



EMBARCOS ERAN LOS DE ANTES...

Guillermo Pérez del Cerro

“**R**ecordar es volver a vivir” y, más aún, recrear el pasado vivido con intensidad logra, en cierta forma, la magia de transformar aun aquellas cosas que, en su momento, nos parecieron feas o poco agradables en simpáticas y aceptables.

Esta breve historia que me propongo contarles está especialmente dirigida a aquellas generaciones con las cuales compartí la vida y la formación profesional en la Escuela Naval Militar (ENM) desde fines de la década del cuarenta hasta mediados de la del cincuenta (1948 -1952) y, en especial, a mis compañeros de embarco del verano de 1948 - 1949 en la cañonera ARA *Paraná*; asimismo, va dirigida a las jóvenes generaciones de Oficiales de Marina para conocimiento de cómo el tiempo y el progreso fueron cambiando las costumbres y, por qué no, la vida misma.

Siempre hacíamos los embarcos de la ENM en verano y, uno que otro, a mitad del año. La verdad es que eran muy variados: más de una vez, en los Buques de Desembarco de Infantería (BDI); también, en los destructores *Cervantes* y *Garay*; otras, en algún transporte -*Bahía Aguirre*, por caso-; más raro, en los patrulleros *King* y *Murature* -que aún hoy navegan- y, también, en las viejas cañoneras *Paraná* y *Rosario*.

Para comprender mejor lo que sigue, vale una descripción breve de las cañoneras. Se construyeron en 1909, en Inglaterra. Poseían un desplazamiento de 1.050 Tm, una eslora de

El Capitán de Fragata Guillermo Pérez del Cerro fue becado por la Armada para cursar la carrera de Ingeniería en Telecomunicaciones en la UBA, donde se recibió de ingeniero el 7 de octubre de 1960. En la Armada Argentina, ocupó diversos cargos tanto embarcado como en tierra: Buque taller ARA Ing. Gada, crucero ARA Gral. Belgrano, destructor ARA Rosales, 2º Div. de Destructores, Dirección de Electrónica Naval, Talleres de Electrónica de Espora, Puerto Belgrano y Buenos Aires. En 1975, solicitó su retiro de la Armada y actuó en el ámbito civil en diversas empresas, dirigiendo obras de envergadura y desarrollo de ingeniería aplicada a las telecomunicaciones. Asesoró a diversas empresas nacionales y extranjeras, y volcó su actividad prioritariamente al rubro ferroviario y petrolero (yacimientos y off-shore). Entre otras tareas, actualmente se desempeña como Asesor Permanente de Telecomunicaciones para Chevron Argentina y Sinopec Argentina.



76,40, una manga de 9,80 y un calado de 9 pies y llevaban un cinturón coraza de 4 pulgadas y una cubierta, también acorazada, de una pulgada. Como armamento principal, tenían 6 cañones de 75 mm y dos morteros de 152 mm. El combustible para alimentar las calderas era el carbón.

Como se aprecia, si bien se trataba de un buque con cuarenta años de vida, la ARA *Paraná* no era tan vieja al momento de mencionado embarco, frente a muchos otros que, entonces y aún hoy, representan el poder naval de la República. El problema radicaba en que el diseño ya estaba pasado de moda: la Primera y, muy especialmente, la Segunda Guerra Mundial habían alterado de manera terminante muchas de las premisas del diseño naval militar. En este caso particular, por tratarse de un proyecto de los primeros años del siglo xx, este tipo de buque resultaba más cercano a lo que la ingeniería naval ofrecía en la época de la Guerra Ruso - Japonesa (1904-1905).

Así las cosas, en el verano de 1949-1950, cuando pasábamos de primero a segundo año y dejábamos de ser cadetes bisoños, nos tocó en suerte, junto con un pequeño grupo de mi promoción, embarcarnos en la cañonera ARA *Paraná*, en condición de menos antiguos. Concretamente, nos prolongaron un mes nuestro sueño de tener a alguien bajo nuestra férula y así, con coy y bolsa al hombro, una calurosa mañana de enero, cruzamos la planchada y todos a bordo.

