

EL PROFESOR QUE FUE NÁUFRAGO

Capitán de Ultramar Daniel Molina Carranza



Ushuaia, 3 de octubre de 1976

Yo era un joven oficial de la Armada destinado en la Base Naval Ushuaia, cumpliendo servicios múltiples, posiblemente por la falta de oficiales. Algunas responsabilidades que recuerdo: jefe de armamento y armas submarinas, servicios navales (lanchas y varadero), mantenimiento de faros y balizas, servicio de seguridad, banda de música y biblioteca (el más llevadero por mi afición a los libros y la presencia de una amable bibliotecaria).

Tenía dos mal llamadas oficinas, ambas muy precarias. Una funcionaba en el extremo de un ala de la antigua cárcel y la otra, en el muelle junto al varadero y las lanchas, en un discreto galpón de chapa que intensificaba el frío o el calor según la meteorología exterior, normalmente fría. En resumen, dos cuevas.

A estas “oficinas” había que calefaccionarlas con unas salamandras gigantes que alimentábamos con madera de lenga de los bosques cercanos. También usábamos carbón de Río Turbio (cuando había) y, ante urgencias, trapos y cualquier elemento combustible, hasta un zapato borceguí roto. El olor de los humos de las salamandras quedaba impregnado en nuestro uniforme de servicio.

Además de todas estas tareas, el jefe de base, que sentía cierta simpatía por mi persona, solía usarme para cubrir las tareas representativas que, lógicamente, él no quería cumplir.

Así fue como me llamó un día a su oficina y me dio la siguiente orden: “Mire, teniente. En el vuelo de línea naval que aterriza hoy a las 15:00 horas, arribará un profesor de la Escuela Naval en carácter de visitante. Como presumo que fue profesor suyo de armas submarinas o de navegación, vaya a recibirlo, lo aloja en la Base y a la noche cene con él. Es el Capitán de Fragata José Gregorio Romano Yalour”.

Me acordé de mi profesor, aunque dudaba que él se acordara de mí. Había egresado de la Escuela Naval Militar en 1933, había alcanzado el grado de capitán de fragata y se había retirado para dedicarse a la enseñanza y a la música, que eran sus vocaciones secundarias. Paralelamente con dar clases en la Escuela, se desempeñaba en el Teatro Argentino de la Plata.

Pertenecía a una familia de marinos y era sobrino de otro Romano Yalour, que había sido jefe de navegación de la corbeta ARA *Uruguay* cuando rescataron la expedición noruega de Nordenskjöld y cuya espada usaba cuando vestía de uniforme naval (en ese momento yo desconocía la causa).

Pensando que esta tarea podría ser aburrida, solicité permiso para que me acompañara otro oficial compañero mío de la Escuela y mi mejor amigo: el Teniente de Fragata Alejandro U., que estaba destinado en la agrupación de lanchas torpederas; creo que su lancha era la Towora.

Daniel Molina Carranza es Capitán de Ultramar y de Pesca e inició su carrera en la Armada Argentina, de la cual se retiró con apenas 30 años para dedicarse a la actividad comercial marítima, que continúa desempeñando. Ha escrito artículos sobre seguridad en la pesca y varios libros –algunos de cuentos– sobre esa misma temática, que han sido muy bien recibidos en el ámbito pesquero y naval.

El jefe de base se comunicó con el comandante de la agrupación de lanchas y le ordenó que permitiera que me acompañara el citado oficial, así que a las 15:00 horas estábamos con Alejandro Uberti esperando la llegada del vuelo de la armada, un DC3 cuyo comandante era otro compañero nuestro (Quique Fortini), a quien pensaba acoplar a la cena de ese día, dado que era muy divertido.

En esa época, las aeronaves aterrizaban en la pista de la base aeronaval, que era corta y con orientación poco adecuada a los vientos, por lo que era necesaria una maniobra cerrada que exigía destreza del piloto, lo cual a nuestro compañero no le faltaba.

Así que, cuando escondido entre las nubes escuchamos el ruido característico de los dos motores del DC3, supimos que enseguida aparecería en corrida final sobre la ciudad de Ushuaia rumbo a aterrizar.

Tras tocar la pista y ya en el área de desembarque, bajaron los pasajeros y divisamos al inconfundible Romano Y., con abrigo escocés y una gorra del estilo, llevando bajo el brazo el inseparable violín. Tenía una manera de caminar muy característica, casi a los saltos pese a su edad, ya que tendría en ese momento unos 65 años.

Lo mira a Alejandro a través de sus gruesos anteojos (los dos estábamos de uniforme) y con su prominente nariz parecía olerlo para verificar. Terminada esa inspección, le dice: “A usted lo conozco”, por lo cual Alejandro le recuerda su apellido y el año que fue profesor nuestro.

“Me acordé de mi profesor, aunque dudaba que él se acordara de mí. Había egresado de la Escuela Naval Militar en 1933, había alcanzado el grado de capitán de fragata y se había retirado para dedicarse a la enseñanza y a la música, que eran sus vocaciones secundarias”.

Luego me mira a mí y dice: “A usted no lo conozco”, por lo que, después de presentarme, le contesto: “Seguramente no me conoce porque yo trataba de ser invisible a los profesores, dado que era un mal alumno y pasaba con el 2,5, como decíamos en la Escuela. Pero le voy a recordar algo. Un día en clase usted estaba parado en mi cajonada y saltó desde ahí a la tarima, quedándose corto en distancia. Al no alcanzar la tarima, golpeó contra la misma. Como sangraba profusamente, lo llevamos con otro cadete a la enfermería”.

Me miró fijo, se tocó la nariz que le había quedado desviada desde aquel día, y me dijo: “Ah, sí, lo recuerdo. Muchas gracias”.

Subimos a la camioneta y pusimos rumbo a la Base, donde lo alojamos, y quedamos en que a las ocho de la noche vendríamos a cenar con él y que el jefe de base pasaría en ese momento a saludarlo.

