga a granel en Dock Sud, donde aún operaban algunos viejos silos. El producto era embarcado a través de tuberías expendedoras que remataban, al llegar al interior de las bodegas, en un extremo de lona flexible, para homogeneizar y distribuir el flujo en su interior sin volcarlo en la cubierta o expandirlo al aire, dada su alta volatilidad.

Por qué el Departamento Comercial nos había asignado ese lugar de carga, realmente precario, no lo sabía. Tanto el Jefe de Navegación, en cuanto a la profundidad a pie de muelle, como del Jefe de Cubierta, sobre el método de embarque, su relación con la estiba y la estabilidad del buque, no me ofrecían reparo alguno. Al ritmo de carga, en unos 3 días íbamos a estar listos, lo que favorecería al cargador, dado que en el contrato figuraba una cláusula con penalidades o premios según el tiempo que se demorara en cargar. El embarque era rápido, pero las instalaciones, precarias, por lo que el polvo que se despedía se esparcía por toda la cubierta principal y obligó al Jefe de Máquinas, que protestaba vehemente, a cerrar

Además de la misión principal, el buque debía recibir en el puerto de Hamburgo, Alemania Federal, material de construcción de las corbetas Meko 140, para el Astillero Río Santiago. Asimismo, transportar al puerto de Lorient, Bretaña, en Francia, una carga de cereales a granel, cedida por ELMA.

todos los accesos de ventilación por temor a que se taparan los filtros. Ese fue el primer día de operaciones.

Al día siguiente, muy temprano, al llegar al buque vi que estaba escorado, tocando el fondo contra el fango del canal. El Oficial de Guardia, un viejo veterano que cubría la guardia de puerto como relevo en los buques de Transportes Navales, fue el primero en informarme y darme su impresión de lo que había sucedido. Al llegar al buque le pregunté al Jefe de Cubierta, responsable de la carga, quien me manifestó que no habría inconvenientes para zafar y navegar ¡a la espera de una creciente del río! ¡Aparentemente no tenía claro que teníamos una fecha de zarpada fijada y que se trataba de un viaje operativo coordinado para recibir los aviones en un día prefijado y que ya estábamos tocando el fondo con apenas un cuarto de la carga!

Yo no iba a esperar a que la meteorología me fuese propicia. Inmediatamente detuve la carga y di las órdenes de no continuar. Informé al Departamento Comercial lo sucedido y que esperaba que al día siguiente todo estuviese dispuesto para ir a otro sitio... Además, que no estaba a bordo y no recibiría ninguna llamada al respecto, y que se balanceara la carga embarcada para adrizar el buque. Tal cual lo dicho, al día siguiente, muy temprano, ya tenía los remolcadores listos para llevarnos hasta Puerto Nuevo, dársena B, para reanudar la carga en condiciones de seguridad. Eso sí, como el material se cargaría desde camiones, la maniobra tardaría lo suficiente como para que el armador (Transportes Navales) recibiese los beneficios estipulados en el contrato.

Días antes de la zarpada, trabajando la Orden de Operaciones, envié al Michi, Jefe de Navegación, a que le hiciese una visita a un carguero multipropósito de ELMA, el Dr. Atilio Malvagni, que se encontraba amarrado en nuestra misma dársena, para que recabara toda la información que fuese de utilidad, dado que justamente ese buque cubría la línea norte de Europa. Mi Jefe de Navegación era un guardiamarina muy capaz y despierto, con un agudo sentido de la ubicación y de las relaciones humanas (con el tiempo desarrolló una carrera brillante como submarinista, alcanzando el grado de contraalmirante).

En el buque mercante lo recibió y atendió nada menos que su capitán, un veterano de esa empresa, en particular, experto del mar del Norte. No sabía en esos momentos que me uniría a él una amistad que prosperaría con el tiempo y estrecharía los lazos entre ambas familias. Lo más importante fue que nos entregó toda la información personal de detalle para la navegación en el canal de la Mancha y el mar del Norte, sugiriendo contratar a un práctico alemán que trabajaba para ELMA desde hacía años y manejaba el lenguaje porteño mejor que yo.

En mi caso, había navegado esa zona como oficial en el año 1974, en la fragata ARA *Libertad*, aunque desconocía que existieran prácticos del mar del Norte que cubrían la derrota entre Francia y Alemania. El práctico embarcaría en Lorient y ejercería sus funciones en el canal de la Mancha y el mar del Norte, hasta la desembocadura del río Elba. Y dado que la permanencia del buque en Hamburgo sería de unas 48 horas, permanecería a bordo y luego completaría el practicaaje de regreso, desembarcando en Montoir, la última dirección, donde se cargarían las aeronaves.

Solo el destino pondría a este hombre nuevamente en mi camino profesional cuando, en el año 1990, siendo Comandante de la fragata ARA *Libertad*, lo contraté nuevamente para ejercer el mismo practicaaje. En ese caso los puertos visitados fueron Zeebrugge, en Bélgica; Ámsterdam, en Holanda, y Bremen, en Alemania. Era su último trabajo antes de jubilarse. Al despedirse y llevarse un recuerdo de obsequio, me regaló sus prismáticos (*made in USSR*) 8x30, que aún conservo con gran afecto y empleo cuando navego, muy de vez en cuando.

La operación de carga de los cereales tuvo dificultades, por lo que se cambió el muelle de carga de Dock Sur a Puerto Nuevo. Para la navegación en el canal de la Mancha y mar del Norte se contrató un práctico alemán, con mucha experiencia, que trabajaba para ELMA.

