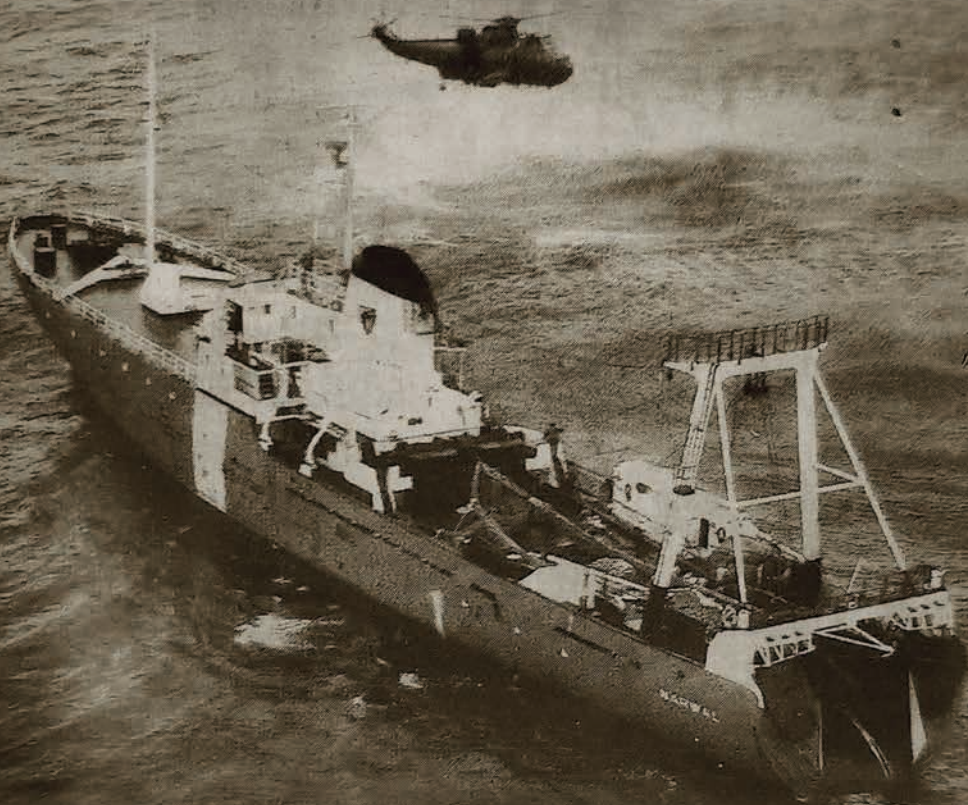


La Marina Mercante en La Guerra de Malvinas

Comisario Naval VGM Santiago Mario Tettamanzi





Santiago Mario Tettamanzi, Comisario Naval de la Marina Mercante Argentina. Egresado de la Escuela Nacional de Náutica Manuel Belgrano.

Desde 1958 a 1991 se desempeñó en buques de las empresas del Estado Argentino:

Flota Mercante del Estado

Flota Argentina de Navegación de Ultramar

Flota Argentina de Navegación Fluvial

Yacimientos Petrolíferos Fiscales

Servicio de Transportes Navales

Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA).

En las Operaciones de 1982 por la recuperación de las Islas Malvinas integró la Oficialidad del buque mercante ELMA “Río Carcarañá”, atacado por la aviación británica y hundido en el Estrecho de San Carlos, cuya tripulación náufraga permaneció en la Isla Gran Malvinas, retornando al continente en el Buque Hospital “Bahía Paraíso”.

Como a todos los Veteranos de Guerra se le ha otorgado la medalla “El Honorable Congreso de la Nación a los Combatientes. 2-4-82”. Y por la Armada Argentina, la medalla “Operaciones de Combate - Malvinas”.

Es autor del libro “RUMBO 105, MALVINAS”.

Fue Presidente del Centro de Civiles Veteranos de Guerra “Operativo Malvinas”. Es miembro del Instituto de las Islas Malvinas y Tierras Australes Argentinas.

La Marina Mercante en La Guerra de Malvinas

Comisario Naval VGM Santiago Mario Tettamanzi

Resumen

La Marina Mercante Argentina cumplió un rol esencial durante el conflicto del Atlántico Sur, no solo como transporte de pertrechos de guerra, personal y logística, reabasteciendo a las unidades de la flota de mar en el área de operaciones, sino también proveyendo valiosa información de inteligencia y protagonizando infinidad de arriesgadas misiones auxiliares que exigían un valor a toda prueba. Estos buques tripulados por civiles, en su mayoría voluntarios, a quienes se les asignó un oficial de la armada como enlace, carecían de armamento, sin embargo, dieron sobradas muestras de coraje, hidalguía, iniciativa e ingenio más allá del cumplimiento del deber. Varias de estas unidades dependían del Comando Naval Malvinas. El presente artículo les rinde un breve y merecido homenaje a estos héroes anónimos que se han ganado en buena ley un lugar de privilegio en la historia naval argentina.