Antes de partir, me llegué al DC3 para avisarle a mi compañero Enrique F. que esa noche lo iba a pasar a buscar para cenar juntos en la base, porque estaba con el profesor Romano Y. Quique aceptó incorporarse, como siempre, de buen grado.

Al reencontrarnos con el profesor, aprovechamos para comentarle que el jefe de base había planificado para él una visita a la Base, una navegación por el Canal Beagle en una torpedera y, después, dividir los días de estadía entre Lapataia y Lago Fagnano.

El profesor quedó encantado. En el viaje le pregunté, en tono de broma, si había tocado el violín a bordo del avión. Para nuestra sorpresa, nos dijo que sí, que en el primer tramo, en el avión de Aerolíneas Argentinas entre Bahía Blanca y Río Grande, Tierra del Fuego, había comprobado que, como la cabina era presurizada, los sonidos salían muy mal (nos miramos con Alejandro pensando en la tortura de los pasajeros en ese vuelo), pero que luego, a bordo del DC3, no había tenido problemas con el sonido.

Pensamos ambos que ese avión era tan ruidoso que afortunadamente nadie debió haber advertido que el profesor tocara su violín.

Noche del 3 de octubre

Terminada la cena y luego de una breve visita del jefe de base, pasamos a un improvisado salón de fumar, donde el profesor nos sorprendió porque había mandado a enfriar una botella de champaña francés, que se conseguía a buen precio en Ushuaia por ser puerto libre.

Romano Y., de pie, pidió un brindis por su segundo cumpleaños, advirtiéndonos que, si bien no era la fecha de su nacimiento, treinta y cinco años atrás había naufragado en el torpedero ARA *Corrientes* frente a la costa bonaerense y se había salvado por la mano de Dios; por eso consideraba esa fecha su segundo cumpleaños.

Nos sentamos e inició este extraordinario relato de ese día:

“El 3 de octubre de 1941, durante una ejercitación de la Flota de Mar, tuvo lugar una tragedia a 54 millas al NE de Mar del Plata, donde colisionaron tres buques de la flota, que terminó con la vida de ocho marinos y el hundimiento del torpedero ARA *Corrientes*”.

Ya sentados, nos miró fijamente y dijo: “Dejo expresa constancia de que pongo a Dios como testimonio irrefutable de todos los hechos ocurridos. Queda pues esta crónica para la posteridad, que no tiene otro objeto que el de relatar un suceso tan trascendente y doloroso como ha ocurrido según mi versión”. El tono de su voz se tornó solemne y se le enturbió la vista mientras nos hablaba. Limpió sus anteojos y continuó hablando.

“Yo era teniente de navío en el primer año cuando, mientras residía en la ciudad de La Plata con mi esposa y un hijo de dos años, recibí la orden de pase al torpedero *Corrientes*, sito en la Base Naval Puerto Belgrano.

Por esa causa, nos mudamos con mi familia a la ciudad de Punta Alta, a una casa muy bonita. Esta estaba frente a la Base y, como yo tenía forma de trasladarme hasta el buque todos los días, no tenía necesidad de permanecer en él.

Mi esposa estaba embarazada y tuvo que hacer la mudanza en esas condiciones. Afortunadamente, mis suegros colaboraron en la misma. El 8 de septiembre dio a luz un hermoso varón. Eso fue veinte días antes de la zarpada, por lo que ni tiempo tuve de estar con nuestro bebé.

El T8 torpedero ARA *Corrientes* (clase Buenos Aires), de la Segunda División de Torpederos de la Escuadra de Mar, tenía una eslora de 100 metros, una manga de 11 metros y un calado de 3 metros.

Fui destinado como jefe de armas submarinas y mi puesto de maniobra era en popa. Cuando me presenté de pase, el segundo comandante se había desembarcado por estar enfermo y había asumido un teniente de navío más antiguo que yo en ese puesto. Ante la falta de oficiales, el nuevo segundo se haría cargo de la maniobra de proa”.

En ese momento, Romano Y. nos mostró una libreta y nos dijo:

—Todo lo sucedido lo escribí detalladamente meses después y, si alguien quiere volver sobre este tema, esta libreta es el detalle exacto de lo ocurrido a mi entender.

Luego continuó:

“Todo lo sucedido lo escribí detalladamente meses después y, si alguien quiere volver sobre este tema, esta libreta es el detalle exacto de lo ocurrido a mi entender”.



Torpedero ARA *Corrientes*

“Recién estaba acomodándome en el buque y estudiando sus sistemas, cuando era inminente la zarpada de la Escuadra de Mar de la Base Naval Puerto Belgrano al iniciarse la etapa de las operaciones el 28 de septiembre de 1941. El torpedero T-8-*Corrientes*, de la Segunda División de Torpederos de la Escuadra de Mar, se hallaba amarrado ‘a la mediterránea’ —popa al muelle y dos anclas proa afuera— en el muelle norte de la Dársena de Puerto Belgrano, próximo al ángulo este.

Estábamos en el puesto de maniobra para zarpar con las demás unidades de la Escuadra de Mar a fin de cumplimentar una nueva etapa de las operaciones establecidas en el Plan Anual de Actividades.

A bordo, yo cubría la maniobra de popa. Mientras se cobraban las anclas, se largaron todas las amarras de popa, menos un calabrote, que por alguna extraña razón no quedaba libre, como si no quisiera desencapillarse del bolardo de tierra. Varias veces quedó tenso como cuerda de guitarra; parecía que ‘algo’ decía que ese cabo no debía largarse. Finalmente, alguien consiguió zafarlo y la popa quedó libre. Por fin zarpamos.

Una vez en el fondeadero reservado, ya en franquía, la escuadrilla de torpederos adoptó una ‘formación de crucero’ rumbo a la boya faro El Rincón. El *Corrientes* ocupaba la segunda posición.

Se puso en marcha el plan de salida, adoptando más adelante la formación con ‘rastras paravan’, a fin de efectuar el barrido de presuntas minas.

