

Los Primeros en el Ártico

Capitán de Navío Félix E. Plaza





El Capitán de Navío **Félix Eugenio Plaza** ingresó a la Escuela Naval Militar el 15 de enero de 1979, con la Promoción 112, egresando como Guardiamarina del Cuerpo Comando Escalafón Naval el 31 de diciembre de 1983. Prestó servicios en Unidades de la Flota de Mar en especial del tipo Corbetas, habiendo ejercido el Comando de la Corbeta ARA Robinson. Tuvo una prolongada actividad en el área académica en especial en la Escuela Naval Militar donde prestó servicios como Ayudante de Año, Jefe de Cuerpo de Cadetes, Jefe de Área Cursos y Subdirector. Se especializó en Armas Submarinas y obtuvo la capacitación en Guerra de Minas en la Armada Nacional Francesa. Asimismo se capacitó como Oficial de Guardia CIC, Oficial Control Antisubmarino y Oficial Control Aéreo Antisubmarino con la Armada de los Estados Unidos. Los años 2013 y 2014 se desempeñó como Agregado de Defensa a la Embajada Argentina en Francia. En el año 2015 fue designado como Comandante del Grupo de Traslado de los Avisos Clase Neftegas, siendo el responsable del alistamiento y traslado de los Cuatro avisos adquiridos en la Federación Rusa. Entre los años 2010 y 2011 cursó la Maestría en Derechos Humanos en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional de la Plata. También, se capacitó en el centro de Formación en Management para la Defensa, dependiente del Ministerio de Defensa de Francia, Prospectiva e Innovación Estratégica y Gestión de Conflictos.

Los Primeros en el Ártico

CN Félix E. Plaza

Resumen

Entre Julio y Diciembre de 2015 un centenar de marinos argentinos llevó a cabo la Operación de Recepción, Alistamiento y Traslado al país de los cuatro Avisos Clase Neftegaz adquiridos a la Empresa del Estado de la Federación Rusa Articmorneftegazradvenka, desde los puertos de Archangelsk y Murmansk. Este es el relato abreviado de las experiencias del Comandante de dicha operación.

Abstract

Between July and December 2015, a hundred Argentinean sailors carried out the operation of Reception, Readiness and Transfer to the country of four Avisos Neftegaz Class bought to the Russian Federation Company Articmorneftegazradvenka, from the ports of Archangelsk and Murmansk. This is a brief narration of the Commanding Officer experiences.

Introducción

A mediados del año 2015, estando destinado en la Dirección General de Personal y Bienestar de la Armada, me comunican que había sido designado como Comandante del Grupo Traslado de los Avisos Clase Neftegaz. El destino me colocó en una situación sorpresiva, desafiante, exigente, apasionante, plagada de incertidumbres, con pocas certezas. Nunca había imaginado lo que significa realmente la soledad del Comando; jamás me sentí más intranquilo, pero tampoco más vivo. Fueron cuatro meses y medio durante los cuales viví con los nervios a flor de piel, con los dientes apretados, siempre abierto y esperando lo mejor pero, a la vez, preparado para lo peor.

La primera indicación que el destino me pondría en este lance se dio en el mes de noviembre del 2013. La Armada estaba en la búsqueda de buques auxiliares para reforzar las tareas propias de presencia en el Atlántico Sur y en apoyo a las actividades antárticas. Surgió una oferta en Rusia, dos buques en el puerto de Arkhangelsk (a partir de ahora ARK) y dos en Murmansk (a partir de ahora MUR).

En ese momento yo prestaba servicios en un lugar que consideraba la cúspide de mi carrera, el punto inigualable: era Agregado de Defensa a la Embajada Argentina en Francia y llevaba casi un año viviendo en París. Siendo el oficial de la Armada más próximo a Rusia me ordenaron ir a hacer la primera inspección a esos buques en particular a los dos de ARK.

Mi impresión al visitarlos fue dual, por un lado me impresionó la fortaleza de esos buques, las posibilidades que ofrecían, su versatilidad, su aptitud para multiplicidad de tareas auxiliares en nuestros mares. Sin embargo aprecié otras cosas; los buques, si bien parecían funcionar, distaban de estar limpios, prolijos o bien mantenidos estructuralmente. A la vez, los registros de horas de funcionamiento y mantenimiento de equipos y sistemas eran, al menos, confusos. Al irme me dije, “pobre de aquel que tenga la responsabilidad de alistar estos buques, de ponerlos en condiciones y llevarlos al país”. El destino me devolvió la parada, ese “pobre” fui yo.