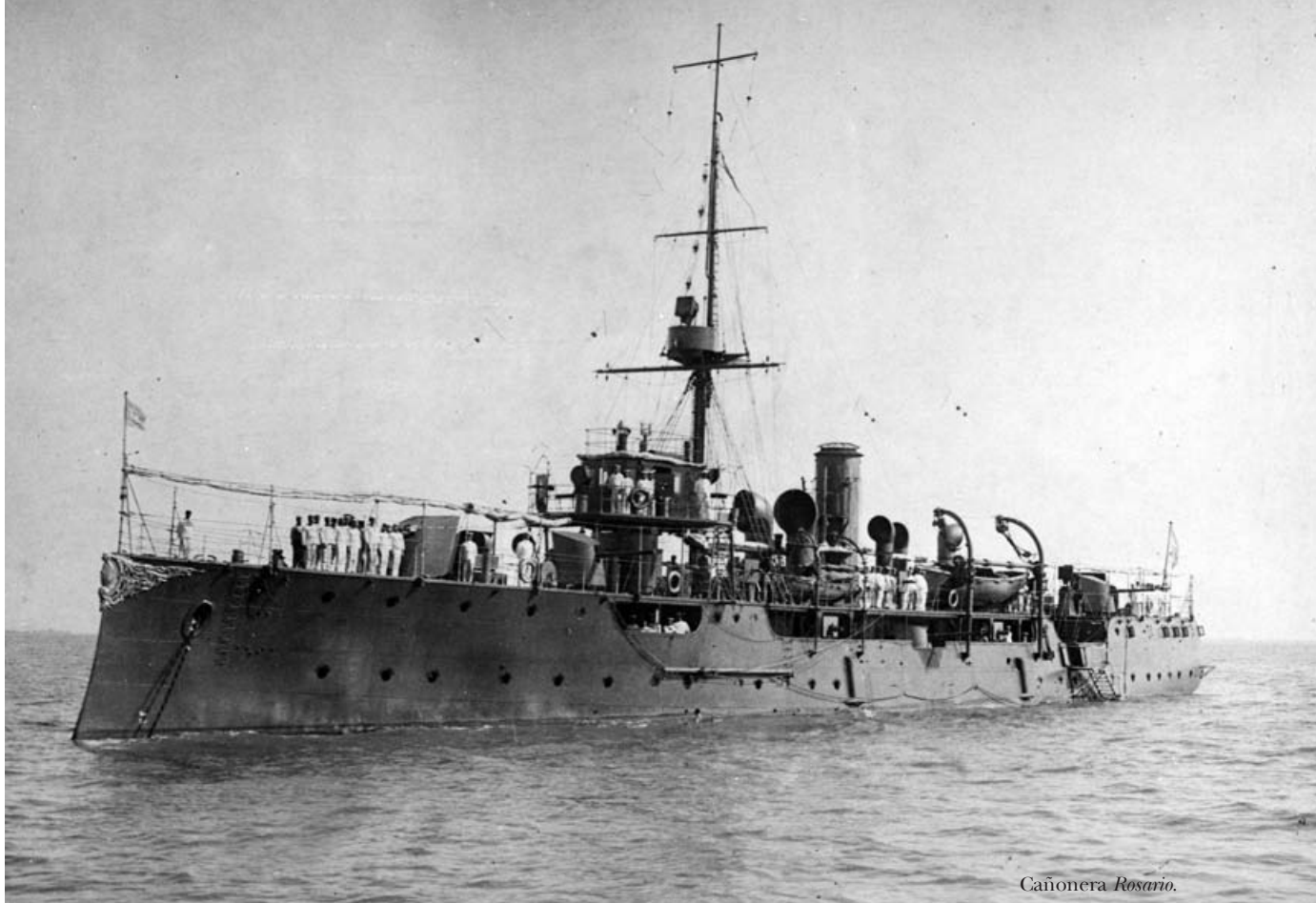
**Con coy y bolsa al
hombro, una calurosa
mañana de enero,
cruzamos la planchada
y todos a bordo.**

