

“Misión Cumplida” de Jorge Muñoz. Introducción

Ediciones EPOPEYA, 2da “Edición Ampliada”, año 2009.

En el año 2000 fue declarado de INTERES CULTURAL” por la Secretaria de Cultura de la Presidencia de la Nación.

La activa participación de los buques mercantes argentinos durante la guerra de Malvinas, en cumplimiento de tareas logísticas, de abastecimiento de la Flota de Mar y en misiones de inteligencia es una gesta que no sólo merece estar grabada en el recuerdo de nuestros corazones a través de los relatos expuestos por sus protagonistas, sino también quedar impresa en el bronce como una de las páginas más ejemplares de nuestra historia.

De acuerdo con sus distintas misiones y áreas donde debieron actuar estos barcos auxiliares, muchos de los cuales tuvieron que enfrentarse cara a cara con el enemigo, quedo evidenciado, en todos los casos, que las tripulaciones de los mismos más allá de su capacidad profesional, eficiencia e iniciativa se distinguieron por su espíritu de sacrificio y su indomable valor.

La intervención de los buques de nuestra Marina Mercante durante el conflicto de Malvinas podría sintetizarse en cuatro tipos de misiones:

- a) Abastecimiento logístico a las Islas Malvinas y reabastecimiento a la Flota de mar en operaciones.
- b) Inteligencia en alta mar y dentro de la zona de exclusión.
- c) Transporte de materiales a puertos patagónicos desde el área del Río de la Plata.
- d) Control de Tráfico Marítimo en el Río de la Plata y transporte de personal repatriado.

Para el cumplimiento de estas misiones fueron empleados los servicios de:

- Transportes Navales de la Armada: 5;
- Buques cargueros de ELMA (Empresa Líneas Marítimas Argentinas) 24;
- Carguero de empresa privada: 1;
- Buques tanque de YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales): 6
- Y.C.F. (Yacimientos Carboníferos Fiscales): 3;
- Barcos auxiliares de empresas privadas: 2;
- Pesqueros de altura: 13
- Barco de la Escuela Nacional Náutica: 1.
- **Total:** cincuenta y cinco (55) barcos.

A partir de las operaciones militares que se concretaron con la recuperación de Malvinas - Georgias y las acciones posteriores llevadas a cabo para lograr su afianzamiento, hubo de tenerse en cuenta, entre otros problemas, las dificultades que presentaba el transporte del personal; material logística; víveres y municiones que debían trasladarse prontamente a las islas.

De acuerdo con la Doctrina Conjunta de nuestras Fuerzas Armadas, la Armada era la responsable del transporte por agua. En ese aspecto a partir de la reconquista de Malvinas, con la decisión de la Junta Militar de aumentar con fines de defensa el número de sus efectivos, que en un principio se estimaba en 500 hombres y más tarde iba a superar el número de 12.000, produjo una aceleración en el envío de los medios logísticos donde, teniendo en cuenta el volumen de lo enviado, el modo agua tuvo prioridad sobre el transporte, modo aire, el cual, más adelante, por razones técnicas, la Fuerza Aérea, prioritariamente, debió concretar los envíos y traslados por medio de un eficaz puente aéreo.

Respecto a los medios de la Armada se estableció, a partir del 2 de abril, sobre la base de la Jefatura de Logística del Servicio de Transportes Navales, la Central Coordinadora de Cargas Vía Marítima, que dependió de la Central Logística del Comando en Jefe de la Armada y también del Estado Mayor Conjunto, jefatura IV Logística.

En cuanto al control total en el mar argentino para todos los buques de bandera nacional, esto correspondió, luego del día 10 de Abril, al Comando Naval de Tránsito Marítimo, quién a su vez hizo cubrir los puestos de Comandantes Navales en los puertos de todo el litoral marítimo. Asimismo este Comando se hizo cargo de la designación de los buques a utilizar, ya se tratara de la Empresa -estatal- Líneas Marítimas Argentinas, (ELMA) o de alguna otra empresa privada. En todos los casos el personal de tripulantes no fue previamente movilizado o puesto bajo bandera, ya que siguió voluntariamente trabajando a bordo de acuerdo a los contratos normales de las Empresas. Los barcos mercantes, en algunos casos, llevarían además de su capitán natural, un oficial de la armada en funciones de coordinador naval, con el título de Comandante Militar. Como dato singular es digno mencionar que, durante el conflicto, ELMA autorizó la permanencia de personal femenino en sus dotaciones de abordaje y de hecho, varias mujeres integraron las tripulaciones de distintos barcos en operaciones cumpliendo funciones en los servicios de radio, administración y enfermería

Desde el inicio de la operación y en previsión de un posible bloqueo por parte del enemigo, Malvinas comenzó a recibir apoyo vía marítima el que fue cumplido por buques mercantes de pabellón argentino y unidades de Transporte Navales de la Armada, estos últimos tripulados mayoritariamente por marinos mercantes, pero bajo el comando de Oficiales de la Armada en actividad o en retiro ejerciendo su profesión de capitanes de ultramar.