Abstract

The Argentine Merchant Navy played an essential role during the South Atlantic conflict, not only as transport of war supplies, personnel and logistics, resupplying the naval units at sea in the area of operations, but also providing valuable intelligence and countless risky auxiliary missions that required unwavering courage. These ships, manned by civilian crews, mostly volunteers, were assigned a regular naval officer as liaison, but lacked any kind of weapons. However, they showed more than enough courage, initiative and ingenuity above and beyond the line of duty. Several of these units depended on the Malvinas Naval Command. This article pays a brief and well-deserved tribute to these anonymous heroes who have rightfully earned a privileged place in Argentine naval history.

1.- Sumaria introducción conceptual

La función esencial, dominante, de las marinas mercantes es la atención del comercio exterior e interior de las naciones, aún cuando, en algunos casos, el dominio del comercio marítimo ha sido la llave de expansiones imperiales.¹

Pero hay sucesos en el plano mundial que llevan a esos buques a cumplir sus funciones en condiciones extraordinarias. Una de ellas es el enfrentamiento bélico de los países, o grupo de países. Un ejemplo más contundente: las dos guerras mundiales que asolaron, una a principios y la otra a mediados, el pasado Siglo XX.

Nuestro País, precisamente, perdió en ambas, seis buques mercantes: tres en la Primera (“Monte Protegido”, “Oriana” y “Toro”) y tres en la Segunda (“Río Tercero”, “Uruguay” y “Victoria”) a pesar de ser la Argentina país neutral en la contienda, y hallarse sus buques claramente identificados como tales (pabellón nombre del buque y puerto de matrícula pintados a lo largo de sus cascos en ambas bandas).

En la Segunda Guerra la pérdida de buques mercantes llevó a los Aliados a utilizar las formaciones “en convoy” para proteger sus líneas logísticas. A pesar de ello, la acción del Eje, primordialmente submarina y aérea, causó estragos en las mismas; baste como ejemplo los Convoyes “PQ”, principalmente el “PQ-17” al norte de Europa (de Islandia a Mursmark), y el “Pedestal” en el Mar Mediterráneo (de Gibraltar a Malta).

Finalizada la contienda, y con la experiencia dejada por la misma, en 1950 un estudio publicado en el “Military Review” de la Escuela Militar de Kansas, EE.UU.², plantea las nuevas estrategias de los enfrentamientos bélicos del futuro; he aquí algunos párrafos determinantes: “...de nada vale a los países beligerantes salvar el personal y las unidades de la marina de guerra si sus transportes y buques mercantes son echados a pique...”, “el propósito único de dominar el mar es permitir el libre tránsito de sus embarques y fuerzas, y negarlo al enemigo...”, “...las flotas mercantes

1- “In 1651 the revolutionary government then ruling England passed a Navigation Act. This act may be considered the first of a long series of political measures by which the British colonial empire was built up. It was aimed against the Dutch carrying trade...” Palmer, R.R. “A History of the Modern World” Edit. Alfred Knopf, New York, 1961, pág. 140.

2- Díaz Cisneros, César, “Derecho Internacional Público”, Edit. Tea, Bs.As., 1966, Tomo II, pág 441/443.

son de vital importancia en la guerra actual... ”. Un detalle no menor: el origen del estudio es inglés.

2.- El usurpador

Y así entonces, casi como aseveración de lo anteriormente expuesto, nos encontramos en 1982 con el último gran enfrentamiento del Siglo XX: el originado por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (miembro de la Organización del Tratado del Atlántico Norte – OTAN, ó NATO,-) en su nueva aventura colonial-usurpadora-estratégica en el Atlántico Sur. En ella, el Reino Unido realiza el movimiento bélico más grande desde la Segunda Guerra Mundial³.

En su denominada Task Force se observa un total de 118 naves, de las cuales 80 (el 68% del total) son logísticas (30 de la Real Flota Auxiliar, 28 mercantes requisados y 22 mercantes fletados), compuestas por buques cisternas, porta-contenedores, frigoríficos, ferrys, trasatlánticos, remolcadores, aguateros, investigación oceánica, comunicaciones, taller (fueron reparados más de 80 buques en mar abierto).

El 25 de mayo la Argentina por medio de su aviación naval efectúa el único hundimiento de buque mercante de esa fuerza de tareas, el portacontenedores “Atlantic Conveyor”, nave de la Cunard Line. Por el cargamento bélico que transportaba, su pérdida significó un duro golpe a la logística destinada a la campaña terrestre de la invasión; los británicos lo han considerado un día trágico⁴. El por entonces Gobernador de Malvinas, General Menéndez, relata que el 14 de Junio, cuando firmó el cese de fuego, en un momento y ante un pedido y comentario suyo, el General británico Moore le respondió: *“Nosotros también perdimos todo cuando ustedes hundieron el “Atlantic Conveyor” porque también cometimos errores”* ⁵. Los errores a que se refería Moore eran haber centrado demasiado material para la campaña terrestre en un solo buque logístico.

3- Hastings, Max - Jenkins, Simon, La Batalla por las Malvinas (The Battle for the Falkland): “Ascension estaba destinada a ser el eje de la mayor operación de logística británica desde 1945...” (pág.140), “...es la operación más difícil que hemos intentado desde la II Guerra Mundial...”(pág.145).

