

# VIVENCIAS DEL AUTOR A BORDO DE LA FRAGATA ARA PIEDRA BUENA MIENTRAS FUE SU COMANDANTE EN EL AÑO 1958

JORGE F. SCHWARZ

## El ansiado comando

Era un producto nacional, de aquellos primeros que la Armada encaraba con cierta timidez, con todas esas dificultades que impone un bolsillo restringido, contrapuesto con las ansias de disponer de buques con los que adiestrar a los jóvenes oficiales en el arte de navegar.

Un buen casco, podría decirse bastante marinero, dos calderas y dos turbinas, lo que le permitía desarrollar veintidós prometedores nudos, picando espuelas y los maquinistas rezando. Ésas eran las buenas cualidades de la fragata ARA *Piedra Buena*, aunque tenía como todos los barcos algunas mañas, como era su escasa cupla, lo que transformaba el deseo de virar en espacios restringidos en un diccionario de maldiciones que brotaba de la boca de sus Comandantes. Si tuviese que agregar algo, diría que esta unidad no se salvaba de la inveterada costumbre de la Institución de tener un cocodrilo en el bolsillo, empleando mecanismos de otros buques condenados al entierro, lo que en cierta forma demuestra que el transplante de órganos no fue invento exclusivo de un doctor Barnard, sino que tenía antecedentes en nuestra Marina.

Debido a su perfil lateral, tenía la costumbre de presentar la popa al viento, como hacen los caballos cuando hay mal tiempo, lo cual a veces es una ventaja y otras una maldición.

Las cosas buenas se festejan, las malas se compensan con las tripulaciones de las que nuestra Armada siempre gozó, merced a la clarividencia de quienes fundaron y dirigieron la Escuela Naval y la Escuela de Mecánica. Los fierros se consiguen, pero los hombres no se hacen tan rápido. Quienes así lo sostuvieron, tenían inmensa razón. Siempre nos acompañó la imaginación, complementando las enseñanzas para resolver los inconvenientes, la cooperación entre los distintos niveles jerárquicos, el apoyo mutuo en beneficio de la seguridad de todos, dentro del marco de cada unidad, cualquiera que fuera ésta.

Lo que siempre he bendecido ha sido disponer de un cuerpo de Oficiales Maquinistas. Gente que eligió dedicarse a las máquinas desde el vamos; que acumuló experiencia en el conocimiento de los mecanismos y en su mantenimiento y que lo hacía por inclinación y no por la obligación que le imponía un cargo impuesto al llegar de pase. Si a esto le agregamos el haber atendido con fortuna las clases de inglés de Mister Molina, los hicieron capaces de desentrañar los múltiples misterios que encerraban las unidades adquiridas en el extranjero, mediante la sabia lectura de sus misteriosos manuales.

*El Capitán de Navío Jorge Federico Schwarz egresó de la Escuela Naval en 1947. Perteneció a la promoción 74 y pasó a retiro voluntario en 1973.*

*Fue asesor de la Armada en Relaciones Internacionales. Es experto en contaminación del mar y autor del libro El Caso Metula editado por el Instituto de Publicaciones Navales.*

*Pintor marinista con numerosas obras, autor del póster sobre el crucero ARA General Belgrano en 1982, la mayólica sobre el mismo buque de la estación Juramento SBA y el Hospital de Clínicas.*

*Frecuente colaborador de este Boletín bajo el seudónimo "Tuk".*



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 812

Septiembre/diciembre de 2005

Recibido: 18.12.2000

Anécdotas sobre esto abundan, al punto que llegado de pase a una Unidad se me manifestó que los motores principales calentaban excesivamente. Pregunté si tenían limpios los filtros, a lo que se me respondió: **¿qué filtros?**... Retengo en mi memoria muchos botones similares.

Apenas recibí el buque, largamos amarras del muelle de Carboneras con viento fresco del SW, y allí mismo me enteré lo mañoso que era al negarse a salir de la querencia, obligándome a arrastrar un ancla para torcerle la proa hacia la salida de la Dársena. Al intentar cobrarla, el Segundo desapareció detrás de una nube de vapor; se había soplado uno de los cilindros del cabrestante, por lo que volvimos rápidamente a la era de los espeques. Todo ello era para despertar la imaginación dormida, como decía un poeta cuyo nombre no alcanzo a recordar.

Nos dirigíamos al sur a toda la máquina que la prudencia podía permitirnos y realmente era maravilloso sentir a ese buque avanzar acompañados del tiempo de un marzo tranquilo.

En aquellos tiempos las relaciones argentino-chilenas no eran de las mejores y era necesaria la presencia de un buque adecuado en las aguas de los Canales para cumplir las tareas que me esmeraré en relatar.

