

HÉROES ANÓNIMOS DE NUESTRA ARA

Capitán de Corbeta (R) Jorge Dotto



El autor ingresó a la Armada en enero de 1975 como integrante de la promoción 108 de la Escuela Naval Militar. En diciembre de 1979, egresó como Guardiamarina y fue destinado al portaaviones ARA 25 de Mayo.

En 1982, fue destacado a Malvinas a bordo del pesquero *Margot* como integrante de una dotación militar compuesta por diez hombres en cumplimiento de una misión conocida como "Operación Relámpago".

Durante sus veintidós años de servicio, cumplió diversas funciones en diferentes destinos de la Armada; los más importantes el barreminas ARA *Tierra del Fuego*, la corbeta ARA *Granville* y el destructor ARA *Heroína*, unidades de la Flota de Mar donde se desempeñó como Jefe de Máquinas.

En septiembre de 1997, pasó a situación de retiro por decisión propia, con la jerarquía de Capitán de Corbeta. Desde entonces, trabajó en el ámbito civil en tareas relacionadas con sistemas informáticos.

En agosto de 2010, se reincorporó a la Armada como personal civil y, hasta el día de hoy, cumple funciones en la Dirección de Ciberdefensa, Criptografía y Seguridad Informática de la institución.

En 1981 era «michi» en el segundo año. Había disfrutado el año anterior en el portaaviones ARA 25 de Mayo... En ese momento, pesaba 12 kilos menos, tenía tan solo 27 años, y mi mujer esperaba mi primer hijo.

Mi destino era el buque tanque ARA *Punta Médanos*. Ahí cumplía funciones de Jefe de Detall General y Navegación. El detall general es la secretaría y mesa de entradas del buque y el Cargo Navegación es el responsable, entre otras cosas, de todo el material necesario para navegar en forma segura por donde nos lleven los mares: cartas de navegación, publicaciones relacionadas, sextantes, cronómetros, etc. Es el cargo típico de los «michis» a bordo de nuestras unidades.

Corría el mes de junio o julio, y recuerdo que hacía mucho frío. Eran alrededor de las 9 de la noche, y estábamos navegando a la altura de Mar del Plata. En ese momento del año, íbamos a hacer las primeras prácticas nocturnas de reaprovisionamiento en el mar. El buque tanque Punta Médanos era el que se encargaba de proveer agua y combustible a los buques de la flota en navegación. Hasta ese momento, todas las maniobras habían sido con luz diurna, y empezábamos a practicar las mismas maniobras, pero de noche.

Mi puesto durante la maniobra de reaprovisionamiento era el de Oficial de Guardia en el Puente. Tenía la responsabilidad de velar por la seguridad en la navegación, de asegurarme de que el buque navegara en el rumbo y la velocidad correctos, y de que no hubiera variaciones para facilitar la maniobra del buque que debíamos reaprovisionar. La realidad es que, durante esas maniobras riesgosas, en el puente de comando estaba todo el mundo, y el «michi» era el que estaba para que hubiera alguien a quien llamar la atención.

En esta oportunidad y a modo de debut, nos tocó pasarle combustible al destructor ARA *Piedrabuena*. Se extendieron las mangueras entre ambos buques, se fijaron a sus tomas en cubierta, y comenzamos a bombear a máxima presión.

Mientras todo sucedía con la mayor normalidad, se escuchó un grito terrible y que nadie en el mar quiere escuchar: «¡¡¡Hombre al agua por la banda de estribor!!!». Alguien, desde el destructor *Piedrabuena*, había caído al mar en plena maniobra de combustible. En estos casos, se debe caer con todo timón a la banda que corresponda para separar los buques. El objetivo de esta maniobra es evitar que las hélices chupen al pobre tipo que se cayó y lo hagan picadillo.

El problema en nuestro caso era que, en la maniobra, había una manguera bombeando combustible, atornillada a una brida en cada buque. No era momento de sacar tuercas. A hachazos cortaron la manguera mientras muchos litros de fueloil regaban la cubierta del destructor y caían libres al mar, hasta que pararon la bomba.