En el tramo final de los preparativos para el viaje, el Jefe me llamó para indicarme que no me preocupara por la pacotilla del buque, que el servicio se haría cargo de ese tema, y que le remitiera el listado del personal embarcado con los requerimientos de cigarrillos y bebidas, de acuerdo a los cupos autorizados por ley. Completado el tema por el comisario de abordaje, volví a tener otra llamada del Jefe, quien me preguntó por qué en el listado no figuraba el comandante, a lo que le respondí que yo no fumaba y que no pensaba adquirir ni cartones ni cajas de bebida alguna. Y eso fue todo; ese fue mi último encuentro administrativo con él, que nunca me preguntó o se interesó por la misión que llevaría a cabo (pero eso no es todo, aún falta un final sobre este tema, que les contaré oportunamente).

La única autoridad naval que me mandó a llamar para preguntarme sobre la Orden de Operaciones fue el Jefe de Operaciones del Estado Mayor General de la Armada (contraalmirante), quien quedó satisfecho con mi respuesta a sus incisivas preguntas, y eso fue todo. Solo faltaba la despedida de la familia, con apenas dos temas casi sin importancia: no tendría comunicación telefónica domiciliaria y, como habíamos vendido nuestra vivienda y gestionado un préstamo en el IAF para comprar un departamento y estábamos a la espera que el vendedor (capitán de navío retirado) aceptara nuestra oferta, mi esposa debía terminar la operación y ejecutar la mudanza mientras yo navegaba, dado que todo ello ocurrió cuando surgió la comisión a Europa.

Lo de la falta de la línea telefónica era realmente kafkiano. Al casarnos en 1966 habíamos solicitado la línea telefónica a la empresa telefónica estatal correspondiente, la cual me puso en una lista de espera ¡que debía reanudar anualmente, so pena de perder el turno! A pesar de las gestiones personales del año anterior, por el cargo que había ocupado, no había tenido éxito, y ahora, planteado el tema con la empresa, tampoco. Así que debí recurrir al Estado Mayor de la Armada directamente para que se me asignase una línea telefónica durante el término de la comisión. Por suerte se pudo lograr y realmente fue una tranquilidad contar con ese medio de comunicación con la familia.

Lo de la operación de compra, traslado familiar y mudanza fue otra situación resuelta eficientemente por mi abnegada esposa. Justamente, mi regreso al hogar se produjo ese mismo día, después de haber estado presente en la descarga de los aviones en Puerto Belgrano. ¡Ello sin contar que teníamos tres hijas, dos de las cuales cursaban la escuela primaria y una la secundaria, y que mi esposa era profesora en tres establecimientos de nivel secundario, uno de ellos público!

¡Y el día de la zarpada llegó! Era el 19 de septiembre de 1981, tal como estaba previsto. A *full* de carga, máximo calado y con el refuerzo del personal embarcado, iniciamos el viaje sobre una derrota estudiada con base en toda la información náutica disponible, en particular las corrientes oceánicas predominantes para esa época. Otro tema no menor fue consultar a la Jefatura del Servicio de Inteligencia Naval acerca de la situación internacional, para evitar posibles incidentes, en especial durante el regreso, dado el tipo de carga militar que transportábamos. En este sentido, en esa época dos países desconocían el carácter naval de los buques de transporte de las armadas en el mundo, Brasil y el Reino Unido de Gran Bretaña, por lo que planifiqué la navegación desde el puerto de Montoir, en Francia, directo hasta Puerto Belgrano, sin tocar aguas brasileñas. La recalada argentina sería en Cabo Corrientes, Provincia de Buenos Aires y luego la navegación costera hasta nuestro puerto de destino.

La navegación transcurrió con buen tiempo, en particular en el cruce del Golfo de Santa Catalina, en Brasil, pero, a medida que nos acercábamos al Ecuador, ya navegando franco hacia el este, la temperatura del agua de mar comenzó a incrementarse peligrosamente, por lo que la situación puso bastante nervioso al Jefe de Máquinas. Y eso no era todo, también comenzaron a fallar los sistemas de refrigeración de los generadores, pero el colmo llegó cuando quedó fuera de servicio nuestro único radar. En realidad, se había agotado la válvula

El 19 de septiembre, como estaba previsto, se zarpó de la Dársena B, Puerto Nuevo, a plena carga, con algunos refuerzos del personal en oficiales para tareas específicas, como un médico naval y un técnico aeronaval.

magnetrón y el Jefe de Radio, a cargo de ese material, la había reemplazado por una de repuesto, sólo que era usada y se agotó rápidamente. Al llamarlo al orden, me confió que en el servicio no le habían aceptado la compra de una nueva para el viaje... ¡Ya era tarde! Y, por supuesto, ¡nunca me lo había informado!

En el océano Atlántico, hemisferio sur, solo se encontraban navegando dos buques de la Armada, el transporte ARA *Cabo de Hornos* y el buque escuela fragata ARA *Libertad*, que había dejado el puerto de Las Palmas, en las Islas Canarias, hacía varios días y estaba de regreso, durante el viaje de instrucción en curso. Me puse en comunicación radial con su comandante y le comenté nuestro problema, pidiéndole apoyo. Accedió inmediatamente y me ordenó ir a un punto de encuentro al sur de las Islas de Cabo Verde. Con ambos buques a la vista, la Fragata envió, con su lancha, a un suboficial electrónico con los repuestos necesarios para poner en servicio el radar. En menos de una hora el problema quedó solucionado y, además de agradecer al Comandante de la Fragata, le envié el correspondiente cajón de buen vino como obsequio personal.

Continuamos nuestra navegación con una derrota entre las islas mencionadas y la costa africana, cuando, en proximidades de las Islas Canarias, el equipo dejó nuevamente de funcionar. Ya allí, sumado a los inconvenientes técnicos de otros sistemas durante el cruce, resolví informarle al Jefe de Transportes Navales lo ocurrido. ¡Cuál sería mi sorpresa cuando recibí como respuesta que no lo volviese a llamar más durante el viaje!