Habíamos sobrepasado la latitud del Magallanes cuando algo así como un alarido desesperado brotó del tubo acústico desde máquinas pidiendo encarecidamente la detención inmediata. Poco tardó el Jefe en explicar que una de las dos bombas de aceite que gentilmente lubricaban los cojinetes de las turbinas se había empacado, clavándose el pistón en el fondo. (INCUCAI mediante, se habían recibido del crucero ARA *Almirante Brown*.)

Sugerí colocar diez nudos como velocidad prudente, comparada con la que traíamos, pero eso no mereció la aprobación del dueño de los mecanismos de propulsión, ya que como manifestó muy claramente, si fallaba la otra bomba, no le quedaría tiempo para detener las turbinas y sus cojinetes pasarían a condición de rezago. Colocamos unos penosos cinco nudos.

A medida que avanzábamos el tiempo se descomponía haciendo honor a lo que estaba dispuesto por decreto para esos lares, lo que nos obligó a estar en el puente para gozarlo. A eso de las dos de la madrugada recibí la visita del Segundo, para hacerme compañía, preguntándome por qué seguía un arrumbamiento Sur, si hacía tiempo que podría haber caído hacia los Canales.

En vista del mal tiempo y de lo poco que avanzábamos merced a nuestra avería, había prevenido a USU sobre las dificultades que afrontábamos con la inseguridad de que la bomba remanente siguiera prestando desinteresados servicios. Además, nos alejábamos prudentemente del extremo sur de Tierra del Fuego. Ésa era la respuesta a la inquietud del Segundo.

Allí fue como si nos cayera un rayo por la lumbrera de máquinas, y el buque quedó parado, al garete, stop. Inmediatamente, merced al viento, la fragata puso el trasero hacia éste, tal cual estaba previsto, y pedimos encarecidamente a USU que concurrieran a darnos un cáñamo. Si no llegan a tiempo, pensé, al menos iremos a embestir el continente de proa, lo cual sería más elegante.

Está demás decir que este partido lo decidía el Jefe de Máquinas con su equipo. La primera bomba la había desarmado parcialmente, pero el émbolo no se movía y tuvo que apelar a un aparejo diferencial para que al cabo de unas horas se destrabara. ¿Qué seguridad había que al armarla no se empacara de nuevo? Mientras ello sucedía, en el puente calculábamos cuántas horas remanentes nos quedaban antes de atracar en cabo Buen Suceso.

Cuando las cosas vienen en contra, vienen con todo, pero a veces aflojan, y así fue como el Jefe vino al puente con la buena nueva que estábamos en condiciones de volver a emplear los modestos nunca bien bendecidos cinco nudos, ello cuando nos faltaba poco para atracar. No nos habíamos repuesto de observar cómo el buque reaccionaba al impulso de la máquina, cuando avistamos al remolcador de estación, que venía echando tuercas por la chimenea, listos a brindarnos su ayuda, lo que con nuestro modesto orgullo declinamos, agradeciéndoles su esfuerzo y prontitud.

Lo curioso de todo esto es que nuestro buque podría haber integrado la toponimia de aquellos lares, pero nadie demostró intranquilidad. Quizás estaban convencidos que teníamos un Cristo aparte, y eso era lo que me gustaba de las tripulaciones argentinas.

Ya en Ushuaia, los talleres nos arreglaron las dos bombas y rellenaron el orificio que tenía el cilindro del cabrestante. Me comentó el contraamaestre que desde que arribamos, dos conscriptos, para los que era su primer viaje, dejaron de dormir con el salvavidas colocado, habiéndose convencido que el buque gozaba de protección divina.

La Base nos aclaró el misterio de tanto apuro. Debíamos realizar una comprobación de las sondajes en el canal Moat, que interesaba para la discusión del problema limítrofe de la zona, pero el material y los técnicos se habían retrasado por el necesario equipamiento electrónico. Vista la perspectiva, pedí autorización para dar una vueltita por la Isla de los Estados y así partimos. Las oportunidades a veces las crea uno, fuera de las que nos envía el de arriba, y yo tenía enormes deseos de ver la Isla, sabiendo que era casi seguro que nunca más podría hacerlo.

Para mí, Isla de los Estados ejercía una atracción particular, desde la vez primera vez que la vi como cadete en el guardacostas ARA *Pueyrredón*, en 1943, oculta por la bruma, rodeada por algo así de misterio y peligro. Recuerdo con respeto, admiración y agradecimiento, a varios de aquellos que fueron mis comandantes que nos dieron la oportunidad de ver y aprender en el conocimiento del teatro de operaciones, a la vez que contribuyeron a llenar la copa de nuestras ansias de aventura. Ésta es la razón fundamental de la imperiosa necesidad de que nuestros buques naveguen para que los oficiales, todos, aprendan y conozcan, desde el grado de Guardiamarina en adelante, para que cuando les toque ejercer el comando lo hagan con seguridad y desenvoltura.

