

“Operación Garfio” La Captura del Pesquero Español Playa de Canaval por la Corbeta ARA Parker

Doctor Jorge Rafael Bóveda





Dr. Jorge Rafael Bóveda es abogado, historiador naval y maestrando en “Estudios Estratégicos” de la ESGN 2014. Autor de numerosos artículos de historia naval argentina. Fue galardonado con el premio “Almirante Irizar” (2013) y el premio “Capitán Ratto” (2015) por sus artículos publicados en el Boletín del Centro Naval. Es autor del libro “Malvinas: La Odisea del submarino Santa Fe”, IPN 2007 y traductor de varias obras de la colección “clásicos de la literatura naval” que edita el Instituto de Publicaciones Navales del Centro Naval.

“Operación Garfio”

La Captura del Pesquero Español Playa de Canaval por la Corbeta ARA Parker

Dr. Jorge Rafael Bóveda¹

Resumen

En junio de 1991 el pesquero español Playa de Canaval fue capturado en aguas jurisdiccionales argentinas por la corbeta ARA Parker en el marco de una política de “control efectivo de la pesca comercial en nuestro litoral marítimo”. Se trata de un caso testigo que puso a prueba el temple de la plana mayor y tripulación de una pequeña corbeta argentina enfrentada a una flota de buques pesqueros que operaban al margen del derecho internacional y de las leyes del mar. El incidente tuvo amplia difusión en la prensa y demostró la importancia que reviste el adiestramiento continuo en este tipo de operaciones, que han demostrado tener cierta complejidad dado los solapados métodos empleados por los infractores para evadir el control marítimo, por esa razón, aún hoy constituyen un valioso antecedente a tener en cuenta por nuestros futuros comandantes

Abstract

In June 1991 the Spanish trawler “Playa de Canaval” was captured by the Argentine corvette ARA Parker in Argentine territorial waters as part of a law enforcement policy of commercial fishing in our seaboard. This is a leading case that put the officers and crew of a small Argentine vessel to the test when confronted by a major fleet of fishing trawlers operating outside international law and standard sea legislation procedures. The incident was widely covered in the media, and once more has proved the importance of continuous training for this kind of particularly complex operations due to the unorthodox methods used by the offenders in an attempt to avoid maritime authorities. For this reason, even today they are a valuable precedent for our future commanders.

Palabras clave: PESQUEROS - ESPAÑÓLES - DERECHO INTERNACIONAL - INCIDENTE

¹ El autor desea expresar su agradecimiento al almirante (RE) Jorge Omar Godoy y al capitán de navío Alejandro García Sobral, ex comandante y ex jefe de CIC de la corbeta ARA Parker por la asistencia recibida durante la redacción de este artículo.

Introducción

La captura de cinco barcos españoles el 24 de noviembre de 1990 mientras pescaban ilegalmente a 40 millas de la costa de Namibia, un país del sudoeste de África, dio lugar a un proceso judicial que culminó el 10 de abril de 1991 mediante la sentencia dictada por el Juez Harold Levy. El citado fallo permitió al gobierno de ese país incautar los pesqueros, conjuntamente con las artes de pesca y sus capturas. Pero el pronunciamiento fue más allá al condenar a los capitanes gallegos a penas de hasta seis años de prisión por haber inferido un daño al país estimado por el Tribunal en 11 millones de dólares, o el pago en conjunto de la suma de U\$S 566.000 dólares estadounidenses. La justicia africana pudo demostrar que algunos capitanes españoles habían adulterado el libro de navegación para que la posición de los buques al momento de ser apresados apareciera en aguas de las Islas Malvinas. Otras evidencias irrefutables colectadas en la causa permitieron concluir que en realidad se trataba de una operación cuidadosamente planificada ya que, a juicio del Tribunal, los barcos de pesca extranjeros no viajan largas distancias para pescar magros volúmenes².

Este mismo patrón parecía repetirse ahora en aguas jurisdiccionales argentinas. En efecto, hacia mediados de 1991 se habían acumulado claras evidencias de que nuestra Zona Económica Exclusiva [ZEE] se había convertido en un verdadero “coto de caza” de buques pesqueros de las más diversas banderas. Estos depredadores operaban al margen del derecho internacional y de las leyes del mar, llegando en algunos casos, al extremo de desarrollar sofisticados métodos para evadir el control marítimo a cargo de la Armada y de la Prefectura Naval.

El Comando de la Flota de Mar [COFLOMAR], plenamente consciente de la embarazosa situación que afrontaba el gobierno como consecuencia de la sistemática y reiterada violación de los derechos argentinos en sus aguas jurisdiccionales, se había propuesto acotar al máximo estas incursiones no autorizadas mediante la captura de los infractores, con la esperanza de establecer precedentes que a la postre desalentaran estas prácticas.