Una vez mar afuera, los días siguientes se utilizaron en ejercitaciones programadas mientras navegábamos hacia Mar del Plata para completar el combustible del buque-tanque *Ministro Ecurra*, que se hallaba atracado en el muelle de cabotaje.

Finalizado el trasvase de combustible, salimos nuevamente al mar a eso de las cuatro de la mañana. Nos fuimos a dormir y me anoté en la repostería de la Cámara de Oficiales para que me despertaran a las 11 de la mañana, porque a las 12 debía tomar guardia nuevamente en el puente.

Al levantarme, mientras me vestía, sentí una curiosa sensación negativa. Había algo que anímicamente me frenaba y me restaba ‘ganas’ de arrancar. Por supuesto, todo eso quedó atrás y al mediodía estaba en el puente. El buque ya había zarpado y se encontraba en alta mar. Mientras recibía las novedades correspondientes del oficial saliente, el comandante, con amable sorna, me dijo: ‘¡Durmió bien, eh!’.

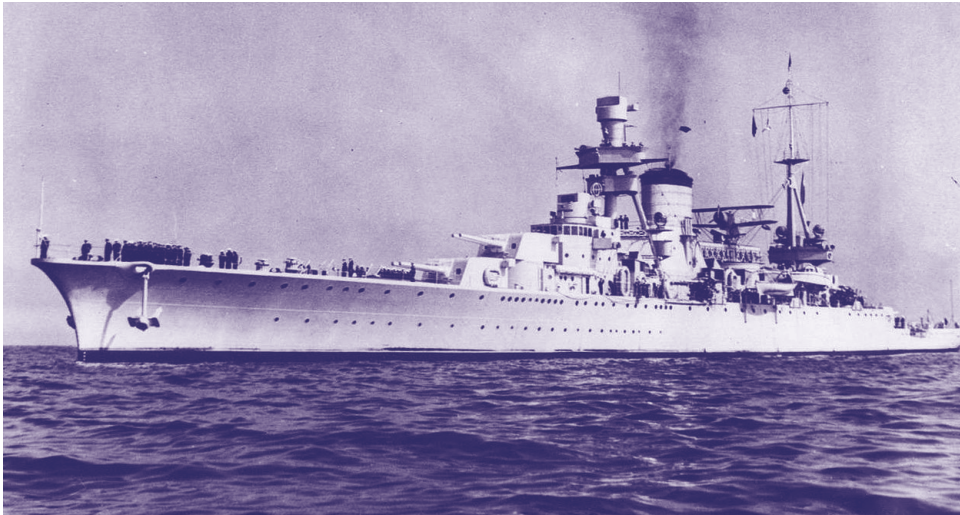
Navegábamos en formación, con el *Entre Ríos* a proa y el *Buenos Aires* a popa del T-8, con trescientos metros entre los buques, a una velocidad de crucero de 14 nudos, rumbo al 045°, es decir, noreste.

Al comenzar las ejercitaciones de la tarde, fui relevado por el jefe de navegación. Yo debía cubrir el puesto de combate en el Control de Armas Submarinas, en el Puente Alto. En esas circunstancias, nos hallábamos navegando en una zona a aproximadamente 50 millas al noreste de Mar del Plata, a la altura del Cabo Querandí.

Se efectuaron ejercicios de ‘ataque con lanzamiento de torpedos’ (simulados) sobre el crucero ARA *La Argentina*. La tarde, de radiante que era, se fue tornando gris, brumosa; aunque había sol, se nublaba de a ratos.

Finalizando el zafarrancho, bajé al puente para retomar mi puesto como oficial de guardia. La división navegaba al rumbo 010° a una velocidad de 18 nudos.

“Al levantarme, mientras me vestía, sentí una curiosa sensación negativa. Había algo que anímicamente me frenaba y me restaba ‘ganas’ de arrancar. Por supuesto, todo eso quedó atrás y al mediodía estaba en el puente”.



Crucero ARA
25 de Mayo

A las tres y media de la tarde, el comandante me dijo: 'Voy un ratito a mi cámara; no me siento en caja'. A lo que repliqué casi mecánicamente: 'Vaya tranquilo, señor. Cualquier novedad, se la paso por teléfono'.

Se había recibido una señal que nos anticipaba que a las 16:00 horas se adoptaría una determinada 'formación de crucero', que nos ubicaría a 3000 metros a popa del crucero ARA 25 de Mayo, la nave capitana de la División Cruceros. En su estela navegaban los cruceros ARA *Almirante Brown* y ARA *La Argentina*.

El aspecto brumoso tendía a cerrarse y la visibilidad disminuiría, pero aún se podía apreciar a unos 5000 metros de distancia y ello permitía mantener la formación sin inconvenientes. Quince minutos después, la nave capitana ordenó poner 'velocidad 14 nudos' y, al ejecutarla, se maniobró, como era de práctica, el telégrafo de órdenes de revoluciones.

No obstante haber sonado los timbres que alertan al personal de máquinas de que 'hay una orden', nuestro buque se aproximaba al *Entre Ríos*, lo cual obligó a indicar por el telégrafo de órdenes 'máquina a media fuerza'. Al comunicarme con el compartimiento de máquinas, me enteré de que la orden de disminución de revoluciones no se había cumplido, lo que motivó que hiciera una severa observación al personal de guardia de máquinas por su descuido.

Me resistía a molestar al comandante para transmitirle estas novedades que, por otro lado, eran de rutina, sabedor del estado físico que me había comentado.

A medida que pasaba el tiempo, la niebla se ponía más espesa, pero la visibilidad no era crítica y la silueta de los buques se distinguía a 1000 metros de distancia. Se adoptaron las disposiciones del caso: tener encendido el proyector (de luz) grande y largar el 'barril de niebla', que consiste en un boyarín remolcado por un cable de un par de centenares de metros, que va chapoteando en la superficie del mar y así es visible para el buque que navega a popa. En esa época, la flota carecía de radar para tener precisión en navegación con niebla.

