

# ANÉCDOTAS DEL XXVI VIAJE DE INSTRUCCIÓN DE LA FRAGATA ARA *LIBERTAD*

---

Capitán de Navío (R) Hugo F. Álvarez



**E**n noviembre de 1989 tomé conocimiento de mi designación como Comandante del buque escuela, la fragata ARA *Libertad*. El 24 de diciembre asumí el comando y ese mismo día el Jefe de Estado Mayor General de la Armada me confirmó que realizaría el viaje de instrucción XXVI, ya que hasta esa fecha se dudaba si efectuar reparaciones de un año o posponerlas para el próximo viaje.

## Los preparativos

Al asumir, me puse a trabajar en todo lo referido a los recursos que disponíamos para las reparaciones y en saber cuál era el plan de la Armada para el itinerario. Tenía una ventaja: conocía la fragata en detalle por haber sido Jefe de Material Naval en el viaje de instrucción de 1974 y, con respecto a la plana mayor, tanto el Segundo Comandante como el Jefe de Máquinas eran dos jefes brillantes (tal es así que ambos llegaron al almirantazgo, uno como vicealmirante y el otro como contraalmirante), lo que me aseguraba su competencia para encarar los múltiples aspectos de las reparaciones generales en Buenos Aires. La fragata estaba amarrada en su apostadero de la Dársena Norte, con proa al sur.

Otro aspecto de importancia es que tenía una relación muy fluida con el Director de Instrucción Naval, quien me dio total apoyo y libertad de acción en todo momento, y también con el Jefe de Estado Mayor General Naval, con el cual siempre mantuve un diálogo permanente en todo lo atinente al itinerario y al buque.

La derrota por cumplir y los puertos que visitar siempre fueron temas complicados, no solo por los actores que participaban en el itinerario, sino porque, finalmente, la decisión era de índole política, a veces sin tener en cuenta los tiempos previos a la zarpada. En algunas ocasiones se llegó a anular el viaje una semana antes de la zarpada o se modificó el itinerario a último momento, sin tener en cuenta sus implicancias, tanto a nivel del buque como de las relaciones navales internacionales.

En lo personal, que me permitieran trabajar en el itinerario del viaje era un privilegio y una gran responsabilidad. Los antecedentes de 1974, así como el haber operado en Europa en la Comisión Naval (1985-1986) me ayudaban. Fue así que, después de haber recibido las directivas correspondientes, me puse a trabajar.

Tenía dos objetivos que consideraba importantes, sobre todo en relación con lo que significarían para los Guardiamarinas. Primero, visitar oficialmente al Santo Padre, y segundo, incluir Israel, donde la fragata nunca había estado. En ambos casos, tenía muy presente la recepción oficial del Papa Pablo VI a la fragata en 1974, así como mi experiencia de una visita particular a Jerusalén y El Cairo en 1985.

Actué consecuentemente después de consultar a la Armada. Había conocido personalmente al Nuncio Apostólico y le había pedido que tramitara una visita oficial al Papa en el Vaticano. Con respecto a Israel, invité a su Embajador a conocer la fragata. Este concurrió con el Agregado Militar y me prometió impulsar una visita oficial a su país. El primero en contestar afirmativamente fue el Embajador, mientras que la Iglesia lo hizo a último momento, dado que se había aprobado el puerto de Civitavecchia en Italia y el Papa, Juan Pablo II, nos recibiría en su residencia de verano de Castel Gandolfo.

Otro de los temas para considerar en la preparación del itinerario eran las invitaciones de países u organizaciones internacionales para participar en las diferentes celebraciones, eventos náuticos o regatas internacionales. Para 1990 se recibieron invitaciones de tres paí-

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.