4- J: El historiador Nigel West afirma: “cuando hundieron el Atlantic Conveyor estuvieron muy cerca de ganar la guerra. Hubieran atacado uno o dos buques más de la Marina mercante y estábamos terminados”. La Nación, Secc. Enfoques, Bs.As., 19-10-1997, pág.3.

5- Dabry, Hernán, “Entrevista al Gral.Mario Benjamín Menéndez”. Perfil.com.

El Almirante británico Sir Michael Layard, KCB, CBE,⁶ en su prólogo a la obra del oficial mercante John Johnson-Allen sobre la Marina Mercante en la Guerra de Malvinas⁷, afirma rotundamente en uno de sus párrafos; “... *captured for me the essence of our great merchant service and its people, to which we all owe so much throughout its five-hundred-year history...*”, “...*and as the title so aptly suggests, We Couldn't Have Done It Without Them...*”. En el mismo sentido se expresa el Almirante Right Honourable Lord West of Spithead, GCB, DSC: “*Quite simply, without the Merchant Navy the operation could not have happened...*”.⁸

Categoricos reconocimientos éstos, de altos miembros de la Armada Real sobre que sin la participación mercante, el componente armado de la Task Force no hubiera ido más allá de la Isla de Ascension y no se hubiera podido mantener durante todo su asedio alrededor de nuestros archipiélagos en aguas del Atlántico Sud-Occidental.

3.- Nuestros Mercantes

La Marina Mercante Argentina tuvo su participación activa en las operaciones de 1982.

El mismo 2 de Abril el buque “Isla de los Estados” de Transportes Navales participó de esa jornada, y luego diversas unidades, del mismo Transportes Navales, de las empresas oficiales y privadas del ámbito naviero, y de la pesca, fueron puestas al servicio de esa Causa Nacional, en un abanico logístico y de inteligencia que contó con todo el apoyo y disposición de sus estamentos directivos y embarcados, éstos últimos en carácter de voluntarios, pues no fue necesario dictar la movilización de esa reserva naval, como bien lo reconoció públicamente la Armada Argentina en la alocución que el Contralmirante VGM Adalberto Allovero pronunciara en la sede del Comando de la Armada en el homenaje de la Institución a los Marineros Mercantes y personal de la Prefectura Naval Argentina que intervinieron en las operaciones⁹.

6- Michael Layard en 1982 participó en la Task Force a bordo del portacontenedor “Atlantic Conveyor” como miembro de la Royal Navy, por entonces en calidad de Senior Naval Officer, a cargo del material aéreo embarcado y de las operaciones bélicas del buque. Sobrevivió a su hundimiento y luego escribió “Recollections of the Falklands Campaign”.

7- Johnson-Allen, John, “They Couldn't Have Done It Without Us”, The Merchant Navy in the Falklands War, Seafarer Books, Suffolk, UK, 2011.

8- Su declaración figura en la contratapa del citado libro de Johnson-Allen. En 1982 participó en la Task Force como Comandante de la fragata HMS “Ardent”, pasando a los trasatlánticos “Camberra” y “Queen Elizabeth 2” después del hundimiento de su buque durante el desembarco anfibio.

9- Texto del discurso del 9 de mayo 2008 en Muñoz, Jorge “Misión Cumplida”, Edit. Epopeya, 2º Edición, Bs.As., 2009, pág.260.

Las misiones asignadas pueden clasificarse en varios tipos: **A) Inteligencia;**
B) Abastecimientos y apoyos varios; **C) Transportes a las Islas.**



MV ELMA Rio Carcarañá

A) Inteligencia: Esta tarea se fundó especialmente en el seguimiento, ubicación e identificación de las unidades de la *Task Force* invasora. Por sus componentes y zonas de actuación, podría dividirse en dos grupos: a) Zona Isla de Ascensión - paralelo Río de la Plata; b) Zona paralelo Río de la Plata – Islas Malvinas.

El primer grupo estuvo conformado por los buques de la estatal ELMA que se hallaban navegando por el Atlántico en sus rutas comerciales habituales, tanto en NB como en SB. Avisados de la tarea a realizar y según sus posicionamientos modificaron sus derroteros para facilitar los posibles avistajes. Participaron de ello las siguientes unidades: “Río de la Plata”, “Misiones”, “Chubut”, “Glaciar F. Ameghino”, “Río Esquel”, “Alte. Stewart”, “Río Olivia”, “Río Iguazú”, “Glaciar P. Moreno”, “Río Limay”, “Tucumán” y “Chubut”.