Inmediatamente, llegó la orden de poner rumbo 040° y 'caer en sucesión', es decir, un buque atrás de otro.

Entregué la guardia al guardiamarina cuando el buque ya estaba 'en estación', es decir, en el puesto que le correspondía en la formación. Este michi (guardiamarina) era un oficial eficiente, excelente y hábil, pero una 'tradicional no escrita' establecía que los michis no debían

A" medida que pasaba el tiempo, la niebla se ponía más espesa, pero la visibilidad no era crítica y la silueta de los buques se distinguía a 1000 metros de distancia. Se adoptaron las disposiciones del caso: tener encendido el proyector (de luz) grande y largar el 'barril de niebla'...

hacer guardias solos en el puente; siempre lo hacían acompañados por el comandante o segundo comandante y, por ello, se les asignaba el 'cuarto' de 16 a 20.

Al bajar del puente, en cubierta, me crucé con el segundo comandante y le expresé lo siguiente: 'Señor, el michi está solo de guardia en el puente, vaya con él mientras yo le aviso al comandante que está en su cámara. Se ha ordenado una nueva formación; la ultracorta está encendida, se largó el barril de niebla y el proyector está encendido hacia el *Buenos Aires*'.

Tras lo cual encaré hacia la Cámara del Comandante. Como no respondía a mi pedido de permiso para ingresar, entré y, al hacerlo, lo encontré tirado sobre su cama, vestido, con el saco de cuero puesto y los prismáticos tomados con ambas manos sobre el abdomen. Al comentarle las novedades y el estado del tiempo, se incorporó como una tromba y, sin darme tiempo a continuar, salió como un rayo hacia el puente. Tal es así que le dije: 'Señor, no es para tanto; todo está en orden'. Pero, seguramente sin escucharme, partió como una exhalación hacia el puente de comando.

Yo me dirigí a la Cámara de Oficiales, donde estaban tomando el té el jefe de máquinas y dos oficiales. Le comenté al jefe lo que me había pasado con el cambio de velocidad, dado que era de su incumbencia.

Mientras tenía lugar esta conversación, el buque se escoró de manera notoria, resultado de una 'caída de rumbo', es decir, un pronunciado cambio de rumbo a babor. Nos miramos extrañados, sin sospechar que se estaba invirtiendo el rumbo y que eso sería lo que nos llevaría al final tan desgraciado.

Luego me enteré de que, efectivamente, el nuevo rumbo era el opuesto al 040°, o sea, 220°. El *Buenos Aires* continuó su caída 360°, incumpliendo la orden de caer 180°.

... "el buque se escoró de manera notoria, resultado de una 'caída de rumbo', es decir, un pronunciado cambio de rumbo a babor. Nos miramos extrañados, sin sospechar que se estaba invirtiendo el rumbo y que eso sería lo que nos llevaría al final tan desgraciado".

La colisión

Seguíamos en la Cámara de Oficiales la conversación anterior cuando, en ese momento, sentimos un sacudón enorme que hizo vibrar todo. Luego se detuvo, para reiniciarse una fracción de segundo después, tras lo cual, todo quedó en silencio, un silencio sepulcral.

En la cámara, todo se volcó: las mesas, el aparato de radio, que era un mueble. El piano se desprendió del mamparo donde estaba atornillado. Las sillas volaron. Traté de ponerme de pie, ya que había quedado de barriga montado arriba del canto de una mesa tumbada.

Al incorporarme, tras haber zafado de mi incómoda situación, enfilé hacia la puerta para salir escalas arriba. Al hacerlo, casi instintivamente, traté de manotear mi gorra que había dejado colgada en un perchero situado en el cuadrado al que daba la cámara. Al no encontrarla, seguí en cabeza para salir a cubierta. Lo hice con el convencimiento de que algo tremendo había pasado, pero nunca supuse el cuadro imponente que se presentaría ante mis ojos.

Estando a la altura de los morteros 'lanza bombas de profundidad', miré hacia la proa. Un crucero, que luego resultó ser el *Almirante Brown*, se había incrustado desde proa-babor hacia el centro y su proa había llegado hasta el puente de las ametralladoras antiaéreas (mitad de la eslora del buque). La chimenea de proa se volcaba

Crucero ARA
Almirante Brown



hacia estribor, dejando escapar desde su base una turbonada de humo y hollín. Todo esto se juntaba con el escape de vapor de las tuberías de vapor principales que habían sido cortadas. Además, el *Brown* emitía estridentes toques intermitentes de sirena.

Coincidente con el instante del impacto, el marinero que estaba de vigía en el 'nido de cuervo' del palo de proa descendía por la escalera de gato al ordenársele que bajara al puente. El marinero se vio en el aire al desprenderse de la escala a la cual venía asido y cayó sobre la chimenea, que también caía. Esta le sirvió de tobogán y finalmente aterrizó de pie en la lancha a motor sin un rasguño.

En ese momento venía corriendo hacia popa el suboficial electricista, seguido por una veintena de marineros y cabos que se alejaban del lugar del siniestro. Los detuve y los hice formar en el centro y luego me dirigí a la caseta de popa para encender el transmisor de órdenes. Iluso: el buque no tenía corriente eléctrica, dado que había quedado sin energía.

El personal que había conseguido escapar de la zona averiada se estaba concentrando en el centro, a la altura de los tubos lanzatorpedos de popa. Con otro oficial, empezamos a distribuirlos para proceder a cerrar las portas estancas de bajada a la Cámara de Oficiales, del comandante y de los camarotes de popa.

Yo bajé al compartimiento donde estaba la Cámara del Comandante y también a mi camarote. Entré a este último y pisé gran cantidad de cosas irreconocibles. A tientas, tomé el salvavidas, me puse la gorra que colgaba de una percha y, al asir la linterna que se hallaba colgada de otra percha, oprimí accidentalmente el botón que encendió la luz. En el haz apareció perfectamente iluminada la imagen de Stella Maris, una estatuita que me había regalado mi madre y siempre me acompañaba a bordo.