En ese contexto se planificaron cuidadosamente una serie de patrullas en diversas zonas del Mar Argentino donde presumiblemente operaban

² Ver “Pesqueros españoles en problemas por operar en la zona de exclusión” por el Capitán de Corbeta (RE) Milciades Espoz Espoz publicado en Ambito Financiero el 27/06/1991.

estas flotas fantasmas. No obstante tomarse todos los recaudos posibles, la Armada sabía que la enorme extensión de nuestro litoral marítimo y los limitados medios disponibles para realizar un control efectivo sobre la ZEE eran factores que jugaban a favor de los malvivientes.

Alentado por la exitosa captura³ del pesquero “Jing Yang” de bandera Coreana por parte de la corbeta ARA “Espora” [CF Edgardo Campiatico⁴], COFLOMAR se preparó para asestar un segundo golpe a los infractores en una zona prefijada del Mar Argentino. Aunque ellos lo ignoraban el buque elegido para ejecutar la misión sería la flamante corbeta del tipo MEKO 140 ARA “Parker” [P-44] perteneciente a la Segunda División de Corbetas, por entonces bajo el comando del CF Jorge Omar Godoy, futuro Jefe de Estado Mayor General de la Armada.

Operación “GARFIO”

El buque acababa de llegar de una corta visita a la Base Naval de Mar del Plata tras concluir exitosamente la segunda etapa de mar donde habían efectuado un período de adiestramiento intensivo con otras unidades de la flota. Como es de suponer todo el personal estaba deseoso de pasar unos días de descanso en tierra firme junto a sus familias, pero la expectativa de unas merecidas vacaciones se esfumaron cuando el 10 de Junio recibieron la orden de hacerse a la mar para realizar una operación de control marítimo en la ZEE. El objetivo de la misión y los preparativos para la zarpada debían ser preservados en el más absoluto secreto.

La orden de operaciones, cuyo nombre en código era “GARFIO”, preveía una campaña de 10 días en una extensa zona del Mar Argentino, la cual había sido dividida en tres áreas bien delimitadas. La primera se extendía entre el continente y las Islas Malvinas; la segunda comprendía un área importante dentro de la corona imaginaria en torno a las Islas Malvinas creada mediante un tratado entre La Argentina y el Reino Unido donde se había prohibido todo tipo de explotación. La tercera y última era una extensa superficie del Mar Argentino en el límite de la ZEE (próxima a la milla 201).

De inmediato se impartieron las órdenes necesarias para alistar el buque para zarpar. La tarea se vio sensiblemente simplificada por encontrarse

3 9 de Mayo de 1991

4 Hoy Contraalmirante (RE)

el buque cubriendo la guardia de “buque a la orden” en su apostadero habitual de la Base Naval Puerto Belgrano [BNPB] lo cual les permitió completar el alistamiento en menos de 24 horas.

Hacia el mediodía del 11 de Junio el capitán Godoy recibió el parte “a son de mar, sin novedad” de su segundo, CC Enrique Cesaretti⁵. La corbeta lentamente se alejó del muelle para aprovechar al máximo la marea. Al poco tiempo, ya navegando por el canal, incorporaron el helicóptero Alouette III matrícula AI03 al mando del TN Jorge Cisneros que les había sido asignado para la patrulla. Luego de rebasar la boya faro se ordenó adoptar un arrumbamiento general sudeste en demanda de aguas internacionales a fin de ingresar de este a oeste en la zona II asignada (ver mapa) sobre la corona, en cumplimiento de la orden de operaciones. Durante toda la navegación mantuvieron un deliberado silencio de radio para no delatar su presencia a los posibles infractores.

Cuando los pilotos llegaron a bordo no tenían la menor idea del motivo de la misión. El comandante les señaló a grandes rasgos lo que esperaba de ellos, enfatizando que el éxito de la operación dependería en gran medida del velo que pudieran imprimir a los vuelos de exploración, procurando no delatar la presencia del buque. Ambos pilotos (TF Jorge Cisneros y TF Ormaz) manifestaron su conformidad con el plan. Para proteger al helicóptero de las inclemencias del tiempo, sobre todo por las noches que no podían volar, contaban con un hangar retráctil (también llamado telescópico), un ingenioso dispositivo con el que solo contaba ese buque.

¡Falsa alarma!

Todo presagiaba que volverían a casa con las manos vacías, pues cumplida una semana de navegación en el mar Argentino con un tiempo inmejorable no divisaron nada que oliera a un barco de pesca. El mar era un espejo y el horizonte estaba completamente vacío.