Estaba seguro que casi ninguno de los oficiales a bordo había cumplido este circuito turístico y que les quedaría grabado en su anecdotario para el tiempo en que fueran abuelos.

Allí fuimos, a dar la vuelta comenzando por la costa sur, donde hay fiordos de altas paredes que impresionan por la majestuosidad de su tamaño, comparado con la chatura general de nuestras costas. El Comandante anterior me había recomendado un pasaje especialmente estrecho entre la costa y un peñasco impresionante por lo alto, algo así como si hubiesen plantado una factura "vigilante", en medio del cual uno pasa dirigiendo la cabeza para arriba para divisar dónde termina y en señal de prudente respeto.

La carta señalaba unas pocas corridas de sondajes, de manera que nuestro buque contribuyó con una más, con la satisfacción de descubrir que por allí, por donde pasamos, no había una aguja no denunciada. Pese a que cuando uno parte a realizar estas correrías deja convenido en que dará la posición cada cuatro horas, y que de no darla pondría en acción el sistema de probabilidades, creo que varios que no tienen la mente dormida no dejaron de pensar en las posibilidades que les quedaban si el buque tuviese la poca suerte de encontrar algo que las cartas aún no habían incorporado. Tampoco yo pensé en que podría tener una nueva avería en las máquinas. Pensé por el contrario en la garantía de los talleres de USU y en la suerte que siempre nos había acompañado.

En el extremo este de la isla hay señalado Tide-Rips, un anuncio de mar revuelto por al-

teraciones en el fondo, áreas que el navegante debe evitar, particularmente los veleros. Yo siempre fui un endemoniado curioso, por lo que le insinué al Segundo:  
—¿Qué le parece si probamos?...

Así lo hicimos, y cuando entramos en esas aguas revueltas la fragata comenzó a bailar un pericón, como si fuéramos por una calle empedrada, tornándose difícil para gobernar, al punto que giraba de quince a veinte grados a cada banda, haciendo transpirar al timonel. Dimos por terminada la aventura, saliendo de la zona para seguir aparejando la costa norte. A la altura de San Juan de Salvamento, optamos por mantenernos hasta el día siguiente para permitirnos descansar y hacer el recorrido remanente de día.

Pasamos cerca de Isla Observatorio y las entradas a los puertos de la costa norte y finalmente nos dirigimos de regreso a USU, lamentando personalmente no haber dispuesto de una cámara fotográfica para registrar lo visto.

Al arribo nos sorprendió la noticia de que la gente de Hidrografía llegaba ese día, por lo que completamos combustible y por supuesto víveres, como para no aburrirnos.

La tarea de sondajes debía ser necesariamente precisa para lo cual se emplearía un par de equipos Ray-Dist, especie de telémetro electrónico, una muy buena situación del buque, complementado por un sistema de comunicaciones (de los que caminaban).

Los chicos de Hidrografía ocuparían estaciones en tierra y pernoctarían varios días en carpas.

Nuestra área de trabajo era entre Cabo San Pío y las Islas Becasses. Al atardecer nos dirigimos para pernoctar a la Rada de los Cazadores, casi a la entrada del Paso Mackinlay. Era algo así como un garaje para nuestro buque, limitado por islotes chatos de piedra y muchos cachiyuyos. Ese fondeadero estaba muy bien ubicado por lo cerca de nuestra área de trabajo. El barco entraba y se mantenía con la popa apuntando hacia la salida, por esa costumbre que tenía de ponerla al viento. El único inconveniente eran los cachiyuyos, un dolor de cabeza para el Jefe de Máquinas, que le obturaban en parte las aspiraciones de condensadores, pero lo sufría en silencio.

En uno de esos anocheceres, todavía a media luz, invité para entretenernos a unos tiritos con pistola y salió aceptando el Jefe. Ud. primero —me dijo— y después de algunos remilgos, tiré. No me considero malo, pero debe haber sido por el viento o porque la botella se movía mucho. El hecho que con orgullo vi que los piques daban a unos cuarenta centímetros. Por el contrario aquel temerario le dio al primer disparo (suerte de principiante, me dije). Hubo una segunda y tercera botella que se fueron al fondo hechas trizas. No era para menos, el Capitán Mariano Pavicic era campeón de la Flota, y yo estaba en barbecho.

De nuestro garaje nocturno se salía simplemente dando atrás, lo que dentro de todo causaba algo de gracia y sorpresa. Pero no quiero imaginarme lo que hubiera pasado si en medio de esas noches cambiaba el viento a uno de esos que ocasionalmente soplan con todo, como los que he visto al estar como Segundo de la Base.