Algunos barcos llegaron en los primeros días de abril y cumplida su descarga pudieron volver a sus puertos de origen ellos fueron: ELMA *Río Cincel*, ELMA *Formosa*, ARA *Almirante Irizar*, ARA *Bahía Paraíso* y (Cía. privada) *Mar del Norte*.

Otras naves mercantes arribaron también a las islas y tras ser alijadas, no salieron de Malvinas: ELMA *Río Carcarañá*, ARA *Isla de los Estados*, ARA *Bahía Buen Suceso* y *Yehuín*.

Hubo casos como el ELMA *Córdoba* cuyo cruce fue cancelado y otros, como el *Río Neuquén* y el *Lago Traful*, que permanecieron en puertos patagónicos a la espera de órdenes para cruzar a Malvinas.

El anuncio por parte de Gran Bretaña de impedir por la fuerza la libre navegación en una Zona de Exclusión Marítima ZEM, de 200 millas alrededor de Malvinas a partir del 12 de abril, hizo considerar la inconveniencia de seguir enviando buques de transporte a las islas y dichos viajes fueron suspendidos el día 11. Sin embargo el agravamiento de la situación logística en el archipiélago obligó, el día 15, a reiniciar los mismos.

Pese al establecimiento efectivo del bloqueo naval y la amenaza de los submarinos ingleses operando dentro y fuera de la zona de exclusión, tres barcos mercantes y dos guardacostas de Prefectura Naval lograron romper el bloqueo establecido luego del día 12 de abril y llegar a Puerto Argentino. Ellos según la fecha fueron el ELMA *Formosa* (20-4); ELMA *Río Carcarañá* (26-4); Remolcador *Yehuín* el 30-4, éste último bajo Comando Militar con tripulación integrada por marinos mercantes, personal de la Armada y un voluntario civil. Los Guardacostas de Prefectura Naval G.C. 82 *Río Iguazú* y 83 *Islas Malvinas* arribaron a última hora del día 12 de abril, con tripulaciones propias. Posteriormente el día 30 los británicos convirtieron la ZEM en Zona de Exclusión Total ZET (aérea y marítima).

Los tres grandes cargueros que quedaron en Malvinas hasta el final de la guerra corrieron destinos similares. El **Río Carcarañá**, fue atacado y posteriormente **hundido**; el **Bahía Buen Suceso**, luego de ser atacado, quedó inmovilizado y después del conflicto fue **hundido**. El Isla de los Estados, resultó el hecho más trágico: fue cañoneado y **hundido con la pérdida de veintitrés vidas (15 tripulantes y 8 pasajeros (personal militar))**. El remolcador **Yehuín** fue **capturado al finalizar la batalla**.

El **Guardacostas 82 de Prefectura Naval** fue **atacado el 22 de mayo** y antes de quedar inutilizado personal de su tripulación logró abatir uno de los dos aviones atacantes. En la acción **resultó muerto el artillero de la nave Cabo 2.º Julio Ornar Benítez**. En los últimos tramos del conflicto, cuando se habían agudizado los problemas logísticos y el fantasma de una derrota comenzaba a perfilarse en la mente de muchos, hubo sugerencias para intentar el envío en forma dispersa y sin escolta, de un buen número de buques mercantes. Esa idea contemplaba la posibilidad de que, a costa de la pérdida de algunas unidades, otros llegarían a Malvinas. Aún así los barcos que pudieran arribar se iban a encontrar con serias deficiencias portuarias, la escasez de alijadores e insuficiente mano de obra especializada. De hecho este **plan**, denominado **"Relámpago"**, que también estimaba el empleo de naves no convencionales (pesqueros) **no llegó a concretarse**.