A partir de allí supe que, como siempre, estaba solo en mis decisiones, lo que era muy bueno para un comandante en el mar. Por eso, inmediatamente resolví pedirles a las autoridades españolas una recalada forzosa en el Puerto de La Luz, en Las Palmas de Gran Canaria. Pocas horas después se recibió la autorización para la entrada y permanencia durante el tiempo en que se hiciesen los trabajos, que nosotros previamente habíamos requerido al agente marítimo de ELMA. Arribamos el día 4 de octubre, en una noche serena, sin viento, en una plácida aproximación, con muy buena visibilidad. Y casi al llegar, entre las escolleras de entrada, sentimos una voz que venía desde un bote. Era el práctico de puerto, que nos indicó cuál era el sitio de atraque en el muelle del Generalísimo, donde con nuestra propia maniobra y a mis órdenes quedó el buque en posición, sin el uso de remolcador alguno (eran las 03:40, hora local). En esos momentos, sentí una emoción especial al recordar la Nochebuena y Navidad que habíamos pasado en diciembre del año 1974, cuando estaba embarcado como Oficial de la Plana Mayor de la fragata ARA *Libertad*, durante el X viaje de instrucción.

Muy temprano por la mañana comenzaron los trabajos solicitados y se encaminó la búsqueda de repuestos, que había autorizado adquirir en previsión para el resto del viaje. Recordando viejos tiempos, contraté un vehículo para llevar a los oficiales no comprometidos con las tareas a conocer una playa nudista famosa en la isla, la de Maspalomas, ubicada en el extremo sur de la isla, a unos 60 kilómetros de distancia, entre unas dunas de arena fina en lo que parecía un desierto en miniatura. Ello era porque en nuestra estadía anterior las autoridades españolas nos habían llevado a ese lugar tan conocido mundialmente.

A nuestro regreso, comprobé que todo se había cumplido muy bien y que, sobre todo, el radar funcionaba correctamente y solo se había tratado del agotamiento de la válvula mencionada, por lo que me despedí de las autoridades y les pedí autorización para zarpar sin apoyo de embarcaciones ni práctico. A las 18:00 horas dejamos el puerto y así, en menos de 24 horas, reanudamos la navegación, un poco añorando más tiempo en Las Palmas (me reservo contarles lo que vimos en esa playa).

De allí navegamos en dirección al cabo Finisterre en Galicia, uno de los puntos más extremos hacia el oeste de España, al que, con una excelente visibilidad, pudimos reconocer fácilmente. Luego, penetramos en el Golfo de Vizcaya, temible por ser el área de llegada de

En el cruce del Atlántico quedó fuera de servicio el único radar del buque, por lo que, sabiendo que la fragata ARA *Libertad* estaba en proximidades, se le pidió ayuda. Efectuada la reparación se continuó con la derrota prevista, pero al volver a fallar el radar se realizó una recalada forzosa en Islas Canarias, donde en menos de 24 horas se solucionaron los problemas técnicos y logístico

los ciclones generados en el Atlántico Norte. Pero el viento, y por consiguiente el mar, nos favorecieron y llegamos en el tiempo previsto a las proximidades de nuestro puerto de arribo, listos para entregar la carga.

Lo programado era llegar a Lorient y operar en descarga, pero lo planificado a veces no concuerda con la realidad. Las autoridades francesas nos ordenaron ir a un fondeadero de espera, al reparo de la isla de Groix, dado que había cuatro buques en la cola. Ante nuestro pedido de fecha estimada para la descarga, nos informaron que esta sería en varios días, dependiendo de la meteorología, que tampoco se hizo esperar. Pocas horas después de fondear se largó un temporal del noroeste, ¡del que nos libramos por poco! Por supuesto, al informar a Buenos Aires, Londres y Francia de nuestra situación y la demora que ello significaba en los planes previstos, se suspendió una posible escala en el Reino Unido y se continuó con los planes de operar en el puerto de Hamburgo.

La entrada al puerto de Lorient, sobre la margen derecha del río Blavet, nos permitió observar la estructura de concreto construida por los alemanes, desde donde operaban sus submarinos. La Marina Militar de Francia la usó como base para sus submarinos hasta el año 1997. Durante la descarga del buque, se inició la limpieza integral de los entrepuentes y bodegas, mientras navegábamos en demanda del acceso al canal de la Mancha, ya con nuestro práctico del mar del Norte a bordo, quien tomaría sus funciones a la altura de la isla francesa de Vierge, en Bretaña, haría el Canal completo y luego el mar del Norte hasta el acceso al río Elba en Alemania.

En Lorient se sufrió una demora de 7 días para poder descargar los granos. Finalizada la descarga se zarpó rumbo al puerto de Hamburgo, bajo asistencia del práctico hasta la entrada al río Elba, donde el buque fue asistido por otro grupo de prácticos que lo llevaron hasta el muelle asignado.

Realmente me sentí muy seguro y cómodo con la presencia del práctico alemán en el puente en todo momento, quien, además de lo náutico, manejaba con fluidez cinco idiomas. Ello era especialmente necesario en el canal de la Mancha de noche, donde la pantalla de nuestro radar de navegación parecía tener viruela... ¡y en la escala de 3 millas! Ello trajo el recuerdo de mis horas de Oficial de Guardia en el puente de la Fragata en 1974.

Finalmente, arribamos sin contratiempos a la rada exterior del Elba, donde en esa época existía un buque de prácticos navegando siempre en espera. Allí embarcamos un práctico (se denominaba Elba 3) que se aproximó en lancha, y fue el que nos condujo, ya en el río, hasta un punto geográfico donde nos tomó otro práctico, el Elba 2, que nos acompañó hasta el puerto de Hamburgo. Y allí, por fin, nos tomó el práctico del puerto, quien manejaba los remolcadores de uso obligatorio, para dejarnos en el muelle asignado por las autoridades portuarias.