Una de esas entradas estuvo emocionante, realmente emocionante. La ARA *Piedra Buena* tenía la timonera abajo del puente, al igual que los torpederos ingleses, de manera que las órdenes a máquinas se daban al piso de abajo donde estaban ubicados los telégrafos, en manos de marineros. Entramos como siempre suavemente, con máquina despacio, listos a fondear, cuando ordené “para y atrás” para frenar la arrancada. Aquí vino la diversión. Por el tubo acústico desde la timonera llegó un alarido que decía ¡**máquina no para!**

Si no parábamos iríamos a cambiar el perfil de la costa, con disgusto de Hidrografía... Me quedaba fondear las dos anclas y que Máquinas detuviese de alguna forma las turbi-

nas. El Jefe de Navegación fue el que despertó primero. No eran las máquinas que no paraban. Era que algo pasaba con los telégrafos. Así que por el tubo acústico a Máquinas ordenó la detención. ¿Qué había pasado? Esas cosas que nos pasan a nosotros, los navegantes argentinos. Un tornillo del interior del telégrafo se había desprendido y trabado su movimiento. Además, el marinero de la timonera no supo expresar la avería. Supe agradecer al Jefe de Navegación su gesto.

Después de una temporada en esta tarea, emprendimos el regreso a USU. Las relaciones con nuestro vecino no eran precisamente las mejores si así puede decirse, al punto que la Base había instalado artillería en puntos estratégicos, cubriendo guardias semipermanentes.

En cuanto a nosotros, también estábamos prevenidos y llevábamos munición lista como para un desayuno.

Acabábamos de pasar Mackinlay y ya con dirección a la Base, cuando apareció desde Puerto Williams una lancha torpedera chilena haciendo lo que podría interpretarse como una corrida de ataque.

A nuestra gente la habíamos dispuesto cerca de sus puestos de combate, pero desde afuera podría decirse que a bordo no pasaba nada.

Al ver que se colocaba paralela a unos treinta metros, ordené al personal firmes, como corresponde al paso de una unidad de otro país, y cuál sería nuestra sorpresa cuando observamos que en la lancha el personal hacía gestos obscenos y provocativos que no es el caso enumerar. Lo culminaron dos de sus tripulantes acostándose en la cubierta mientras continuaban su actitud. Esto, no puedo negarlo, produjo una ola de enojo en todos nosotros, al punto que un Cabo del cañón uno, dirigiéndome la mirada al puente dijo: **¿le tiramos, señor?...** No le contesté.

Pensé para mis adentros que ese Teniente, Comandante de la lancha, no tenía claras las reglas de cortesía naval. Si estaba dispuesto a ser agresivo, toma las armas y las usa. Pero si eso no es el caso, se comporta como un caballero. Creo que ese señor ahora, a la edad que debe tener, debe sentirse dolido de su actitud, y yo me felicito por no haber perdido la chaveta. Así quedó la cosa y no le di más importancia.

Nos quedamos en USU esperando el relevo de otro buque y en una de esas noches, para introducir una variable, convencí a uno de los guardiamarinas de que hiciese una incursión como radioaficionado. Bueno, no se entra a este gremio sin pagar entrada, pero de todas maneras el que no intenta no gana. Sabía que a bordo había un cabo que algo conocía y por mi parte, como el que inició el SARA (Servicio de Radioaficionados de la Armada), tenía una gran simpatía por todos los pertenecientes a este grupo de gente, que en más de una ocasión nos había prestado servicios impagables.

Bueno, el Michi incursionó y algo habrá sacado en limpio, porque tuve noticias de la misma por otros conductos, lamentándose los corresponsables que nuestro hombre no conocía totalmente el código de trabajo. Eso era disculpable, por nuevo y porque cumplía una orden.

Pronto llegó el relevo y todos se alegraron porque verían de nuevo a sus familias, alejadas durante bastante tiempo. Retomamos la ruta que nos llevaría a Puerto Belgrano, donde nuestro buque recibió una mano de los Talleres para solucionar pequeños problemas que habían surgido.

Pedimos en esa ocasión que nos modificaran la inclinación del parabrisas del puente y que extendieran un ramal de la tubería de vapor de calefacción debajo del enjaretado

del piso, a fin de que nuestra permanencia allí no siguiera siendo una penuria para nuestro físico.

Así se hizo y el cambio se notó con mucho agradecimiento en las navegaciones posteriores.

La licencia corrió rápidamente como lo hacen todas, y recibimos la orden de ir a Deseado a unírnos a los festejos de la Semana del Mar, como contribución de la Armada a engrosar el entretenimiento de esa ciudad.