Con la penumbra crepuscular del 17 de Junio lanzaron el helicóptero con la esperanza de poder identificar un contacto radar ubicado a unas 14 millas del buque, que se desplazaba a una velocidad de 3 nudos, es decir, la que normalmente desarrollan los pesqueros cuando están faenando. Hubo caras

5 Hoy Capitán de Navío (RS)

largas en el puente cuando supieron que el pesquero en cuestión era el “*Esperanza I*”, de bandera Argentina. Se trataba de un barco “palangrero”, sistema muy eficaz, frecuentemente utilizado para la pesca de especies como la merluza negra que se encuentran a gran profundidad.

Luego de esta falsa alarma se ordenó disminuir la velocidad y cambiar el rumbo hacia lo que creían podría ser una gran concentración de barcos pesqueros. Durante las horas de oscuridad se había observado desde el puente un reflejo luminoso en el horizonte en dirección al este, similar al reflejo que produce una ciudad iluminada vista desde el mar, cuyo origen no podía ser otro que las poderosas lámparas que normalmente utilizan los barcos “poteros” dedicados a la pesca del calamar (*illex argentinus*). Estos moluscos cefalópodos son fototrópicos, por lo que responden positivamente a los estímulos luminosos y es así como son atraídos por miles a una muerte segura del modo más sencillo. Solo el tiempo confirmaría las sospechas del comandante.

Mientras la corbeta navegaba en un mar espejado aprovecharon para reabastecer de combustible al helicóptero. Como es de práctica en estos casos habían agregado a la tripulación de la aeronave un cabo de la dotación del buque, quién tendría a su cargo la difícil misión de filmar todo cuanto pudiera si algún barco infractor era sorprendido en la ZEE. Por entonces la Armada no contaba con los sofisticados equipos de filmación actuales, que ya disponen de un GPS incorporado a la cámara, sino que todo debía hacerse en forma casera e improvisando sobre la marcha con lo que se tenía a bordo. Esta tarea era esencial a la hora de demostrar fehacientemente ante un Tribunal los extremos invocados por la Armada en el caso de una captura.

Luego de sucesivos vuelos comenzamos a tener indicios concretos de que un grupo importante de pesqueros estaba operando en la ZEE. En un despliegue de gran destreza aérea nuestros pilotos se mantuvieron ocultos entre las nubes mientras tomaban continuas marcaciones sobre los barcos que faenaban ilegalmente, evitando delatar la posición de la corbeta a las naves infractoras. Verificada la posición de los barcos sobre la carta en base a la lectura del GPS el cual indicaba Latitud 46° 18' S y Longitud 60° 57' W, establecieron fehacientemente que los mismos estaban operando a 196 millas de la costa Argentina, a la altura del Golfo de San Jorge, es decir, dentro de la ZEE. Ante tan claras evidencias se ordenó al Alouette “romper el

velo y posarse (en vuelo estacionario) sobre el primer pesquero que pudiera interceptar” para dar inicio al procedimiento de visita y registro de la nave.

Aunque aún no podían verlo desde el puente, el pesquero elegido por los pilotos se encontraba navegando con la red de pesca tendida con arrumbamiento general este noreste en Latitud 46° 15' S Longitud 60° 55' W, sin pabellón. Tenía el casco pintado de blanco con una franja ancha de color azul que se extendía de proa a popa. El puente y la superestructura también eran blancos. De acuerdo a los primeros informes era un barco de moderna construcción de unos 70 metros de eslora por 10 metros de manga que desplazaba aproximadamente 1200 Toneladas. Sobre la proa podía leerse en grandes letras blancas “*Playa de Canaval*” matrícula 3-VI-5-9849.

Comienza la cacería

15:55 El piloto recibió la orden de intimar al pesquero por medio del altavoz y mediante la utilización del canal 16 [Frecuencia Internacional de Socorro] para que detuviera su marcha y se preparara a recibir una dotación de visita y registro. Para entonces el helicóptero ya sobrevolaba el pesquero y permanecía en vuelo estacionario sobre él cual perro de caza que no suelta a su presa. Simultáneamente se ordenó cubrir puestos de combate, caer al rumbo 060° y aumentar la velocidad a 22 nudos en aproximación al pesquero infractor.

16:08 El barco español no contestó los reiterados llamados que se le efectuaron ni detuvo sus maquinarias. Llamativamente no se veía un alma en cubierta. Pero no pasó mucho tiempo antes de que los pilotos, que eran los ojos de la Armada, vieran a dos hombres emerger del interior del barco munidos de sendos sopletes. En pocos segundos se hizo evidente el propósito que los animaba. El camarógrafo, con un despliegue de gran habilidad, se las ingenió para captar las crudas imágenes de estos hombres cortando las redes de pesca, ardid que le permitiría al pesquero español aumentar su velocidad de 3 a 12 nudos mientras adoptaba un arrumbamiento general este. Otros diez pesqueros que estaban en proximidades del “Playa de Canaval” se unieron a la fuga. Esta maniobra coordinada indujo a pensar al comandante, desde el principio, que no se encontraba en presencia de un capitán rebelde, sino ante un plan preconcebido para burlar el control marítimo. Los hechos posteriores le darían la razón.

