

GLORIA A LOS 74 TRIPULANTES DEL RASTREADOR ARA *FOURNIER*

Capitán de Ultramar Daniel Molina Carranza

IMAGEN PUESTA EN VALOR CON INTELIGENCIA ARTIFICIAL



“Gloria a los bravos marinos, hijos titanes del mar”

El hundimiento del rastreador ARA *Fournier* (M-5) de la Armada Argentina, ocurrido el 22 de septiembre de 1949 en el estrecho de Magallanes, fue la mayor tragedia naval argentina en tiempos de paz, con la pérdida de la totalidad de sus tripulantes. Naufragó en un temporal con bajas temperaturas y visibilidad cerrada por nieve en cercanías de Punta Cono, canal Magdalena, en el estrecho de Magallanes.

Son hechos tristemente ocurridos, como fue el de los 44 tripulantes del submarino ARA *San Juan* o el de los 36 tripulantes del aviso ARA *Guaraní*, por nombrar los más destacados.

Pertenezco a la promoción XVI del Liceo Naval y tengo dos compañeros: el contador Rodolfo Moutin, hijo del guardiamarina del mismo nombre, y el Capitán de Navío Ingeniero Jorge Mercado, hijo del Cabo Primero de Mar Faustino Mercado. Además, en la promoción XV está el Sr. Jorge Luis Lestani, hijo del segundo comandante del buque. Todos perdieron a sus padres en el hundimiento. Además, los cadetes de las primeras promociones del Liceo Naval rindieron honores a los restos de los marinos recuperados del mar.

En cuanto a mí, soy Capitán de Ultramar y, como perito naval, me ha tocado estudiar accidentes y hundimientos, muchos de ellos en la Patagonia. Por esta razón, sé cuán difícil es llegar a una conclusión cierta de un accidente con pocos elementos de juicio y habiendo pasado 77 años del hecho, de modo que el solo objeto de esta narración es recordar a esos héroes del *Fournier*.

Lo único que me he permitido es plantear una duda que, lamentablemente, nunca tendrá respuesta: ¿por qué navegó el regreso de Río Gallegos a Ushuaia por el estrecho de Magallanes, cuando las condiciones no eran las adecuadas?

El barco

En 1936 se ordena la construcción de nueve buques rastreadores, todos gemelos, en los astilleros de la Marina de Guerra y de la industria naval privada.

Los rastreadores eran buques para servicios marítimos y fluviales, básicamente para minado y antiminado, que operan en áreas de acceso portuario. Se llamó a la serie “Bouchard”, por ser este el primer buque construido. Los datos de esos buques eran 59 m de eslora (largo); 7,30 m de manga (ancho); 3,5 m de puntal (medida vertical de la parte superior de la quilla hasta la línea de cubierta principal, tomada en el centro del barco); 3,5 m de calado medio (es la medida promedio entre la quilla y la línea de flotación); y un tonelaje de 554 t.

Máquinas: dos motores diésel de 1000 HP cada uno, con una velocidad máxima de 16 nudos. Armamento: dos cañones de 100 mm, dos ametralladoras de 20 mm y dos ametralladoras de 7,65 mm. Equipo para rastreo y minado (desconozco si en el diseño original existían esos cañones o fue una decisión de la Armada instalarlos).

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.

Los buques estaban equipados para alojar setenta tripulantes. El rastreador ARA *Fournier* fue botado el 5 de agosto de 1939 por los astilleros Sánchez y Cía. de San Fernando, provincia de Buenos Aires, e incorporado a la Armada en octubre de 1940 como parte de la escuadrilla de rastreo y minado de la Base Naval de Puerto Belgrano (BNPB).

En 1942 se lo envió a la Antártida para asistir a la campaña antártica de verano. Pronto regresaría al continente blanco para asistir a la estación polar Orcadas.

En 1943 se lo designa buque de estación en Ushuaia y en 1945 regresa a Puerto Belgrano. En 1946, mientras se encontraba en Ushuaia, rescata al remolcador *Orco* en medio de un temporal y lo lleva a la BNPB. Ese mismo año rescata al velero chileno *Cóndor*.