Las instrucciones nos brindaban un avión Catalina y una sección de Infantería de Marina con el mandato de efectuar un tiro sobre algún blanco terrestre, un desembarco y una exploración aérea controlada y libertad de maniobra en la planificación.

Partimos con un tiempo agradable que nos acompañó largamente, y durante la navegación surgió la idea de que en lugar de molestar a los pingüinos con nuestros proyectiles, podríamos hacer un poco de teatro, ...un buen teatro.

Al pasar por Cabo Blanco, que tiene una caleta pequeña pero simpática, no pudimos con la tentación de fondear cerca del faro y hacerle una visita protocolar al farero, regalándole una partida de víveres, para alegría y distracción de él y sus acompañantes, cosa que agradecieron como maná del cielo.

El tiempo continuaba muy bueno y al día siguiente entramos en Deseado con la marea apropiada.

En aquellos tiempos ese puerto contaba con un muelle de unos cien metros, muy cotizado por los cachirulos que entraban de tanto en tanto. La pesca era algo quimérica, salvo la local deportiva. Nos sorprendió la enorme diferencia de altura de la marea, de unos tres metros, lo que nos obligaba a hacer piruetas en la planchada para entrar o salir de nuestro hogar.

Habíamos planificado el show, simulando un ablandamiento del terreno de la costa, previo al desembarco de IM, cuyo objetivo estaba en volar una casamata en una altura cercana.

Elegimos la costa frente a nuestro buque, donde ubicamos un blanco para el tiro de bombardeo.

A proa de nuestro buque había una especie de cuchilla en el terreno a cuyo término en la elevación se levantó algo así como una casilla.

Cuando todo estuvo aprobado, el Segundo me miró y preguntó quedamente si los infantes podían utilizar munición de guerra, lo que, después de establecer los resguardos, aprobé.

El otro tema era que la mejor oportunidad para el show era el domingo... Y ese día había misa...

Se me ocurrió entonces que lo mejor sería invitar al Estado Mayor de la Iglesia a cenar a bordo para llegar a un arreglo aceptable.

Nos acurrucamos en la pequeña cámara y después de cumplir con los actos protocolares y digestivos, el ambiente se fue ablandando y quedó convenido que la misa se haría a la tarde y que toda la tripulación iría a ella, quedando invitada toda la Plana Mayor de la Iglesia a presenciar la función, desde el palco especial que era el puente del buque.

La noticia se corrió por Deseado como reguero de pólvora, ayudado ello por algunos papeles estratégicamente colgados por un grupo especial del buque, noticia que nunca sospeché llegaría hasta Comodoro Rivadavia.

Llegado el día, la gente importante fue ubicada en el puente, algunos con sus señoras, entre éstos el Jefe del Regimiento de Tanques, el Prefecto, el Jefe de la Municipalidad, y otros a quienes debíamos atenciones. Lo cierto es que no cabía un alfiler, pero todos contentos por tamaña distinción.

Comenzamos con el tiro de bombardeo, reglaje y tiro rápido de todas las piezas, seguido por una rosa de erizo que coloreó las aguas, dándole al espectáculo un serio toque de distinción.

Todo esto había sido seguido por el público desde tierra, dispuesto convenientemente y contenido por los mejores y más limpios cañamos de amarre que el Jefe de Cubierta pudo encontrar, sostenidos por la tripulación sobrante. Confiamos que nadie sobrepasaría ese límite y se colocaría en la línea de fuego.

Comenzó el segundo acto, cuando acuatzó el *Catalina* en la ría y de él partió un bote de goma con un grupito de Infantes, llegando a la costa hasta una gabarra abandonada. Escondidos detrás de ella se encontraba el resto de la sección de IM, por lo que partieron multiplicados como por arte de magia hacia la cuchilla, repartiendo fuego con sus armas a diestra y siniestra. Los disparos levantaban pequeñas nubes de tierra sobre el terreno... La cosa iba en serio...

Pero los muchachos tenían un as en la manga para despertar emoción en los espectadores. En su corrida de ascenso, un par de ellos se tomaron el pecho con las manos como si hubieran recibido un disparo y de allí les brotó un chorro de sangre que corrió por sus uniformes mientras caían al suelo. Por un momento me sobresalté, pero el Segundo comprendiendo mis dudas me hizo una seña. La supuesta sangre era mertiolate contenido en preservativos. Pero a los espectadores la emoción les cerró la garganta. Llegaron a la casamata, la volaron por los aires e iniciaron la retirada, y en el camino de retirada recogieron al hombro a los supuestos heridos. Esto arrancó gritos de viva emoción en los habitantes de Deseado... Vuelta a la gabarra, bote al avión y decolaje desde la ría, con lo que finalizó el espectáculo.