Eran unas 6 horas de navegación, que, por esas casualidades —o no—, fueron hechas durante la noche, con un tráfico importante y con la visibilidad reducida por llovizna. El barco estaba vacío, en lastre, e íbamos a una buena velocidad, casi 12 nudos. Recuerdo muy bien lo que ocurrió durante la guardia de 00:00 a 04:00. Por supuesto, yo no había dejado el puente desde la entrada al río; el práctico alemán y yo estábamos al lado del timonel, en mi caso para hacer de traductor y, además, no perder de vista la proa, el timón y la pantalla del radar. No sé en qué momento exacto fue, pero apareció un eco radar, tan grande que parecía ocupaba el ancho del río; por supuesto, venía de bajada y lo teníamos en nuestra proa. A muy corta distancia entre los buques, el práctico ordenó todo timón a la banda de estribor, y yo, después de verificar la orden, salté al portalón de babor, donde vi una luz roja de navegación, muy por sobre mi cabeza, y al instante el práctico ordenó cambiar todo el timón a la otra banda, zafando apenas de una colisión y de quedar de baliza en la orilla del río. ¡Vimos pasar a una sombra gigantesca a nuestro costado como si nada! Muchas veces recordé ese pasaje y lo que le podría haber sucedido no solo al buque, sino a toda la operación logística posterior.

Poco antes de la madrugada estábamos atracados en un muelle comercial del inmenso puerto de Hamburgo. Me esperaba un viejo y querido amigo, compañero de promoción, quien

formaba parte de una comisión naval que había sido designada para la recepción de las unidades de la Armada Argentina que se encontraban en construcción en el astillero de Blohm and Foss y vivía en la ciudad con su familia. Me dejó dormir hasta el mediodía, y luego, arrancándome de la cama, me llevó a ver a su familia y a recorrer un poco la zona portuaria, donde se destacaba el barrio católico de San Pauli, famoso entre otras cosas por la Reeperbahn, calle donde se encontraba la llamada zona roja de Hamburgo.

Luego de hacer algunas compras, cenar con la familia de mi amigo y pasar la noche en su casa, regresé al buque y verifiqué las operaciones de carga y reabastecimiento. Por la noche invité a mi amigo y su familia a una cena de despedida a bordo. Al día siguiente, muy temprano, zarpamos hacia Francia para cumplir con la que era la misión fundamental de nuestro viaje. Dejaba así la ciudad y el puerto de Hamburgo sin saber que el destino me tendría preparada otra sorpresa: ¡en menos de cuatro años trabajaría y viviría en ese lugar, que cambiaría para siempre la relación familiar y la proyectaría hacia un futuro que nunca habíamos soñado!

La meteorología contribuyó a una navegación sin inconvenientes y, por segunda vez, el golfo de Vizcaya nos perdonó la vida. Arribamos en el tiempo previsto a la desembocadura del río Loire, con la ciudad y el complejo portuario de Saint Nazaire sobre la margen derecha, donde se encontraba la otrora base de submarinos alemana de la Segunda Guerra Mundial. Nuestro muelle de atraque estaba en el puerto de Montoir, a unas ocho millas de distancia río arriba, sobre la misma margen.

Allí nos esperaba la Comisión Aeronaval de Recepción, con la que coordinamos el día y hora previstos para iniciar la carga. Por razones de reserva, los aviones se cargarían el día sábado, y el resto de la logística y armamento (bombas, misiles y munición), al día siguiente, en ambos casos en bodegas y entrepuentes separados. El Jefe de la Comisión tenía previsto que yo volara a París para saludar al Agregado Naval (capitán de navío, aviador naval) y alojarme en el departamento de un jefe ingeniero que formaba parte del equipo de recepción de los aviones. Todo ello se cumplió normalmente, pero lo que más me impresionó fue que la autoridad a la que fui a ver me aclaró expresamente que él no tenía nada que ver con la operación en curso y no se interesó en lo más mínimo sobre el tema.

Para mí, aunque fuesen solamente 24 horas, volver a París, donde había estado con mi esposa en 1974 (la *Libertad* tenía El Havre como puerto de escala en Francia) fue un gratísimo recuerdo. Finalmente, regresé a Montoir antes de que se iniciaran las operaciones de carga. En el día previsto, pese a los recaudos tomados para ocultar al máximo la identidad de las aeronaves, que venían con el numeral y los colores reglamentarios pintados en el fuselaje, el diario local del pueblo mostraba varias fotografías tomadas durante el sobrevuelo, antes de su aterrizaje en la pista cercana al puerto.

¡Y comenzamos el embarque! Los aviones venían con la punta de las alas plegadas, casi como si estuviesen en el portaaviones. La grúa de tierra, operada hábilmente, los iba tomando de a uno y los depositaba con delicadeza en la bodega 3, que estaba preparada especialmente para su trincado. En esa bodega se estibarón los tres primeros; luego, se la cerró y en el entrepuente correspondiente se estibarón los dos últimos. De esta manera, quedaban completamente separados del material de repuestos y del armamento, que iban estibados en la bodega y el entrepuente 1 (proa).

Por supuesto, el carácter de secreto de la operación de carga era risueño; varias personas del pueblo se acercaron para ver el embarque y hasta recuerdo que un policía francés, con su típica vestimenta, miraba desde el muelle todo en detalle. Entonces, ¿dónde estaba la seguridad? Lo cierto es que había varios hombres de civil, que pertenecían a la empresa Marcel Dassault, que cubrían ese aspecto en tierra. Mientras tanto, grupos de izquierda y de

La escala en Hamburgo fue muy breve, embarcándose el material previsto para Río Santiago. Se zarpó con derrota inversa hasta el río Loire donde prácticos franceses del complejo portuario de Saint Nazaire guiaron el buque hasta el muelle de Montoir, donde se cargarían los aviones y el material aeronaval convenido.