En cuanto a la utilización de buques mercantes en tareas de inteligencia, fueron empleados algunos cargueros de la Empresa estatal ELMA y también pesqueros de altura de compañías privadas. En el caso de los cargueros, dos de ellos, por su riesgosa posición, duración de la tarea e integración operacional, tuvieron relevancia fundamental en la obtención de información vital: se trató del Río de la Plata que incursionó dos veces en la Isla Ascensión y el Tierra del Fuego II (Latitud 36.00° Sur), el resto-unos 12 barcos- fueron empleados desviándolos de sus rutas normales de navegación para se desplazaran a las proximidades de la Isla Ascensión y a otras zonas de interés en las que podía obtenerse información sobre el enemigo, por observación directa o escucha de su tráfico radioeléctrico. Tales fueron los casos del *Glaciar Perito Moreno* y del *Río Teuco*.

En cuanto hace al empleo de **los pesqueros** de altura para tareas de inteligencia fue convocada una parte de esa flota perteneciente a empresas privadas argentinas los cuales pasaron a constituir Grupos de Tareas con tripulaciones civiles bajo supervisión de personal militar embarcado. Estas difíciles misiones, orientadas por la Jefatura de Inteligencia de la Armada, se llevaron a cabo con un Grupo establecido en Latitud 36.00" S. Y un segundo (Grupo instalado al norte de Malvinas. De todas las naves empleadas en detecciones del enemigo **solo una resultó hundida y su tripulación capturada**. Fue el caso del pesquero **Narwal** donde resultó muerto el contramaestre Omar Rupp.

Respecto a la implementación de buques tanques en las operaciones de reaprovisionamiento de combustible para la Flota de Mar, fueron requeridos por la Armada a Yacimientos Petrolíferos Fiscales los servicios de los tanqueros *Puerto Rosales* y *Campo Duran*, que navegando sin escolta y bajo alto riesgo, cumplieron finalmente su misión de "buques nodriza" repostara nuestros barcos de guerra en alta mar.

Otros buques tanqueros de la misma empresa estatal y de Yacimientos Carboníferos Fiscales (YCF), tales como el *Ceibo*, al comando del Capitán de Ultramar, Carlos Amor, con su primer oficial Jorge Rivas Meneclier y el *Yaham*, cuyo capitán era el Capitán de Ultramar, Marcos Ricardo Castro y su primer oficial Victorio Kudacki, transportaron combustible a lugares prefijados de la costa patagónica y estuvieron a disposición para el abastecimiento eventual de elementos de la Flota de Mar.

En cuanto hace al Transporte Logístico a puertos patagónicos y fueguinos, diversos buques mercantes cumplieron la misión de transportar material bélico y pertrechos desde distintos puertos de nuestro litoral fluvial y marítimo a puertos de concentración en la Patagonia. En estas funciones tuvieron destacada actuación no solo buques de la Empresa ELMA sino también del Servicio de Transportes Navales de la Armada quienes cumplieron un valioso servicio en procura de llevar hombres y pertrechos bélicos en medio de aguas bajo la permanente amenaza de ataque enemigo.

En tal sentido los Transportes Navales: *Bahía San Blas*, *Cabo de Hornos* y *Canal Beagle*, cumpliendo órdenes del Comando Naval, estuvieron destinadas a mantener la línea de abastecimientos de elementos logísticos a las unidades de las Fuerzas Armadas, manteniendo a la vez atención de Inteligencia en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, en particular sobre el corredor marítimo entre las Islas Malvinas y el continente, en prevención de detectar actividad naval enemiga en dicha zona y a su vez prestar eventual salvamento de tripulaciones aéreas que pudiesen requerirlo.

He considerado pertinente incluir en este libro al buque Escuela ARA *Piloto Alsina* que tripulado por Marineros Mercantes de la Escuela Nacional de Náutica Manuel Belgrano, tuvo activa participación durante la gesta malvinense, otorgando su apoyo para el operativo de Control de Tránsito Marítimo en el Río de la Plata y también en la repatriación de sobrevivientes y tropas de combatientes que provenían del frente de lucha.

Solo como dato ilustrativo cabe mencionar que por parte de **Gran Bretaña** fueron **requisados y movilizados** a partir del 31 de marzo del 82; **sesenta y nueve (69) barcos mercantes**, (21 de la Flota Auxiliar Real y el resto de 33 Compañías privadas), tripuladas por cerca de nueve mil hombres, quienes **acompañaron a la Flota Inglesa compuesta por más de cuarenta (40) buques de guerra**, hasta las inmediaciones de Malvinas.