La tomé y me la metí en el bolsillo del saco de cuero. Luego me asomé a la Cámara del Comandante. Entraba una tenue luz por los ojos de buey, todos bien cerrados, como estaba dispuesto que estuvieran en navegación.

Confieso que mi preocupación residía en que, durante mi recorrida, el buque diera una voltereta y yo quedara atrapado. Subí rápidamente y, con el personal que estaba esperándome en la porta estanca, la cerramos lo más fuertemente posible, igual que la bajada a la Cámara de Oficiales. Otro grupo se hizo cargo de la bajada a los camarotes de popa, cuya tapa estanca estaba en la toldilla. Esta maniobra permitió que la popa flotara más tiempo, dado que el aire contenido, presionado por el agua que se introducía por las tuberías cortadas en el centro, no podía escapar fácilmente y el sector de popa ganaría más tiempo de flotabilidad. Todas las portas de la salida de la caseta de popa se apretaron al máximo.

Miré hacia la proa y vi que el jefe de máquinas estaba solo abriendo las válvulas de seguridad de la caldera n.º 3 y, como había que hacer fuerza, lo ayudé. A todo esto, el tercer ingeniero andaba saltando de fierro en fierro de las calderas n.º 1 y n.º 2, deshechas por la colisión.

Se oían gritos de dolor y de angustia. Me asomé al boquete que había hecho el *Brown*, que quedó a estribor de su proa pero en el costado de babor del *Corrientes*, y vi allí abajo, aprisionado por debajo de la cintura y levantando los brazos, al marinero electricista. Entre el tercer maquinista y un cabo sacaron heridos, que se ubicaron como pudieron en cubierta.

En esas circunstancias, escuché que alguien me llamaba. Me di vuelta. Era un marinero que me tendió los brazos, llorando. Su aspecto era dantesco: estaba quemado y cubierto de petróleo. Lo cargué en mis espaldas como pude y así subí la escala del puente de ametralladoras, pasando a un metro escaso de la proa del crucero que 'serruchaba', impulsado por un moderado oleaje. El puente de ametralladoras quedaba un metro más bajo del nivel de la

"Subí rápidamente y, con el personal que estaba esperándome en la porta estanca, la cerramos lo más fuertemente posible, igual que la bajada a la Cámara de Oficiales".

cubierta de la proa del *Brown*. Llamé la atención de dicho buque y alguien me tiró una driza, que pasé por debajo de los brazos del herido, y así lo izaron.

Para no pasar nuevamente cerca de la roda del *Brown*, que acusaba ese acompasado movimiento de sube y baja, salté por el otro lado directamente a cubierta. En ese momento vi que sacaban un cuerpo completamente cubierto de petróleo. Era el suboficial maquinista, que pedía que no lo abandonaran. Había estado de guardia en la caldera n.º 1 y había salido en las condiciones mencionadas por la caldera n.º 2, debido a la destrucción del mamparo divisorio entre ambas. Lo cargué sobre mis espaldas y repetí la operación efectuada con el marinero Oliva. En esta oportunidad, comprobé que el michi había saltado y estaba en la proa del *Brown* recibiendo gente.

Salté nuevamente a cubierta como en el caso anterior y encontré tirado en cubierta, agonizante, al cabo 2.º maquinista. Me acordé de que, en circunstancias extremas, es válido dar la absolución a un moribundo. Puse mi mano derecha sobre su cabeza y le dije en voz queda: ‘Dios te perdone de todos tus pecados’.

En su arremetida, el *Brown* había destruido todo lo que estaba en el castillo de proa, sobre y debajo de la cubierta, que era donde se hallaban los alojamientos de los suboficiales y cabos y el sollado de la tripulación. Al introducirse la proa del crucero con su enorme bulbo o espolón, fue destruyendo al *Corrientes*, deformando la camareta de suboficiales y los camarotes de suboficiales.

“En su arremetida, el *Brown* había destruido todo lo que estaba en el castillo de proa, sobre y debajo de la cubierta, que era donde se hallaban los alojamientos de los suboficiales y cabos y el sollado de la tripulación”.

A todo esto, en el centro del buque, que era donde estábamos, nadie asumía la dirección de las operaciones que debían realizarse, lo que causaba entre nosotros una rara sensación de descoordinación, pese a que todo el personal que no era utilizado en alguna faena permanecía agrupado en una formación sui generis. Como no se había dado orden de abandono, encaramado en alguna parte (que no puedo precisar), me dirigí de viva voz. Visualicé al comandante en el puente y le pedí autorización para arriar el único bote que no había sido destrozado por la colisión.

Autorizada la petición, intenté con el personal desembarazar todos los cabos, antenas y maraña de cosas que interferían con el arriado del bote, hasta que logramos arriarlo. Finalizada esta maniobra, una vez en el agua, este bote realizó una eficiente faena rescatando varios tripulantes, que ignoro por qué causa se hallaban en el mar. El bote, con varios bogadores, siguió circundando el buque y recogiendo personal.

El comandante del crucero *Almirante Brown* dio máquina atrás despacio para ver si podían zafar y sacar a los que habían quedado aprisionados. Yo ya había asumido la tarea, secundado por el personal, de tratar de tirar las balsas al agua. Las tres balsas estaban ubicadas sobre la parte superior de los tragantes de aire de las calderas n.º 2 y n.º 3, una encima de la otra, sin ningún dispositivo que ayudara a soliviantarlas y despegarlas entre sí. Se empujó la de más arriba, que cayó a cubierta con su red enredada. Se pudo levantar y lanzar la otra por encima de la barandilla, que cayó al agua. Ya todos estábamos chorreando petróleo.

Mientras tanto, el crucero *Almirante Brown* había arriado un bote. Este bote quedó amarrado al costado del torpedero y se le pasaron algunos heridos. Ya había saltado a su bordo cuando divisé en la cubierta del *Brown* al teniente de fragata aviador naval. Le grité, llamándolo por su sobrenombre, y le dije: ‘¡Ronnie, arrien más embarcaciones!’.