En 1948 se designa comandante al Capitán de Corbeta Suárez de La Madrid, quien no pudo ejercer el comando porque, cuando viajaba para asumir, fallece por una intoxicación con bivalvos en el sur. Por este motivo, asume en su lugar el Capitán de Corbeta Armando Llambí hasta que en 1949 se designa a quien sería su último comandante, el Capitán de Corbeta Julio Negri.

La tripulación

En Ensenada, provincia de Buenos Aires, el recién recibido Guardiamarina Rodolfo Moutin había conocido a su primera y única novia, María Eugenia Pérez Miralles, en el Club Náutico La Plata. Rodolfo se recibe, pasa por la Flota de Mar y en su tercer año como oficial lo destinan a la escuadrilla de minado en Puerto Belgrano. Por este motivo, con María Eugenia deciden casarse para estar juntos ante la posibilidad de tener un hogar en la base.

El Cabo Primero Mercado, sanjuanino de nacimiento, cursó la Escuela de Mecánica como telemetrista (Suboficial especializado en operación, seguimiento y mantenimiento de equipos de radar y sistemas de telemetría para la detección y medición de distancias: telemetría). Conoció a su novia Isabel Delia Conly en Punta Alta, ciudad cercana a la Base Naval de Puerto Belgrano, donde se estaba especializando, y fue otro de los que habían decidido casarse jóvenes.

En cambio, el Teniente de Fragata Luis Humberto Lescani, que en 1946 se había embarcado como oficial instructor del crucero ARA *La Argentina*, ya se había casado con Vedia de Leonardis al regreso de su vuelta al mundo y tenían un varón de dos años y una niña de meses.

Estos son los pocos casos que averigüé, pero seguramente en una tripulación tan joven debería haber muchos casos de familias en formación.

El Guardiamarina Lamas, que era soltero, había llegado con el Capitán Llambí al buque *Fournier* de la escuadrilla, que estaba en reparaciones en el dique de Puerto Belgrano.

Luego se incorporaron los guardiamarinas Moutin y su compañero de promoción Oscar Ángel Bouza. El Teniente Valente, perteneciente a la dotación anterior, continuaría con su cargo de jefe de navegación.

Nota: El siguiente listado de la tripulación se corresponde con la que estaba a bordo en el momento del hundimiento.

El 12 de marzo de 1949 se hacía cargo del buque el Capitán de Corbeta Negri al recibir el comando de su compañero de promoción Llambí.

Al observar que el submarino no se movía, el *Fournier* aplicó toda máquina y, en lugar de garrear, se acostó sobre esa banda en una peligrosa escorada. Afortunadamente, el cabo se cortó y el barco se trasladó a la otra banda demasiado lentamente. Esta era una advertencia de la estabilidad del barco en una situación exigida (relatado por Bouzas a Moutin).

Teniente de Fragata Luis Humberto Lestani, segundo comandante.
Guardiamarina Moutin, jefe de máquinas.
Guardiamarina Lamas, jefe de navegación.

Completaban la dotación el Suboficial de Primera Castro, los Suboficiales de Segunda Chávez, Díaz, Marano, Ortiz y Rodríguez, y el enfermero Suboficial Segundo Bacci.
Cabos Principales Campofreda, Luca y Carbone.
Cabos de Primera Capdevila, Mercado, Rivero, Bloch, Monti, Rocco, Yoller, Altamirano y Roca.
Cabos Segundos Ricci, Lofiego, Ferreyra, Tejada, Marcos, Robles, Koch, Estrunia, Osore y Rodríguez.
Marineros de Primera Belcky, Gastau, Palacio, Romero, Villareal Rodríguez, Chanampa, Coria, Medina, Gatti, Gonzales, Panno, Quiroz, Gómez, Buló, Urquiza, Barrera, Saracchi, Barraza, Carballiada, Peranalta y Pérez.
Marineros de Segunda La Cattiva, Mendoza, Arce, Batista, Gallea, Lucena, Romero, Dezulovich, Hillar, Scopetta, Galeano, Tejada, Cañete, Benítez, Pelozo, González, Silva y Bertolla.
Conscripto Clase 1927 Bornsztajn y Conscripto Clase 1928 Torres.
Pasajeros civiles invitados: doctor Raúl Wernicke y su hijo Julio.