Una vez en cubierta, lo primero fue acceder a las batayolas, ubicadas en las bandas y a la intemperie, que, según me contaron, servían como defensa adicional en caso de combate. Después, vino la distribución de funciones y, finalmente, accedimos al sollado de proa reservado para cadetes. En el sollado, se comía, se descansaba, se daban clases y se dormía, es decir, todo o casi todo se desarrollaba en ese espacio que, con escasa ventilación y mucho calor en verano, resultaba por demás pesado. Las mesas y los bancos se aferraban al techo y se bajaban durante las horas de rancho y de clase; a la noche, se cruzaban cadenas que servirían como soporte de los coys. Valga este breve relato de un pasado no tan lejano para apreciar cuánto le debemos a la evolución de la arquitectura naval, especialmente a la contribución de los EE. UU. de América, que nos enseñó que el confort no está reñido ni con las tradiciones ni con el objetivo para el cual un buque se construye. Hoy tenemos ventilación forzada o refrigeración, comedor separado del lugar de sueño, camas o cuquetas en lugar de coys y mil mejoras más; en resumen: higiene en lugar de hacinamiento.

Ese sollado trae a mi memoria dos breves anécdotas. Una, la de nuestro compañero Nucho, que no tuvo mejor idea que colgar su coy pegado a las dos cadenas de las anclas de proa que, procedentes de la caja de cadenas, atravesaban verticalmente el recinto. Hubo un día que se navegó y fondeó de noche tarde, pobre Nucho..., su coy giró como un trompo, y él terminó en el piso con un feroz porrazo, por fortuna sin mayores consecuencias.

El otro recuerdo es el de un cadete que plácidamente dormía en su coy y se despertó de golpe con una fuerte opresión en el pecho. ¿Ataque al corazón?, pensará el lector. No. Solo una tremenda rata que, juguetona, se había refugiado, quizá para dormir también, sobre el tórax de nuestro amigo.

Llegados a este punto, vale la pena pensar un poco en esa tripulación extra que, siempre oculta y más o menos silenciosa, se hacía presente: las ratas. En la *Paraná* sobraban, no respetaban nada, ni siquiera las galletas marineras para las lanchas salvavidas que algunos de nosotros, por esa viveza de cadete, más de las veces inoportuna, nos llevó a probarlas sin pensar que, si algún pedazo les faltaba, por algo sería. Ahora bien, ¿por qué tantas ratas? Por varias razones, la principal, el carbón y las carboneras abordo. A ello, se sumaba el acopio de víveres frescos en la famosa fiambreira, ubicada a la intemperie, en cubierta, que indefectiblemente siempre fue la primera tarea de armado y de ubicación para los Talleres Navales cuando un buque, proveniente del extranjero, llegaba para incorporarse a la flota. Aquí otro aporte de las innovaciones posguerra: los víveres frescos sueltos al por



Cañonera *Rosario*.

mayor se reemplazaron por víveres encapsulados, en recipientes aptos para una eficiente e higiénica estiba fuera del alcance de los roedores.

Rancho y descanso. ¿Cómo era el rancho? ¿Qué pasaba en el descanso? Vayamos paso a paso. A diferencia de ahora, que ya se afirmó el cambio que introdujo la llegada de los cruceros tipo *Belgrano* y *9 de Julio* al país en 1951, entonces no había bandejas ni la provisión de comida era individual como ahora, tampoco había un lugar reservado para comer, pues todo se hacía en el sollado. La primera tarea consistía en armar el rancho, esto es, bajar las mesas y los bancos, y buscar la comida en la cocina. Estos menesteres estaban reservados para los más modernos, en nuestro caso, nuestro grupo, que entraba al segundo año, por ausencia de bisoños de primero en este embarco.

La famosa gaveta era portadora de todos los platos; en ella llegaban, primero, el fiambre, luego, la sopa, después, las milanesas con ensalada y, al final, el postre. Lo malo era que lo que sobraba siempre se volvía a la gaveta para ser eliminado, luego, por el cenicero de popa, con el solo detalle desgraciado de que siempre quedaban restos y así la milanesa y la ensalada resultaban sazonadas con fiambre y sopa de los platos anteriores. El postre era un caso especial: fruta o flan, preferiblemente fruta, ya que se pela, y no flan con restos de fiambre, de sopa o de milanesa con ensalada... Nuevamente, gracias a los EE. UU. de América, este tipo de rancho universal para el resto de las armadas de guerra del mundo ha desaparecido.

