

BÚSQUEDA DE PESQUEROS RUSOS (USHUAIA-ISLA DE LOS ESTADOS, 1963)

José María Cagliolo



Evocando recuerdos del comienzo de mi carrera naval, irrumpió en mi memoria un episodio que, por su importancia y porque, a mi saber, no existían antecedentes de una acción similar, creo que vale la pena recordar. Pido disculpas por la pobreza de detalles profesionales (rumbos, coordenadas, horarios, etc.), pero se trata de una historia cuyos datos a veces son exactos y, otras, apenas vagos. No obstante, los hechos son reales y he tratado de narrarlos de modo coloquial y con los ojos de un joven teniente carente de toda experiencia.

A comienzos de 1963. Con el grado de teniente de corbeta, pertenecía a la tripulación del aviso *ARA Yamana*, designado buque estación en el área de Ushuaia. Nos alternábamos cada seis meses con el *ARA Diaguita* en todas las funciones de apoyo logístico en la zona.

En esos seis meses de servicio, nos pasó de todo (nafragio de una chata, rescate de cuerpos de una lancha hundida, más rescates, etc.), pero me atenderé a este episodio de la búsqueda de los pesqueros rusos.

Estábamos amarrados al muelle de Ushuaia.

Una noche, llega un despacho urgente: «Organizar grupo Visita y Registro pesqueros rusos operando en zona Beagle sin autorización».

Inmediatamente, comenzamos el alistamiento y zarpamos a las pocas horas. Se incorporó a la tripulación un oficial de Prefectura Naval, de unos 45 años, creo que con el grado de subprefecto, cuyo nombre no recuerdo.

A las pocas horas de navegación, ya comenzando el crepúsculo, empezamos a percibir a los costados del canal y luego en dársenas y en bahías, varias boyas anaranjadas, dispersas sin un orden aparente. Esto se fue incrementando a medida que nos alejábamos de Ushuaia.

Hubo otros despachos a los que no accedí, y la búsqueda se enfocó en la Isla de los Estados.

Esa noche, antes de cruzar el estrecho Le Maire, detectamos una embarcación que se alejaba furtivamente, pese a las señales visuales y acústicas que enviamos.

Comenzó una persecución, y el *catcher*, en vez de cruzar el estrecho (luego se verá por qué), enfiló rumbo 180 hacia el estrecho Drake, siempre desoyendo todas las advertencias de nuestro buque.

Ante la indiferencia del pesquero perseguido, se ordenó alistar el cañón de proa, así como también una ametralladora 7,65 arriba del puente.

El pobre *Yamana* daba, con máquinas a toda marcha, apenas sus 14 nudos, pero fueron suficientes para no perder distancia y transmitir nuestra intención de no dejarlos ir.

A todo esto, habían transcurrido varias horas rumbo sud y estábamos en el lado norte del canal Drake. De pronto, el pesquero se detuvo, como para escuchar nuestro mensaje. Reiteramos nuestra advertencia: «I am the police», a lo que respondieron: «What?».

Hubo unos minutos de incertidumbre, insistencia en el mensaje y desconocimiento. En ese momento, el Comandante del *Yamana*, Capitán de Corbeta Santos Volpato, estuvo a punto de ordenar unos disparos de advertencia.

Transcurrieron algunos minutos más y, de pronto, el pesquero puso toda máquina rumbo norte y desapareció en medio de la absoluta oscuridad, en el canal Drake.

Cabe consignar que, por uno de esos rarísimos fenómenos de la naturaleza, tanto el estrecho Le Maire como el canal Drake gozaban una calma excepcional, lo que facilitaba estas maniobras de acercamiento.

El Capitán de Navío José María Cagliolo egresó de la Escuela Naval Militar como Guardiamarina del Cuerpo de Comando en 1955.

Estuvo destinado en el destructor *ARA Misiones* (1961), *ARA Yamana* Buque Estación Ushuaia (1963).

Egresó como Buzo Táctico de la Escuela de Buceo Base Naval Mar de Plata en 1966.