Mala señal

Finalizada la reparación en el dique de Puerto Belgrano, el primer destino que debió cubrir el *Fournier* con la nueva tripulación fue la Base de Mar del Plata. Mientras estaba de guardia el 5 de abril, el buque recibió un pedido de remolque de un submarino que había varado en un banco de arena.

Al llegar al lugar, cruzó al submarino un cabo de seis pulgadas como remolque y comenzó a tirar. Al observar que el submarino no se movía, el *Fournier* aplicó toda máquina y, en lugar de garrear, se acostó sobre esa banda en una peligrosa escorada. Afortunadamente, el cabo se cortó y el barco se trasladó a la otra banda demasiado lentamente. Esta era una advertencia de la estabilidad del barco en una situación exigida (relatado por Bouzas a Moutin).

A raíz de esto, la Armada ordenó hacer una prueba de estabilidad sobre uno de los barcos gemelos del *Fournier* con resultado positivo, lo cual tranquilizó a la tripulación. El barco estaba construido según planos alemanes, pero es sabido que un cambio de motor, de un cañón o un ordenamiento inadecuado de cargas puede modificar las condiciones de estabilidad.

Coincidentemente o no, el guardiamarina Bouzas solicitó su baja de la institución, pese a que se le ofreció un cambio de barco. Eso disminuía aún más la dotación de oficiales y no era una buena noticia para el barco.

Los hechos

De regreso a Puerto Belgrano, el buque se envió dos meses a cubrir la estación en la base de Ushuaia a órdenes del Comando Sur, para lo cual recibió a un radarista, para poder navegar los canales en modo nocturno, y a un Teniente Contador de apellido Álvarez, para el manejo de suministros.

El comandante viajó a Buenos Aires a la Dirección de Personal para pedir más tripulantes, especialmente oficiales. Regresó con la promesa de que se le enviarían siete tripulantes más, pero cuando estuvieran en Ushuaia; por lo menos regresó con un radarista más.

La Armada ordenó hacer una prueba de estabilidad sobre uno de los barcos gemelos del *Fournier* con resultado positivo, lo cual tranquilizó a la tripulación.

Antes de zarpar para Ushuaia, se le presenta al Guardiamarina Moutin, ya jefe de máquinas del buque, el Marinero de Primera Electricista José Aristir Juan, repuesto de una bronquitis.

Moutin lo mira con preocupación y le dice:

—¿Tiene el alta médica?

—Negativo, señor, pero ya me siento bien y no quería perder el viaje.

—¿Quiere decir que no ha pasado por el control médico?

—No, señor.

—Pero ¿usted se piensa que yo lo voy a embarcar para Ushuaia con el riesgo de que la baja temperatura le provoque una pulmonía? Se desembarca de inmediato hasta que esté en condiciones de embarcar.

Moutin le acababa de salvar la vida.

El Teniente Álvarez, recién embarcado, se presenta al segundo comandante para informarle de la dotación:

—¿Cuántos hombres tenemos? —pregunta Lestani.

—Somos ochenta, señor, con la gente en traslado.

Faltaba el Suboficial de Mar Chávez, que había pasado a situación de retiro. Estaba en condiciones de pedir licencia y esperar el cumplimiento de su retiro en su casa, pero Chávez no quiso saber nada, quería hacer esa última navegación con los compañeros.

El 8 de agosto le celebraron el cumpleaños 28 al Segundo Comandante Lestani y el comandante le permitió pasar el último día antes de zarpar con su esposa e hijos en el hotel de Puerto Belgrano.