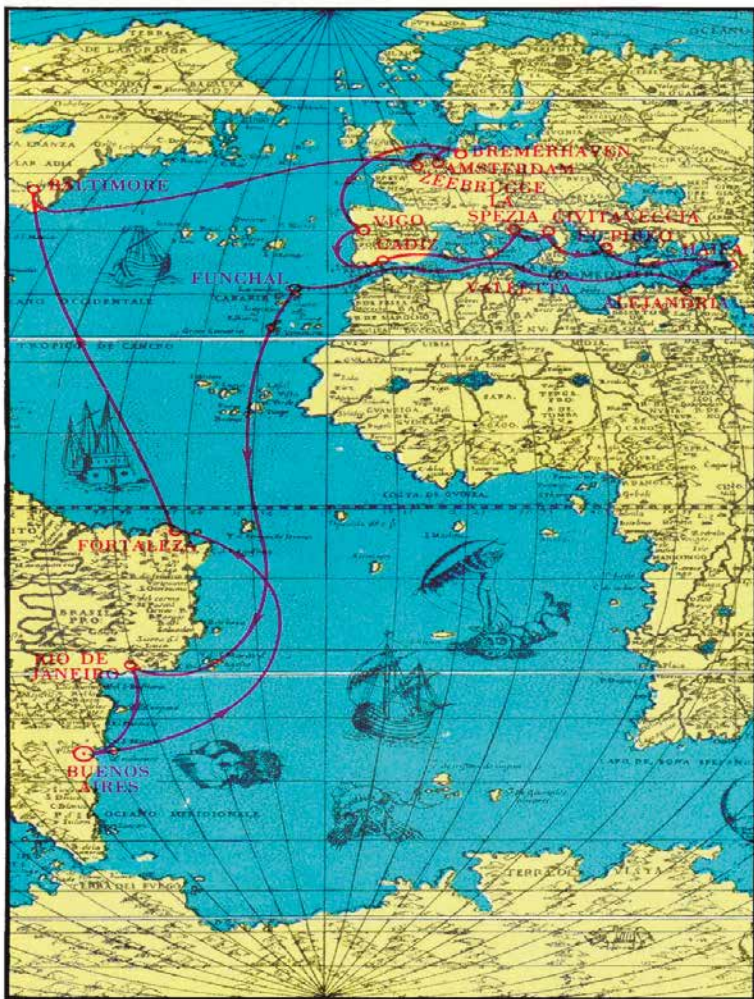
Ejerció el comando del transporte ARA *Cabo de Hornos*, de la Agrupación de Lanchas Rápidas, y de la fragata ARA *Libertad*.

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.

## ITINERARIO / ITINERARY



**BUENOS AIRES - FORTALEZA - BALTIMORE - ZEEBRUGGE  
AMSTERDAM - BREMERHAVEN - VIGO - CADIZ - LA SPEZIA  
CIVITAVECCIA - EL PIREO - HAIFA - ALEJANDRIA - VALLETTA  
FUNCHAL - RIO DE JANEIRO - BUENOS AIRES.**

Durante el alistamiento, en forma no prevista, visitó la fragata el Vicepresidente de los Estados Unidos de América acompañado por fotógrafos y periodistas de su país. Poco después, en medios gráficos estadounidenses se publicó que a bordo lo habían tratado como a un "cabeza hueca".

el escudo del buque y la caja que lo contenía, y le expliqué que, dado que su visita no estaba prevista, no hubo tiempo para grabar la dedicatoria con su nombre, así que se lo entregaría en la escala de Baltimore.

Pocos días después me llamó el Jefe del Servicio de Inteligencia de la Armada, un Contraalmirante al que había servido como Jefe de Estado Mayor en el Área Naval Austral, con el que tenía una excelente relación. El motivo era un artículo en la prensa estadounidense sobre la visita del Vicepresidente a la Fragata, donde lo habían tratado como un cabeza hueca, al darle el Comandante del buque una caja vacía. Por supuesto, una vez aclarado el tema sin ninguna consecuencia, medité sobre la acción de los medios de comunicación que tendría que tratar durante el viaje y su repercusión en Buenos Aires (sin saber que después de dejar el comando sería Jefe de Prensa de la Armada por dos años). Por otra parte, un periodista embarcaba en comisión como corresponsal naval. Él atendería los asuntos de prensa durante el viaje, sobre todo la organización y el control de las conferencias de prensa que se darían al arribar a cada puerto.

ses: Bélgica, Holanda y Alemania. Es decir, teníamos destinos en el mar del Norte y en el Mediterráneo, a los que se agregó una petición para tomar el puerto de Baltimore, en los Estados Unidos de América.

Finalmente, el itinerario propuesto fue aprobado con suficiente tiempo previo a la zarpada, lo que nos permitió prepararnos adecuadamente. Quedó consolidado de la siguiente forma: Fortaleza, Baltimore, Zeebrugge, Amsterdam, Bremerhaven, Vigo, Cádiz, La Spezia, Civitavecchia, El Pireo, Haifa, Alejandria, La Valletta, Funchal y Río de Janeiro. Sin embargo, el cumplimiento se vería afectado por razones ajenas al buque, como les comentaré más adelante.