En 1968 se recibió de ingeniero en Sistemas de Armas Control Tiro en el Instituto Tecnológico de Buenos Aires.

Estuvo destinado entre 1972 y 1975 en la Comisión Naval Argentina en Inglaterra, en relación a la incorporación de las fragatas clase Sheffield.

Entre 1976 y 1979 se desempeñó en la Dirección de Armas Navales.

Desde 1982 a 1985 fue Jefe del Taller de Óptica y Control Tiro de la Base Naval de Puerto Belgrano.

Entre 1986 y 1988 se desempeñó en Estado Mayor Conjunto, y entre 1989 y 2001 en la Dirección de Instrucción Naval, donde pasó a retiro.

A partir de entonces, reanudamos la búsqueda del resto de la flota pesquera con un recorrido de la Isla de los Estados desde el sur, oeste y norte, en sentido de las agujas del reloj. No recuerdo detalles, pero íbamos observando cada accidente: Puerto Parry, Isla Año nuevo, Isla Observatorio, faro San Juan y, así, lentamente, descartando cada rincón.

De pronto, una madrugada, al asomar la proa en bahía York, en medio de su fastuosa inmensidad, allí estaban; contrastando con la sinfonía de azules que nos rodeaban, había un buque factoría de unos 300 metros de eslora, de un gris apagado, amadrinado a un petrolero, inequívocamente, de la armada rusa.

El gigantesco pesquero tenía enlazadas en su popa no menos de 15 ballenas, cada una unida, aún, a las boyas naranjas que habíamos visto.

Debo acotar que, desde el comienzo, por las distintas tareas y las tensiones, casi no había reparado en el maravilloso entorno que nos rodeaba. Ahora, como si haberlos encontrado marcara una pausa, pude apreciar en toda su magnitud ese escenario.

La gigantesca bahía rodeada de montañas que caían abruptamente al mar; sus picos, la dura roca que recordaba la presencia de la cordillera que los sostenía y, abajo, un mar de un azul intenso que mostraba sus profundidades y un turquesa de rompientes feroces. Sobre todo el marco, unas olas de un blanco perfecto azotaban los límites de la bahía.

Superado el instante sentimental, nos aproximamos de inmediato a los navíos y se constituyó el grupo de Visita y Registro: un motorista en la lancha; un cabo armado con una metralleta; el oficial de Prefectura y yo, joven teniente de corbeta a cargo.

Bajamos la lancha, y ese paisaje, tan hermoso pocos minutos antes, se tornó abrumador.

Si lo descrito parecía un gran marco, la diminuta lancha en medio de ese teatro, las olas, más el viento omnipresente en esas latitudes nos hicieron sentir insignificantes ante esas fuerzas en juego. Intentamos arrimarnos al costado del buque factoría, pero nos ignoraron; bordeamos entonces los cascos y nos aproximamos al petrolero.

Al cabo de varias insistencias, a regañadientes nos arrojaron una escala, cuyo extremo apenas llegaba a la lancha. Fue como subir un edificio de cinco pisos, con un viento que inclinaba la escala. Accedimos al petrolero y fuimos conducidos a través de él a la planchada que lo unía al pesquero.

El gigantesco barco era una especie de fábrica flotante. Estaban la torre de proa, una torre central con varios aparejos de grúas y la torre de popa, aún más grande.

Circulábamos por unas pasarelas elevadas unos dos metros sobre la cubierta principal. Allí, las grúas descolgaban las ballenas y las depositaban en la cubierta, y varios operarios con unas pértigas rematadas en cuchillas, como hoces, las cortaban en trozos del total de la longitud de cada animal, en largos listones de carne. Se abrían unas compuertas de donde salía como un vapor de agua y las introducían allí, deslizándolas hacia el interior del barco. Los hombres y las ballenas casi flotaban en una mezcla de agua, sangre y vapor. Un espectáculo dantesco.