Suelo comentar a modo de broma que en esa visita a ARK sellé mi destino con un hecho fortuito. Hay una calle peatonal en esa ciudad que es un paseo que está poblado por varias estatuas de personajes míticos, desde un jinete domando a un pez a un viejo casi enano vestido con un sobretodo raído.



El TUMCHA (AVBA) a muelle, el NEFTEGAZ 61 (AVPA) en Arkhangelsk. Inicio de los trabajos.

Esa última estatua de bronce, muestra un lustre particular en su mando derecha y nariz. Dice la tradición lugareña que quien visita la ciudad, estrecha la mano del anciano y frota su nariz, alguna vez volverá. Ese fue mi caso. Como marino soy supersticioso, pero en este caso tengo motivos.

Mientras yo terminaba mi misión en Francia y retornaba al país, la Armada siguió trabajando en la compra de estos buques. Envió una comisión más importante para evaluar todos los buques y avanzó en el contrato de su adquisición. En ese momento ya había designado a un futuro comandante, un oficial muy cercano a mí, amigo desde la niñez, compañero de rugby, de colegio, de una vida, el CN Germán Arbizu.

El destino marcó que tuviera un problema de salud. Al buscar un relevo, con la operación decidida y en marcha, se decidió que ese relevo fuera yo. Cuando me fue comunicada la designación sentí muchas cosas, por un lado el dolor de ocupar el lugar de un amigo sabiendo lo que para él significaba, pero a la vez la enorme alegría de ejercer en estas extrañas circunstancias un Comando en el mar que, a esa altura, creía definitivamente perdido. Los atrasos en el viaje a Francia, sumados a idas y vueltas en los tiempos de ascenso, habían impedido que ejerciera el Comando en el mar como Capitán de Navío. Ésta era mi revancha.

La designación y los preparativos para el viaje.

Cuando fui designado empecé a leer todos los documentos preparatorios sobre los buques, pero en especial sobre el contrato, la operación planificada, sus hitos claves, sus rigideces y posibles fricciones.

El día de mi designación ya se estaba tramitando la resolución para la salida del primer grupo hacia Rusia. Lo primero que atiné a hacer es demorar esa salida una semana, ello resultó acertado: la verdad es que la deberíamos haber demorado un poco más.

Lo otro que aprecié es que el grado de complejidad en materia de Relaciones Internacionales era alto y que, al momento, poco se había concretado fehacientemente. Esa parte de la operación me parecía que no estaba bien sustentada. Los hechos me darían posteriormente la razón. Esa fue una de las fricciones más graves de la operación. Ello y la absoluta carencia de apoyo de la Armada Rusa o de cualquier otro organismo oficial de ese país.

Me parece oportuno antes de seguir, referirme a los nombres con que los buques fueron bautizados. Como Avisos la tradición naval marca que deberían llevar nombres de tribus indígenas, Toba, Ona, Yamana, etc; o bien personalidades que de alguna manera se destacaron en su servicio a la Armada.

Inicialmente se había pensando en la segunda opción. Se había decidido poner nombres de caídos en el Conflicto del Atlántico Sur, buscando representantes de distintas jerarquías. Creo que acertadamente se apreció que el elegir un nombre podría generar debates sobre por qué ese y no otro, lo cual no repercutiría favorablemente en la Armada.

Por esta razón, se decidió dar nombres de accidentes geográficos, propio de buques auxiliares, y asociarlos a la toponimia de nuestras Islas Malvinas. Así fue como entre los comandantes designados y quien suscribe, se eligieron los cuatro nombres, asociados a sus indicativos permanentes, el Aviso A.R.A. Puerto Argentino (A21), el Aviso A.R.A Bahía Agradable (A23), el Aviso A.R.A. Estrecho San Carlos (A 22) y el Aviso A.R.A Islas Malvinas (A 24).

El detalle de la operación planeada

En primera instancia el Plan bosquejado para la Recepción, Alistamiento y Traslado de las cuatro Unidades Clase Neftegaz en forma resumida, establecía las siguientes acciones, que estaban refrendadas en los documentos aclaratorios que acompañaban la Resolución Ministerial de Salida del Personal.