El buque zarpó de la base naval el 10 de agosto con fecha prevista de arribo a Ushuaia el 25 de agosto. Los dos civiles (los Wernicke, padre e hijo), suegro y cuñado del Comandante, respectivamente, viajarían vía aérea a Río Gallegos y se embarcarían en ese destino, cuando el rastreador en función de buque de estación pasara por ese puerto.

El jefe de navegación Valente trazó la derrota a Ushuaia por el Atlántico: bahía San Blas, península Valdés, golfo San Jorge, cabo Vírgenes, dejando por estribor Río Grande, el estrecho de Le Maire y el cabo Buen Suceso, donde fondearon después de más de diez días de navegación.

Ahí se encontraron con el rastreador gemelo ARA *Robinson*, bajo el comando del Capitán Francisco Manrique, quien les obsequió algunos abrigo de pieles para soportar el frío del puente de navegación en los canales.

Al otro día llegaban a Ushuaia a relevar al rastreador ARA *Py*, donde fueron agasajados por su dotación y su comandante, Capitán Sampietro, quien planificaba regresar a Puerto Belgrano lo antes posible.

La navegación del *Fournier* desde Puerto Belgrano a Ushuaia fue realmente normal y agradable.

Una vez que el buque llega a Ushuaia, el Teniente Contador Álvarez recibe orden de traslado, por lo cual se hace cargo de la función el Guardiamarina Lamas. Álvarez no consigue avión para volar al norte y se queda a bordo esperando la oportunidad de volar a Puerto Belgrano.

A partir de ahí le encomendaron al *Fournier* los patrullajes por el canal Beagle desde bahía Lapataia hasta el este del canal, recorriendo Remolinos, Almanza, Harberton e isla Picton, lo que cumplió sobradamente.

El jefe de navegación Valente trazó la derrota a Ushuaia por el Atlántico: bahía San Blas, península Valdés, golfo San Jorge, cabo Vírgenes, dejando por estribor Río Grande, el estrecho de Le Maire y el cabo Buen Suceso, donde fondearon después de más de diez días de navegación.

En Ushuaia, el Teniente Álvarez y el Guardiamarina Moutin fueron informados, por sendos telegramas, de sus futuras paternidades. El Cabo Primero Mercado, al zarpar, ya era consciente de la misma situación. Tantos hijos en camino fueron una buena excusa para organizar una fiesta a bordo. Álvarez había embarcado unas cajas de champaña para eventos de este tipo y, en general, toda la tripulación disfrutaba cuando amarraban a muelle gracias a la cálida hospitalidad lugareña.

En esos días recibieron la orden del Comandante de Zona Sur de acompañar en la navegación por el canal Beagle al buque de pasajeros italiano *Giovanna C.* Según el relato del Capitán del crucero, Luciano Guidetti, fue todo muy emocionante porque muchos de los pasajeros viajaban en condición de inmigrantes a la isla: eran 532 entre hombres, mujeres y niños.

Ante la falta de un muelle adecuado para poder operar la gran nave de pasajeros, el rastreador se hizo cargo del traslado de esta gente de la motonave al puerto de Ushuaia.

Ocurre una nueva baja. Por cometer una falta disciplinaria grave, desembarcan al Cabo Segundo Furriel Reboyas y queda a bordo bajo arresto, pero con servicio, el Cabo Rodríguez.

Otro juego del destino fue el fuerte estado gripal del camarero Cabo Segundo Jiménez, a quien se lo interna en el Hospital Naval de Ushuaia, y llovido sobre mojado, sufre una severa descompostura el jefe de navegación Teniente Valente, debida probablemente a una apendicitis.

Ante el recuerdo de una operación fallida en ese hospital años atrás, que se había llevado la vida del joven oficial Davison, el comandante de zona ordenó trasladar al Teniente Valente a Buenos Aires en un avión hospital para que lo operen ahí.

Asume como jefe de navegación el Guardiamarina Lamas. Ese mismo día se desembarca el Cabo de Mar Olivera y la tripulación queda reducida a setenta y cinco hombres.