Un aplauso largo y cerrado de toda esa cantidad enorme de gente que nunca había presenciado algo de este estilo llegó a toda la gente de nuestra Armada. Se lo merecían. Estaba bien ganado.

Después hubo un breve copetín para los invitados. Las palabras del Jefe del Regimiento resumieron el sentir general.

“Hoy –dijo– he aprendido algo importante. Cuando yo tengo que hacer un ejercicio, me voy a donde el diablo perdió el poncho para que nadie nos vea. Llegan ustedes y arman una demostración genial para que la vea toda la ciudad. Un espectáculo formidable que nadie olvidará. Nuestra Marina, dirán, estuvo aquí y nos hizo ver para qué sirven, y lo más curioso es que no ensayaron nada”. Y eso era cierto.

El show fue bueno, pero las palmas se las llevaron el Segundo Comandante, capitán Morales, el Jefe de la Sección de IM, el Comandante del *Catalina*, y todo el personal de la Armada, los que realizaron una tarea impecable.

También fuimos a misa, donde todos quedaron en paz de espíritu, aun los ateos, que tomaron la comisión como gajes del oficio. Y llegó la elección de Mis Semana del Mar. Muy prudentemente mi asesor, el capitán Morales, me aconsejó limitarme a la coronación y no intervenir en la elección pues podríamos meternos en un tembladeral.

La Semana del Mar constituye un acaecimiento anual muy importante para la gente de la zona. Aparte de las actividades terrestres plenas de reuniones deportivas está el concur-

so por la pesca del tiburón, regatas a vela y de balleneras, y muchas otras producto de la inventiva siempre fértil de la Prefectura.

Deseado es muy importante para la Armada. Está a mitad de camino entre Puerto Belgrano y USU, y Bahía Uruguay, que está aguas adentro de su puerto, permitiría desarrollar una formidable Base. En inmediaciones de ella existe un campo propiedad de Marina destinado a una Base Aeronaval, que podría combinarse con el aeródromo civil que esa ciudad necesita imprescindiblemente, ya que la pista actual no puede extenderse por impedírsele el terreno abrupto.

Una semana en Deseado nos permitió empaparnos de los problemas de esa gente. Uno de ellos era la falta de agua que podría lograrse haciendo más perforaciones, pero que no se concretaban por falta de fondos de Obras Sanitarias de la Nación. Este organismo tenía responsabilidad sobre todo el país. La municipalidad podría haberlos efectuado, pero les estaba vedado por las leyes vigentes. Mientras se sufrían estas limitaciones, se veían obligados a utilizar aguas servidas para regar las pocas plantas que cuidaban como oro en la única plaza de la ciudad. El tren era otro tema. Un ramal fue suprimido por decisión que se tomó desde Buenos Aires, no entendiendo que en invierno, con la nieve y el hielo en los caminos, el tránsito automotor quedaba paralizado y la gente que vivía en las colonias camino a Comodoro quedaba aislada en materia de víveres y atención médica. Me hubiera gustado obligar a la gente que tomaba decisiones a distancia a que vivieran seis meses en esos lugares.

La estación de tren tenía un hermoso tanque de combustible que estaba inactivo, y daba la casualidad que nosotros llegábamos a USU con el radio de acción en el límite. Que alivio sería repostar y así estar en condiciones de poder aceptar cualquier cambio de programa en nuestra navegación.

Por tal motivo, gestionamos su limpieza y el tendido de una corta tubería hasta el muelle, que serviría para todos.

Después de todos los festejos que duraron la semana de permanencia, partimos con gran pena por todas las amistades que allí dejábamos, y nos dirigimos de nuevo para Ushuaia, donde nos esperaban comisiones no esperadas.

En esos días nos enteramos de que el navegante inglés Chichester estaba haciendo una larga navegación alrededor del mundo, algo así como Vito Dumas.

Al llegar, enfermó nuestro Jefe de Navegación con una parálisis facial, producto de un virus. Después de consultar con el hospital donde me aseguraron que se recuperaría sin consecuencias, nos tranquilizamos y arribó una etapa de bromas, sobre todo porque no podía dominar sus labios.

Fuimos requeridos por la Base para ponernos al tanto del panorama para los próximos días. Un grupo de periodistas había llegado con el firme propósito de saludarlo a Chichester a su paso por el Cabo de Hornos. Si ello fuera posible, darle un apretón de manos aprovechando un recalmán. El medio de transporte, por supuesto, sería la *Piedra Buena*.

