

RECORDANDO

En 1998, a 40 años de cumplirse esta tragedia, recibimos en nuestra Redacción este artículo del recientemente fallecido Vicealmirante Oscar C. Albino, el que se editó en el Boletín N° 792 del mismo año. Diez años después, con su título actualizado, sentimos oportuno volver a publicarlo, en memoria de la tripulación de aquel buque de la Armada y de este frecuente tripulante del Boletín.

Remolcador *Guaraní*: A cincuenta años de su hundimiento

Vicealmirante Oscar C. Albino

Este trabajo es fundamentalmente un homenaje a los abnegados tripulantes del remolcador *Guaraní*, hundido en las aguas del pasaje Drake, y pretende ser el memorioso recuerdo de un guardiamarina que participó en la búsqueda.

En octubre de 1958 fue necesario enviar un avión a la Antártida para llevar apoyo sanitario a un enfermo grave del Destacamento Naval Antártico Melchior. Dicho vuelo se realizó con éxito el día 14 con el Douglas DC-4 "CTA-2" (CC Eduardo Ruiz); se arrojaron sobre Melchior ocho bultos con paracaídas, de los que se pudieron recuperar siete. Como era habitual, el comando de la

Base Naval Ushuaia destacó un buque apoyo en el Drake, en este caso el remolcador *Guaraní*, de estación en dicha Base.

Zarpó el buque en la mañana del 14 de octubre, con muy malas condiciones meteorológicas que, según nos contaron luego pobladores de la costa sur de la Isla Grande, fue el peor temporal del SW que recordaban en por lo menos cincuenta años. Pero estas misiones no admiten discusiones ni demoras.

Se supone que el buque salió de las islas navegando por el paso Picton; ya en mar abierto debió enfrentar la violencia del temporal, y comenzaron sus problemas. Se supone también que intentó volver al abrigo de la costa, la que nunca pudo alcanzar. En resumen, su última comunicación fue a 1919, cuando al estar a diez millas al sur de Isla Nueva informó que tenía entrada de agua en la bodega de popa y filtraciones en máquinas. Luego un sombrío silencio.

La primera unidad en iniciar la búsqueda fue el mismo CTA-2, que realizó el cruce sin apoyo y que, al regreso, con autonomía suficiente, en conocimiento de la situación y sin órdenes específicas, trató de localizar al *Guaraní* (*).

Ese año integraba yo la Plana Mayor del remolcador de mar *Diaguíta*, con asiento en la Base Naval Mar del Plata. Recuerdo que el día 15 de octubre nos encontramos en la Cámara después de almorzar cuando se recibió un llamado telefónico para el Comandante, Capitán de Corbeta Bernardo A. Astiz, compañero de promoción del Comandante del *Guaraní*. Después de cortar nos dijo, más o menos, con cara sombría, "tenemos que



El *Guaraní* en Ushuaia.

(*) Ver en página 324: "Emergencia médica en la Antártida", por el Capitán de Navío Jorge Irigoien.



Desembarco en bahía Crossley.
Octubre de 1958.

zarpar, no hay noticias del *Guaraní*". La orden de zarpar la impartió el Comando de Operaciones Navales a 1100; nuestro buque dejó el muelle a 1924. La Plana Mayor estaba integrada por el mencionado Capitán Astiz, el Teniente de Navío Jorge O. Martínez (Segundo Comandante, no alcanzó a embarcar, estaba de licencia por enfermedad), el Teniente de Fragata Jorge M. Iglesias, el Teniente de Corbeta Julio R. Degrange (Jefe de Máquinas) y el guardiamarina Oscar C. Albino. Se nos agregó como numerario el guardiamarina Oscar J. Calandra, de la Escuela de Buceo. La dotación fue completada como se pudo con personal de la Base.

El comienzo de la navegación no fue agradable para un buque tan chico como el nuestro porque el temporal, aunque atenuado, estaba subiendo a lo largo de la costa.

Pero no fuimos los únicos ni los primeros. Aparte del CTA-2, se había destacado al avión de estación en Río Grande, un DC-3 (TF Héctor Cordero) al cual en vuelo le saltaron 32 remaches de su "panza", tales eran las condiciones imperantes en el área de búsqueda. También otro DC-4, el CTA-1 (CC Edmundo Acuña) y los Catalina "5-P-5" y "5-P-6" (CC Rubén Ambrossio). Además intervinieron un avión de la FAA (Avro Lincoln B-25), un avión de Aerolíneas Argentinas, el de la Gobernación de Tierra del Fuego, y algunas unidades chilenas (*Covadonga* e *Iquique*). Participaron también los destructores *San Luis* y *Cervantes*. Finalmente se incorporó el *Sanavirón*, el que permanecería de estación en la BNUS en reemplazo del buque desaparecido.