Durante las reparaciones y el alistamiento surgieron imprevistos que complicaron el escaso tiempo disponible. Una tarde recibí una llamada del Secretario General Naval en la que me indicaba que en una hora, el Vicepresidente de los Estados Unidos de América visitaría la Fragata ¡y que quedaba a mi cargo la recepción oficial de la Armada! Efectivamente, se presentó abordo con el Embajador y varios reporteros americanos. Por supuesto, lo recibí como correspondía y le indiqué que el buque estaba en plena actividad de preparación para el inmediato viaje de instrucción. Recorrimos la cubierta principal desde proa, le mostré el puente de navegación, finalmente la toldilla y lo invité a tomar un café en mi cámara. Mientras hacíamos el recorrido, la prensa no dejaba de tomarle fotografías. En la despedida, le mostré

Otro de los acontecimientos inéditos para el buque, semanas antes de zarpar, fue la participación de la Orquesta Sinfónica Nacional en un concierto abordo por primera vez. Se ubicó en la toldilla, con los espectadores sentados en el muelle, en sillas que había previsto el Jefe de Relaciones Públicas de la Armada. El estado del tiempo ayudó y el concierto tuvo repercusiones favorables, tal es así que se volvió a repetir al año siguiente.

Previo a la zarpada, la Cancillería requirió que incorporáramos, para ser exhibidas en los puertos, una serie de esculturas de autores argentinos. Eran de mediano porte y macizas; se ubicarían en toldilla en cada escala. Finalmente, significaron un problema más, totalmente ajeno a los requerimientos habituales que teníamos que cumplir.



Por último, recibimos una solicitud de la Asociación de Amigos de la Fragata *Libertad*, que implicaba hacer una reunión especial para la promoción de las pymes del país durante el viaje, con diferentes materiales de difusión. La Asociación había surgido de la relación entre miembros de la Unión Industrial Argentina y del Comando de la Fragata desde 1965. Se materializó formalmente durante el viaje de instrucción de 1974 cuando, en una reunión en el puerto de Ámsterdam, su Presidente le informó al Comandante la creación de la “Asociación Amigos de la Fragata *Libertad*” el 12 de julio de ese año. A partir de esa fecha mantuvieron una estrecha relación con los comandos del buque, y para cada viaje de instrucción contemplaron las diferentes necesidades que podían satisfacer sus socios individualmente o la Asociación en su conjunto. Por ejemplo, en el 2013 efectuaron la donación de un Simulador de Navegación para uso de los Guardiamarinas.

“Por primera vez la Orquesta Sinfónica Nacional se presentó en la Fragata y ofreció un concierto público. Estaba ubicada en la toldilla y los espectadores sentados en tierra frente al buque”.

En mi caso, lo más emotivo que viví a través de la Asociación fue conocer, personalmente y en su taller, al gran pintor argentino Raul Soldi, quien facilitó una de sus obras para exponer durante el viaje y dibujó uno de sus ángeles en el libro de firma de autoridades, al cual llamó “El ángel de la Libertad”. Conocía sus obras más significativas: la cúpula del teatro Colón, la Capilla de Santa Ana en Glew y el mural en la Basílica de la Anunciación en Nazaret, Israel. Cuatro años después de conocerlo, falleció en Buenos Aires, a los 89 años de edad.

Con respecto a la Asociación de Amigos, finalizado el viaje tanto el Comandante como el Segundo Comandante se incorporaron como miembros honorarios.

## Zarpa la *Libertad*

Finalmente, llegó el día de la zarpada. En esta época se realizaba una ceremonia en la cubierta, liderada por el Presidente de la Nación, quien firmaba la orden de zarpada del buque que era leída durante el evento. Inmediatamente después, las autoridades eran invitadas a la Camareta de Guardiamarinas, donde el Comandante pronunciaba unas palabras y ofrecía un brindis. En mi caso, sin embargo, la autoridad máxima presente



fue el Vicepresidente de la Nación, dado que el Presidente estaba de viaje. Lo acompañaban miembros del Gabinete y el Intendente de la Ciudad de Buenos Aires.

Inmediatamente después de despedir a las autoridades, el buque iniciaba la maniobra general para zarpar. Con los remolcadores de proa y popa tomados, dado que el buque estaba proa al sur, debía caer a babor para enfilarse la boca de salida de la Dársena Norte. Sin embargo, la fragata se resistía a caer a esa banda, y enfilaba hacia la fragata *Sarmiento*, que se encontraba amarrada en el muelle del Yatch Club Argentino. Ante esta situación, dejé el alerón de estribor y me lancé sobre el timonel de maniobra, quien, por alguna situación no prevista, no se había dado cuenta de que tenía el timón fuera de servicio.