El 16 de septiembre se le ordena zarpar y navegar a Río Gallegos por la ruta del estrecho de Magallanes, es decir, canal Beagle al oeste y luego el canal Ballenero.

Del canal Ballenero al Cockburn son unas veintiocho millas. Se navega por la bahía Desolada, caracterizada por los fuertes vientos del Pacífico, hasta entrar al canal Cockburn, que son unas cuarenta millas hasta el canal Magdalena, ya protegido del viento del Pacífico.

El comandante les relataba en el puente a los oficiales que todo eso era territorio de los indios canoeros kawésqar, pero que era visitado frecuentemente por los indígenas yámanas, quienes lo utilizaban para llegar hasta las islas Capitán Aracena, Skyring y otras cercanas, donde obtenían pirita de hierro para mantener encendidos los fuegos de sus canoas.

Pasaron frente a Punta Arenas y luego al faro Punta Delgada y, al tercer día de navegación, llegaron a Punta Loyola a fin de esperar marea favorable para entrar a la ría de Puerto Gallegos.

Dado que por el calado y la estructura el rastreador no estaba capacitado para varar, fondearían frente a Gallegos en el denominado fondeadero del pueblo, donde recibirían los suministros de combustible, agua y víveres mediante el uso de las chatas del puerto y de la empresa Swift. La tripulación iría bajando a tierra para comunicarse telefónicamente con sus familiares y estirar un poco las piernas.

El día 15 de septiembre de 1949, dos pasajeros habían llegado de Buenos Aires en el avión naval para embarcar en el rastreador: eran el doctor Wernicke y su hijo Julio, suegro y cuñado, respectivamente, del Capitán Negri.

El 16 de septiembre se le ordena zarpar y navegar a Río Gallegos por la ruta del estrecho de Magallanes, es decir, canal Beagle al oeste y luego el canal Ballenero. Del canal Ballenero al Cockburn son unas 28 millas. Se navega por la bahía Desolada, caracterizada por los fuertes vientos del Pacífico, hasta entrar al canal Cockburn, que son unas cuarenta millas hasta el canal Magdalena, ya protegido del viento del Pacífico.

El doctor Wernicke aprovechó para visitar al director del Hospital Central, el doctor Curci, dado que el mismo había sido su alumno en la universidad. Ante la inminencia de la zarpada, debió declinar una invitación a cenar en la casa del mencionado médico.

La zarpada de Río Gallegos rumbo a Ushuaia quedó determinada para las 04:00 del 21 de septiembre. Horas antes, el Marinero Primero Maquinista Bautista Baima sufre un cólico hepático. Ante la gravedad de la situación, el comandante solicita una ambulancia a la prefectura y, tras el desembarque del marinero, lo traslada al hospital regional en la lancha. Esto provocó que en las primeras listas de desaparecidos figurara Baima.

Al momento de la zarpada, el informe meteorológico era negativo, con fuertes vientos y baja visibilidad por nevadas en cabo Froward, el punto más austral del continente en el área magallánica. Era justo donde ellos aparentemente habían trazado la derrota. El barómetro caía fuertemente y el cielo gris plomizo hacía prever muy mal tiempo.

El patrullero *Lautaro*, ex USS ATA 122, de bandera chilena, fondeado en resguardo en Punta Loyola, los vio pasar y le pareció muy raro que se largaran con ese tiempo y pronóstico; cualquiera fuera su ruta, existía aviso de temporal. El comandante del patrullero era el Capitán de Corbeta Víctor Wilson de la Armada chilena.

La última navegación del *Fournier* el 21 de septiembre de 1949

A partir de este momento, todo lo que sabemos es por estimaciones, quizás equivocadas. De ser así, pido disculpas por lo precario de la información.

El hecho real es que eligieron navegar el camino más peligroso de noche, en lugar de navegar por el Atlántico. El temporal era del noroeste. Todo indicaba la conveniencia de la otra ruta, porque podrían haberse protegido en algún fondeadero antes de cruzar el Le Maire, único peligro importante al navegar por ese rumbo.