Los buques mercantes empleados por el gobierno inglés compusieron un tren naval que transportó desde Reino Unido, a través de 8.000 millas náuticas (14.816 kilómetros), a mas de 110.000 toneladas de abastecimiento, al Atlántico Sur. El circuito entre la Isla Ascensión y la Zona de Exclusión (3.500 millas n.) fue cumplido por buques tanques que transportaron cerca de 450.000 toneladas de combustible.

En el transcurso de las acciones varios de estos buques resultaron averiados y uno fue hundido: el *Atlantic Conveyor*. En esta acción los hechos guardan cierto parecido con el trágico destino ocurrido al Capitán mercante argentino, Néstor Tulio Panigadi, cuando al hundirse su barco, el *Isla de los Estados*, luego de ser atacado por una fragata inglesa, pese a los esfuerzos para salvarlo por parte de su coordinador militar, el Capitán de la Armada, Alois Payarola, éste no pudo evitar que aquel se perdiera en las aguas del Canal San Carlos. Coincidentemente en ocasión en que fue atacado el portacontenedores británico y comenzaba a hundirse, su capitán, Ian North, un Veterano marino mercante que había actuado en la Segunda guerra Mundial, fue devorado por las turbulentas aguas del Atlántico pese a los intentos de salvarlo desde una balsa, por parte de su supervisor militar el Capitán de la Armada, Michel Layard. Cierta similitud guarda también el número de bajas de nuestro sector (18), con la cifra de muertos de la Marina Mercante Británica (17 hombres).

La campaña del Atlántico Sur, en cuanto hace al tratamiento de nuestro tema, de seguro motivará, a profesionales y profanos, a considerar la importancia de la flota de buques mercantes en el empleo de múltiples Servicios en tiempo de conflicto. Esa lección, duramente aprendida, ha dejado múltiples experiencias, y de ellas, estimo que los propios protagonistas deberán extraer sus mejores conclusiones. Ese razonamiento, de ser elaborado conjuntamente con los mandos logísticos militares, llevará, seguramente, sobre la

base del conocimiento aquilatado, a estructurar sistemas eficaces que podrán servir de parámetro a los marinos que, eventualmente, tengan que cumplir tareas en situaciones similares.

ELMA Río Cincel, ELMA Formosa, ARA Almirante Irizar, ARA Bahía Paraíso y (Cía. privada) Mar del Norte.

ELMA Río Carcarañá, ARA Isla de los Estados, ARA Bahía Buen Suceso y Yehuin.

ELMA Córdoba, Río Neuquén y el Lago Traful, que permanecieron en puertos patagónicos a la espera de órdenes para cruzar a Malvinas.

tres barcos mercantes y dos guardacostas de Prefectura Naval lograron romper el bloqueo establecido luego del día 12 de abril y llegar a Puerto Argentino: ELMA Formosa (20-4); ELMA Río Carcarañá (26-4); Remolcador Yehuin el 30-4, Guardacostas de Prefectura Naval G.C. 82 Río Iguazú y 83 Islas Malvinas.

ELMA Río de la Plata y el Tierra del Fuego II. Tales fueron los casos del Glaciar Perito Moreno y del Río Teuco.

*De todas las naves empleadas en detecciones del enemigo solo una resultó hundida y su tripulación capturada. Fue el caso del **pesquero Narwal** donde resultó muerto el contramaestre Omar Rupp.*

Los tanqueros de YPF Puerto Rosales y Campo Duran.

YCF el Ceibo y el Yaham.

En STN: Bahía San Blas, Cabo de Hornos y Canal Beagle.

Gran Bretaña fueron requisados y movilizados sesenta y nueve (69) barcos mercantes, (21 de la Flota Auxiliar Real y el resto de 33 Compañías privadas), tripuladas por cerca de nueve mil hombres, quienes acompañaron a la Flota Inglesa compuesta por más de cuarenta (40) buques de guerra, hasta las inmediaciones de Malvinas.

Los buques mercantes empleados por el gobierno inglés compusieron un tren naval que transportó desde Reino Unido, a través de 8.000 millas náuticas (14.816 kilómetros), a mas de 110.000 toneladas de abastecimiento, al Atlántico Sur. El circuito entre la Isla Ascensión y la Zona de Exclusión (3.500 millas n.) fue cumplido por buques tanques que transportaron cerca de 450.000 toneladas de combustible.