El *Cervantes* había zarpado el 15 de Buenos Aires con destino a la BNPB y en navegación se le ordenó sumarse a la búsqueda. Arribó a la Isla de los Estados el 19, al mismo tiempo que el *San Luis*, que había zarpado de la BNPB también el mismo día 15.



El *Diagueta* en bahía Crossley.
20 de octubre de 1958.

El primero de estos dos buques reconoce la bahía Franklin y luego, guiado por el 5-P-6 va en búsqueda de manchas de combustible que se veían en el mar aproximadamente al 170° y 8 millas de cabo Buen Suceso, manchas que se extendían hasta la zona de Bajo Loyola.

Por su parte, el *San Luis* recorre toda la costa de Isla de los Estados, reconoce también las manchas y por la noche fondea junto con el *Cervantes* en bahía Aguirre.

Volviendo a nuestra navegación, al recalar en Isla de los Estados el día 20, nadie se podía hacer ilusiones sobre la suerte del buque, sólo la esperanza de encontrar sobrevivientes. Con ese fin fui desembarcado muy temprano en bahía Crossley junto con tres hombres; la misión: patrullar la zona oeste de la isla y tratar de alcanzar la parte sur. La dirección del temporal que azotó al *Guaraní* hacía lógico que los posibles naufragos y restos del buque hubieran sido llevados a esas costas de la isla. En fin, con los toldos de proa como carpa, un cajón con latas de conserva y alguna carne fresca, y un fusil Mauser, desembarcamos con la lógica ansiedad de encontrar algo. Nuestro buque zarpó para dar la vuelta a la isla y ahí quedamos. Por suerte para nosotros, encontramos dos cabañas abandonadas de balleneros, por lo menos teníamos un techo precario donde guarecernos de una lluvia persistente que venía detrás del frente.

Lamentablemente nuestra búsqueda fue infructuosa; el primer día, el trayecto por la costa oeste hasta Franklin, de unos cinco o seis kilómetros, nos llevó todo ese día trepando la colina y chapoteando en los turbales. Sin encontrar nada en la costa, por otro lado una roca a pique sin playa; triste destino sería el del naufrago empujado hacia ella. Regresamos a la "casa" y cocinamos la cena. Al día siguiente intentamos un camino más al Este hasta llegar



El Guardiamarina Oscar J. Calandra, el Capitán de Corbeta Bernardo A. Astiz y el Teniente de Fragata Jorge M. Iglesias a bordo del *Diaguíta* en octubre de 1958.

a Franklin; si bien no pudimos bajar a la playa, la exploramos desde el acantilado sin notar vestigios humanos de ninguna clase. Por la noche, de vuelta al buque.

No puedo dejar de mencionar que existió una cantidad de videntes y parapsicólogos que lucrando con la angus-

tia de los familiares de la tripulación hacían llegar de alguna manera las “certezas” de los lugares donde podían estar los sobrevivientes; como siempre, nada más tétrico ni alejado de la realidad. Pero la mente humana se aferra a cualquier esperanza.

Después de Isla de los Estados, recorrimos con el buque la costa sur de la Isla Grande, entre cabo San Diego y bahía Buen Suceso; por la noche se fondeó en Puerto Español, amarrándose después al costado del *Cervantes* para embarcar aceite. Me encontré con su Comandante, Capitán de Fragata Manuel R. Martínez, quien fuera nuestro Segundo Comandante el año anterior en el 9 de Julio.

Ese buque había desembarcado una patrulla (Teniente de Fragata Graham) el día 22, que reembarcaría el 24; el 23 desembarca otra (Teniente de Fragata Horacio Rodríguez), la que por un accidente con las embarcaciones debió permanecer varios días en tierra.

Al día siguiente, el 22 de octubre, volvimos a la Isla de los Estados, desembarcando otra patrulla con el Guardiamarina Calandra. Después de un prolijo rastillaje de la

Emergencia médica en la Antártida

(Una vez más a cargo de la 1a. de Transportes)

Por el Capitán de Navío Jorge Irigoien

Octubre de 1958. El Destacamento Naval Melchior había quedado a cargo del médico (un Teniente de Fragata), porque el oficial de Comando jefe titular había fallecido unos meses antes, y no era posible su relevo. Y ahora un cabo cocinero sufría un ataque de apendicitis, debiendo ser operado con urgencia, y el nivel de antibióticos, suero y otros elementos estaba por debajo del de seguridad.