Ante mi orden se restableció el control y el buque comenzó a caer. Nadie en el puente se había dado cuenta de lo sucedido, a pesar de que había recibido el listo de todas las estaciones. Muchas veces, las emociones de la zarpada y del arribo aflojan la atención sobre la maniobra en los puertos. Muchos años después tomé conocimiento de los accidentes del velero *Cisne Branco* de Brasil, en el río Guayas (Guayaquil, Ecuador), y del velero escuela *Cuauhtémoc* de México en el East River (Nueva York, Estados Unidos de América).

Previo a la zarpada y ya reunida la plana mayor completa en mi Cámara, di la primera directiva de conducción. Era muy simple: los consideraba los mejores oficiales seleccionados por la Armada y confiaba en la idoneidad de cada uno de ellos para el cumplimiento de la misión, pero había algo más que solo cumplir con el deber, y era constituir un grupo de excelente camaradería, que significara un recuerdo perdurable una vez finalizado el viaje, en especial para los guardiamarinas que iniciaban su vida naval.

“Previo a la zarpada, el Comandante dio a la plana mayor y Segundo Comandante su directiva de conducción, considerando las diferentes alternativas que se viven en el buque escuela durante el transcurso del viaje de instrucción”.

Un viaje de instrucción, en el buque escuela que fuere, por su duración y por el contexto en que se desarrolla, exige un modelo de conducción adecuado a los niveles jerárquicos aplicables –los oficiales, los guardiamarinas y la tripulación–, tanto en navegación como en las diversas comisiones del servicio o el tiempo libre durante la estadía en los puertos. Nunca debemos olvidar que la formación profesional de los futuros oficiales es técnico-profesional, pero también cultural, social y de conocimiento de los diversos pueblos con los que se interactúa. Además, en los países que se visitan, se juega el prestigio de la Armada Argentina y el del país, al mostrar la belleza, eficiencia y prestigio de un buque escuela velero, como ocurre con la fragata *Libertad*.

La primera directiva que le di al Segundo Comandante, respecto del cumplimiento de las sanciones leves de los Guardiamarinas en puerto extranjero, fue: “Se suspenden los días de cumplimiento para que los Guardiamarinas puedan conocer el lugar que visitan; no como en otros viajes, en los que no pudieron bajar a tierra en toda la estadía”.

Finalmente, y con respecto a la plana mayor, reconozco la importancia que tenía la presencia de sus esposas o familiares en los puertos por visitar, por lo que expresamente les comunicué que todas ellas, sin excepción, estaban invitadas a participar en las recepciones o actos formales que se efectuaran a bordo. En mi caso, mi esposa me acompañó en Estados Unidos, Europa y Uruguay, además de la presencia en Alemania de nuestra hija mayor, radicada en ese país. Siempre recordaré con cierta admiración lo que sucedió con la plana mayor de 1974. Al regreso del viaje, a partir de 1975, ¡los jefes y oficiales se reunieron con sus esposas, en un evento anual que se repitió a lo largo de los años! Continuó hasta el fallecimiento del Comandante en el año 2019. Solo quedábamos cinco tenientes de navío, de esa cámara de 26 jefes y oficiales.

Producida la zarpada sin más inconvenientes, hicimos los canales del Río de la Plata y tomamos la derrota costera con rumbo al puerto de Fortaleza, Brasil. Tanto la navegación como la escala logística se cumplieron sin problemas.

Luego, hicimos la derrota rumbo a Baltimore, la cuna de los clippers estadounidenses a partir de los cuales se diseñó nuestra fragata. Allí fuimos recibidos con todos los honores y se declaró a la fragata *Libertad* como “huésped de honor”. La única alteración al programa fue que el Embajador argentino dispuso, a través del Agregado Naval, una recepción más que la prevista por el buque, a nivel internacional, con el esfuerzo que implicaba para todo el personal.

A continuación de la escala exitosa en los Estados Unidos, tomamos una derrota bien al norte para encarar el cruce del Atlántico Norte, en busca de los mejores vientos para competir por el trofeo Boston Teapot<sup>1</sup>, que la fragata había ganado en varias oportunidades. Días después de zarpar tuvimos una comunicación de la Armada de los Estados Unidos, que nos sugería que modificásemos la derrota más al sur, debido a la presencia de desprendimientos de hielo.

La única novedad, en pleno Atlántico, fue la intervención quirúrgica, que autoricé, de un Guardiamarina con diagnóstico de apendicitis. Todo salió muy bien, tal es así que el paciente se recuperó para cumplir con las actividades en Europa.