Pero, por razones que desconocemos, eligieron navegar por el estrecho de Magallanes y la salida sur. La navegación por Magallanes equivale a 310 millas náuticas, apenas algunas millas menos que por el Atlántico, pero con mucha más dificultad. La navegación por el Atlántico lleva dos días y por los canales, nunca menos de tres días. Hoy el ferry chileno demora cuatro días y catorce horas y los transatlánticos lo hacen en cuatro días.

A las 16:25 horas, ya navegando con rumbo oeste por el estrecho, a través de contacto radial pasan posición al faro de Punta Delgada de la Armada chilena y comunican su ingreso al estrecho de Magallanes. Es probable que hayan escuchado el informe meteorológico por parte del faro; imposible saberlo. Es probable también que se hayan quedado sin equipo de radio, porque las autoridades chilenas informaron el cruce de un barco no identificado por segunda angostura cerca de la medianoche. También es probable que hayan pasado por Punta Arenas e Isla Magdalena sin informar.

Todo indica que llegaron al cabo Froward el 22 de septiembre a las 04:30 de la mañana, donde recibieron la fuerza del temporal del noroeste, que se encajona en ese lugar por el acceso hacia el norte del océano Pacífico. Esto suele producir el hundimiento por vuelta campana o por la colisión con alguna piedra no indicada en la carta o por la suma de ambos factores.

Durante la navegación nocturna del estrecho de Magallanes, se debe tener precaución con los chubascos de agua o nieve que producen cerrazones que impiden ver los faros y la costa; asimismo, las corrientes marítimas se ven agudizadas por los efectos del viento. El cabo

Al momento de la zarpada, el informe meteorológico era negativo, con fuertes vientos y baja visibilidad por nevadas en cabo Froward, el punto más austral del continente en el área magallánica.

Froward, con viento del noroeste y corriente hacia el sur, puede sacar de rumbo a un barco chico de poca potencia y tirarlo sobre la isla Dawson o el canal Gabriel.

El horario del hundimiento se obtiene de los cuerpos que se recuperaron, dado que los relojes analizados estaban detenidos en esa hora. El hundimiento se debe de haber producido cerca de Punta Cono, en la entrada del canal Gabriel, en vista de que se recogieron dos cuerpos, uno en el canal Cascada y otro en la playa del canal Zigzag. Todo indica que, en uno de los casos, dado el tiempo transcurrido, el cuerpo flotó y así llegó a la orilla; esto quiere decir que el barco se debe de haber hundido más al sur que la derrota trazada.

El operativo de búsqueda

En la Base Naval de Ushuaia se desconocía que el *Fournier* había zarpado el 21 de septiembre de Gallegos y la única información de sus movimientos era una fecha de arribo estimada a Ushuaia: el 23 de septiembre. Tal es así que el 22, de la gobernación de Ushuaia, le enviaron un despacho para traslado de víveres desde Río Gallegos, pensando que aún estaba en puerto. Obviamente, el *Fournier* nunca contestó el radio.

Es decir, se desconocían la fecha de zarpada de Río Gallegos y la derrota de navegación elegida para llegar a Ushuaia. Coincidentemente, el Capitán de Navío Pedro Cases le tomaba el puesto de gobernador marítimo y comandante de la Zona Sur al Capitán de Navío Manlio Buldrini.

Aún estaba el comando anterior en servicio cuando detectaron la falta de comunicación con el barco. El Teniente de Navío Revuelto, jefe de servicio, recibe del Guardiamarina Astiz, jefe de comunicaciones, la información de la falta de contacto con el buque. Ya era el día 23.

El Capitán Buldrini recibe al Capitán Cases, que viene a tomar el cargo, y le informa la novedad. Este último sugiere enviar aviones navales sobre la derrota estimada. Pero todo esto se hace sobre el Atlántico, porque nadie sabía que el *Fournier* había navegado por el estrecho de Magallanes. Se solicita información a la Prefectura de Río Gallegos, que comunica la fecha y hora de zarpada, pero informa que desconocía la ruta.