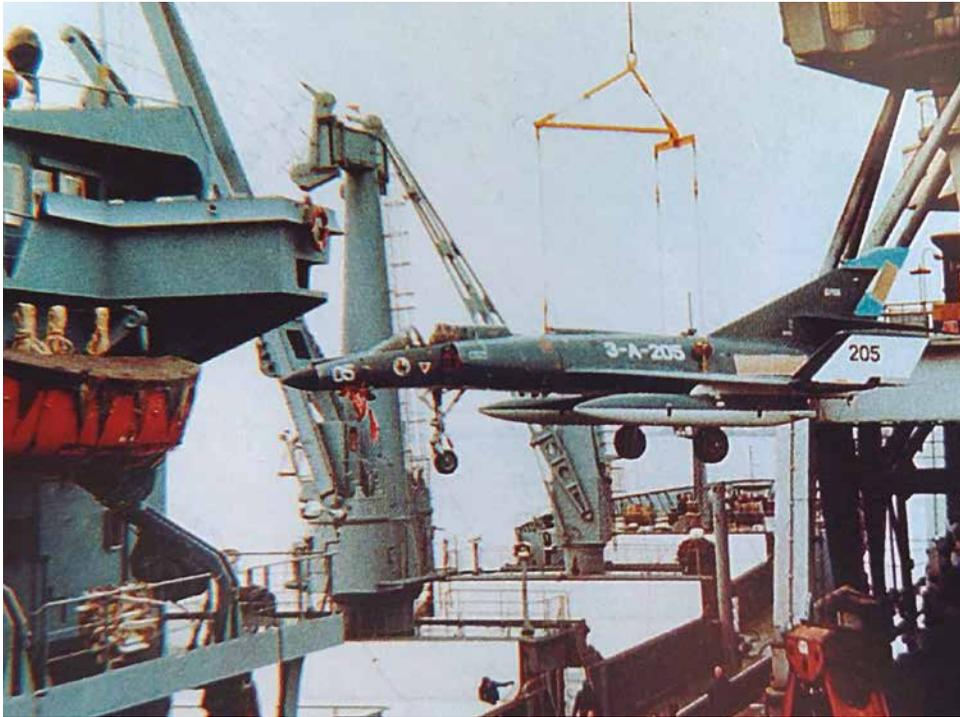


La carga de las aeronaves, el material más sensible, se hizo sin novedad. Se embarcaron con la punta de las alas plegadas y se estibaban y trincaban con sumo cuidado, separadas del resto de la carga. La zarpada se demoró por una inspección de las autoridades portuarias. Finalmente y sin novedad se zarpó rumbo a Puerto Belgrano.

derechos humanos se encontraban en el puerto de Saint Nazaire manifestándose contra un buque de guerra de la Armada chilena.

Ese sábado finalizamos la carga con toda normalidad, pero al día siguiente los sindicatos exigieron un mayor pago por el trabajo, lo que, después de arduas negociaciones con la Comisión Naval, se resolvió favorablemente, pero provocó que se demorase la zarpada hasta la noche. Luego, de improviso, casi listos para partir, se presentó abordo una delegación de la autoridad portuaria, que no nos autorizaba dejar el puerto sin verificar las cartas de navegación y el Libro de Bitácora del buque, como consecuencia de la desaparición de una lancha pesquera el día de nuestro arribo en aguas cercanas. Ese planteo se produjo en mi cámara, con el Jefe de la Comisión y el jefe a cargo de las aeronaves. Yo monté en cólera, dado que suponía era un nuevo apriete para obtener más dinero. El tema se resolvió cuando los invité a ir al puente de navegación y les mostré la cartografía y las constancias escritas en el libro de navegación. Convencidos de que nuestro buque no tenía nada que ver con el incidente mencionado, autorizaron la partida.

La zarpada en el río fue complicada y sucia. Yo estaba muy tensionado y, para peor, el práctico del puerto casi no se hizo cargo del buque, lo que aumentaba mi desconfianza en el sujeto,



que tenía un comportamiento, como mínimo, sospechoso, sin emitir una sola orden hasta su desembarco. En resumen, otra etapa se había cumplido, la más importante, y ahora solo quedaba hacer la derrota oceánica, después de haber dejado el estuario del río atrás y superar las 12 millas de aguas bajo jurisdicción francesa.

Entonces había que concentrarse en el cruce, por última vez, ¡del golfo de Vizcaya! Pero ahora con una carga vital que no admitiría temporales y menos del través. ¡Pero no lo van a creer! Por tercera vez, las aguas del golfo se aquietaron y el extenso cruce se hizo con excelente meteorología. Sin embargo, el movimiento provendría de otras causas... ¡jamás imaginadas!

A la mañana del segundo día, con muy buen tiempo y en el puente, me vino a ver el contador con cara de preocupado. Me pidió que lo acompañara a proa, donde en el pañol del contra-maestre estaba guardada la pacotilla embarcada en Hamburgo, que, como ya lo he mencionado, respondía al pedido hecho al fenicio respectivo por el Jefe del Servicio. Entonces verifiqué que, tanto los cajones de bebida como las cajas de cigarrillos, se veían perfectamente identificados y sellados, pero que, al abrirlos contenían una cantidad menor de botellas o de cartones. Era una evidente maniobra para estafar a los compradores, dado que a nadie se le iba a ocurrir abrirlas para verificar su contenido al embarcarlas (que, por otra parte, estaba prohibido), sino hasta estar navegando en franquía, lo que por supuesto constituía un hecho consumado, sin reparación alguna. Inmediatamente les ordené al contador y al comisario que abrieran las cajas recibidas y contaran su contenido, distribuyéndolo en cajas completas, para serles entregadas a los hombres de la tripulación y oficiales, según sus pedidos (que además ya habían pagado).