16:28 Los argentinos lamentaron profundamente que sus primos españoles no los tomaran en serio. Como consecuencia directa de esta “flagrante resistencia a la autoridad marítima Argentina” se le ordenó a la tripulación del helicóptero efectuar disparos intimidatorios a proa del pesquero con la esperanza de que su capitán entrara en razones. Casi enseguida vieron desde el puente que “el fugitivo” adoptaba rumbos erráticos para tratar de evadir los disparos, pese a que en realidad no corría peligro alguno, por cuanto se habían dado órdenes estrictas de no dañarlo.

16:31 Ante esta clara actitud de desacato el comandante no tuvo otra alternativa que autorizar al piloto a que abriera el fuego nuevamente, pero esta vez más cerca de la proa. Las balas calibre 12,7 mm parecían no amedrentar al capitán del buque que continuó su escape con arrumbamiento general este, sin responder a los insistentes llamados que se le hacían desde el navío argentino.

Los acontecimientos comenzaron a precipitarse rápidamente, pues no había manera de saber hasta donde llegaría esta gente en su irracional intransigencia. De pronto se recibió información -por interceptación de mensajes en VHF entre los pesqueros- que indicaba que se le había ordenado al “Playa de Canaval” no detener sus máquinas. En seguida se dispuso que tales comunicaciones fueran transmitidas por los difusores del puente de comando para que todos quienes allí estaban pudieran escucharlas.

17:02 Claramente podía distinguirse la característica tonada gallega de alguien que hacía las veces de “pseudo comodoro” de la escuadra pesquera, pues dirigía y aconsejaba al resto de los capitanes sobre como desenvolverse en el entrevero. Una de tales directivas imponía al “Playa de Canaval” colocar el timón a una banda, máquinas adelante a toda fuerza y no contestar nuestros llamados. Casi al mismo tiempo se recibió una comunicación de uno de los capitanes, quién procuró persuadir a la corbeta argentina de abandonar la cacería alegando que “...hombre, ¡por unas décimas de diferencia en la posición no va Ud. a crear un conflicto internacional!”.

Poco después la misma voz informó que “desde hacía dos días el “Playa de Canaval” tenía averiados sus equipos de VHF y que por esa causa no recibía nuestras advertencias”. En vista de lo antes referido, el capitán

Godoy supo enseguida que se trataba de otro ardid del fugitivo para eludir ser capturado, máxime cuando el pesquero ya había sido advertido vía foco luminoso, y recibido disparos de advertencia, por lo que era razonable concluir que nuestras intenciones no podían ser ignoradas por el capitán español.

Fuego intimidatorio

17:29 Fue entonces que el comandante de la corbeta decidió que había llegado el momento de tomar medidas más extremas, pues era evidente que de no actuar con premura el barco español podría escapar impune de este predicamento. Era su deber evitarlo a toda costa. Desde el inicio de la persecución había mantenido contacto radial permanente con COFLOMAR [CL Enrique E. Molina Pico⁶] quién había sido informado de la evolución de la situación y a quién inmediatamente se le solicitó autorización para abrir fuego intimidatorio sobre el buque infractor. La autorización le fue concedida en pocos minutos.

Se tomaron todos los resguardos posibles para evitar que hubiera heridos y minimizar al máximo los posibles daños materiales a la presa. En esa inteligencia el capitán Godoy dio la orden a su Jefe de artillería, TC Ariel Lindo Poisson, para que utilizara el cañón de 76 mm en el modo manual. Antes de iniciar el fuego el comandante personalmente intimó, por enésima vez, al capitán del “Playa de Canaval” para que detuviera sus máquinas y permitiera el registro de su barco, dejando bien en claro que si desobedecía, debería atenerse a las consecuencias.

17:30 La intimación fue nuevamente desoída. Un segundo después partió del cañón de proa la primera granada -con munición inerte- hacia el pesquero. Una respetable columna de agua se levantó unas 2000 yardas a proa del fugitivo. Como éste no mostraba aún señales de detener sus máquinas partió un segundo disparo. Esta vez el pique se produjo a menos de 1000 yardas de la proa del pesquero sin que el capitán del “Playa de Canaval” se inmutara por ello.