En mérito a la brevedad de espacio, habremos de referirnos a la acción del mercante de ELMA “Río de la Plata” sobre la Isla de Ascensión: Durante su viaje SB de Bilbao a Buenos Aires, a la altura de Cabo Verde recibió directivas de incursionar en aguas de la mencionada isla, punto de

concentración y operaciones de abastecimiento de varias de las unidades de la *Task Force* invasora, entre ellas el trasatlántico “Camberra” trasportando tropas, el HMS “Fearless” buque de asalto con Infantes de Marina, la HMS “Antelope”, los transportes “Sir Galahad”, “Sir Tristan”, “Sir Bedivere”, “Stromnes” y “Pearleaf”. Llegado a proximidades del fondeadero, el mercante logró identificar y tomar fotografías de las unidades británicas, grabando las conversaciones radiales que mantenían abiertamente entre ellas y con la Isla. Una vez continuada su marcha fue requerido volver sobre su estela y completar más información, haciéndolo por la noche, con iluminación simulada de pesquero; todo material que fue entregado a su llegada a Buenos Aires¹⁰.

Tiempo después de finalizada la guerra, fuentes británicas dieron a luz que la incursión del “Rio de la Plata” llevó a creer a la comandancia de Ascension que el buque había desembarcado buzos tácticos para colocar explosivos en los cascos de las embarcaciones fondeadas, lo cual motivó una orden a las mismas de ir cambiando de fondeadero para generar un movimiento que impidiera dicha acción, inclusive a efectuar rastrellajes en el interior de la isla en busca de esos supuestos efectivos. En definitiva, toda la fuerza militar británica en la zona en máxima alerta, un gran logro de un inocente pero valiente buque mercante argentino.¹¹

A este grupo debe agregarse el buque, también de ELMA, “Tierra del Fuego II”, que sin estar en navegación comercial formó parte de un dispositivo especial (GT-17) bajo control de la Jefatura de Inteligencia Naval, con zarpada desde Buenos Aires, abarcando desde el límite exterior del río de la Plata hasta un área a la altura de Río de Janeiro, habiendo tenido contacto por instrumentos a 20 millas de un núcleo principal de la *Task Force*, y uno cercano de “vuelta encontrada” con una plataforma de desembarco de esa fuerza.

El segundo grupo de Inteligencia fue el conformado por pesqueros de diversas empresas, en una actividad coordinada de la Subsecretaría de Pesca, la Cámara de Armadores, e Inteligencia de la Armada. A su vez, este grupo puede dividirse en dos componentes: el primero, formando parte del ya citado GT-17, estuvo integrado por los buques “Usurbil”, “Mar Azul” y

10- La Nación, Secc. 7, Enfoques, Bs.As. 13 Junio 1999, pág 1 / 2.

11- Bishop, Patrick - Witherow, John. “La Guerra de Invierno, Las Malvinas”, Ed. Claridad, 1988, pág.73 (Citado en Boccazzi, J-A. “Compilación Malvinas”, Edit. Grafica Sur, 2004, pág.93).

“María Luisa”, desde el 21 de abril al 9 de mayo, con diversos avistajes. El segundo, cumpliendo otro GT, integró a los pesqueros “Narwal”, “María Alejandra” y “Constanza”, que partieron de Mar del Plata el 23 de abril a cubrir una amplia grilla en aguas cercanas a Malvinas.

Nuevamente razones de espacio obligan a centrarse en uno de sus integrantes, en este caso el pesquero “Narwal”, el cual, en el cumplimiento de su misión y habiendo sido ya interceptado por naves británicas, el 9 de mayo es atacado por aviones Harrier, y posteriormente, en una acción helitransportada de fuerzas SAS que se desplazaron sobre el buque, su tripulación fue llevada prisionera al portaaviones HMS “Invencible”, en donde es sepultado en el mar el Contraalmirante del pesquero, que había muerto en el ataque aéreo; el cadáver de Omar Rupp fue arrojado al mar envuelto en una bandera argentina, en una ceremonia a cargo del capellán del portaaviones. El “Narwal” se hundió el día siguiente. Un detalle: los tripulantes del pesquero fueron los únicos prisioneros argentinos que estuvieron en ese portaaviones, y el hecho de haber sido posteriormente trasladados a otra nave británica (el “Hecla”, el 19 de mayo), privó de haber tenido a bordo del “Invencible” testigos presenciales argentinos del ataque y daños que el día 31 de mayo realizó la aviación argentina al mismo, suceso éste que hasta el presente niega el usurpador.

A esta altura, cabe recordar que el 16 de abril el invasor había emitido un ultimato que rezaba así: *“El Gobierno de Su Majestad desea ahora dejar en claro que todos los buques argentinos incluidos los buques mercantes y de pesca que parezcan destinados a vigilar a las fuerzas británicas en el Atlántico Sur o dedicado a actividades de reunión de información contra dichas fuerzas serán considerados hostiles y susceptibles de recibir el trato correspondiente”*.