El desafío de navegar el canal de La Mancha y luego el mar del Norte con un gran velero era todo un tema. La fragata lo había hecho en múltiples oportunidades. Por mi experiencia previa en el viaje de instrucción de 1974, como Oficial de Guardia en el puente, y luego en 1981 como Comandante, en el viaje 22 del transporte ARA *Cabo de Hornos*, esa era la tercera vez que hacía dicha derrota. En este caso, había contratado al mismo práctico alemán de 1981, un experto habilitado para operar en esa zona de Europa, que cumplía sus últimos servicios antes de jubilarse. De él conservo sus prismáticos 8x30 que me obsequió, hechos en la Unión Soviética en la década de los 80.

En Europa teníamos tres eventos internacionales de vela a los cuales la fragata *Libertad* había sido invitada. El primero era el Sail Zeebrugge 90, en Bélgica; luego, el Sail Amsterdam 90, en Holanda, y finalmente el Sail Bremerhaven, Windjammer 90, en Alemania Federal. Se desarrollaban en forma consecutiva, con la participación de grandes veleros (*tall ships*) de todo el mundo. Se hacían en las áreas portuarias y canales de acceso de las ciudades de Brujas, Ámsterdam y Bremen, las cuales yo había conocido en 1985. Cumplimos con todas las actividades previstas en estos grandes festivales, que atraen multitudes de público y cuentan con la participación de todo tipo de embarcaciones que puedan navegar.

En Bélgica surgieron dos temas no previstos. Dentro de los eventos programados estaba una regata entre Zeebrugge e IJmuiden, Holanda. La fragata *Libertad* no había sido invitada, pero, a través del Agregado Naval argentino, se nos hizo llegar una invitación informal. Rechacé la participación del buque por extemporánea y porque consideraba la zona como poco adecuada y peligrosa para la navegación a vela pura. Sin embargo, debido a la insistencia del Agregado y la importancia que tendría para nuestro país intervenir, la acepté a regañadientes, aunque dejé claro a mis subordinados que la prioridad era la seguridad náutica. Poco antes del crepúsculo, casi sin viento y con la corriente afectando la derrota, ordené aferrar el paño y fondear a la espera de mejores condiciones. Esto se dio al amanecer, cuando el Director de la regata la dio por finalizada, dado que nos retrasábamos para los eventos siguientes.

El otro tema al que me referiré es que la televisión holandesa nos pidió embarcar en la fragata para cubrir todos los eventos náuticos. Después de evaluar la conveniencia de tener prensa extranjera a bordo, lo autoricé. Por esa razón, las autoridades que manejaban el evento dispusieron que nuestro buque encabezara la columna de grandes veleros en la navegación por el canal del Norte o *Noordzeekanaal*, canal artificial que une Ámsterdam con el mar del Norte en IJmuiden (son aproximadamente 16 millas náuticas). Conocía esta derrota por haberla hecho en 1974. Esta ciudad realizaba ese tipo de eventos (*sails*) cada cinco años



<sup>1</sup> El Boston Teapot Trophy se otorga anualmente al velero, de más de 30 pies de eslora, que entre el 1 de octubre de un año y el 30 de septiembre del siguiente cubra la mayor distancia a vela con una dotación de por lo menos un 50% del personal en instrucción. Fue establecido por primera vez en 1964 por la International Sail Training Association (ISTA), con sede en Gosport, Gran Bretaña. Hoy es la Sail Training International (STI). La *Libertad* obtuvo la Tetera en un total de 10 oportunidades; la primera vez en 1966 y la última en el 2025.



La fragata participó en tres grandes eventos de vela en Europa. Consecutivamente fueron: el Sail Zeebrugge 90, en Brujas, Bélgica, el Sail Amsterdam 90, en Amsterdam, Holanda, y el Sail Bremerhaven, en Bremen, Alemania. Luego de esos eventos se tocó el puerto de Vigo en España, donde se embarcó un juego nuevo de velas cuadras.

de todo el personal, que cumplió de forma intachable en la relación con cientos de personas, tanto a bordo como en tierra. Sobre el personal que había cumplido el servicio militar obligatorio (conscriptos clase 89), eran unos 30 hombres sobre los 180 de tripulación. Habían sido seleccionados y eran voluntarios para cumplir los viajes de instrucción. Cubrían puestos desde gavieros en los palos hasta ayudantes de cocina. Sobresalían por su buena disposición y voluntad en todas las actividades.