El panorama hasta ahí era malo. Un pobre tipo en el mar, con temperaturas muy bajas, de noche... Había que salvarlo.

Murphy se hizo presente. Ley N.º 81: No hay nada tan malo que no pueda empeorar.

Sonó el teléfono del puente de comando. Atiendo. «Señor, ¡el nadador de rescate se tiró al agua!». Nunca voy a olvidar la cara del comandante cuando le informé lo que pasaba. «¿¿¿Qué???» Los ojos no le cabían en la cara. «¿¿Cómo que se tiró al agua?!» Sí, señor, la doctrina dice que en estos casos el nadador de rescate se arroja al mar con el objetivo de salvar al hombre caído.

Durante estas maniobras, el buque llevaba en la cubierta de popa a un nadador de rescate, un tipo adiestrado especialmente para asistir a alguien en esta situación. Además del adiestramiento y la capacitación necesarios, se requiere, también, tener un enorme coraje para hacer lo que hizo este marino. Nuestro experto nadador era cabo camarero, el tipo responsable de mantener la limpieza y los servicios en la Cámara de Oficiales. Era cabo primero y no debía de tener más de 23 o 24 años. Su nombre: Walter Erirchi.

El buque continuaba navegando a 10 nudos, y todos estaban en cubierta tratando de ver al pobre marino que había caído al mar, y ahora, además... ¡al nadador de rescate!

Algo extraño llamó la atención. Parecía un barril o algo pesado que se desplazaba a la misma velocidad que el otro buque y con el mismo rumbo.

—¡¡¡Ahí está!!! ¡¡¡Ahí está!!!, gritaban desde cubierta.

El caído se había enganchado un pie con un cabo y era remolcado a 10 nudos por el destructor *Piedrabuena*. Venía haciendo patito unos metros a popa del buque.

Efectuamos todas las maniobras para acercarnos sin golpearlo y lo sacamos del agua. El pie le colgaba de un hilo de piel y parecía que iba a perderlo. A bordo había cuatro médicos navales recién incorporados que estaban haciendo su navegación de bautismo, quienes rápidamente lo atendieron en la enfermería. A la mañana siguiente muy temprano, se acercó al buque un helicóptero Sea King de la Armada, lo izaron y se lo llevaron a Mar del Plata, donde fue operado y, afortunadamente, salvó su pie, aunque hoy camina con algunos problemas.

El caído se había enganchado un pie con un cabo y era remolcado a 10 nudos por el destructor *Piedrabuena*. Venía haciendo patito unos metros a popa del buque.

Volviendo a nuestro nadador de rescate, supongo que se habrá querido matar cuando se arrojó al agua en medio de la más absoluta oscuridad y tuvo la oportunidad de ver cómo la persona que iba a rescatar se alejaba haciendo patito a 10 nudos de velocidad. Quedó solo, flotando en agua helada, a oscuras y con la incertidumbre de qué iba a pasar con él y con el caído. No me hubiera gustado estar en su traje de neopreno.

Cuando se efectúan estas maniobras de adiestramiento que conllevan cierto riesgo, se prevé un tercer buque que navega a popa de los dos buques que realizan el reaprovisionamiento, a una distancia que no interfiere con la maniobra y que le permite actuar en caso de necesidad. Gracias a Dios, la Armada es precavida en estas cosas.

Según cuenta la leyenda, el nadador de rescate flotaba en el mar helado y sobre él volaban unas gaviotas. Alumbrando con los reflectores del destructor *ARA Py* que oficiaba de buque de rescate, pudieron verlo cuando una gaviota se posaba sobre su cabeza a la vez que emitía sus típicos gritos (los de la gaviota). Esta parte de la historia me suena a «pelotazo naval», pero todo el resto es cierto.

Gracias a las redes sociales, pude dar con él muchos años después, y me confirmó la historia de las gaviotas y, como era de esperarse, no es cierto que una de ellas se paró sobre su cabeza, aunque la bandada llamó la atención del vigía del destructor *Py*, y pudo salvar su vida. Me confesó que nunca más volvió a tirarles piedras a las gaviotas en la playa.

Toda mi admiración y respeto por este héroe de mi querida Armada Argentina. ■