B) Abastecimientos y apoyos varios. Estas tareas requirieron operaciones diversas:

a) Abastecimiento de combustibles en navegación a los Grupos de Tareas de la Flota de Mar, (de los cuales formaron parte), a cargo de los buques cisterna de YPF “Campo Duran” y “Puerto Rosales”, unidades que contaban

con equipos especiales para esos suministros. El segundo de ellos, en una de sus operaciones, estuvo aprovisionando al Crucero ARA “General Belgrano” el día 1° de mayo. Es decir que la misma estuvo a la vista del periscopio del submarino británico “Conqueror” que hundió al crucero el día siguiente. Es de presumir qué hubiera sucedido si la orden de ataque se hubiese dado mientras los dos buques se hallaban unidos por los conductos de trasvase: el incendio del combustible del petrolero y la santabárbara del crucero hubiera sido una conjunción dantesca y mortal, con una enorme pérdida de vidas, mucho aún mayor de la realmente sufrida.

b) Abastecimiento a los puertos y bases patagónicas, búsquedas y salvamentos. Estas tareas a lo largo de todo el litoral marítimo estuvieron realizadas por diversos buques de varias armadoras: ELMA (“Lago Argentino”, “Lago Traful”, “Rio Neuquen”, “Rio Calchaqui”, “Chaco”), YPF (“La Plata”, “Cabo Espíritu Santo”, “Florentino Ameghino”, “Ing.Krausse”, “Gral. San Martín”, “Medanitos”). YCF (“Ceibo”, “Yaham”, “Santa Cruz”), TN (“Cabo de Hornos”, “Cabo San Blas”, “Canal Beagle”). Cabe consignar que los buques intervinientes navegaron en aguas invadidas por unidades submarinas británicas, sirviendo a título de ejemplo el Comunicado recibido por el Comandante del submarino “Conqueror” emitido por The Flag Officer Submarines (Vice Admiral PGM Herbert, OBE), donde en su primer párrafo felicita por el ataque al crucero “General Belgrano”, y en su segundo párrafo dice: *“I was also greatly impressed by your determination throughout the Patrol and in particular your penetration of the Golfo San Matias”*.

c) Patrullaje del límite exterior del Río de la Plata: A ello fue asignado el “Piloto Alsina” buque de la Escuela Nacional de Náutica Manuel Belgrano, y a esa tarea se le agregó el traslado a Buenos Aires de heridos y prisioneros que arribaron a Montevideo (R.O. del Uruguay), ya que por haber sido de origen un buque de pasajeros (ex-“Ciudad de Formosa”) tenía capacidad de alojamientos. Estuvo comandado por el Capitán de Ultramar Director de la Escuela, con Oficiales docentes de la Escuela, cadetes de 5° año de la misma, y marinos mercantes. Un informe oficial del Reino Unido comunicaba que se había decidido aplicarle la Zona de Exclusión al Río de la Plata al considerarlo parte del Atlántico Sur por ser un “*estuario*”; calificación ésta que fue rechazada ante el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas por Uruguay y Argentina.

C) Transportes a las Islas Malvinas: Los buques mercantes que fueron afectados a esta misión fueron los siguientes, de acuerdo a su pertenencia de registro: De la armadora La Naviera el “Mar del Norte”; de la armadora Geomater el “Yehuín”; de Transportes Navales el “Bahía Buen Suceso”, y el “Isla de los Estados”, de la armadora Elma el “Río Cincel”, el “Córdoba”, el “Formosa” y el “Río Carcarañá”.

“Mar del Norte”: este buque de 4.500 tons. de porte bruto, transportó un cargamento completo de tambores de combustible para aviación, tanto en bodegas como sobre cubierta, zarpando el 4 de abril de Puerto La Plata, debió sortear en su cruce una fuerte tormenta cuyo resultado fue la pérdida de los tambores estibados en cubierta, arribando a Malvinas el día 8, partiendo el día siguiente a Río Gallegos, luego de haber cumplido la descarga.

“Yehuín”: esta unidad mercante era un buque de apoyo a plataforma petroleras, con su casillaje a proa y una amplia cubierta hacia popa, fue cedida por su empresa propietaria a la Armada para operar en Malvinas como alijador, tomando su control un Capitán de Corbeta con una dotación subalterna militar, permaneciendo a bordo voluntariamente su tripulación mercante a la que se añadió el Gerente de Armamento de Geomater, zarpando de Río Gallegos el 29 de abril y arribando a Malvinas el 1° de mayo, donde cumplió diversas misiones logísticas hasta que con el arribo de los buques hospitales, “Bahía Paraíso” y “Almirante Irizar”, operó de transportador de heridos. El 17 de junio, tres días después del cese del fuego, fué abordado por una dotación de presa británica; con ese hecho, el suyo fue el último pabellón argentino en ser arriado. El “Yehuín” permaneció en Malvinas operado por la ilegal autoridad en las islas bajo el nombre de “Black Pigg” y posteriormente “Falkland Sound”, luego lo adquirió un armador griego y le enarboló pabellón panameño, luego lo explotó un armador argentino con el nombre de “River Express” en el litoral fluvial argentino. A instancias de Veteranos de Guerra se trató de rescatarlo como Patrimonio Histórico y dedicarlo a Museo Flotante e Itinerante, con trámite ante la Secretaría de Cultura de la Nación, sin resultado positivo.¹²

“Bahía Buen Suceso”: Este buque de 5.000 tons. de desplazamiento

12- Muñoz, Jorge, obr. cit., pág. 129.