La zarpada fue al día siguiente de la finalización del festival, pero un fuerte temporal en el mar del Norte nos retuvo fondeados en el río Weser por dos días. El mal tiempo nos acompañó y retrasó nuestra llegada al próximo puerto de escala. Era el puerto de Vigo (Galicia, España) y teníamos motivos para no retrasarnos: en esta estadía estaba previsto embarcar un juego de velas cuadras nuevas, adquiridas por el Comandante que me había precedido, hacia la casa Campos de Bilbao, quien tenía los planos con las medidas originales, dado que en nuestro país aún no teníamos la capacidad para construirlas. De tal manera, debíamos entrar a palo seco, recibirlas y envergarlas durante la estadía. Esta tarea resultó como estaba prevista y a partir de este puerto la Fragata operó y lució gallardamente su nuevo juego de velas cuadras. Sin embargo, antes de eso debimos hacer la ría de entrada y tomar puerto, pero el estado del tiempo nos jugó en contra. ¡Una niebla cerrada no permitía ver más allá del bauprés! Tal es así que las autoridades que nos esperaban solo nos vieron llegar a metros del atraque.

De la visita de autoridades españolas sobresalió la del Presidente de la Xunta de Galicia. Recordaba que, en el viaje de 1974, en Valencia el Comandante había recibido la invitación de Franco para ser condecorado en Madrid, tal era su costumbre cuando la Fragata Libertad atracaba en algún puerto español. Entonces yo era Ayudante del Comandante y fui testigo de la ceremonia, donde también participó, con uniforme naval de Teniente de Navío, el futuro Rey de España.

El único incidente se produjo en la conferencia de prensa al arribo. Un periodista me preguntó mi opinión sobre la decisión del Gobierno español de destacar al Golfo la fragata *Santa María* de la Armada Española. Mi respuesta fue breve: le pregunté qué opinaría si el Comandante de un buque de otro país, en visita oficial, hacía referencias a la decisión de su Gobierno, de destacar una unidad militar a un teatro de operaciones lejano, cometiendo una

con gran éxito y una participación popular multitudinaria. La prensa posteriormente nos comentó que ese desfile náutico había sido presenciado por unas treinta millones de personas.

A estos dos grandes encuentros los sucedió el del puerto de Bremerhaven, sobre el río Weser, con la misma intensidad y participación de los grandes veleros y múltiples embarcaciones de todo tipo. Culminó con una parada naval en la que los buques, navegando en columna, le rendían honores al Presidente de la República Federal de Alemania, que estaba embarcado en un Barreminas.

Los tres encuentros náuticos nos dejaron exhaustos desde el Comandante hasta el último conscripto, no solo porque fueron consecutivos, sino por la cantidad e intensidad de eventos por cumplir. En mi caso, con sumo orgullo por el comportamiento

intromisión y una falta de respeto hacia el país anfitrión, y también aclaré que la conferencia de prensa se refería exclusivamente a la misión del buque escuela y las características del viaje de instrucción en desarrollo.

En España teníamos dos puertos de escala y, antes de entrar en el Mediterráneo, visitamos Cádiz, donde se destacó el homenaje que hicimos en San Fernando, en la iglesia del Panteón, de los Marineros Ilustres a los marineros españoles caídos en el cumplimiento del deber.

En primer término, el próximo destino era Italia, tomaríamos la base naval de La Spezia, de la Marina Militar italiana, para recabar información técnica de apoyo, en caso de que la Armada Argentina participara en la guerra del Golfo. La segunda escala era el puerto de Roma, Civitavecchia, pero el Agregado Naval nos tenía una sorpresa: había aceptado un homenaje al buque del Club de Leones de Santa Margarita de Ligure, Portofino, en lo más bello de la Riviera italiana. Fondeamos y participamos en tierra en los eventos previstos, todos de una magnitud y calidad impresionante. Al día siguiente zarpamos y arribamos a la base naval por la mañana de un hermoso domingo. Hicimos las salvas de saludo correspondientes, que no fueron contestadas desde tierra. La mañana siguiente, de acuerdo con el protocolo, fui a saludar a la autoridad naval más antigua quien, al recibirme, me entregó una nota oficial de disculpa por lo sucedido y verbalmente me comunicó que había sancionado a los responsables.

Llegados al puerto siguiente, como era de rigor en todos, el Comandante hacía las visitas protocolares a las autoridades civiles, militares y eclesiásticas. De regreso al buque en el vehículo oficial, observé a la distancia vehículos de color rojo frente al buque, y personas, también de ese color, en proa. Al aproximarme, verifiqué que los coches eran tres Ferrari color rojo (*Testarossa*) y que las personas en cubierta eran varias señoritas ¡vestidas con mallas color púrpura! Por supuesto, solo pensé en que, si algún periodista tomaba unas fotos y se publicaban, ¡tendría que entregar el Comando de inmediato! Pero no fue así... La invitación de la firma automotriz había sido canalizada por el Agregado Naval y el Jefe de Relaciones Públicas de la Armada italiana, por supuesto sin mi conocimiento. Así que las órdenes fueron el rápido despeje de la cubierta y el rechazo de los automóviles que se me ofrecían para mi uso durante la estancia en Italia (la fragata llevaba un coche Renault para uso en tierra). Tiempo más tarde, me enteré de un viaje a Mar del Plata, en una Ferrari, manejada por el Presidente.