Ya en Punta Cono, el 23 de septiembre, los escasos habitantes de la isla habían recogido un par de cadáveres y una embarcación vacía, pero no tenían cómo avisar a Punta Arenas. Hicieron señales izando la bandera chilena al revés, pero los buques de búsqueda argentinos no las entendieron.

El día 24, el Capitán de Navío Cases, ya muy preocupado por el destino de su barco, queda a cargo de la gobernación y procede a informar a Puerto Belgrano lo sucedido. El comandante de operaciones navales, Contraalmirante Sciurano, ordena un operativo de búsqueda y, ante la duda de la derrota seguida por el *Fournier*, el día 25 de septiembre envía un mensaje a Punta Arenas al comandante chileno de la tercera región, quien le responde que el rastreador había pasado por Punta Delgada Chile, pero no había dado más posición.



El Cabo Froward, con viento del noroeste y corriente hacia el sur, puede sacar de rumbo a un barco chico de poca potencia y tirarlo sobre la isla Dawson o el canal Gabriel.

Al enterarse el Capitán Dourquet, comandante del transporte *Pampa*, de la desaparición del *Fournier*, informa que en Río Gallegos habían estado fondeados junto a él y su comandante le había dicho que regresaría por la ruta del estrecho de Magallanes. Lamentablemente, los días corrían y recién ahí se dieron cuenta de que la búsqueda estaba mal dirigida.

Ante esa información, la Armada deja dos destructores patrullando entre la boca del estrecho y coordina con la Armada Chilena un operativo de búsqueda en aguas del Magallanes. El 27 se trasladan los avisos ARA *Sanavirón*, ARA *Querandí* y ARA *San Julián*, y el buque oceanográfico ARA *Bahía Blanca*. Chile incorpora el patrullero *Lautaro* y la barcaza *Aspirante Icaza*. Con dos aviones de la fuerza chilena, comienzan la búsqueda por el aire.

Si bien la Fuerza Aérea Argentina había provisto cuatro aeronaves DC4 para la búsqueda, debieron permanecer en Punta Arenas porque el comandante de la tercera área chilena impidió el sobrevuelo de los canales. Para compensar, incorporó dos aeronaves militares y un avión de LAN Chile.

Después, Argentina incorporó el rastreador ARA *Spiro* y la fragata ARA *Santísima Trinidad* a la flota de búsqueda. El 3 de octubre se descubrieron restos del buque accidentado y en total ocho cadáveres en las costas de las islas del canal Gabriel, Cascada y Zigzag.

El 6 de octubre se dio por perdido el buque ante la imposibilidad de que hubiera sobrevivientes. Los buques que intervinieron en la búsqueda lanzaron ofrendas florales en formación de frente al mar y en Punta Arenas, donde habían trasladado los cadáveres recuperados, las máximas autoridades chilenas de las tres fuerzas y políticas, junto a la dotación de argentinos, rindieron una ceremonia fúnebre a los caídos, con discursos de profundo dolor.

El 6 de octubre se dio por perdido el buque ante la imposibilidad de que hubiera sobrevivientes. Los buques que intervinieron en la búsqueda lanzaron ofrendas florales en formación de frente al mar y en Punta Arenas...

Honras fúnebres y ceremonias

El 10 de octubre, el comandante de la fragata *Heroína*, Capitán Peterson, recibió la orden de trasladar los cuerpos rescatados desde Punta Arenas a Buenos Aires para recibir honras fúnebres por todos los desaparecidos por parte de las autoridades nacionales.

La orden era clara: debía entrar a Puerto Madero el día viernes y en el camino sería escoltado por los torpederos ARA *Buenos Aires* y ARA *Misiones*. Luego, en el Río de la Plata, lo esperarían los rastreadores ARA *Bouchard*, ARA *Seaver* y ARA *Parker*. Los ocho féretros cubiertos por la bandera argentina fueron embarcados en Punta Arenas ante una emocionante despedida de autoridades y el pueblo. Habían permanecido en el pabellón castrense del cementerio.