17:35 Comenzaba a obscurecer cuando se le advirtió al fugitivo por VHF de que si no detenía sus máquinas de inmediato, recibiría un disparo en

6 Hoy Almirante (RE), ex Jefe del Estado Mayor General de la Armada

la popa. A fin de evitar que alguien saliera herido se le sugirió poner a buen resguardo a su gente en el sector de proa. El jefe de artillería aguardó unos minutos para que la tripulación española tuviera tiempo de ponerse a cubierto.

17:38 Desde la consola de armas en el CIC el Teniente Poisson efectuó un “tracking óptico” del blanco por intermedio del radar de control tiro LIROD. De ese modo estaría en condiciones de visualizar los piques y hacer las correcciones de tiro necesarias. Nueve pares de ojos convergen ahora sobre el pesquero para seguir la acción desde el puente de comando. Godoy dio la orden de comenzar el fuego!. Las primeras dos granadas cayeron cortas a popa del pesquero. El tercer disparo hizo impacto en la obra muerta de la embarcación, a la altura del segundo guinche de pesca sobre la banda de babor. Pese a recibir este ejemplar castigo el pesquero español no solo no detuvo su marcha sino que continuó maniobrando en zigzag para evadir los disparos. La tensión en el puente aumentaba minuto a minuto, conforme a la evolución de los acontecimientos, pero nadie quería dar el brazo al torcer, y mucho menos la tripulación Argentina que no quería perder la presa.

18:00 De pronto se escucho por el difusor: “...vamos a hundirlo entre todos...seguro no ha de tener municiones para todos...”. Estas amenazas agregaban una dosis extra de tensión al personal del puente. Para descomprimir el ambiente la prudencia aconsejaba poner fin a la cacería lo antes posible. En consecuencia, se maniobró en sigilosa buscando una posición relativa favorable que les permitiera mejorar el ángulo de tiro, preservando a la vez la seguridad náutica del buque.

18:03 Ante la actitud hostil de los pesqueros la corbeta efectuó una serie de disparos que picaron deflexionados de la popa del pesquero sin hacer impacto. Fue recién la cuarta granada [la última de munición inerte] la que finalmente lo detuvo al hacer impacto a popa, sobre la banda de estribor. En el momento del impacto el oficial de artillería observó una gran llamarada que en un principio le indujo a pensar que por error había disparado munición de combate. Solo más tarde supo que el origen del fuego había sido el resultado de un impacto directo en un tubo de acetileno estibado a bordo.

18:09 Las comunicaciones interceptadas a los pesqueros en VHF indicaban que se había desatado un incendio en la sala de máquinas del “Playa de Canaval”, que el barco hacía agua y que había habido víctimas fatales. Enseguida se ordenó cubrir el rol de auxilio al exterior y alistar el hospital de sangre para asistir al pesquero. Por fortuna tenían médico a bordo.

Una actitud irracional

Dado lo que parecía un trágico desenlace informaron al resto de la flota de pesqueros que prestarían auxilio al “Playa de Canaval” mediante el envío de un bote de goma con un médico y materiales de curación para brindar asistencia a los heridos. En medio de una obscuridad absoluta maniobraron para acercarse lo máximo posible al pesquero, cuando muy a su pesar el capitán Godoy debió dar una rápida contraorden al escuchar por la radio: *“si hecha la balsa al mar es probable que la pierda”*. *“Los marinos españoles serán auxiliados por marinos españoles”*. *“Patrullera Argentina no se acerque al “Playa de Canaval, repetimos no intervenga”*. Mientras recibían estas advertencias una treintena de barcos deliberadamente cerraron la formación en torno al “Playa de Canaval” con el propósito de evitar que el buque argentino se acercara. Ante esta nueva muestra de hostilidad que comprometía seriamente la seguridad náutica del buque criollo y la de su tripulación, Godoy juzgó conveniente lanzar al éter una advertencia en el sentido de que si se veía amenazado abriría fuego con munición de combate sobre los pesqueros responsables. Luego informó lo sucedido al COFLOMAR y aguardó nuevas instrucciones.

La última carta

Hacia las 20:55 advirtieron que uno de los pesqueros españoles [el José Antonio Noyes], tras amadrinarse brevemente al fugitivo, había logrado pasarle un remolque iniciando una nueva tentativa de evasión, en formación cerrada, para impedir nuestro acercamiento. Fue durante este período que supimos por fin el nombre del temerario capitán del “Playa de Canaval”: Eusebio Soage Ferradas. El tren de remolque continuó su desplazamiento en compañía de unos 35 barcos con arrumbamiento general norte a una velocidad de 4 nudos. La ARA Parker, cual lobo que sabe que su presa ha sido mortalmente herida, siguió al convoy a respetuosa distancia, pero sin perder uno solo de sus movimientos. Mediante algunas comunicaciones

con el “pseudo comodoro” se enteraron de que, en realidad, no se habían registrado víctimas a bordo del “Playa de Canaval”, algo que alegró profundamente a todos y distendió un poco el tenso clima que se vivía en el puente hasta ese momento.