De los hechos más significativos sucedidos durante el viaje, la entrevista privada con el Papa fue el más trascendente. Juan Pablo II nos recibió en su residencia de verano, en Castel Gandolfo. Concurrimos con la plana mayor, los Guardiamarinas y autoridades argentinas con sus familias destacadas en Roma. El Santo Padre nos dirigió unas palabras que contesté emocionado.

Otro hecho trascendente en Roma fue la entrevista con el Embajador, hecha juntamente con el Agregado Naval. Nos preguntó qué opinábamos acerca de la posible participación del país en los eventos bélicos de Medio Oriente, formando parte de una fuerza internacional. Al respecto, tanto el Agregado como el suscripto dimos nuestra opinión sobre la conveniencia de participar, a pesar de los riesgos que implicaría, pero también advertimos que se debería tener en cuenta que la fragata tenía una visita a un puerto de Israel.

“En la visita a Italia, lo más significativo, desde el punto de vista operativo, fue el apoyo recibido de la Marina Militar en la base naval de La Spezia, en caso de que la Armada Argentina resolviera operar en el Golfo Pérsico; pero lo más emotivo fue la audiencia privada que nos concedió el Papa, Juan Pablo II, en Castel Gandolfo.”



En Grecia tomé conocimiento de la decisión de empeñar a la Armada Argentina en las fuerzas navales que operarían en el Golfo. Por otra parte, la Armada pidió mi opinión sobre la conveniencia o no de tocar Israel. En ese sentido, puse en duda la capacidad de protección, no solo mía personal o del buque en particular, sino la de mis hombres y en especial de los Guardiamarinas, en un área de peligro real, como se comprobó poco después, cuando Irak lanzó misiles sobre territorio israelí. Poco después recibí los siguientes cambios en el itinerario: se habían suprimido los puertos de Israel y Egipto y se agregó el de Uruguay (Montevideo), después de Río de Janeiro.

De Grecia quedó una relación muy importante con el Secretario de la Embajada Argentina, que perduró a lo largo de los años de su carrera profesional. Tal es así que lo invité a navegar en la fragata, hasta la isla de Milo al dejar El Pireo. Al arribo, después del fondeo, se largó un temporal que nos impidió bajar la lancha y llevar a nuestro invitado a tierra, por lo que eso se hizo a la mañana siguiente. Años después nos volvimos a ver en la Cancillería, él ya con rango de Embajador y yo ya retirado de la Armada.

En Malta, la única novedad fue que nos visitó su Primer Ministro.

Dejamos el Mediterráneo para dirigirnos a la isla de Madeira (Portugal). Amarramos en el puerto de Funchal, donde estaba una fragata británica, por lo que dispuse enviar una comisión para realizar la tradicional visita de cámara entre buques de diferentes armadas, e invité a su Comandante a la recepción oficial a bordo de la fragata. Nuestro corresponsal naval calificó el encuentro como el primer contacto directo entre unidades navales de Argentina y del Reino Unido después de la guerra de Malvinas y así lo publicó el diario *La Prensa* de Buenos Aires.

La única novedad en el cruce del Atlántico fue otra operación de apendicitis, en este caso de un conscripto, con resultado satisfactorio.

Fondeados en la Bahía de Guanabara, previo a la entrada a Río de Janeiro, nos tomó un temporal del oeste que vi venir por la información radar, por lo que ordené cubrir maniobra de anclas, poner los motores a la orden y, dado que el paño estaba aferrado, dispuse que no quedara personal en cubierta. Cuando nos sobrepasó, el buque giró con fuerza en dirección al viento y solo ocurrió un garreo de varias millas sin consecuencias. La preocupación era el desplazamiento de otros buques mercantes que compartían el fondeadero.

Finalmente, tomamos el último puerto del viaje, Montevideo, coincidente con el Día de la Armada Uruguaya. Rendimos honores a su Presidente, embarcado en el buque escuela *Capitán Miranda*. Una fina llovizna no nos permitió mandar a los gavieros a los palos. Ya en Montevideo, lo invité a compartir un almuerzo en la fragata, acompañado de autoridades de su Armada y del Embajador argentino en Uruguay.

