

VEINTE AÑOS DE UN MARINO ARGENTINO NAVEGANDO POR LA PATAGONIA

Señor Luis A. Merlo Flores



Cadete Luis Merlo Flores, 1912

En 1912 mi papá mintió por primera y última vez en su vida, al declarar que tenía 15 años cuando en realidad tenía sólo 14, y así logró entrar en la Escuela Naval de Río Santiago. Se convirtió en el cadete más joven de la Marina, dando inicio a una carrera de 40 años, a la cual dedicó su vida.

En 1916 se graduó de guardiamarina y la promoción realizó su viaje de graduación, que usualmente era una navegación por todo el mundo, pero, debido a la guerra del 14, debieron contentarse con un recorrido por el Pacífico, de Buenos Aires a San Francisco, haciendo escalas en el camino. Entre estas, se encontraba El Salvador, donde los cadetes fueron agasajados por la sociedad salvadoreña.

La flota argentina se desenvolvía esencialmente en el Atlántico Sur, un mar que podía ser muy duro y terrible. Todos conocen la fama del pasaje del Cabo de Hornos, que durante siglos fue el camino obligado del Atlántico al Pacífico. A fines del siglo XIX y principios del XX, fue la Marina de Guerra argentina la que no sólo mantuvo la soberanía sobre esas remotas regiones, sino que representó el soporte de los asentamientos en la Patagonia y Tierra del Fuego. Efectivamente, la Marina tenía bases permanentes en Ushuaia y Comodoro Rivadavia, donde la vida giraba alrededor de sus actividades. Además, mantenía un servicio de pequeños barcos de carga que iban de Buenos Aires a Ushuaia, llevando pasajeros así como provisiones, correo y equipos a los asentamientos. Recién a principios de 1930, al iniciarse la explotación del petróleo en Comodoro Rivadavia, esta actividad tomó el relevo de la Marina, provocando el desarrollo, al menos en esa localidad.

El Señor Luis Arturo Merlo Flores pasó la mayor parte de su niñez en Puerto Belgrano. Estuvo en la Escuela Naval Militar desde 1945 hasta 1949.

Estudió en la George Washington University (EE. UU. 1949-1951), es ingeniero civil de la UBA (1951-1957) y Oficial de la reserva aeronaval (Instr. Tte. Urtubey, 1954), Columbia University postgrado (EE. UU., 1957).

Se desempeñó como Ammann&Whitney Design Engineer (NYC, 1957-1958), Caterpillar Tractor Co. Service Engineer (1958-1961), Galion Iron Works International Marketing Manager (1962-1965), Allis Chalmers Marketing Manager Western Europe and Africa (1965-1977), Presidente Grove Cranes International Bruselas (1977-1980), VP automóviles Fiat Concord BAires (1980-1981), Consultor de empresas y aprendiz de escritor.

El próximo viaje de la fragata "Presidente Sarmiento"



Los aspirantes embarcados, señores Mario Sarmiento, Manuel M. Mariño, Rodolfo A. González, Luis S. Malerba, Julio Lera, Luis E. Merlo, Haroldo Cappus, Juan A. Paride Agresti, Modesto Lecumberry, Guillermo Turner, Sadi E. Bonnet, Ismael Pérez del Cerro, Miguel Villegas, Pedro Spelzini, Fidel U. Anadón, Carlos Giudice, Luis A. Darruel, Baltasar Ponce de León, Esteban U. Previgliano



Guardiamarinas en San Francisco, 1916.

Luis Felipe al lado de "las chicas" en San Francisco, Estados Unidos.



Fue la Marina argentina la que mantuvo con vida a los asentamientos en la costa Patagónica, a los que sólo se podía llegar por mar, pues no había carreteras. Mi padre navegó durante más de 20 años en esas aguas, evitando destinos en tierra porque de esa manera podía enviar la totalidad de su sueldo a su familia, ya que sus padres habían fallecido relativamente jóvenes.

Se trataba de un servicio duro y arriesgado, pues el Atlántico Sur era y es una zona particularmente difícil para navegar. Aquí se dan fenómenos como los *tide-rips*, que son paredes de agua que se producen cuando dos corrientes marinas se encuentran frente a frente; mareas de muchos metros y tormentas impresionantes. En Río Gallegos, por ejemplo, el mar sube o baja 10 metros.

La Marina argentina tenía algunos barcos de transporte que hacían el servicio de Buenos Aires a Ushuaia, llevando correo, víveres, mercancías y, a veces, hasta pasajeros. Mi padre navegó en estos barquitos muchos años; al principio iba de segundo de a bordo, siendo su amigo el comandante Enrique B. García (1892-1952). Cuando le tocó el petrolero *Ezcurra*, él ya era el comandante. Como no era fácil conseguir marineros y suboficiales para esta travesía, la mayoría de la tripulación eran convictos, a quienes se les ofrecía servir a bordo a cambio de una reducción de su condena y un salario.



Reclutando a la tripulación.