Una variante de los almuerzos era la llegada de la correspondencia y de víveres en un remolcador que fondeaba a popa y cerca de la cañonera. Cuando esto acontecía, más seguido que lo deseado, se llamaba a zafarrancho de lancha, y todos los cadetes de segundo año, que contra nuestra voluntad seguíamos siendo los bisoños, suspendíamos la ingesta y concurríamos a cubierta para completar la dotación de la falúa que, ya en el agua, era abordada para zarpar hacia el remolcador. El problema no hubiese sido mayor si eso hubiese sido todo, pero la embarcación no se encontraba en buenas condiciones; evidentemente, necesitaba un profundo calafateo y, entre traca y traca, hacía agua en abundancia, lo que

La cocina se encontraba en la cubierta principal y, para llenar la gaveta con comida, se salía indefectiblemente a la intemperie, lloviese o hubiera sol.

obligaba a que, antes de comenzar a remar, había que achicar con baldes y con latas que nos tiraban desde cubierta. Al llegar al remolcador, resultaba imprescindible repetir esta maniobra. Por supuesto, la breve singladura entre ambas naves se recorría a ritmo de regata para evitar juntar demasiada agua en sentina. No recuerdo con exactitud el tiempo total de esta maniobra, lo que sí me acuerdo era que, cuando pisábamos nuevamente la cubierta, el rancho y el descanso habían terminado ya hacía tiempo.

Muy seguido, teníamos zafarrancho de combate y acudíamos a las piezas de 75 mm, momento en el que ajustábamos el tiempo de carga y de extracción de cartuchos, preparábamos el material, limpiábamos los bronce, lubricábamos los mecanismos y recibíamos toda la instrucción necesaria para que cuando se hiciera realidad el tiro, todo anduviese sobre carriles. Respecto de los dos obuses, debo confesar que, pese a mis investigaciones sobre ellos, nunca pude averiguar el porqué de este tipo de arma en un buque de guerra. Las respuestas fueron, en todo caso, tan variadas como risibles. Recuerdo una de ellas, que decía que si se apostaba el buque protegido por la isla Martín García, se podía batir la costa uruguaya sin que la cañonera fuera alcanzada; evidentemente, quien me dio esa respuesta todavía seguía detenido en los tiempos de Artigas, en sus enfrentamientos con el Directorio.

Guardia de Máquinas. Todos los cadetes de mi grupo pertenecíamos al Cuerpo General, pero alguien tuvo la feliz idea de que debíamos, también, cubrir la guardia en máquinas, y esta fue la gran sorpresa, realmente no lo esperábamos. Como éramos los más modernos, deberíamos cumplir el papel de foguistas, esto es, apalear el carbón a la caldera y extraer la ceniza de la platea, tarea amenizada con uno que otro bagre a la pala, la delicia culinaria de nuestros maquinistas, que consistía en poner un bagre condimentado sobre la pala del foguista y apoyarla sobre las brasas del carbón encendido.

A esta altura, vale recordar dos situaciones de mal comienzo, pero de feliz término. Una fue experiencia personal; la otra se produjo en la ARA *Rosario*, gemela de nuestra cañonera, y bien se podría haber producido en nuestro buque. El asunto fue más o menos así: mientras nosotros cumplíamos nuestra guardia en máquinas apaleando carbón y juntando ceniza, en cubierta había un conscripto en la ARA *Paraná* o un cadete en la ARA *Rosario*, quien,

En 1948, el cuerpo general (de cubierta) y el de ingenieros (de máquinas y electricidad) estaban muy diferenciados.



Cañonera *Paraná*.

a requerimiento del foguista, izaba lleno o arriaba vacío, a mano por medio de poleas, un enorme recipiente de hierro, que luego arrastraba hasta una de las bandas para volcar su contenido al río. Lo que sucedió un día en la *Paraná* fue que, al izar el balde completo de cenizas, en algún lugar de su recorrido se trabó, y como en ese buque no se disponía ni de teléfono, ni de *handy*, ni nada que permitiera oír mejor, a viva voz avisé al conscripto que aflojara un poco la cadena. Para que la orden se oyera mejor, la di asomado dentro del conducto por donde se deslizaba el balde. El conscripto entendió otra cosa, largó la cadena, y el recipiente cayó de golpe con gran estrépito; con mucha suerte, alcancé a sacar mi cabeza afuera y, con más suerte aún, después comprobé que el balde estaba apoyado en el piso a solo dos o tres centímetros de mi pie.