Ante el requerimiento de COFLOMAR de proceder a abordar el buque en horas nocturnas Godoy sugirió aguardar a las primeras luces del día siguiente, dado que, bajo aquellas circunstancias, una eventual resistencia por parte de los pesqueros comprometidos en el remolque del “*Playa de Canaval*” los obligaría a emplear las armas, algo que el comandante consideraba debíamos evitar a toda costa para no escalar el incidente. Su sugerencia fue aceptada.

Frente a las continuas intimaciones de la corbeta argentina para que detuvieran la marcha y permitieran la visita y registro del buque invariablemente se les contestaba que estaban a la espera de lo que dispusieran las autoridades españolas las que, según dijeron, habían sido oportunamente informadas sobre el incidente. El comando ordenó al capitán del buque remolcador que gobernara al rumbo 240°, pero este continuó navegando al rumbo 040°, obligándonos a continuar la persecución en aguas internacionales.

Imprevistamente a las 05:10 de la madrugada se observó como el buque remolcador soltó el remolque. Al parecer el “*Playa de Canaval*” había quedado al garete. Cincuenta minutos más tarde el personal del puente advirtió que algunos barcos pesqueros abandonaron la zona permaneciendo en formación tan solo una veintena de la flota original. Aprovechando esta circunstancia optaron por aproximarse sigilosamente a la presa por fuera del cordón de pesqueros, mientras se alistaban para efectuar la visita y registro del buque. Una hora después al advertir que ya no había peligro inminente se ordenó retirada de los puestos de combate. Una inspección ocular realizada desde el helicóptero reveló que el buque parecía haber sido abandonado.

Poco después de las 09:30 horas interceptaron comunicaciones en VHF en la que los capitanes de los pesqueros se ponían de acuerdo en que todos pasarían la misma posición en la que se encontraban pescando al momento de ser interceptados. La misma debía coincidir con la informada oportunamente a Radio Nacional de España. También convinieron entre todos el punto donde se habría iniciado la persecución. Otra preocupación

de los capitanes era poder justificar convincentemente ante las autoridades españolas la actitud de desobediencia adoptada por Soage Ferradas. Tras una corta deliberación decidieron que la misma sería atribuida al nerviosismo del capitán como consecuencia de la presencia del helicóptero del buque argentino. Todas patrañas por supuesto.

Salimos con lo puesto

Poco antes de las 10:00 de la mañana del 18 de Junio el Jefe de Operaciones, teniente de navío Hector R. Lehmann, acompañado por otros dos oficiales [TN Noya y TF Alvarez] y 10 suboficiales abordó el “*Playa de Canaval*” para proceder al registro de práctica. Solo cuando el bote de goma estuvo en el agua advirtieron que el mar estaba infestado de orcas [la ballena asesina]. Por un momento temen que alguna de ellas embista accidentalmente a la embarcación, la cual minutos después llega sana y salva a la borda del pesquero en un mar que comenzaba a encrespase. Para ahuyentarlas se dispuso emitir con el sonar del buque.

El personal de la Armada subió a bordo por medio de una escala de gato tendida sobre el costado de estribor, la misma que horas antes había sido utilizada por la tripulación española para abandonar la nave. Unos días mas tarde nos enteramos de que los 24 hombres habían sido desembarcados en Montevideo por los barcos españoles “*Arpón*” y “*José Antonio Noyes*”.

La dotación de presa quedó sorprendida por el descomunal desorden que imperaba en pasillos y camarotes, fiel testimonio de una huida precipitada ante la inminencia de ser capturados. Días después el primer oficial del buque, Juan González, declaró a la prensa: “salimos con lo puesto”.

Como era de esperar se habían llevado el libro de navegación, la bitácora y el libro de pesca. Las cartas de navegación también habían desaparecido junto al resto de la documentación del buque. No obstante, el jefe de la dotación de presa tuvo una grata e inesperada sorpresa al descubrir sobre la mesa de derrota -escrito en tiza blanca- el fi y omega correspondientes a la posición “real” del pesquero al momento de iniciarse la persecución [46° 15' Lat. S 60° 56' Long. W], junto a una carta de navegación donde constaba claramente la jurisdicción del mar argentino. Esta prueba valía

más que mil fotos. El libro de máquinas, único recuperado, indicaba que entre las 5,30 y las 6,00 horas se había iniciado el desembarco.