Regresé al puente y le ordené al Jefe de Radio que me comunicase con el Jefe del Servicio para ponerlo al tanto de lo sucedido y, sobre todo, para que no efectuase el pago. Sin comentario alguno, me indicó que el pago ya había sido realizado. Y sobre la navegación en curso, el estado de los aviones, o lo sucedido en Alemania y Francia, ¡¡ni palabra!! La pacotilla era todo un tema: se trataba de un derecho consuetudinario por el cual los marinos en navegación podían consumir abordo cierta cantidad de bebidas alcohólicas y

Se zarpó de Montoir y, ya fuera del río, se inició el cruce del golfo de Vizcaya por última vez. Ya en el Atlántico, surgió una novedad con la pacotilla que había adquirido el Servicio de Transportes Navales, que había sido embarcada en el puerto de Hamburgo. Notificado el Jefe del Servicio por radio, se procedió a la entrega de lo recibido y abonado por el personal del buque.

de cigarrillos a un precio ínfimo, considerando que eran productos sin impuestos. Ello se prestaba a que el excedente no consumido a bordo fuera bajado a tierra ilegalmente para su consumo o reventa.

La navegación continuó sin contratiempos, como estaba previsto. No ingresamos en aguas bajo jurisdicción de Brasil, sino que, después de recalar en aguas argentinas, barajamos la costa de Buenos Aires hasta el Rincón. Es interesante la historia del regreso. Siempre con buen tiempo y muy poco viento, los días pasaban rutinariamente, con una gran tranquilidad. Los aviones se veían impecables, sin pérdidas de aceite o inconveniente alguno con el trincado. Efectuadas las coordinaciones con Puerto Belgrano para el horario de arribo, el pedido de remolcadores y el muelle de atraque, solo nos quedaba en lo planificado arribar a la boya faro en tiempo y forma para tomar el canal principal.

A las cuatro de la mañana tenía previsto levantarme para esta última recalada, solo que, antes de la hora, casi me caí de la cama por una brusca escora del buque. Contra todo pronóstico, se había levantado un temporal del sudoeste, por lo que, al llegar al puente, ordené poner proa al viento para evitar la escora y verificar de inmediato el trincado de los aviones en bodega y entrepuente. Todo el equipo de personal aeronaval y de cubierta permaneció en posición, por si fuese necesario.

No solo no teníamos visibilidad, sino que en el radar aparecían varios ecos de buques fondeados en la rada exterior, hasta que, desde una unidad naval, un destructor que estaba de guardia nos identificó. Allí comprobé que era la Flota de Mar, que esperaba el buen tiempo para tomar el puerto, ¡que se encontraba cerrado!, algo que nadie me había advertido.

Seguimos con ese rumbo hasta una distancia prudente de los bancos de arena próximos, y luego caímos poniendo la aleta al temporal, enfilando hacia el canal de acceso a la base naval. Había amanecido y dejado de llover, pero el viento se mantenía muy firme dentro de la dársena del puerto. Por suerte pasamos muy bien los remolques y, con habilidad, el suboficial práctico nos dejó en la posición prevista (banda de babor) en el muelle de la grúa de 150 toneladas.

Era el 19 de noviembre, nuestro viaje a Europa había culminado con éxito después de 66 días de comisión, ¡y lo más gracioso era ver a los pilotos de combate de los Super Étendard corriendo a recoger y encapillar las amarras! Depositados los aviones en tierra, estos fueron llevados a remolque hasta la pista auxiliar de kilómetro 7, camino a Baterías, desde donde cuatro de los cinco decolaron y aterrizaron, luego, en la Base Aeronaval de Espora sin novedad. El último se demoró varias horas en partir, pero luego siguió al resto. En definitiva, finalizaba para mí la misión de recibir, transportar y entregar con éxito las cinco aeronaves con las características 3A-201 al 205. Allí fue cuando realmente me sentí tranquilo y satisfecho de todo el esfuerzo realizado por el buque.

El día 20 terminó la descarga, por lo que al día siguiente zarpamos de regreso a nuestro apostadero habitual, Dique N.º 2, lado este, Puerto Madero, adonde arribamos el 23. El primer día hábil por la mañana fui a ver al Jefe del Servicio de Transportes Navales en su oficina, para informarle del resultado de nuestra comisión a Europa. Me recibió con cara adusta y me increpó (textual): “¿Qué fue lo que me hizo con la pacotilla? ¿Por qué la entregó al personal? ¿No sabe usted cómo me hace quedar con los almirantes?”. Después de darle respuesta a esas preguntas, me retiré. Del resultado de la operación, de los aviones o del buque, ¡ni palabra!

Dos días después navegamos al puerto de La Plata y tomamos finalmente el muelle AFNE del Astillero Río Santiago, donde descargamos el material para la construcción de las Corbetas MEKO 140, y dimos por finalizado el viaje número 22 del buque. Habíamos computado 14.907 millas náuticas. En Puerto Belgrano nos despedimos del personal aeronaval que

En el Rincón, nos tomó un temporal del sudoeste. Puerto Belgrano estaba cerrado y la Flota de Mar fondeada esperando la mejora del tiempo. Con apoyo de un remolcador, el buque atracó en el muelle de la grúa de 150 toneladas y descargó los aviones, que fueron llevados a remolque hasta la pista de kilómetro 7, y por aire a la Base Aeronaval Comandante Espora.



nos había acompañado durante el viaje, y en Buenos Aires, del médico, cuyo servicio nunca requerimos por suerte. Ninguna autoridad naval o aeronaval se acercó al buque, o me mandó llamar, o me preguntó algo referido al viaje o la carga, fuese en Puerto Belgrano, Espora o en nuestro apostadero de Buenos Aires... Qué irónico, solo encontré interés y preocupación por la carga vital que llevaba en mi esposa, que rezaba para que llegase a destino sin contratiempos (¡que no se rompieran los aviones!). La única noticia positiva que recibió fue que el capitán de navío retirado al cual le habíamos comprado el departamento le aseguraba que en el Edificio Libertad le habían informado que su esposo ¡ascendía a capitán de fragata!