El Moreno embiste

En estas circunstancias, desde el fondo de la niebla, por nuestro través de babor, hizo su aparición, como un monstruo, el acorazado ARA *Moreno*. Inicialmente no me di cuenta de



Acorazado ARA
Moreno

lo que estaba sucediendo y supuse que el *Moreno*, en conocimiento del siniestro, acudía en nuestra ayuda.

La realidad —esto lo supimos después— fue que el comandante del *Moreno*, que era la ‘nave almirante’, no tenía idea de lo ocurrido, dado que en dicho buque las comunicaciones dependían del comandante en jefe y las señales se enviaban al Puente del Almirante directamente. Este después las derivaba al Puente de Comando del buque por teléfono, bocina o tubo neumático. De esta manera, la señal de ‘emergencia’ lanzada por el *Brown* luego del choque quedó bloqueada inexplicablemente en el Estado Mayor de la Escuadra. Mientras tanto, el comandante del buque *Moreno* seguía navegando a 10 nudos, ajeno e ignorante del siniestro que había ocurrido, exactamente en la derrota que estaba siguiendo.

Lo real fue que el *Moreno* vio aparecer en el extremo de su roda (entre el puente del *Moreno* y su proa había aproximadamente 60 metros, que era la visibilidad reinante) el casco del *Brown* incrustado en el *Corrientes*.

El comandante del *Moreno* ordenó ‘todo timón a babor’, pero eso solo impidió que el impacto se produjera un poco más a la izquierda. El *Moreno* tomó al *Brown* en la mitad de la toldilla, un poco más a popa de la boca de los cañones de la Torre III, y, por muy poca distancia, no hizo impacto en la santabárbara de la citada torre. Esta colisión hizo pivotear al *Brown* y provocó el desprendimiento de su proa incrustada en el *Corrientes*, pero de costado, con lo que terminó de destruir todo lo que quedaba entre el surco que había hecho al ingresar y el costado de babor-proa del torpedero.

El impacto inicial del *Brown* había destruido todo desde la proa hasta la caldera n.º 2, además de quebrar la quilla, de modo que dicha caldera, por un lado, y la máquina de proa, por el otro, hacían de respectivos contrapesos a los extremos de la quilla partida. Al retirarse el espolón del crucero, este no actuó más de sostén y, en ese instante, dio la sensación de que el *Corrientes* se hundía irremisiblemente. El impacto del *Moreno* sobre el *Brown* hizo que este se desprendiera del *Corrientes* y, atracados virtualmente invertidos ‘proa con popa’ y ‘popa con proa’, ambos buques fueron derivando lentamente y se fueron perdiendo en la niebla.

Rescate de la tripulación y hundimiento del *Corrientes*

En un movimiento irrazonado, me fui al agua y quedé boyando (tenía el chaleco salvavidas puesto) entre la balsa, que estaba al costado del buque, y la borda del buque, que

“El *Moreno* tomó al *Brown* en la mitad de la toldilla, un poco más a popa de la boca de los cañones de la Torre III, y, por muy poca distancia, no hizo impacto en la santabárbara de la citada torre”.

estaba prácticamente a flor de agua. Recuerdo que el jefe de máquinas me dijo: ‘Venga, que todavía flotamos’.

Un marinero, junto al tercer maquinista, me tomó de una muñeca y de la otra me tomó el suboficial contraestre, que ya estaba a bordo. Yo no me podía asir porque estaba embardado de petróleo.

Habré estado escaso tiempo en el agua, aunque me pareció un siglo. El jefe de máquinas, en el momento de la segunda colisión, se tomaba la cabeza y exclamaba con énfasis: ‘¡Qué desastre, qué desastre!’.

La inclinación de la cubierta se había puesto muy pronunciada y decidimos correr más hacia popa o, lo que era lo mismo, más arriba. Se hacía difícil caminar, máxime con los zapatos impregnados de agua y petróleo. Mi pantalón era de un género pringoso y se me calzaba debajo de los tacos de mis zapatos. Decidí sacarme el calzado y cortar los pantalones. Como no logré cortarlos, me los saqué y quedé con el faldón del saco de cuero, que servía de ‘pollerita’. Fue así como unas cuarenta personas nos corrimos y nos reunimos alrededor del cañón n.º 4. El resto se había pasado al *Brown*.

Miré hacia proa y vi que el comandante, el segundo, el alférez y el guardiamarina venían saltando de fierro en fierro desde el puente hacia popa. Corrí, con la cautela del caso, por la inclinación que había adquirido la cubierta y ayudé a que saltaran, tendiéndoles la mano para que se asieran. Una vez que saltó el comandante, que estaba tranquilo, pero muy abatido, lo tomé suavemente del brazo y le dije textualmente: ‘Señor, usted, que es el capitán, dele la extremaunción a este hombre que está moribundo’. Fuimos al sitio donde yacía el cuerpo. Le tocó la cabeza y murmuró unas palabras... casi lloraba.

Nos reunimos bien a popa rodeando al comandante. Con varios marineros hice quitar las ‘capas de los carreteles’ de los cabos de cáñamo de amarre y sacar las adujas, por si eran necesarios más adelante. Además, se preparó el gancho de remolque fijo al casco. En ese momento, vi tirada en cubierta la forniture del cabo de vigilancia. Me quedé con el sable bayoneta y me lo coloqué en el cinturón, por si pudiera ser de utilidad.

A todo esto, el acorazado *Rivadavia* había detenido su marcha y había dado marcha atrás de emergencia. Arrió varias embarcaciones y permaneció a unos cincuenta metros del *Corrientes*. Uno de los botes pasó por debajo de nuestra popa, que ya mostraba una hélice fuera del agua. Entonces, le pegué un grito a un oficial y le arrojé un salvavidas, dado que no llevaba uno puesto como los demás tripulantes de su embarcación.