Una inspección más rigurosa reveló que el barco estaba sin gobierno producto de un impacto directo en los cables eléctricos de alimentación del timón. También advirtieron que había ingresado un poco de agua de mar en la sala de máquinas por medio de dos orificios de bala de unos 20 cm de diámetro provocados por el cañón de 76 mm sobre la obra muerta del buque. Otro de los disparos había hecho blanco sobre la obra viva, perforando un tanque de combustible. Esto hablaba muy bien de los artilleros criollos. Fuera de estas averías menores el buque estaba estanco y en óptimas condiciones para navegar.

Las cámaras frigoríficas del “*Playa de Canaval*” estaban colmadas de calamares, abadejos y merluzas listas a ser procesadas y congeladas, las que luego debían ser almacenadas en cajas de variado kilaje en Montevideo –puerto habitual de operaciones- para ser despachadas en cargueros hacia puertos españoles. Lo que se dice un negocio redondo y muy lucrativo.

De inmediato se pusieron en servicio todos los sistemas auxiliares del buque. En poco tiempo estaban funcionando dos equipos de VHF, el radar y las luces de navegación, el sistema de agua de servicios generales y las bombas de achique. La ventilación y la calefacción también fueron restablecidas. Se achicaron tanques de agua servidas, planta de procesamiento de pescado y servomotor. Por último se inspeccionó la maniobra de ancla determinándose que se encontraba fuera de servicio por óxido en el cabrestante y encontrarse las cadenas cementadas en las gateras.

Epílogo

El pronóstico desmejoraba a cada momento por lo que se apuró la maniobra de tomar remolque. El contra maestre tuvo a su cargo la difícil tarea de armar el encapillado del remolque con los elementos disponibles a bordo del “*Playa de Canaval*”. Se optó por aprovechar la línea que había utilizado el buque remolcador español que aún estaba afirmada a la proa del pesquero. Al cobrarla con el guinche de pesca se recuperaron más de 400 metros de esta línea por lo que debieron cortarla para el armado de

la gaza. La maniobra de toma de remolque debió efectuarse dos veces debido al turbulento estado del mar que hacía derivar al pesquero más que la “Parker”, por lo que recién a las 21:00 horas pudieron iniciar el tren de remolque, alcanzando una velocidad máxima de tránsito de 7 nudos.

Mientras se aprestaban a remolcar la presa, se había ordenado el envío de una sección de cazas Super Etendard de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque con asiento en la Base Aeronaval Comandante Espora para brindarles apoyo aéreo y un avión de exploración Electra. Los primeros debieron desistir de la misión debido a las adversas condiciones meteorológicas imperantes en nuestra área, no así el Electra que pudo sobrevolar la zona prestando valiosa asistencia disuasiva. También había recibido la orden de zarpar en nuestra ayuda el destructor ARA La Argentina [CF Guillermo J. Duhalde⁷], pero para cuando éste llegó hasta la ARA Parker lo peor ya había pasado y la situación estaba completamente controlada. Ambas tripulaciones se despidieron apresuradamente y tras transferir al destructor a los ahora veteranos pilotos, se alejaron para continuar realizando tareas de control marítimo en la ZEE.

Dos horas después de la captura se desató un fuerte temporal en el Atlántico que generó fuertes movimientos en la corbeta con rolidos de hasta 25° que les hicieron temer por la seguridad del pesquero. El mal tiempo continuó durante todo el tránsito hacia Puerto Belgrano donde tomaron puerto el sábado 21 de Junio bajo una lluvia torrencial. Allí los aguardaba el contraalmirante Enrique Molina Pico con miembros de su Estado Mayor, personal del cuerpo de auditores de la Armada y un funcionario del consulado Español. También había un grupo de periodistas de distintos medios.

Aún hoy el ahora almirante (RE) Jorge Godoy recuerda la expresión de sorpresa en el rostro del diplomático español cuando luego de inspeccionar el barco de proa a popa y comprobar que el mismo estaba en perfectas condiciones, lo interrogó acerca de un supuesto rumbo en el casco aparentemente de un metro de largo que había sido denunciado por la tripulación española. Fue entonces cuando le respondió que como había podido comprobar personalmente esa información era inexacta, por lo que seguramente se trataba de un malentendido. El funcionario le estrecho la mano al pie de la planchada y en un tono moderado dijo: ¡Felicitaciones comandante, ha hecho Ud. un buen trabajo! El comandante agradeció este inesperado reconocimiento de la labor

7 Hoy Contraalmirante (RE)

cumplida en nombre de sus oficiales y tripulación, sin cuyos esfuerzos habría sido imposible lograrlo⁸.

Como consecuencia de esta férrea política naval al promediar el año 1991 la Armada Argentina capturó los siguientes buques pesqueros por faenar ilegalmente en la ZEE: “Atlas I” [ARA Heroína], “Jenny 7” [ARA Drummond], “Navegante” [ARA Spiro], “Urubain” [ARA Brown], y “Villa del Mogor” [ARA Espora]. Lamentablemente es hoy público y notorio que la lucha por erradicar estas prácticas ilegales apenas comienza debiendo el gobierno en general y la Armada en particular redoblar sus esfuerzos en pos de la preservación de nuestros recursos ictícolas.