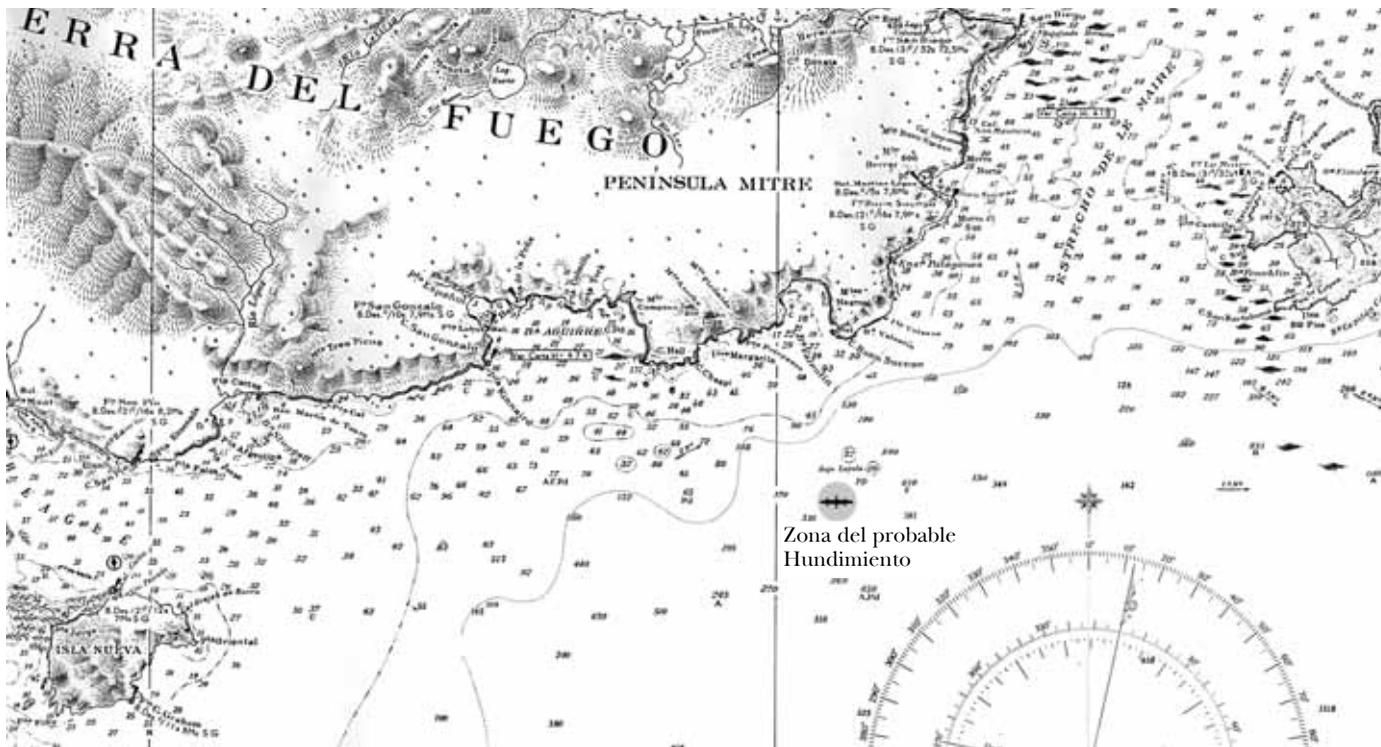
La 1a. Escuadrilla de Transportes Aeronavales recibió la orden de volar hasta Melchior para arrojar los medicamentos necesarios. En un par de días alistamos el avión, lo que implicaba instalar tanques suplementarios en el fuselaje, equipar a la tripulación y el avión con los equipos y elementos especiales de supervivencia en el mar antártico; verificar y cargar los sistemas de oxígeno, etc., etc.

En esa época del año en la Antártida hay sólo dos o tres horas de luz, y como el lanzamiento debía hacerse volando muy bajo (15 o 20 m), y luego de más de cinco horas de vuelo, los requisitos meteorológicos no eran de fácil cumplimiento. Generalmente para encontrar una situación buena o aceptable en la Antártida, el tiempo para el cruce de Drake suele estar muy lejos del ideal.

Volamos a Río Grande, allí hicimos varias prácticas del lanzamiento, que se hacía desde las ventanillas de emergencia del compartimiento de carga (o pasaje) y por lo tanto reducía el tamaño de los bultos, a los que les adjuntamos pequeños para caídas de frenado. Debimos esperar las condiciones y pronóstico aceptables y luego de un par de días decolamos de Río Grande a las cinco de la mañana, por supuesto en plena noche. El vuelo fue

aceptable, con bastante formación de hielo, que en el DC4 no era fácil evitar, salvo cambiando el nivel de vuelo.