Por la banda de estribor, en popa, había atracado otra embarcación del *Rivadavia* que recogía a los heridos y un cadáver. Los oficiales y yo rodeábamos al comandante. Le dije a este: ‘Señor, sáquese los zapatos, caminará más firme’.

Rápidamente me respondió afectuoso: ‘No m’hijito, déjeme morir con los zapatos puestos’. El comandante iba ordenando quiénes debían embarcar en el bote de auxilio. Así lo hicieron los maquinistas y el resto que se había salvado. Cuando me nombró, le dije: ‘Señor, me quedo con usted’. Me reiteró: ‘Teniente Romano, ¡embarque!’.

Se quedó con el segundo y el michi, que llevaba una bolsa de equipo en la que había puesto la carta, el libro de navegación y todo aquello que después pudiera ser de utilidad para reconstruir los hechos.

El aspecto de la embarcación era dantesco. Los naufragos presentábamos un aspecto deplorable y deprimente. Al acercarnos al costado del *Rivadavia*, la tripulación ubicada

“La inclinación de la cubierta se había puesto muy pronunciada y decidimos correr más hacia popa o, lo que era lo mismo, más arriba. Se hacía difícil caminar, máxime con los zapatos impregnados de agua y petróleo”.

en la cubierta superior nos observaba en absoluto silencio, evidentemente compungida e impresionada.

Fuimos pasando al acorazado, primero los heridos, ayudados por otros en la medida de su incapacidad. El transbordo resultó dificultoso porque el ascenso había que hacerlo por la escala de gato. Finalmente, transbordamos los que teníamos movilidad propia, aunque a la vista de los demás debíamos parecer irreconocibles.

Cuando pisé la cubierta, se me acercó un cabo principal artillero, muy acongojado. Me saludó y no se despegó de mí hasta llevarme bajo cubierta, creo recordar, al baño de alféreces.

Empecé a quitarme la ropa que me quedaba puesta. Luego de sacarme el chaleco salvavidas y el saco de cuero, me abrí el saco naval, que era lo único que me quedaba del uniforme reglamentario, y comprobé que en uno de los bolsillitos del chaleco estaba el reloj de bolsillo. Yo pensé que lo había dejado en mi camarote. Me alegré sobremanera porque era un Solvil que habíamos adquirido cuando hice el viaje de cadete en la fragata ARA *Sarmiento*.

Al rato volvió el cabo con una botella de nafta o solvente, ropa, toallas, calzado y un gabán. A medida que me bañaba, me iba aflojando los pegotes de petróleo que tenía por todo el cuerpo. Debo recordar jocosamente que en un momento dado me dijo: 'Disculpe, señor teniente', mientras cuidadosamente me repasaba las nalgas y las ingles y sacaba los restos de petróleo adheridos por todos los recovecos posteriores, pliegues y partes pudendas con un horrible cepillo de dura paja.

Finalmente —no tengo noción del tiempo transcurrido— estaba vestido, calzado y con un gabán con las jinetas de cabo principal, evidentemente del equipo de mi eventual asistente. Posteriormente, me proporcionaron un saco de cuero. Dentro de uno de los bolsillos guardé cuidadosamente la estatuilla de Stella Maris que había salvado del naufragio.

Más tarde nos instalaron en la Cámara de Oficiales, donde nos atendieron solícitamente todos los oficiales. A los heridos los llevaron a la enfermería —lo cual fue un grave desatino y una falta de consideración—, en vez de derivarlos a un establecimiento sanitario adecuado en tierra. Recuerdo que al hacerles una visita a bordo, vi al cabo principal maquinista —que posteriormente falleció— acostado en una cama alta de enfermería, con un gran porcentaje del cuerpo quemado.

A mí me alojaron en el camarote con el guardiamarina. Después de acostarme, me dormí, pero periódicamente me despertaba sobresaltado, soñando o sintiendo que 'descendía bruscamente'. Así pasé la noche hasta las cinco o seis de la mañana. Evidentemente, no podía dormir más. Salté de la cama, me vestí y salí a cubierta. Ya había luz de día y alcanzamos a ver —éramos varios observando— la proa del *Corrientes* invertida con la quilla arriba. Solo dejaba ver un triángulo isósceles, que se mantenía en esa posición por el aire que contenía y que le confería cierta flotabilidad positiva.

Los restos retorcidos de lo que fuera el hermoso y esbelto destructor T-8 *Corrientes* eran ahora un enorme ataúd con los cadáveres de ocho marinos argentinos.

En tanto, la escuadra había retornado a la rada de Mar del Plata y el único buque que había atracado era el crucero *Almirante Brown* que, tremendamente averiado, había amarrado en la escollera norte del puerto.

El sábado por la noche estábamos cenando cuando, en la mitad de la comida, recibimos órdenes de embarcar en un remolcador que nos llevaría a tierra. El transbordo del *Riva-*

"Los restos retorcidos de lo que fuera el hermoso y esbelto destructor T-8 *Corrientes* eran ahora un enorme ataúd con los cadáveres de ocho marinos argentinos".

davia no fue fácil, porque el mar estaba un poco picado. A eso de la medianoche llegamos a tierra y nos condujeron al guardacostas *Belgrano*, que era el buque madre de los submarinos, donde nos sirvieron unas copas y, lo más importante, consiguieron comunicación telefónica con nuestros hogares para así llevarles la tranquilidad de nuestra supervivencia sin daños.

En mi caso particular, esta comunicación tenía una gran importancia, dado que mi esposa había dado a luz el 8 de septiembre, veinticinco días antes del naufragio. Pasamos la noche a bordo del *Belgrano* y a mí me asignaron el camarote del doctor.

Recién al día siguiente y con condiciones del tiempo más favorables, logramos embarcar en *La Argentina*, que zarpó y puso rumbo a Puerto Belgrano.