En diciembre de 1981 entregué el comando del *Cabo de Hornos* con gran alegría y nostalgia al mismo tiempo (mi último día de navegación como Comandante fue el 14 de diciembre, después de un viaje redondo a Campana y Comodoro Rivadavia). Nunca olvidaría a lo largo de mi carrera el fogueo y la experiencia de vida naval independiente que había adquirido, seguramente lo iba a extrañar... Solo que el destino se cruzaría nuevamente y me llevaría a mi querido buque en momentos y circunstancias inéditas para la Armada y para mí.

Corría el año 1984 y yo estaba destinado en el Departamento de Medios Navales de la Jefatura de Operaciones del Estado Mayor en el Edificio Libertad. Había recibido la comunicación de que mi próximo destino era la Comisión Naval Argentina en Europa, con sede en la ciudad de Hamburgo, Alemania Federal. ¡La importancia en mi carrera y la emoción, tanto personal como familiar (el padre de mi esposa era de nacionalidad alemana), por ese traslado eran indescriptibles! De inmediato me puse a estudiar el idioma alemán, dado que tendría apenas unos meses para hacerlo.

Una mañana, que nunca olvidaré, se presentó en mi oficina un antiguo y respetado comandante, del cual yo había sido su segundo en un destructor. En esos momentos su grado era el de capitán de navío y era el Jefe del Servicio de Transportes Navales. Lo recibí con afecto y le presté atención, porque venía a plantearme un grave problema que tenía con una de sus unidades, precisamente el *Cabo de Hornos*. La situación era la siguiente: el buque estaba en el puerto de Necochea, operando en carga, pero con la particularidad de llevar pasajeros durante el viaje de ida y regreso hasta el puerto de Ushuaia. El buque en

En diciembre entregué el comando, siendo destinado al Departamento de Medios de la Jefatura de Operaciones del Estado Mayor General de la Armada. Ya en octubre de 1984, recibí la comunicación de mi pase a la Comisión Naval Argentina en Europa, con sede en Hamburgo.

esos viajes llevaba un médico naval, quien había desembarcado al comandante como consecuencia de un aparente derrame cerebral, dado que tenía el brazo derecho paralizado. Y, como había ocurrido en 1981, el buque no tenía segundo comandante ni otro oficial naval con suficiente grado como para hacerse cargo. El Jefe del Servicio necesitaba en forma urgente un reemplazo y se lo autorizó a buscar entre los antiguos comandantes. Le sugerí algunos nombres, entre otros, quien había sido mi relevo en 1981, pero, por diversas razones, no podía hacerse cargo.

Entonces la conversación terminó donde yo no me lo esperaba: el pedido formal para que me hiciera cargo del transporte, para sacarlo de la situación en la que estaba y llevarlo hasta Necochea, donde sería relevado. Se necesitaba una respuesta inmediata, porque el buque carecía de comandante y no se quería entregar el comando a ningún oficial mercante. Lo que es el destino... ¡Qué encrucijada! ¡Volvería a mi buque, que tanto me había dado, sabiendo los riesgos que corría en el mar! Las consecuencias podían ser la pérdida de la carrera y de la comisión tan ansiada, y ni hablar de suspender las clases de idioma. Todo eso pasó por mi cabeza en segundos, pero, tan seguro estaba de mi futuro, que no dudé en aceptar, con la promesa de un pronto relevo en el primer puerto que tocase el buque.

¡Qué emoción volver a pisar la cubierta del *Hornos* como comandante! Lo primero que hice fue saludar y conocer al pasaje y tranquilizarlo, en el sentido de que el programa de viaje se mantendría. Luego, a los integrantes de la plana mayor, algunos de los cuales ya conocía. Y así, volví a navegar, después de más de dos años en tierra. Y, como casi siempre... ¡¡rumbo sur!!

De más está decir que el relevo nunca llegó y que, gracias a mis protestas, me lo prometieron al llegar al puerto de Ushuaia. Efectivamente, a nuestro arribo estaba el capitán de corbeta designado como comandante, ¡pero para el año siguiente! Solo embarcaba para adquirir experiencia y conocer el transporte. Así que, además de comandar el buque, ¡asumía como instructor de comandantes!

Lo más interesante fue que, en el viaje de subida, nos ordenaron tomar el puerto de San Julián, donde yo nunca había operado, para entregar una pasarela nueva en reemplazo de la original destruida en una maniobra de un transporte, cuyo comandante era... ¡otro hijo de la promoción! Sin imaginar, además, que cuatro años después le entregaría el comando de la Agrupación de Lanchas Rápidas en el Área Naval Austral, en un teatro de operaciones que conocía y respetaba... ¡Y tenía el mismo apellido!

En noviembre de 1984 tomé el puerto de Buenos Aires por última vez como comandante del *Cabo de Hornos*, con la alegría de ver en tierra, esperándonos, a su comandante original, quien había sido operado en el Hospital Naval Pedro Mayo de un tumor cerebral con tal éxito que volvía a asumir el comando. ¡Como era mi hijo de la Escuela Naval, no se imaginan la cantidad de improperios (risueños) que le dije y las cuentas que le pasé!