Después del clásico fondeo en Rada, La Plata, para recibir a la Comisión de la Dirección de Instrucción Naval, esta tomó los exámenes correspondientes a los Guardiamarinas de todo su desempeño en el viaje de instrucción. Habíamos tomado sin inconvenientes nuestro apostadero de Dársena Norte bajo una multitud de familiares y amigos de todo el personal embarcado, cualquiera fuera su jerarquía.

Días después, frente al buque se efectuó la ceremonia de entrega de espadas a los Guardiamarinas recibidos, a cargo del Ministro de Defensa. De la promoción, tres no lo hicieron por no haber aprobado los exámenes finales. Por otra parte, un Guardiamarina becado de otro país había sido desembarcado durante el viaje por una falta gravísima.

Y de esta manera culminaba el viaje de instrucción XXVI de la fragata *Libertad*. Al día siguiente me presenté ante el Jefe de Estado Mayor General de la Armada, para informarle

“El itinerario fue cambiado por la Armada como consecuencia de la participación de sus unidades en las operaciones del Golfo Pérsico. Se eliminaron las escalas en Israel y Egipto y se agregó el puerto de Montevideo en Uruguay. Después de dejar Europa y visitar los puertos de Brasil y Uruguay, al arribar a Buenos Aires, el viaje de instrucción culminó con la ceremonia de entrega de espadas a los Guardiamarinas egresados, en tierra, frente a la fragata *Libertad*”.

personalmente de todo lo acontecido y además pedirle autorización para ver al Canciller e informarle sobre temas que podrían ser de interés para las relaciones exteriores del país.

El balance del viaje había sido sumamente positivo, tanto en lo material, en especial el velamen, como en el desempeño de la plana mayor y del personal; entregamos en forma muy satisfactoria una nueva camada de futuros oficiales a la Armada (43 de la Promoción 120 de Comando Naval, 13 de Infantería de Marina y 8 de Intendencia, que a la fecha han alcanzado ya la jerarquía de Contraalmirante). Por otra parte, habíamos hecho un estudio detallado de los trabajos que debían hacerse en el buque para el próximo viaje, como también la conveniencia de hacerlos en el Arsenal Naval Puerto Belgrano. La decisión se adoptó desde entonces, salvo en dos ocasiones: la primera, con los trabajos efectuados en el astillero Río Santiago durante tres años (2004-2007) para el mantenimiento de media vida, el cambio de la planta propulsora y las modificaciones para operar abordo con personal y guardiamarinas de sexo femenino; la segunda oportunidad fue en una entrada a dique seco, en el astillero SPI de Mar del Plata.

Con la fragata quedé íntimamente relacionado, en primer lugar, porque al dejar el comando pasé a formar parte de la Cámara de Comandantes, creada el 30 de mayo de 1979 e integrada por todos los Comandantes designados a lo largo del tiempo. Además, como ya indiqué, fui designado miembro de la Asociación de Amigos de la fragata ARA *Libertad* (que vi crear en 1974).

En 1994 pasé a retiro como Capitán de Navío y, dentro de las nuevas actividades que encaré, surgió una que me apasionó de entrada: la creación de una revista que acompañara a la Fragata durante los viajes de instrucción, con toda la información relativa al buque y al viaje en desarrollo. Es así como surgió *Navegando en Libertad*, una publicación no oficial ni comercial, de distribución gratuita en el exterior del país, que el Comando de la Fragata Libertad dispone para su empleo durante los viajes de instrucción. ¡Bajo mi dirección y producción! Su primera edición salió en 1994, cubría el viaje de instrucción número 29. La última salió en 2025, durante el número 53, ¡celebrando su 31 aniversario!

¡Pero eso no es todo! A partir de 2010, en el primer Velas Sudamericanas, organizado por las armadas de Chile y Argentina, ¡la Armada me invitó a cubrir, embarcado en el buque logístico ARA *Patagonia*, la regata oceánica internacional de grandes veleros! Esta se desarrollaría entre Río de Janeiro y Mar del Plata en el mes de febrero. Y es así como volví a navegar en un buque de Flota de Mar... y por primera vez para mí, ¡tripulado con personal femenino!

Por último, quiero destacar que a partir del 2014 varios Comandantes me invitaron a navegar en la fragata en distintas etapas de sus viajes. Participé en 2014, 2016, 2017, 2018, 2019 y 2023. No hay duda de que, sumado a mis viajes de 1974 y 1990, ¡constituyen todo un récord imbatible! ■



“Con posterioridad a mi retiro continué ligado al buque escuela de diferentes maneras, pero la que más trascendió fue la creación de una publicación naval que acompañase al buque durante los viajes de instrucción. Además, fui invitado a embarcarme en la fragata en varias oportunidades”.