Había salido de Chile, de algún puerto, tal vez había fondeado en algún lugar intermedio. Se desconocía su velocidad de avance y la fuerza de los vientos en la costa del Pacífico Sur. Pero los periodistas estaban allí, en USU, y había que hacer algo con ellos. Completamos víveres y combustible y zarpamos con unos diez visitantes que resultaron ser entretenidos y muy amables.

Ya saliendo del amparo de los Canales, el tiempo, como corresponde, se deterioró, pese a lo cual no abandonamos nuestro propósito de llegar al Cabo de Hornos, circunstancia



que para ellos constituyó toda una experiencia digna de ser marcada en sus diarios personales. Allí nos mantuvimos gareteando mientras la estación de radio estaba abierta y libre para todos ellos, que de esta manera pudieron cumplir con su propósito, luego de lo cual, ante la pregunta de “cuándo volvemos”, contestamos “ahora mismo”, pero que era una pena no quedarnos para ver su pasaje. No obstante manifestaron que tenían otros compromisos que cumplir.

A la altura de la isla Lennox, el ambiente se hizo más agradable pero el tiempo se siguió cerrando con viento en disminución.

Personalmente tenía un pálpito, pero creí que aguantaría. No obstante, justo en el Paso Mackinlay y ya en un “punto de no retorno”, se largó una copiosa nevada en la que perdimos de vista el caperol.

Cuando uno para las máquinas, todos se barruntan algo y así el puente se llenó de gente, oficiales y periodistas.

–¿Por qué no avanzamos? –preguntó uno de los últimos.

–Porque no se ve nada.

–¿Y el radar?

–No sirve cuando hay nieve... –Y aquí vino la pregunta del millón.

–¿Y qué vamos a hacer?

–Yo le aconsejo que imite a los demás y rece.

El esfuerzo realizado en conjunto, al que también se unieron, estoy seguro, los ateos, tuvo resultado positivo, porque cuando estimé que la cosa se estaba poniendo peluda, se abrió un bache y pudimos ver dónde estábamos y, no cortos de reacción, metimos todo lo que podían las hélices para salir del brete.

Ese lapso que, no sé, habrán sido unos quince minutos, y en los que tiene bajo su responsabilidad una fragata linda, pintadita, con una cantidad de gente conocida, de la que es responsable de regresarla al puerto de origen sin un rasguño, produce una vibración en todos los filamentos nerviosos. Pasado el trance, se lo comenta con cierto grado de irónica jocosidad, compartido sólo en su plenitud por quienes han pasado por lo mismo.

Pasado el Mackinlay, si se volvía a cerrar, podríamos llegar a USU por estima, por lo que la tensión volvió a su nivel normal. Pero al llegar, hubo una nueva sorpresa. A alguien se le había ocurrido que sería interesante que el entonces presidente, el general Carlos Onganía, visitara esos lares y la Base hervía devanándose los sesos para organizar algo con qué entretenerlo. Como entonces el “Tren del fin del Mundo” no existía, hubo que pensar en otra cosa. Unas buenas truchas pescadas especialmente por el guía diplomado de la zona y otras *delicatessen* servidas en el parador del Centro Naval en Monte Gallinero, saludos protocolares de... aquí y allá, en fin, había que llenar la casa... y paseo en la fragata ARA *Piedra Buena* desde USU hasta Bahía Lapataia, con desembarco allí y regreso por tierra.

Fuimos prevenidos que deberíamos actuar de cicerones, por lo que hubo que repasar la historia fueguina en forma harto rápida; pero el mayor inconveniente que afrontó el buque para tales importantes servicios era que su Comandante no había traído la levita y a bordo eran todos flacos o gordos o petisos. Alguna solución habría que encontrar y allí estuvo el bueno del Capitán Pantín que teniendo un porte (tonelaje) similar, se ofreció sacrificadamente para facilitármela, con autorización para que en este “joint-venture” el sastre de la Base procediera a efectuar pequeñas conversiones recuperables. Ese favor tremendo nunca lo he olvidado.

El almuerzo empezó como es usual, tarde. Después el café, la charla... y mientras tanto, el buque estaba con las calderas encendidas y el personal esperando de gala... Salimos

a la hora del té. Pasamos isla Redonda y llegamos al final de la bahía prácticamente de noche. El regreso del General y el nuestro, también. Como se había levantado el viento del Susana, el atraque fue muy divertido, al punto que con el ancla que estaba firmísima en su alojamiento, tuve la mala suerte de enganchar uno de los pilotes verticales del muelle y lo saqué limpito. La Base, celosa de su contabilidad, pretendió descontármelo de mi escaso estipendio.

La cara que puse ante tal información debe haber sido harto sugestiva. Deben de haber apelado a mi seguro contra todo riesgo para recuperar el costo. Pero lo que sí sé es que no se habló más del tema, aunque yo no dormí bien por tres meses (No news, good news).