Peculiares tripulantes y eventualidades

Era una tripulación algo cuestionable y el segundo de a bordo era el responsable de esta. En una ocasión, el barco había fondeado en uno de los pueblos de la Patagonia y se había dado permiso para que la tripulación bajara a tierra, pero resultó que cuando llegó la hora de zarpar ninguno de los convictos había regresado. Como el segundo de a bordo tenía que solucionar el problema, se armó de valor y bajó a tierra en busca de su tripulación. En el primer bar que entró no había casi clientela; en el segundo tampoco vio a sus "marineros", pero, finalmente, en el más alejado de los bares los encontró con una borrachera descomunal. Mi padre tenía bien identificado al líder del grupo y fue directamente a él: dio la orden de

A la Marina de Guerra debe la Argentina el mantenimiento de su soberanía sobre la Patagonia y Tierra del Fuego.

ponerse en pie, lo agarró del cuello de su saco y lo empujó hacia la puerta. Tambaleando y sorprendido, el líder obedeció, entonces mi papá aprovechó un buen empujón en el trasero con su garrote. Inmediatamente, los demás entraron a seguirle; papá estaba parado en la puerta y se preparaba con una patada para cada uno, riéndose por dentro cuando observó que los convictos se ponían contra la pared como niños y corrían para salvarse de su patada. Así los fue arreando hasta llegar al barco, donde fueron directo al sollado a dormir su borrachera, pero el barco pudo zarpar.



Con uniforme de verano.

En otra ocasión, el comandante aprovechó la marea alta y lo envió con una falúa a explorar una ría cerca de Puerto Gallegos. Se internaron con facilidad: avanzaron varios kilómetros, exploraron las orillas y tomaron notas. De pronto, mi padre se percató de que la corriente se había invertido, indicando el cambio de marea, de manera que dio orden de virar y emprender el regreso. Pero resultó que se habían internado demasiado y las mareas en esas latitudes suben y bajan con mucha rapidez, por lo que instó a sus marineros a remar con el máximo vigor. Cuando se acercaron a la desembocadura vieron que la ría se había convertido en una catarata que volcaba su agua en el océano. No viendo otra alternativa, les explicó a sus remeros que tenían que remar como nunca para lograr salir disparados, en lugar de caer

de proa y hundirse en el mar. Remaron por su vida con toda su fuerza, logrando darle suficiente impulso a la embarcación, que salió disparada por encima de la cascada, para caer de plano unos metros más adelante. Fue un golpe bien fuerte, que, gracias a Dios, la falúa resistió sin romperse y así pudieron volver a su barco.

El Bahía Buen Suceso y su naufragio en Tierra del Fuego

En la costa Patagónica hubo miles de naufragios a partir de la época de Magallanes, pero nadie buscó tesoros en ellos, no sólo por la gran profundidad del océano, sino porque en esos años no había barcos con cargas valiosas en esa ruta. Inevitablemente, mi padre tuvo un par de naufragios: uno con el *Bahía Buen Suceso* y con el *Bonorino*.

En uno de ellos, el *Bahía Buen Suceso* se encontraba a la altura de Tierra del Fuego, luchando contra una gran tormenta, en la cual sufrió daños considerables. El comandante decidió embarrancarlo en la playa para poner a salvo a la tripulación.

Sin embargo, a unos 200 metros de la orilla, el barco encalló en un banco de arena, donde fue azotado por grandes olas que amenazaban destrozarlo, que, de haberlo logrado, la tripulación hubiera estado perdida. A mi padre se le ocurrió la idea de llevar un cabo a tierra para que, una vez firme, utilizando el cabrestante de a bordo, se tirara de ella desde el barco para zafar del banco de arena y así llegar a la playa. No obstante, era necesario que alguien llevara el cabo hasta la playa en medio de la tormenta con sus grandes olas. Papá era el mejor nadador, por lo que él era el indicado para hacerlo: se desprendió de su chaqueta y camisa, haciendo que lo untaran con grasa para poder aguantar el frío del agua y agarró un rollo de cabo



Petrolero *Ezcurra*. Luis era el 2do Comandante.

Las tripulaciones y oficiales de la Marina de Guerra eran y son gente templada y temeraria, forjada en los peligros del Atlántico Sur.



El *Bahía Buen Suceso*. Foto tomada por mi padre.

fino, que estaba atado al grueso que serviría para arrastrar el barco. Como el tiempo apremiaba, se tiró al mar y se puso a nadar con todas sus fuerzas; el mar revuelto no ayudaba y, a pesar de la grasa, la hipotermia le amenazaba. Le costó un gran esfuerzo, pero poco a poco logró avanzar.

Al llegar cerca de la costa, las olas venían una tras otra rompiendo y tenía que sumergirse para evitar que el agua le golpeará y lo enviara al fondo. Alcanzó una ola, haciendo una plancha que lo arrastró hacia la playa. Cuando pudo hacer pie, se desplazó con más facilidad y pudo alcanzar tierra firme. Ató el cabo que llevaba enrollado a una roca y se puso a tirar de este hasta que llegó el cabo grueso. Buscó otra roca más adecuada para atarlo, que pudiera aguantar la gran tensión que debía sufrir.



Papá en mares del Sur.

Hizo señas al barco y ocho marineros se pusieron con sus maderos a rotar el cabrestante, recogiendo el cabo y arrastrando el barco hacia la costa. Naturalmente, aligeraron el barco cuando tiraron al agua todo lo superfluo. No fue nada fácil, pues los marineros debían intercambiarse en el cabrestante porque se cansaban con rapidez. Mientras tanto, con las herramientas que le habían mandado en la punta del cabo fino, papá se puso a cortar leña y cavar fosas.

Una vez cavadas las fosas, puso la leña en ellas y le prendió fuego. Dos horas después, y con gran dificultad, lograron encallar el barco en la playa, y todos desembarcaron y se acostaron en las cenizas calientes de los fosos para pasar la noche calentitos, y así esperar que llegara el barco de rescate que habían solicitado por el inalámbrico. ■



Oficiales en el Atlántico Sur.