partió de Puerto Belgrano el 8 de abril, arribando a Malvinas el 12, con un cargamento de material bélico y víveres, y tropa militar. Hallándose en las Islas se dispuso el reemplazo de la dotación mercante por efectivos militares, quedando a bordo su Capitán de Ultramar y, a propio pedido, tres subalternos mercantes. El buque permaneció en las Islas en misiones diversas como alijador y alojamiento de tropa. Previo al ataque británico del 1° de mayo dejó Puerto Argentino y amarró en un precario muelle de la costa este de la Bahía Zorro, en el suroeste del Estrecho de San Carlos, donde por consecuencia de un temporal quedó varado con imposibilidad de gobierno y propulsión. El 16 fue atacado por un par de Harriers por su banda de estribor, de proa a popa, resultando herido su Capitán y el radio operador; la tripulación militar y mercante tomó precautoriamente posición en tierra, donde se produjeron cañoneos navales de fragatas británicas, en uno de los cuales es muerto el Marinero Turano, del contingente militar. El 5 de junio son evacuados en el buque hospital “Bahía Paraíso” los componentes mercantes. El día 15, luego del “alto el fuego”, el buque es tomado por una dotación de captura de la fragata HMS “Avenger”; posteriormente, remolcado mar afuera como blanco de artillería del usurpador, es hundido, finalizando así sus 32 años de vida esta unidad emblemática de los Servicios de Transportes Navales y de las navegaciones del litoral marítimo patagónico, antártico y malvinense.

“Isla de los Estados”: Este buque, de 3.900 tons de desplazamiento, formó parte del GT-40.2 en la recuperación de las Islas Malvinas del 2 de abril, habiendo atracado en Puerto Argentino ese día a las 12.00 hs, con cargamento militar procedente de Puerto Deseado y permaneció en las Islas en múltiples operaciones de aprovisionamiento entre los diferentes asentamientos, y alijes a los buques mayores. Una de sus misiones relevantes fue el sembrado de 25 minas marinas en las aguas de aproximación a Puerto Argentino. Su tripulación mercante era de 16 personas entre Capitán, Oficiales y subalternos, hallándose a bordo también una dotación de la Armada de 4 personas incluido el Coordinador militar. La noche del 10 de mayo, en el Estrecho de San Carlos, luego de finalizar el alije del mercante “Río Carcarañá”, y mientras navegaba de Bahía Rey a Puerto Howard, fue cañoneado por la fragata HMS “Alacrity”. Su peligrosa carga de tambores de combustibles, proyectiles de una cohetera y municiones, causó enormes explosiones, hundiéndose inmediatamente y sobreviviendo solo 2 personas

(el coordinador militar y un marinero mercante) que permanecieron náufragos en la Isla Cisne en medio del Estrecho, siendo rescatados 6 días después. Además de su dotación mercante y militar murieron también 2 miembros del Ejército, 1 de la Prefectura Naval y 1 de la Fuerza Aérea¹³, que habían abordado el buque ese día junto con el material a su cargo transportado en el “Río Carcarañá” habiendo llegado a Malvinas desde Buenos Aires a bordo de ese carguero de ELMA. Los caídos esa noche en el “Isla de los Estados” es un símbolo del esfuerzo conjunto de todos en la defensa de la soberanía nacional: hombres del Ejército, la Armada, la Fuerza Aérea, la Prefectura, la Marina Mercante. Los restos de la nave descansan en el lecho del Estrecho de San Carlos en su tramo medio, en cercanías de la Isla Cisne.

“Río Cincel”: Este buque, de 10.000 tons, zarpó de Buenos Aires el 4 de abril y arribó a Malvinas el día 7. Como dato técnico, era el primer buque de ELMA que tenía instalado un equipo de navegación satelital, y ese era el primer viaje con ese sistema. En su tripulación estaban enrolados 5 cadetes de la Escuela Nacional de Náutica de los cuales 2 femeninas. Su cargamento de planchas de aluminio para la pista de aterrizaje, máquinas viales, vehículos militares y combustible de aviación fue alijado al transporte “Isla de los Estados” en la rada de Puerto Argentino, operación realizada con interrupciones por temporal, garreo de ancla, acople de cadena con un pesquero fondeado en su cercanías, solucionado con la intervención de buzos de la Armada y Fuerza Aérea, sumado a ello la asistencia que tuvo que realizar con uno de sus botes salvavidas a la lancha de los buzos que por el mal tiempo había quedado peligrosamente al garete. Previo a su zarpada, se recibió a bordo procedente del Apostadero Naval de Malvinas un cofre cerrado conteniendo banderas y documentación de la ilegal administración colonial británica, para su entrega al regreso al Continente, dejando Puerto Argentino el día 10 rumbo a Puerto Madryn para retomar su actividad comercial normal en la línea a la Costa Este de EE.UU.

“Córdoba”: El 8 de abril zarpó de Buenos Aires con un doble cargamento: uno de material militar para la Fuerza Aérea y el Ejército Argentino, juntamente con 12 militares de pasajeros; y otro comercial para Chile y Europa. En la Base de Mar del Plata recibe más carga y pasaje militar.

13- Ejército: Cap. Novoa y Sargto. Benzo, Fuerza Aérea: Cabo Varas, Prefectura Naval: Marinero López.