En la ARA *Rosario*, los cadetes cubrían la guardia de izado y de arriado del recipiente de cenizas. Lo que sucedió fue que el pobre Carlos Rucci, al inclinar el recipiente muy lleno hacia afuera, se deslizó al agua detrás de él. Menudo susto. Afortunadamente, el buque se encontraba amarrado a muelle y, con rápida respuesta al grito de ¡hombre al agua! pronunciado por Mario Mason Lugones, que secundaba la maniobra, la cosa no pasó a mayores.

No todo eran pálidas. También había situaciones por demás extravagantes en estos viejos buques, que hoy nos hacen reír a mandíbula batiente, aun cuando entonces nos parecían patéticas. Posiblemente, las más llamativas se producían en los jardines, pues allí moría toda diferencia o, más elegante en latín: *hic delectur omnis disenzo*. Estos se encontraban ubicados en el centro y a crujiá, y consistían en pequeños habitáculos con tazas turcas, lo que, en definitiva, no era un problema mayor, salvo si se navegaba con mal tiempo y roídos fuertes, propio del Río de la Plata. El problema radicaba en que las mamparas de separación eran bajas y dejaban ver siempre las cabezas emergiendo como la “flor azteca en los parques de diversión”. A ello, se sumaba la presencia de compañeros y de personal más antiguo en los compartimientos adyacentes al ocupado, donde, entre otras cosas que no vienen al caso, siempre primaba aquello de que lo cortés no quita lo valiente, y el saludo al llegar y al retirarse siempre estaba presente.

Como debía suceder, un día se acabó el carbón, y tomamos puerto en La Plata para reabastecernos. Para mí, resultó una experiencia inédita, jamás había asistido a algo tan particular como eso, pues ya en ese tiempo, todos los buques conocidos quemaban combustibles líquidos, y su carga era y es por manguera. En ese momento, era por cestos y a mano; además, todos intervenían, incluso la Plana Mayor. Para la maniobra, la cañonera quedó amarrada al muelle, con los tambuchos de las carboneras abiertas y la tripulación y los cadetes en tierra. Solo como excepción, abordo estaban aquellos que, en el interior de las carboneras, irían estibando el carbón. En tierra, enfrentada y en paralelo con la cañonera, una montaña de carbón; un poco más adelante, una hilera de canastos de paja gruesa; más cerca del buque, una radio capilla, conectada por un largo cable a los 220 vca y, al costado, una mesa con gavetas con hielo y caña. Hasta aquí, este era el escenario. La radio, para amenizar el acontecimiento, y las gavetas, para dar calor y fortaleza a la tripulación.

El trabajo se dividió en dos, las carboneras de babor las llenaría la tripulación, y las de estribor, los cadetes. El que terminaba primero quedaba en libertad de maniobra para descansar hasta que terminara el otro. Sonó el silbato, y comenzamos. Apostados en la montaña de carbón, los más antiguos llenaban las chisteras, y los más modernos, en una hilera que se desplazaba frontalmente con los canastos intercalados entre cadete y cadete, avanzaban corriendo hasta el buque, para que otros volcaran la carga en el interior de las carboneras. Se regresaba a la carrera y así todo el tiempo. Cada tanto, una mano piadosa con cucharón al ristre mojaba los labios con la caña fresca y cada vez más aguada. La radio amenizaba con música y con descargas propias de la AM, no se olvide el lector que la FM en esa época no existía. No había descanso, era a terminar. La música se interrumpía cada tanto para pasar una tanda de avisos y, una vez, para pasar noticias. Las recuerdo como si fuera hoy y ahora; fueron dos, una nacional: en Mar del Plata, acababan de detener a una niña que se había atrevido a tomar sol con un traje de baño de dos piezas, ni pensar en bikini; la otra, del exterior: ese día, en un astillero de los Estados Unidos, se había colocado el primer

remache en la quilla del primer submarino nuclear, el USS *Nautilus*; como comprenderán, el noticioso no ayudó mucho para levantar el ánimo a nadie.