Lo cierto (o no, según se mire) fue que, en el año 1994, con motivo de mi retiro y mi inscripción en la Prefectura Naval Argentina como Perito Naval en Navegación, tuve que pedir las millas navegadas durante mi carrera a la Dirección General del Personal Naval. En el documento que me entregaron figuraban los buques en los que había navegado, la cantidad de millas navegadas, las fechas en que se habían producido tales navegaciones y los comandos cumplidos. ¡Cuál sería mi sorpresa al advertir que, en el año 1984, no computaba distancias navegadas y menos comandos en el mar! O sea que todo lo realizado en el *Cabo de Hornos* ese año había sido solo un sueño con un final feliz, como si hubiese sido solo un intervalo de tiempo transcurrido en mi curso de idioma alemán... ¡Se imaginan si hubiese tenido un accidente de cualquier tipo! (Como consecuencia de lo sucedido, la Armada reglamentó la designación de un comandante alterno con experiencia en este tipo de buques para actuar en casos similares).

En plena preparación para mi comisión en Hamburgo, recibí en el Edificio Libertad al Jefe del Servicio de Transportes Navales, quien necesitaba un relevo urgente para el comandante del *Cabo de Hornos*. El buque estaba operando en ese puerto con destino a Ushuaia, con el agregado de llevar pasajeros.

En 1994 me retiré de la Armada Argentina, institución a la que había ingresado como cadete de la Escuela Naval Militar en el año 1957, integrante de la Promoción 89 de Comando Naval. Ese mismo año, mientras cumplía la licencia extraordinaria de 6 meses, completé todos los trámites requeridos por la Prefectura Naval Argentina para recibir mi habilitación como Perito Naval en Navegación, actividad que desarrollé en forma independiente durante varios años.

No imaginaba que volvería a pisar la cubierta de mi querido y veterano transporte. Pero así fue: en el año 2005, el ahora Comandante de Transportes Navales me citó para hablar de un incidente náutico producido en el puerto de Campana por el *Cabo de Hornos*. Quería que hiciese una pericia acerca de lo sucedido en ese puerto, como consecuencia de una maniobra de cambio de muelle del buque. Su comandante, un joven capitán de corbeta al que no conocía, sería posteriormente (como capitán de navío) comandante de la fragata ARA *Libertad* en el año 2016 (viaje de instrucción XLV), y yo lo acompañaría como invitado en una parte del viaje. ¡Cuán increíblemente se cruzan las vidas profesionales!

Poco tiempo después, ya resuelto el tema que me había llevado nuevamente a bordo del *Cabo de Hornos*, lo perdí de vista, llevado por el farrago de la vida y el transcurso del tiempo. A veces me cruzaba con algún antiguo comandante que me contaba sus aventuras y peripecias profesionales. Los escuchaba con atención y, sobre todo, reconocía en ellos la experiencia, templanza y actitud en la conducción de un transporte. En este caso, por haber compartido varias navegaciones como invitado en la fragata *Libertad*, donde ejercían su comando, como había sido mi caso en 1990.

Respecto de los Costa Sur, seguí sus caminos en la Armada: el primero de la serie, el *Canal Beagle*, seguía dependiendo del ahora Comando de Transportes Navales; había prestado servicio en estos últimos años como apoyo a las campañas antárticas, dada la necesidad de un transporte después de la pérdida del transporte polar *Bahía Paraíso*. Con respecto al *Bahía San Blas*, hacía años había sido acondicionado como transporte de Infantería de Marina bajo el Comando Naval Anfibio y Logístico de la Flota de Mar, como relevo del BDT *Cabo San Antonio*, fuera de servicio. ¿Y qué pasaba con el *Cabo de Hornos*? El 17 de noviembre de 2021 lo encontré amarrado en su apostadero de Buenos Aires en Dársena Sur sin su pabellón; evidentemente estaba fuera de servicio. Poco tiempo después conocí el Decreto del PEN N.º 762/2020, por el que se facultaba al Jefe del Estado Mayor General de la Armada a disponer su enajenación y el retiro de elementos. ¡Nunca supe por qué lo dejaron morir, mientras sus pares aún siguen vivos!

De “mis aviones” de 1981, cuyas características eran 0751/3-A-201 al 205, los cinco fueron incorporados el 7 de diciembre de 1981 a la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque; su comandante era un compañero de promoción que la condujo brillantemente durante la guerra en 1982. Cuatro de ellos (202 al 205) participaron con gran éxito en Malvinas en sus ataques con el misil aire superficie Exocet AM-39, los días 4, 25 y 30 de mayo. Hundieron al destructor misilístico de defensa aérea de zona HMS *Sheffield* y al transporte SS *Atlantic Conveyor*, y averiaron al portaaviones HMS *Invincible* consecutivamente. Continuaron su vida operativa junto con los nueve restantes, incorporados ese mismo año, operando eficazmente en nuestro portaaviones, en los de Brasil y Estados Unidos. El 29 de mayo de 1996 se perdió en un accidente aéreo el 3-A-203, con el lamentable fallecimiento de su piloto. Actualmente, las aeronaves restantes se encuentran fuera de servicio en la Base Aeronaval Comandante Espora.

A cuarenta y tres años del viaje 22 del transporte ARA *Cabo de Hornos*, tengo muy presente lo que significó profesionalmente para mí ese primer comando en el mar y su influencia posterior. Solo tengo que agradecer la oportunidad que me dio la Armada de poder desarrollar plenamente mi vocación en esa institución. ■

En 1994 me retiré de la Armada Argentina, a la que había ingresado en 1957. Formalicé ante la PNA el patentamiento como “Perito Naval en Navegación”, actividad profesional que desarrollé durante varios años. Precisamente, tuve la oportunidad de efectuar una pericia del *Cabo de Hornos*, a pedido del Comando de Transportes Navales, en 2005. En el 2021 lo vi por última vez, ya sin su pabellón.