Un primer grupo constituido por 26 personas llegaría a ARK y se concentraría en recibir y evaluar profundamente el estado de los buques allí estacionados. Es decir el Tumcha (Bahía Agradable, AVBA) y el Neftegaz 61 (Puerto Argentino, AVPA). Eso se decidió así pues, de manera inicial, se apreciaba que eran los dos buques en peor estado, principalmente el Tumcha.

Ese primer grupo, que podríamos denominar Grupo Recepción, estaba integrado por los que eran contractualmente encargados y habilitados para recibir los buques y disparar los pagos parciales de las etapas. Ellos eran el CL Eduardo Fondevila Sancet, el CN Eduardo Bellino y el CN Luis Poli, como especialista en propulsión. Este último luego sería miembro de mi pequeño Estado Mayor Embarcado, como responsable logístico.

A ellos se sumaba quien escribe como Comandante del Grupo Traslado, los cuatro comandantes de los buques, los cuatro jefes de máquinas, un oficial jefe contador como encargado de finanzas y compras, luego doce suboficiales de diferentes especialidades de las diferentes dotaciones que serían los encargados de las evaluaciones iniciales.

Hubo alguien más que se convertiría en una figura clave y vital en nuestra operación el AGCV, ex teniente de Navío Alejandro Belikow, como intérprete. Destaco que llamarlo intérprete es minimizar el rol que cumplió en la operación: más allá de que el ruso, es su lengua materna, por lo cual lo habla como un nativo, conoce además las costumbres e idiosincrasia de su pueblo ancestral, si bien él es bien criollo. A ello suma una experiencia profesional en el ámbito de las relaciones internacionales, una profunda y acabada cultura general y un criterio sin fisuras. Fue de alguna manera mi consejero y confidente en muchos momentos difíciles. Su tarea estuvo más allá de toda ponderación.

Aproximadamente el 20 de agosto de 2015, es decir, un mes después, llegaría el segundo grupo integrado por 82 personas que completaría las dotaciones de los cuatro buques sumado al CF Víctor Ortiz, potencial relevo del Sr. CL Fondevila y quien se sumaría a mi Estado Mayor Embarcado. Este grupo arribaría a la ciudad de Murmansk.

Previo a la llegada del segundo grupo que se encargaría de profundizar la evaluación de los buques apostados en MUR, el Sr. CL Fondevila y el Sr. CN Bellino viajarían a ese lugar a fin de efectuar una rápida inspección a los buques allí apostados, para firmar la recepción de los cuatro buques. Se descontaba, erróneamente que los de ARK estarían casi listos luego de un mes de trabajos.

La idea era en ese punto, navegar con los buques desde ARK hacia MUR para, en ese puerto, concentrar el grupo y finalizar allí el alistamiento del grupo. Ello nos insumiría el otro mes previsto de estadía en Rusia. Como se verá nada de ello se cumplió.

Por contrato los buques se recibían en estado operativo como un todo, es decir los cuatro juntos; no era posible recibirlos como Unidad, tampoco de a pares. También es importante tener en cuenta que los buques de ARK con los certificados vencidos estaban imposibilitados de navegar bajo bandera rusa. Sólo lo podían hacer con pabellón argentino. Esa restricción y la necesidad de recibir los buques previo a la llegada del segundo grupo eran condicionantes severos de la operación de recepción. Es decir, para juntar los buques en MUR, había que portar el pabellón argentino, es decir debían ser dados de baja de los registros rusos e incorporarlos al inventario de la Armada Argentina. Para ello había que pagarlos totalmente, pero restaba el alistamiento final. Era una ecuación que sólo cerraba existiendo una enorme confianza en todos los actores involucrados.

La idea de maniobra era recibirlos e izar el pabellón argentino en forma casi coincidente con el arribo del personal de segundo grupo. Por ello la navegación entre ARK y MUR se haría en condiciones marginales con una dotación sólo compuesta por el primer grupo, sumada a asesores rusos. Ello no constituía ni remotamente una dotación equilibrada.

En definitiva para completar la misión se debían materializar los siguientes puntos decisivos en forma secuencial:

1. Arribo primer grupo a ARK.
2. Verificación exhaustiva, reparación, puesta a punto y alistamiento parcial para navegación corta de los dos buques en ese puerto.
3. Viaje a MUR CL Fondevila, verificación rápida de dos buques allí apostados. Recepción de los cuatro buques, cambio de bandera.
4. Navegación entre ARK y MUR del AVBA y AVPA.
5. Arribo del Segundo Grupo de personal a MUR.
6. Verificación detallada de buques. Alistamiento de los cuatro buques.
7. Zarpada del Grupo Completo desde MUR.
8. Escala en Casablanca (Marruecos) y Salvador Bahía (Brasil).
9. Arribo a Buenos Aires.