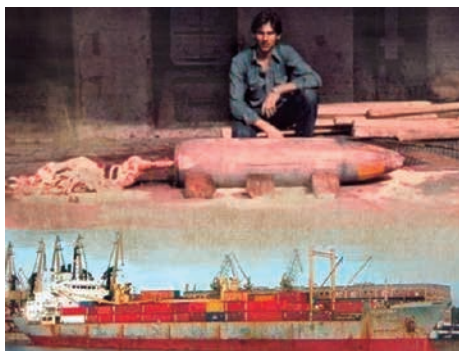
En navegación recibe cifrado de tomar puerto en Deseado y esperar instrucciones; en esa maniobra de atraque colisiona el muelle produciéndose un rumbo en el bulbo de proa. En ese puerto recibe orden de descargar el material bélico y fondear en rada, hecho lo cual, vuelve a recibir orden de atracar y reembarcar dicho material, con zarpada fijada al día 26; llegado el mismo, es anulada y ordenado una nueva descarga, zarmando el 29 para Punta Arenas con su carga comercial destinada al país chileno, regresando a Deseado el 9 de mayo, volviendo a cargar material militar y zarmando el día 15 para Malvinas con 12 pasajeros militares y orden de encontrarse en un punto prefijado con el pesquero “María Alejandra”. Hallándose en esa navegación, y según declaración de su Capitán, recibe orden de regresar a Deseado, donde se le dispone descargar el material bélico y se desafecta definitivamente de toda la operación, zarmando para Buenos Aires el día 20 para reanudar su tarea comercial a Europa.

“Formosa”: Zarpó de Buenos Aires el 13 de abril, y previa una estadía en Punta Quilla, arribó a Puerto Argentino el 19 descargando el material bélico en el lapso de una semana, debido principalmente a la precariedad de medios disponibles. El ataque británico al aeropuerto el 1° de mayo lo encontró fondeado en la rada, siendo sobrevolado por los aviones atacantes, tal como lo muestran los registros filmicos de ese día. Ordenado por el Comando Naval Malvinas abandonar la zona, inició navegación sudoeste, y estando rumbo al Continente es atacado por aviones con metralla y bombas; una vez pasado el mismo y al verificar daños, la tripulación encontró en el piso de una de las bodegas, una bomba sin explotar, que debido al movimiento del buque presentaba peligro de una eventual detonación. Arribado a Bahía San Sebastián, en Tierra del Fuego, fondeó en Punta Páramo, donde un Suboficial de Fuerza Aérea abordó la nave y reconoció a la bomba como proyectil de su Fuerza, aconsejando su inmovilización, por lo que fue trincada con gruesas cuñas de madera, siendo finalmente desactivada en tierra por personal de la Fuerza Aérea cuando el buque arribó a Buenos Aires.

El ataque había sido realizado por una escuadrilla de tres aviones de la FAA con el indicativo “Trueno”, quienes, en su bautismo de fuego, se hallaban en búsqueda de una avanzada de tres fragatas inglesas que desde el mediodía se hallaban hostigando con sus fuegos las inmediaciones de

Puerto Argentino, confundiendo así al “Formosa” como una nave enemiga. En el relato de sus memorias, el piloto argentino manifiesta: *“la mala visibilidad, la lluvia, lo avanzado de la hora en esas latitudes, la tremenda velocidad de acercamiento al blanco, la poca información sobre los barcos propios y nuestra inexperiencia en ese tipo de combate en el mar, produjeron un tremendo error... En los días siguientes me sentí realmente muy mal...”*

¹⁴. Años después de la guerra, un asado en el Club Comunicaciones en Buenos Aires unió en franca camaradería a extripulantes del “Formosa” con el Capitán de la Fuerza Aérea, Carballo.



Bomba en el buque ELMA Formosa

“Río Carcarañá”: Para el 2 de abril este buque, de 10.000 tons, se hallaba inactivo, fuera de servicio, amarrado en el Dique 4 del puerto de Buenos Aires, iniciándose el 13 su puesta en funcionamiento a pleno, con ajustes técnicos, aprovisionamiento y personal, listo el 19 para iniciar carga destinada a Malvinas, zarpando el 22 desde la Dársena B, con

material bélico, vehículos, cañones, municiones, tambores de combustible (tanto en bodegas como sobre cubierta), víveres, y una cohetera de CITEFA, con sus correspondientes proyectiles alojados en contenedores, y con 5 personal militar de pasaje y 1 Coordinador de la Armada. El cruce en soledad, con silencio radial y continuas prácticas de zafarrancho, tuvo un condimento que por entonces no fue del conocimiento público, ni de su tripulación, ya que en una reunión mantenida con posterioridad, en mayo en Buenos Aires, entre el por entonces Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Anaya, y el General estadounidense Walters, éste último le manifestó al primero, como muestra de la buena voluntad de su Gobierno, que los Estados Unidos habían impedido el hundimiento por los británicos del “Río Carcarañá” cuando éste realizaba su cruce de abril a las Islas¹⁵.

14- De: Carballo, P.M., “Dios y los Halcones”, Edt. Abril.