Nos habían tocado nuestro ego, no era posible que la tripulación nos ganara, era una cuestión de honor, debíamos terminar primero. Por ello, no aflojábamos y persistíamos en nuestro empeño haciendo, cada uno de nosotros, un esfuerzo descomunal; sin embargo, algo estaba sucediendo que no comprendíamos: casi sin esfuerzos de la tripulación del buque, las carboneras de babor se estaban llenando más rápido que las de estribor y, suavemente, la cañonera comenzó a escorar hacia esa banda. No pasó mucho tiempo más; de golpe, sonó estridente el pito del oficial de guardia... ¡Libertad de maniobra para la tripulación! Que sigan los cadetes hasta finalizar con lo que aún queda. Pasó bastante tiempo hasta que la ARA *Paraná* se adrizara nuevamente, y supiéramos qué había sucedido. En algún lugar bajo cubierta, las carboneras de las bandas se comunicaban, y no faltó el vivo que armó entre ambas un tobogán para desviar la carga y favorecer a la tripulación en perjuicio de los imberbes cadetes. Conclusión: nada más cierto que aquello que dice que “el diablo sabe por diablo, pero más sabe por viejo”.

Pasada la carboneada, agotados de cansancio y negros de negrura absoluta, nos embarcamos, y lo primero que hicimos fue bañarnos. Recuerdo el trabajo que nos tomó sacarnos el carbón de encima, los párpados estaban impregnados y, con suavidad, empleábamos el cepillo de uñas para tratar, en vano, de removerlo. Realmente, parecía que nos habíamos puesto rímel, y eso duró bastantes días, incluso salimos de franco con los ojos sombreados para sorpresa de nuestras familias y allegados.

...la gran fiesta de pocos minutos para la cual los artilleros se preparaban toda la temporada.

Luego de la carboneada y por pura coincidencia, no muy lejos de la ARA *Paraná* y aguas abajo de donde nosotros nos encontrábamos, una fragata inglesa muy moderna, que vaya a saber por qué razón visitaba La Plata, había amarrado a muelle. La ARA *Paraná* dejó de ser gris horizonte para ser gris sucio durante el tiempo que medió desde la carboneada hasta un profundo lavado, desde la línea de flotación hasta el tope del palo. En las condiciones antes descritas, pasamos navegando rumbo al Río de la Plata frente a la fragata. La dotación con uniforme de verano, de pantalón corto y camiseta de un blanco reluciente formó en cubierta como se estila en esos casos; nosotros respondimos también, pero lo hicimos con el “overall” gris y sucios, porque aún no nos habíamos bañado, y por esas coincidencias que solo se explican por la Ley de Murphy, sonó estridente la válvula de seguridad. Solo espero que los del otro buque lo hayan tomado como un saludo.

Finalmente, llegó el momento del tiro, la gran fiesta de pocos minutos para la cual los artilleros se preparan toda la temporada. El fuego no fue eléctrico, se hizo a mano, como toda la maniobra de carga y de recuperación de cartuchos. Todos, sin excepción, disfrutamos del acontecimiento, especialmente los más modernos, que aún no habíamos asistido nunca a un ejercicio de artillería. En mi caso, fue una lástima no haber querido usar algodones en los oídos, por lo que quedé con la recepción de agudos atenuada de por vida.

Después de este embarco, nunca más volví a navegar en este tipo de buque. Las viejas cañoneras fueron desguazadas: en 1956, la ARA *Paraná*, y en 1959, su gemela la ARA *Rosario*, después de cumplir un largo período de utilización y de servicio en la Armada Argentina. Muchas promociones de la Escuela Naval Militar pisaron sus cubiertas y, pese a sus achaques de vejez, sirvieron para forjar en mucho el espíritu marino de varias generaciones de Oficiales de Marina.

Atrás en el tiempo, quedaron las batayolas, los coys y sus ganchos y cadenas, las gavetas, las mesadas y los bancos aferrados a los techos, las cubiertas de teca, las carboneadas, la “válvula mariposa”, el espolón, la coraza y tantas cosas más caídas en el olvido. Solo quedan los recuerdos que, contados, sirven para recrear el ayer e ir armado lentamente la historia sobre la que se asientan el presente y el futuro de la Armada, manteniendo el espíritu de siempre, aquel que nos ha permitido superar los tremendos desafíos vividos a lo largo de 200 años de Historia Naval Argentina. ■