Luego de unas horas de trayectoria apareció un eco en la pantalla radar, a 110 millas y en la proa, al que identificamos como la isla Smith. Recalamos bien sobre ella, y poco después hicimos contacto visual con Melchior, descendimos a 60/90 pies, abrimos las ventanillas de emergencia, y en varias pasadas arrojamos los bultos con los medicamentos, a los que agregamos otros con diarios y revistas de la semana, fruta y verdura fresca, como atención de la 1a. de Transportes. Como había una gruesa capa de nieve y la gente del destacamento se había desplegado, los bultos llegaron bien. La despedida por radio fue de gran emotividad. A más de uno de nosotros se le hizo un nudo en la garganta y se le lle-



naron los ojos de lágrimas. Pero tuvimos la satisfacción de haber cumplido con la tarea asignada.

Y en el vuelo de regreso es que se produce el hecho insólito que motiva esta anécdota.

Se nos preguntó por radio desde la Base Naval Ushuaia si nos quedaba autonomía como para hacer una búsqueda de superficie. Confirmamos que así era, y recién entonces se nos informó que desde las primeras horas del día se había perdido contacto con el *Guaraní*, el aviso de estación que debía apoyar nuestro vuelo.

Planeamos una búsqueda rectangular, con un vértice en la isla Nueva, y descendimos a los 1.500 pies (500 m) para tener la mejor combinación de alcances radar y visual sobre el objetivo de la búsqueda (el *Guaraní*).

Instalamos vigías en las ventanillas de emergencia, que fueron nuevamente abiertas. Recordamos que por tener los tanques suplementarios en el compartimiento de carga no podíamos encender

la calefacción, de modo que hicimos abrigar muy bien a los vigías.

El mar y las olas estaban totalmente “planchados” por el viento, que estimamos en 80 a 100 nudos (150 a 185 km/h). Observamos largas estrías de espuma en la dirección del viento, lo que ratificaba su intensidad.

El vuelo de búsqueda duró unas tres horas y en varias oportunidades perdimos la visibilidad frontal en nuestro parabrisas. Usando el alcohol antihielo y los limpiaparabrisas podíamos despegar una pasta blancuzca que nos intrigaba mucho, ya que ni por su apariencia ni por la temperatura exterior era hielo. Y a los pocos minutos se volvía a formar. Recordemos que volábamos (por radioaltímetro), a 1.500 pies, es decir a 500 metros de altura.

Completada la búsqueda, regresamos a Río Grande con las últimas luces del día, y por supuesto muy preocupados por la suerte del *Guaraní*.

Al parar motores, abrimos las ventanillas

laterales, y desde abajo el jefe de mecánicos nos gritó: “Señor, parece que cargaron mucho hielo, no es cierto?”. Es que las botas antihielo, de goma negra, ubicadas en el borde de ataque de alas y cola estaban totalmente blancas. Nos pareció raro y trepados a una escalera hicimos la verificación.

Lo que cubría de blanco las botas antihielo era una pasta, ya seca, formada por la salitrosa espuma del mar que las “suaves brisas del Atlántico Sur” habían levantado hasta los 500 metros de altura.

Para los que supongan que se trata de una exageración, pongo como testigos al Cte. de la Escuadrilla, CC Eduardo Ruiz, al otro piloto del avión TN Alfredo Del Fresno, y al navegante, TF Rivero, y a los suboficiales de la tripulación, cuyos nombres no recuerdo, salvo el de Ulrich, a quien encuentro de cuando en cuando.

Pasamos varios días operando desde Río Grande, en búsqueda del *Guaraní*, sin resultado, como la gran familia naval recuerda año tras año desde entonces. ■

playa, encontraron los únicos restos que se pudieron identificar como pertenecientes al *Guaraní*: un cajón con la leyenda “Guaraní” y un modelo de casco tallado en madera. Parece que el carpintero de a bordo tenía ese hobby. Nunca se pudo encontrar otra evidencia. Pero ese embudo abierto al mar del SW fue como el destino final de los restos de muchos naufragios anteriores, entre otros una verga y restos de una mesa de jarcias de algunos anónimos veleros de quién sabe cuantos años atrás.