Por supuesto el viejo adagio que indica que ningún plan resiste la primera salva, se cumplió como una verdad del tamaño de un templo. Sólo una parte se cumplió de la forma prevista y, dadas las alteraciones, alguna de las acciones tomadas derivaron en severas fricciones para el desarrollo de la operación.

Antes de pasar al relato de lo finalmente acontecido y ejecutado debo explicar otro punto central de la operación, que implica detallar los actores involucrados en la misma.

Los Actores

Estos buques fueron comprados por la Armada Argentina a la Empresa Artimorneftegazradvenka (a partir de ahora ARTIC), perteneciente al Estado de la Federación Rusa. Si bien estos son los actores contractuales, no fueron los únicos involucrados. El motivo es sencillo, la empresa vendedora pretendía vender los buques en el estado y en lugar en que se encontraban, hecho que la Armada Argentina no podía aceptar. Por ello se introduce el tercer actor, la Empresa Polar Global, que fue la que presentó los buques a nuestra Armada.

Los integrantes de la citada empresa tenían una relación anterior tanto con la institución como con la actividad naviera y marítima rusa, habiendo sido proveedora en el país de la flota pesquera rusa en la época de los acuerdos

marco de pesca. Ellos fueron quienes presentaron la oferta rusa a la Armada. Cuando hablo de ellos me refiero en especial a tres personas que posteriormente para esta aventura constituyeron la mencionada empresa Polar Global.

La intervención de Polar Global satisfacía la brecha entre la intención de la empresa vendedora de vender los buques como estaban y la idea de la Armada de comprarlos en estado operativo. Este estado operativo era un detalle del estado de funcionamiento de los equipos y sistemas, incluido en el contrato como un Anexo, además de incluir el alistamiento previo a la zarpada. Para la ARA ese estado operativo debía asegurar no sólo el traslado seguro, sino que, a nivel de funcionamiento, los buques al arribar al país tuvieran un remanente de capacidades para operar e incorporarse a sus comandos como un elemento útil.

Si bien la Empresa Artic firmó el contrato con la Armada comprometiéndose a entregar los buques en estado operativo, ese compromiso fue una ficción, pues ellos tenían un contrato paralelo con Polar Global para que esta empresa fuera la encargada de poner a los buques en la condición contractual requerida por la Armada.

Es decir que la empresa Polar Global, a través de un contrato paralelo con Artic, se hacía responsable de la cláusula contractual refrendada por la primera empresa mencionada, cobrando una parte del precio de los buques. Para ser absolutamente claro, la empresa vendedora Artic no hizo gestión alguna por mejorar los buques antes de su entrega.

Otro actor son las tripulaciones rusas de los buques, algunos de cuyos integrantes navegarían con nosotros hasta Argentina. Ellos harán esa navegación contratados por Polar Global, ya licenciados de Artic. Al venderse los buques los tripulantes perdían sus trabajos.

A la vez la empresa Polar Global contrató para poner en estado operativo los buques de ARK, una brigada de trabajadores expertos en reparaciones provenientes de Crimea, pero no empleados de Artic, ellos conviven en los buques con los tripulantes. Son los llamados RPK.

En más de una oportunidad surgen contrapuntos y discusiones entre ellos,

incluso en temas de relevancia como horas remanentes y estado real de mecanismos y sistemas. Muchas veces esas divergencias son producidas por nuestras demandas.

Polar Global también por contrato era responsable de alistamiento previo a la zarpada, ello incluía principalmente provisión de combustible, lubricantes, agua potable y víveres. Es decir salvo contingencia mayor Artic, no existía para nosotros.

La empresa intermediaria que se constituyó Ad Hoc para esta operación, no tenía grandes dimensiones, pero sí los contactos imprescindibles en Rusia y el adecuado nivel técnico y operativo para ser un interlocutor eficiente y comprensivo.

Evidenció a lo largo de la misión un sólido compromiso que aún se mantiene, por supuesto hubo discusiones a veces severas, pero siempre primó la meta común que nos habíamos impuesto. Ellos se exigieron al máximo y la realidad es que finalmente cedieron a nuestros reclamos, en forma más abierta que lo que hubiéramos esperado en un principio. Puedo resumir que la relación fue de mutua comprensión y de compromiso absoluto por llevar los buques a buen puerto.