Los cuerpos eran del Capitán Negri, el Teniente Lestani, los Suboficiales Chávez y Rodríguez, el Cabo Principal Luca y los Marineros Buló, Galeano y Lucena.

En Buenos Aires estaba la fragata escuela española *Sebastián Elcano*, que había llegado para la celebración del Día de la Raza.

El viernes 14 de octubre llegó la fragata *Heroína* a Río Santiago, donde se preparó para la entrada al puerto de Buenos Aires y se cambiaron los ataúdes por unos de mayor presencia. Dicha maniobra se hizo en la Escuela Naval mientras la fragata esperaba en el fondeadero de La Plata.

La *Heroína* y la *Trinidad* entraron al puerto de Buenos Aires a las 16:00 horas, más tarde lo hicieron los buques escolta. La *Sebastián Elcano* demoró la zarpada para poder estar presente en todas las ceremonias. Todas las naves llevaban sus banderas izadas a media driza.

Las bandas de música de la Armada Argentina y la española tocaron música acorde y, en el palco, el Presidente de la Nación y sus ministros rindieron honores al desembarco de los ataúdes. El único orador fue el Ministro de Marina Almirante García, quien destacó las virtudes de la tripulación y el acto heroico del cumplimiento del deber.

Luego se trasladó el cortejo por las avenidas de Buenos Aires hasta la Escuela de Mecánica de la Armada. A su paso, la gente tiraba flores desde los balcones de las casas.

Al llegar a la Escuela de Mecánica, el Presidente Perón y su señora, acompañados por los ministros, los estaban esperando. En la escuela se había armado la capilla ardiente con los ataúdes, un salvavidas del barco y banderas argentinas.

El director de la Escuela de Mecánica era el Almirante Guillermo Brown, quien aguardaba formado con los profesores y la planta mayor de la Escuela. Cadetes de la Escuela Naval Militar rendían honores en guardia de a dos junto a los ataúdes.

Al otro día fueron trasladados al Panteón Naval del cementerio de La Chacarita, donde los esperaban una dotación del Liceo Naval Almirante Brown, una dotación del buque español *Sebastián Elcano*, una dotación de la Escuela Naval Militar, una dotación de la Escuela de Mecánica de la Armada y una delegación del cuerpo de enfermeras de la Cruz Roja, el Presidente de la Nación, su esposa, los ministros y familiares.

La inhumación en el cementerio fue uno de los momentos más duros. Eva Perón envió cartas a los familiares acompañándolos en el dolor (tuve oportunidad de ver una de ellas).

Corolario

Gracias a la intervención del doctor Lestani, padre del segundo comandante fallecido, se pudo considerar a todas las dotaciones como fallecidas y no como desaparecidas para que las familias pudieran cobrar las pensiones.

Lamentablemente, hubo un tratamiento desigual con los desaparecidos, porque algunos fueron elevados al grado superior inmediato y otros no. Ese fue el caso del Guardiamarina Moutin, aún en juicio.

Con el correr del tiempo que todo lo borra, los reconocimientos iniciales se fueron dejando de lado, pero, afortunadamente, la Armada y familiares en este último tiempo han resucitado nuestro agradecimiento a estos héroes.

Hoy un monumento en forma de ola en la ciudad de Ushuaia nos recuerda dicho buque y se efectúa una ceremonia anualmente en la fecha del hundimiento.

En la Base Naval de Puerto Belgrano también hay un mojón con el nombre del barco y los tripulantes. En la ciudad de Buenos Aires, Vicente López, Ezeiza, Escobar y en otras localidades existen calles que recuerdan al barco y a su gente. Hasta hubo una línea de ómnibus con el nombre del rastreador.

En lo personal, espero que esta narración recordatoria de nuestros héroes sea un humilde homenaje a esos bravos marinos. ■

Hoy un monumento en forma de ola en la ciudad de Ushuaia nos recuerda dicho buque y se efectúa una ceremonia anualmente en la fecha del hundimiento.