Como ya mencioné, la exploración aérea había detectado un lugar donde aparecían en superficie manchas aparentemente de combustible. Ahí fuimos, y efectivamente el buen estado del mar permitía apreciar cómo de tanto en tanto aparecían burbujas de lo que podía ser combustible. Se tomaron muestras y, dado que la corriente seguramente producía algún apartamiento del lugar de origen, nuestro Comandante ideó un método para tratar de eliminar ese error: se unieron todas las mangueras de buceo de que disponíamos, se colgaron de la borda y se mandó aire a presión. Corriendo el buque hasta que las burbujas de aire coincidieran en superficie con las de combustible pudimos tener una posición más aproximada del naufragio, aunque la diferencia no fue significativa: la profundidad era de más de mil metros.

Después de esta maniobra volvimos a Franklin para una nueva búsqueda infructuosa, y finalmente fondeamos a la noche en la bahía Valentín de la Isla Grande. El día siguiente, 24 de octubre, lo pasamos fondeados en esa bahía, esperando el regreso de una patrulla destacada por el *Cervantes* y que debía recorrer la costa sur de la isla; ese día no volvió.

El 25 sacamos nuevas muestras de agua y fuimos punto de referencia para fotografías aéreas de las manchas de combustible, que se atenuaban sensiblemente. El mismo avión nos informó que entre bahía Valentín y bahía Aguirre había avistado un bote varado en la costa. Ahí fuimos y me destacaron en el chinchorro de nuestro buque, a remo (no había gomones entonces), a investigar. Por suerte las condiciones del mar eran favorables, porque de otra manera nos hubiéramos visto en serias dificultades para librarnos de los cachiyuyos sueltos que en la rompiente de la playa se nos enredaban en los remos. Lamentablemente, una nueva desilusión: el bote, de grandes dimensiones y en notable estado de conservación, debía ser también de un naufragio anterior, pero no podía ser del *Guaraní*.

Por la tarde fondeamos nuevamente en Puerto Español donde reembarcamos a una patrulla que al mando del Teniente de Navío IM Mauvecín había recorrido la parte sur de la isla. Ya no quedaban esperanzas de nada; del buque, manchas de aceite en superficie; se habían explo-

rado sistemáticamente las costas sin encontrar sobrevivientes ni sus restos. Se afirmaba la creencia de que el buque, navegando bien cerrado se había hundido como una trampa para sus tripulantes. Se ordenó finalizar la búsqueda y a medianoche zarpamos para Ushuaia.

El día 27 de octubre embarcamos en nuestro buque personal superior y subalterno de la Base Naval Ushuaia y nos dirigimos al lugar más probable del hundimiento; a 2000, junto con el *Sanavirón* (que se incorporó ese día), un Catalina y el DC-3 que nos sobrevolaban, le rendimos nuestro homenaje a la tripulación del *Guaraní*. No pretendo ni puedo describir nuestras emociones al pensar en quienes habían desaparecido con el buque.

El día 30 emprendimos el regreso; se nos ordenó tomar Puerto Belgrano para hacer un remolque. No me puedo olvidar que esa noche algunos oficiales fuimos a cenar al Centro Naval y que nuestra orden principal fue ensalada: queríamos comer verdura fresca después de quince días de navegación a papa hervida y fideos. En fin, tras varias alternativas con el remolque de dos pontones de salvamento, arribamos a Mar del Plata el 8 de noviembre. Habíamos navegado más de 3.400 millas en 23 días.

El *San Luis*, después de realizar reconocimientos de la costa sur de Tierra del Fuego, había zarpado el 22 hacia la BNPB; en cuanto al *Cervantes*, permaneció en zona hasta el 5 de noviembre, cuando zarpó también para la BNPB.

Quiero mencionar que por Resolución del Secretario de Marina del 12 de enero de 1959, todo buque de la Armada Argentina que pasara al 161° y 6,5 millas de cabo Buen Suceso, debía rendir honores, formando la tripulación en cubierta y tocando el trompa “oración”, o en su defecto, con pito mariner. Esta disposición caducó a los cinco años de la desaparición del buque, es decir, el 15 de octubre de 1963. Con respecto al lugar preciso del hundimiento existe una natural incertidumbre y es posible que sea bastante más al SE de la posición en que aparecieron las manchas en superficie.

Se menciona como fecha del hundimiento el día 15 de octubre; como prueba del impacto que me produjo esta tragedia, conservo todavía copia de algunos mensajes navales cursados durante la operación. Como dije en un párrafo inicial, el Comando de Operaciones Navales establece como última comunicación con el *Guaraní* el 14 de octubre a 1919.

Debo expresar que guardo un particular y afectuoso recuerdo del Comandante del *Guaraní*, Capitán de Corbeta Gerardo Zaratiegui, quien el año anterior fue Jefe de Comunicaciones del crucero *9 de Julio*, buque en el que yo también prestaba servicios. ■