Recientemente se han alzado voces desde la Comisión de Pesca del Honorable Senado de la Nación actualizando la cuestión, al recordarnos a todos que durante los últimos años nuestras exportaciones de productos pesqueros han superado a las de la carne, poniendo así sobre el tapete “la necesidad de un control efectivo de la pesca comercial en nuestro litoral marítimo” y aportando soluciones concretas para poner en funcionamiento el moderno sistema de monitoreo satelital (Mompesat) que permite determinar, entre otras cosas, los desplazamientos y ubicación exacta de cada pesquero de bandera Argentina. Insólitamente este sistema dejó de funcionar a principio del año 2002 debido a la falta de pago a la empresa encargada de brindar el servicio de control⁹.

“Espadarte”

Tras una breve estadía en la BNPB el “*Playa de Canaval*” fue trasladado a Puerto Galván donde permanecería durante casi diez años inactivo al negarse su propietaria, la firma española Borneiriña Z.L. de Vigo, a abonar la multa de U\$S 500.000 dólares impuesta por las autoridades portuarias. Paralelamente el Juez Federal de Bahía Blanca, Dr. Alcindo Álvarez Canale, substanció causas contra los propietarios del buque por desobediencia, resistencia a la autoridad y contrabando, fijándose adicionalmente la suma de U\$S 129.390 dólares en concepto de remolque, asistencia y accesorias de ley.

⁸ La plana mayor de la ARA Parker, excluyendo al comandante, que participó en esta navegación era la siguiente: 2do comandante CC Enrique Cesaretti, Jefe de Operaciones: TN Héctor Lehmann, Jefe de Armamento: TN Raúl Noya, Jefe de CIC: TC Alejandro García Sobral, Jefe de Navegación: TC Marcelo Di Rocco, Jefe de Máquinas: TN Jorge Cerqueiro, Jefe de Propulsión: TC Gerardo Álvarez, Jefe de Artillería: TC Ariel Lindo Poisson, Jefe de abastecimientos y señalero en cubierta: TC César Juncos, y Jefe de Rep. Electrónicas y señalero en cubierta: TC Ramón Muñoz. Pilotos: TF Cisneros y TF Ormaz. 9 ver carta de lectores publicada por el Senador Nacional (Tierra del Fuego) Mario Daniele en La Nación on line de fecha 23/09/2002.



En 1996 mediante la sanción de la ley Castillo el barco salió a remate siendo adquirido por el único oferente que se presentó, la empresa Argentina Galfrio SA al precio base de U\$S 63.300 dólares. El pesquero fue rebautizado “Espadarte”, término científico utilizado en zoología para identificar al pez espada, con el anunciado propósito de reacondicionarlo para su utilización como buque potero-palangrero.

La adaptación del buque para su nueva misión se realizó en los talleres navales de Puerto Belgrano donde se repararon el casco, los ejes y el timón, a un costo de U\$S 1.500.000 dólares. El alistamiento final fue realizado en el puerto de Ingeniero White donde se le instalaron 40 equipos japoneses de última tecnología diseñados para la pesca de calamar, nuevas cámaras frigoríficas, y 160 potentes lámparas halógenas encargadas de atraer a los calamares hacia la nave. Pascual Castelucci, responsable técnico de los trabajos, señaló: *“El Espadarte es una de las más modernas naves en su tipo y es el resultado de un trabajo realizado completamente con mano de obra local.”*

De acuerdo a las últimas versiones recogidas por la prensa, el “Espadarte” estaría operando actualmente en la zona de Puerto Deseado con una tripulación de 29 hombres, en su mayoría argentinos, que responden a las ordenes del capitán LI, de origen coreano.

Bibliografía

CL (R) Horacio Rodríguez, Buques de la Armada Argentina 1970-1976, 1997, Instituto Nacional Browniano.

Material de Consulta

- Informe oficial del CF Jorge Godoy con motivo de la captura del “Playa de Canaval”
- Informe al EMGA de fecha 29/06/1991 presentado por el CL Enrique E. Molina PICO
- Copia del Informe caratulado “Protesta de Avería buque Playa de Canaval” presentado por el Capitán Eusebio Soage Ferradas.
- Artículos periodísticos varios de los siguientes diarios: La Nueva Provincia, La Nación, Clarín, Ámbito Financiero, y El Cronista.
- Material filmado en VHS tomado desde las cámaras de a bordo de la ARA Parker con motivo de la captura del “Playa de Canaval”.