15- Caso Malvinas. Acusación, Defensa y Alegato Personal. Suplemento al Boletín del Centro Naval n° 751 – D-5 vol 105 año 106, Bs.As., 1987, pág. 52/53 y 73.

El 26 de abril al recalar en Cabo Belgrano, en Malvinas, fue sobrevolado por aviones propios en actitud hostil, hasta su reconocimiento, y luego de tomar contacto con el Guardacostas PNA 82, recibiendo plano del campo marítimo minado, atraviesa el mismo y fondea en Bahía Groussac, frente al aeropuerto. Por los mismos motivos que los indicados para el “Formosa” el inicio de descarga a alijador resultó muy lenta, casi inexistente. En el ataque británico del 1° de mayo al aeropuerto, fue ametrallado, por su babor, por uno de los aviones Harrier, sin que las ráfagas llegaran a hacer blanco. Junto con el “Formosa” fue ordenado esa mañana abandonar la zona de Puerto Argentino, por lo que inició navegación rumbo sudoeste, sobre la Isla Soledad, con cercanía de una avanzada de tres naves británicas, distancia aproximada 7 millas, que efectuaban cañoneo a tierra. En el extremo SO de la Isla recibió pedido de auxilio del “Formosa”, yendo a su encuentro, habiéndose cancelado luego por indicación del buque solicitante, y recalando finalmente en la entrada SO del Estrecho de San Carlos frente a la Bahía Zorro de la Isla Gran Malvina, internándose luego en el mismo, hasta alcanzar la Bahía Rey, en la margen de Soledad, donde finalmente fondeó. Allí procedió a entregar carga a los alijadores “Monsunen”, “Forrest” e “Isla de los Estados”. El 10 finalizó completamente la descarga quedando sus bodegas vacías, con la entrega final al último de los alijadores nombrados. Esa noche, dos horas después de separarse del “Río Carcarañá”, el “Isla de los Estados” fue hundido por la fragata HMS “Alacrity” en medio del Estrecho. A partir de ese momento, el “Río Carcarañá”, totalmente vacío, esperó instrucciones en su fondeadero de Bahía Rey, hasta que el 16 fue atacado por un pack de Sea Harrier con bombas y metralla de 35 mm perforante y explosiva, en tres pasadas sobre su banda de estribor.



Daños en la superestructura del ELMA Río Carcarañá

Verificados los daños en casco, compartimentos, cubiertas y botes salvavidas, y ante la imposibilidad de movilidad del buque, no descartándose otro ataque sobre la otra banda, la de babor (con sus botes y balsas de ella todavía utilizables), se ordenó el “abandono” por babor, realizándose un tren

botes-balsa hacia la costa de Soledad, distancia 1 milla, siendo sobrevolado por otro pack, uno de cuyo componente picó sobre el convoy de abandono, sin disparar; en tierra y ya en horas del poniente, la tripulación fue recogida por el requisado “Forrest” y llevada a Bahía Zorro Este, donde se hallaba varado el “Bahía Buen Suceso”.



Tripulación del Río Carcarañá desembarcando en Bahía Zorro



Tripulación del Río Carcarañá en Bahía Zorro

Allí tenía su asiento un contingente de la Cía. de Ingenieros 9 del Ejército Argentino, permaneciendo allí en calidad de náufragos durante 20 días y debiendo recurrir a la construcción de pozos de zorro debido a los cañoneos nocturnos de

naves británicas sobre esa zona, donde resultó, en uno de ellos, herido el 1er. Oficial Radiotelegrafista. Finalmente, fueron evacuados en el primer viaje a Malvinas del buque hospital “Bahía Paraíso”, el 5 de junio, arribando el 6 a Punta Quilla en el Continente, y trasladados luego vía aérea a Buenos Aires.

El “Rio Carcarañá”, en su solitario fondeadero, se hundió finalmente días después de su abandono, descansando sus restos en el lecho del Estrecho de San Carlos en profundidad estimada 25/33 metros, en posición latitud 51°53’50” Sur, longitud 59°33’28” Oeste.



In Memoriam

De los 16 Marineros Mercantes Caídos en Defensa del Ejercicio Pleno de la Soberanía Argentina:

- AGUIRRE**, Miguel- Jefe de Máquinas;
- BOLLERO**, Jorge- Cabo de Mar;
- BOTTARO**, José- 1°Oficial;
- CAYO**, Antonio- Marinero;
- CUEVAS**, Alejandro-1°Oficial de Máquinas;
- HUDEPOLL**, Enrique- Mecánico;
- IBAÑEZ**, Benito- Contraмаestre;
- LIMA**, Antonio- Marinero;
- LUZARDO**, Rafael- 1°Cocinero;
- MENDETA**, Pedro- 1°Electricista;
- MINA**, Omar- Cabo de Máquinas;
- OLVEIRA**, Manuel-Marinero;
- PANIGADI**, Tulio- Capitán;
- POLITIS**, Jorge- 2°Oficial;
- RUPP**, Omar- Contraмаestre;
- SANDOVAL**, Néstor- Mayordomo.