Nuestros esfuerzos, el de todos allí se chocaban con una realidad. Estábamos en proximidades del Ártico, en una Rusia desconocida, donde todo era difícil y toda nuestra capacidad de reacción se tensó al extremo. No disponíamos de astillero internacional como respaldo, sino de la suma de los esfuerzos nuestros y de una pequeña empresa comprometida y dinámica.

Otro aspecto importante a tener en cuenta es que Artic, deseaba mantener la operación con un muy bajo nivel de exposición, por lo que deseaba que nuestra permanencia fuera lo más breve posible. El motivo era sencillo: en el ambiente marítimo ruso no se veía con buenos ojos la venta de buques. Hay que pensar que una firma que en el periodo soviético operaba 65 buques, se estaba quedando con menos de cinco. Los buques vendidos significan gente que no trabaja. Por otra parte la venta era a un precio muy bajo. La justificación basada en el estado de conservación de los mismos, se veía desmentida por nuestra presencia y lograda pretensión, de sólo efectuar unas rápidas reparaciones y llevar los buques al otro extremo del mundo.

Parte de la explicación de Artic y de quienes de alguna manera estaban ligados a ellos, era a causa nuestra bajísima capacidad profesional. Incluso las tripulaciones rusas que estaban en los buques, al principio nos trataban como amateurs. De a poco nos fuimos conociendo y respetando mutuamente.

Había además de estos actores principales de otros temas involucrados, que producían fricciones y planteaban condicionamientos eran los siguientes:

Los servicios logísticos locales: la calidad de los materiales y los trabajos realizados en algunos aspectos dejaban mucho que desear. Se apreciaba falta de profesionalismo y desinterés por parte de los trabajadores y los responsables de satisfacer las demandas logísticas. En Rusia, además, rige el “primero se paga, después hago”. Ello se contrapone con nuestras regulaciones administrativas de contrataciones y produjo inconvenientes, sólo una gran flexibilidad, persuasión y paciencia, sumados a una cuota de suerte, nos permitió salir adelante.

Los agentes logísticos de la zona veían en nosotros una fuente de recursos a explotar. Si bien no alcanzamos nunca a saber cómo se relacionaban comercialmente entre todos, sí nos dimos cuenta de que el dinero que nosotros pagamos debía alimentarlos a todos. Nuestras aspiraciones de austeridad y nuestros procedimientos administrativos, conspiran contra la eficiencia. Esto fue especialmente cierto en el sector portuario, donde el grupo es cerrado y se constituyen monopolios férreos que no pudimos romper, pero que chocaban con nuestros procedimientos.

Por otra parte existe **la barrera idiomática** e incluso el no estar en condiciones de interpretar la forma de ser de los rusos. Resulta de extrema complejidad hacerse entender o interpretar lo que ellos piensan, no sabiendo verdaderamente sus intenciones y deseos. Sólo lo evitábamos con quien a esta altura era una pieza vital, el ya nombrado y elogiado “Rusa” Belikow. Pero él no podía estar en todas partes en todo momento.

Habiendo definido la totalidad de los actores se puede apreciar que la Marina Rusa no figura entre ellos. No es un olvido, sencillamente no jugó ningún rol, tampoco ofreció ni brindó ninguna ayuda. Como los buques eran de una empresa ajena al ámbito de la defensa, la Marina Rusa sólo compartió con nosotros algunos encuentros protocolares.

La primera complicación

Lo planeado fue cumpliéndose pero con cierta demora hasta el punto decisivo 3, de los detallados. Es decir, arribamos a ARK, empezamos a trabajar, conocer y contribuir a reparar los buques apostados en ese puerto. Luego los responsables de la recepción técnica viajaron a MUR para efectuar una rápida inspección de los buques en ese puerto. Se aceptaron los cuatro buques, haciendo un acto de fe en la empresa que los debía continuar preparando, y empezamos los trámites de cese y alta de bandera.

En ARK, particularmente el AVPA evidenció sucesivos inconvenientes serios, de los cuales se tenían noticias previas de algunos, y de otros no. Eran ambas líneas de eje y dos generadores.