Ushuaia tiene para muchos de nosotros un atractivo especial. Las anécdotas que se recuerdan en las cámaras, de las cuales hay muchas de aquellos tiempos en los que ni siquiera se escuchaban las radios de Buenos Aires. Recuerdo que algunos oficiales utilizando la vía radial de Teléfonos del Estado, desde el pueblo, hablaban con sus novias y familias, de manera que constituía un entretenimiento sintonizar esa frecuencia en la radio de la cámara.

Era algo así como la radionovela de la tarde. Particularmente allí estaban atentos después del té, para enterarse de los amoríos y desventuras de la tripulación y en especial de los oficiales. No tardaban al regreso de los causantes para comentar las mismas, pero éstos, ya prevenidos, aceptaban la cargada con resignación y valor.

Así se vivía del chimento inocente, intrascendente y con picardía.

Siempre había motivo para un obligado asado en tierra, para levantar el ánimo de la tripulación, precedido por un buen partido de fútbol contra el equipo de la Base, que invariablemente ganaba, por su mejor entrenamiento. Todo terminaba con una buena siesta para evaporar lo consumido. Para los oficiales estaba la marisqueada, mezcla de cholgas y las cotizadas centollas, que conseguía alguno de los oficiales baqueanos de la zona, amigo de alguien de la lancha *Luisito*.

Siempre me pregunté por qué nadie tuvo la capacidad de importar desde Chile algunas langostas, para sembrarlas en nuestras costas y así obtener una nueva forma de llenar nuestras mesas a precio alcanzable.

Como Comandante vivía en cierto sentido algo aislado en mi cámara, costumbre que viene desde largo tiempo atrás y se respeta. Para mí significaba tiempo para leer y meditar, todo ello mientras me lo permitieran mis tareas de responsabilidad sobre el buque.

Buscaba la explicación a lo explicable, pero que no quería reconocer porque lo consideraba impropio de un pueblo de origen europeo que debió heredar ese espíritu de superación, de trabajo, de búsqueda de los mejores caminos para avanzar, dejando atrás la mordera en la que periódicamente se sumergía.

Tal vez, más tarde, prestando servicios en el edificio Libertad, tuve la respuesta a lo que yo sabía. Me visitó un inglés, representante de una firma proveedora de dragas, y me confió que nosotros no encontraríamos dragas como las que pedíamos. Le pregunté: –¿Por qué, acaso le solicitaban algo técnicamente muy complejo...? –No –me contestó–. Las quieren con un edificio de departamentos encima, y de éstas no existen en todo el mundo.

Los comentarios están demás.

Nuestra permanencia en USU había finalizado y así con pena para unos y alivio para otros que deseaban volver al seno de sus familias, emprendimos el regreso. Un regreso, una

etapa más entre Puerto Belgrano y USU, que había de repetirse varias veces, con errores y satisfacciones, producto de la inexperiencia y de la experiencia que se gana al incurrir en ellos para no repetirlos.

Pero se navegaba, se navegaba no menos de seis a siete meses al año, lo cual agradecíamos en una época en que la Armada se entrenaba para cumplir con sus funciones y a la que se le brindaba la oportunidad de hacerlo.

Un Comandante comienza a formarse desde el grado de Guardiamarina observando cómo actúan los más antiguos y adquiriendo lo de esa frasesita tan repetida del Conocimiento del Teatro de Operaciones, que pocos llegaron a entender en su justa medida.

Tiempo pasó, pero no mucho, para enterarme que la ARA *Piedra Buena* y su gemela ARA *Azopardo* habían sido condenadas al retiro del desguace, previa pasada del INCUCAI (por lo que pudiere venir, uno nunca sabe).

Desde mi nuevo destino, sentí en ese momento como si un trozo de mi pasado se quebrase, pero tuve que admitir que pertenecían a otra generación de buques cuya utilidad era tan restringida que sólo quedaban para divertimento del soplete y el chatarreo, algo así como me sucedía a mí. ■

# Centro Naval

## *Unión y Trabajo*

Por el CL (R) Horacio Rodríguez  
y el CN (R) Jorge R. Bergallo



*Su historia, desde su origen hasta nuestros días.  
La identificación con la Armada como institución  
y como pensamiento.*

En venta en:

**Delegaciones y Sedes del Centro Naval  
y en el Instituto de Publicaciones Navales**

Galería Larreta Local 28, Florida 971

o San Martín 958, Buenos Aires

Teléfono/Fax: (011) 4311-0042/43.

Horario: Lunes a viernes de 1000 a 1800

instituto.publicaciones@centronaval.org.ar

[www.ipn.centronaval.org.ar](http://www.ipn.centronaval.org.ar)