Después de atravesar casi 100 metros de ese escenario, llegamos a la popa del barco y ascendimos dos o tres cubiertas en dirección a la cabina del capitán, a través, ahora, de pasillos con cuadros al óleo y alfombras que denotaban otro estatus.

En el camino, nos cruzamos con algunas mujeres, la mayoría con ropa de trabajo, elevada edad y rostros curtidos, como de navegación permanente, que nos observaban como si hubiésemos descendido del espacio exterior.

Nos condujeron a la cámara del capitán. Allí estaba, un hombre de unos 50 años, con la cara curtida y arrugada de quien ha vivido navegando; vestía una especie de uniforme gris

El gigantesco pesquero tenía enlazadas en su popa no menos de 15 ballenas, cada una unida, aún, a las boyas naranjas que habíamos visto.

con cuello cerrado, simple y sin insignia alguna, característica de la Marina Mercante. A su lado, había un hombre de impecable saco naval con insignias de capitán de navío, de la Armada Rusa, de unos 45 años; obviamente, el comandante del petrolero.

Nos saludamos, todo en inglés, y se nos pidió que esperásemos.

A los pocos minutos, arribó quien se suponía que era la máxima autoridad de la reunión: un arrogante joven rubio de no más de 35 años, ataviado solo con una tricota negra, quien, pese a mis pocos conocimientos, pude inferir que era el «secretario político».

Dio su consentimiento y comenzó la reunión, donde le reclamé por las actividades desarrolladas en territorio argentino.

A partir de entonces, el diálogo fue entre el capitán del pesquero y yo, con alguna intervención del comandante del petrolero y absoluto mutismo del desconocido civil participante.

Intentaron argumentar algún desconocimiento, pero la evidencia de las ballenas esperando ser izadas en popa del factoría obviaba cualquier discusión.

Y un golpe de fortuna: en un momento en que trataban de introducir elementos de distracción, descubrí que, sobre una pared, había una carta náutica con detalles de todo el canal Beagle y adyacencias, donde había marcados con lápiz y redondeados más de quince números distribuidos por toda la zona: inequívocas identificaciones de los *catchers* pesqueros, más el obvio círculo de la posición en la bahía York de ambas naves nodriza.

Creo que no imaginaron que llegaríamos a observar eso, aunque estaba a la vista.

Con una inspiración que llegó no sé de dónde, ante ese grupo de personas —todas mayores y con sobrada experiencia—, esgrimí los datos que salían obvios de la carta, como corroborando los «informes de inteligencia» que hice suponer que me habían adelantado.

Ante esto, ya no les pregunté, sino que les hice notar que debían abandonar de inmediato las aguas argentinas.

Estaba todo tan a la vista que tanto la discusión como las excusas se tornaron ociosas.

Entonces, el comandante del petrolero, en tono conciliador, me dijo que tenían un problema de máquinas que solucionar, si les podíamos conceder hasta las 17 horas (ya eran aproximadamente las 12). Era azaroso constatar la veracidad de esa avería y más lógico imaginar que era el tiempo para terminar el izado de las ballenas, pero era un acuerdo amigable.

Después de algún instante de reflexión, apelando a la cero experiencia, a la nula jurisprudencia y a las instrucciones recibidas previamente, se concedió lo solicitado y se convino que, inexorablemente, zarparían ambas naves (y su flota fantasma) a las 17 horas. Creo que se firmó un acta.

Entonces, como ante una repentina distensión, el comandante del petrolero me dijo: «Ya estamos de acuerdo, por favor, ahora acompañen a almorzar».

Iba a negarme, pero el prefecto me susurró: «Teniente, sería una descortesía negarnos». Ante lo que acepté.

El correr de los años me hizo pensar que esto, tal vez, fue un error. No alteró los tiempos, ya que, a las 17, rigurosamente zarparon, y los custodiamos hasta tomar rumbo sud en el *Le Maire*. ■



Ante esto, ya no les pregunté, sino que les hice notar que debían abandonar de inmediato las aguas argentinas.