Al llegar al fondeadero reservado, abrigábamos la esperanza de que el buque fuera al muelle. ¡No! Fondeó y finalmente atracamos en el muelle este de la dársena con el rastreador. Afortunadamente, allí estaban nuestros familiares y el encuentro fue realmente emotivo, sobre todo para el que tenía una esposa y un hijo esperándolo. Mi hijo mayor, que el 3 de octubre había cumplido dos años, había ido a La Plata con su abuelo Martín.

También pensamos que, una vez cumplidos algunos requisitos de control, a los que éramos locales nos dejarían ir a nuestras casas. ¡No! (Yo vivía en Punta Alta). No nos dejaron salir de la Base Naval, de manera que me trasladé con mi familia a la casa de un compañero de promoción en la Base, donde nos pudimos higienizar y cambiar de ropa, pero nos prohibieron salir del recinto.

Los azotes no terminaron allí. Toda la tripulación, desde el comandante para abajo, quedó confinada a disposición del juez de instrucción del sumario.

Comenzamos así unos días de cuartel — ya ni me acuerdo cuántos—, durante los cuales se fue depurando convenientemente la lista de los sobrevivientes, de los fallecidos cuyos cuerpos se habían rescatado y de aquellos que habían desaparecido, y se fueron recogiendo los testimonios de testigos oculares sobre la suerte que habían corrido, para así testificar su desaparición.

Mientras nuestro acuartelamiento seguía incólume, también se practicó una revisión médica. El sumario seguía su curso y cada uno iba presentándose ante el juez de instrucción para exponer la respectiva declaración. A todo esto, a algunos nos habían designado un nuevo destino: el balizador *Mackinlay*, que sería el buque que asumiría la responsabilidad de encarar las tareas de rescate de lo que se pudiera del casco hundido.

Una vez liberados, nos concedieron un mes de licencia, que con mi familia aprovechamos para ir a La Plata, donde vivían nuestros familiares. De regreso, con mi esposa empezamos a embalar los muebles y enseres de la casa para nuestro inminente traslado, mi familia a La Plata y yo a Mar del Plata, que sería la base de operaciones del buque. Un día, ya próximo al día del traslado, me dirigí al acorazado *Moreno* —que era la nave almirante— para requerir en el Detall del Estado Mayor mi pasaje para Mar del Plata.

¡Cuál no sería mi sorpresa cuando allí me enteré de que mi pase se había anulado y sería trasladado al *Moreno* (13 de noviembre de 1941)! Vuelta a desencajonar todo y armar la casa otra vez”.

Hasta aquí fue la historia que nos relató y, siendo las dos de la mañana, dimos por terminada la reunión. Recuerdo que le pedí autorización para abrazarlo y nos permitió ese abrazo ,representativo del respeto por lo que había sufrido un camarada del mar.

“Mientras nuestro acuartelamiento seguía incólume, también se practicó una revisión médica. El sumario seguía su curso y cada uno iba presentándose ante el juez de instrucción para exponer la respectiva declaración”.

Durante la estadía del profesor en Ushuaia, no volvimos a hablar de este tema y dejamos que se moviera por las visitas turísticas programadas. El último día fuimos con Alejandro a buscarlo y llevarlo a la aeronaval con su gorro y abrigo escoceses y el violín bajo el brazo. Enrique, que era el piloto, nos saludó desde el *copckit* del avión. Nos despedimos y yo no volví a verlo. Alejandro, sí, porque me comentó una anécdota graciosa de ese encuentro, digna de la personalidad del profesor Romano Y.

Comentarios del autor

Tuve oportunidad de leer una charla que dio en la Escuela Naval a los cadetes y oficiales del Instituto sobre la triple colisión de los barcos de la flota. La misma charla la encontré en un sitio de la Escuela de Náutica y en una publicación de una prestigiosa página marítima.

Básicamente, era similar a lo que tenía anotado en su libreta, nada más que con nombres que yo he omitido. También he decidido omitir las resoluciones finales en los juicios a los comandantes involucrados, así como la opinión de Romano Yalour sobre esos juicios. Si a alguien le interesa, es fácil acceder a esa información.

Romano Y. peleó durante años por la reposición al personal del *Corrientes* del equipo personal perdido en el hundimiento. Lamentablemente, al comienzo y con una total falta de empatía con la tripulación, se lo hicieron pagar a los tripulantes en cuotas que no excedieran el 10 % del sueldo. De esa manera, debían subsistir con el sueldo remanente.

Romano Yalour pasaba notas y planteaba el caso y los antecedentes que existían de naufragios anteriores, en los cuales se había dispuesto la reposición del equipo de los tripulantes.

Pero fue tal la molestia que causó su insistencia, que lo sancionaron. Finalmente, luego de diecinueve largos meses, “alguien” se condeció y resolvió, tras un esfuerzo mental sin precedentes, reintegrarles sin costo un “equipo unitario”, es decir, el equivalente al costo de “uno” de cada uno de los elementos que habían denunciado. Por esa causa que yo desconocía durante ese tiempo, él usó la espada de su tío, la cual donaron años después sus familiares al Museo de la Corbeta Uruguay.

Romano Yalour pasó a retiro con el grado de capitán de fragata para dedicarse a sus pasiones: la docencia y la música. Fundó el Museo de la Escuela Naval y siempre trató de transmitir a los cadetes el amor por la Armada y sus tradiciones. Ejerció como docente en la Escuela Naval desde 1956 hasta 1979, donde enseñó Sistemas de Armas Submarinas y Antisubmarinas y Navegación.

En el año 1992, por gestión del director de la Escuela Naval, se lo ascendió a capitán de navío. El decreto se lo entregó en mano el presidente Menem en la Escuela. Falleció en el año 2006. ■

Romano Y. peleó durante años por la reposición al personal del *Corrientes* del equipo personal perdido en el hundimiento. Lamentablemente, al comienzo y con una total falta de empatía con la tripulación, se lo hicieron pagar a los tripulantes en cuotas que no excedieran el 10 % del sueldo.