Se confirmó que en ambas líneas de eje del AVPA había problemas; por un lado en el sistema de control de la Hélice de Paso Controlable (HPC) de estribor había evidencias de dilución de aceite y entrada de agua que había contaminado el circuito, en el eje de babor la bocina tenía filtraciones, éstos últimos datos se conocían pero se había minimizado la magnitud de la degradación.

Luego de serias discusiones sobre los límites de dilución y de pérdidas de aceite, se acordó la necesidad de una entrada a dique. Hubo profundas discrepancias, idas y vueltas, pues para Polar Global, que era la responsable de pagar esa reparación, constituía un evento más que importante, medible en tal vez más de un par de centenares de miles de dólares. Finalmente el criterio técnico primó sobre otros y se encaró la entrada a dique, que no fue sencilla. Ese hito merece destacarse y evidencia el sólido compromiso de la empresa para asegurar el éxito de la misión.

Teniendo en cuenta el plan original que implicaba el traslado del AVBA y del AVPA a MUR para el alistamiento del grupo en conjunto en ese puerto y la disponibilidad de diques en ese lugar, se decidió que hacer la navegación a MUR, en las condiciones del momento, era razonable por su corta duración y efectuar la entrada a dique en el mencionad puerto. La idea de concentrar los buques en un solo lugar, el más cercano de los dos, el único que no se congelaba en caso de un hipotético adelanto del invierno era lo adecuado, desde el punto de vista logístico y operativo.

Había otro problema en el AVPA, un generador, evidenciaba fallas graves que hacían necesario un desmonte y recorrido total. Para ello se contrató a dos especialistas que hicieron un trabajo artesanal de impecable calidad y en un tiempo realmente ajustado. El resultado de esta reparación fue realmente óptimo.

Una de las evidencias jocosas del panorama que nos encontramos y la lucha que implicaba cada decisión, era la actitud del Jefe de Máquinas ruso del AVPA. Nuestro personal técnico encabezado por el CN Poli, apreció vibraciones anormales en el generador. Se lo expresó al Jefe de Máquinas, asesor de la empresa que ponía en condiciones el buque. Éste oficial ruso tomaba nota y al otro día nos daba parte de haber solucionado el problema. Íbamos a chequear y el comportamiento era igual. A la tercera vez, nos llama, el generador estaba en marcha, nos dice solemnemente que no había más vibraciones y como prueba coloca una linterna apoyada en uno de sus extremos. La misma empezó a saltar hasta caer del bloque, lo cual evidenciaba el nivel de vibraciones. El maquinista ruso, nos decía, “ven como funciona de suave”. Finalmente con su apoyo convencimos a la empresa de la necesidad de reparar el equipo. El marino ruso fue tajante en su discurso diciendo que era vital reparar ese generador, todo lo contrario a su versión anterior. Algo parecido sucedió con el nivel de pérdidas de aceite de los ejes. A partir de allí entre nosotros empezamos a llamarlo “*Mil Versiones*”.

Habiéndose firmado la recepción y disparado los pagos, se iniciaba el trámite burocrático de cambio de bandera e incorporación de los buques a la Armada. Ese cambio de bandera sufrió más demoras que las esperadas. Faltaba ajustar algunos documentos y detalles, que produjeron una demora. Eso a nivel empresarial ruso.

Luego surgió la realidad del estado de nuestros trámites diplomáticos: nuestra autorización oficial para portar la bandera en territorio ruso llegó pasados treinta días. Este hecho, que nos parecía grave en ese momento, poco tiempo después perdió sentido. Lo mejor hubiera sido no cambiar la bandera hasta último momento.

Esos treinta días fueron de incertidumbre, pues los rusos dieron de baja de sus registros a los buques mientras la ARA los incorporó, dándole

todos los atributos necesarios: nombre, Indicativo Internacional, etc. Pero el gobierno ruso no nos había autorizado a izar nuestra bandera, es decir éramos sencillamente parias. Por razones prácticas de discreción, gremiales, restricciones de los lugares de asiento y de opinión pública en el ambiente marítimo, en MUR seguíamos con una pequeña bandera rusa, en ARK mostrábamos una pequeña bandera celeste y blanca.

Pero a ello se sumó otro inconveniente: los buques sin autorización para izar la bandera como buques de guerra, tampoco podían navegar. Es decir no contábamos ni con autorización para mostrar el pabellón y menos aún para navegar por aguas interiores ni territoriales rusas. Los dos trámites se atrasaron y condicionaron enormemente nuestra misión. Es quizás superfluo, pero conveniente explicar, que el proceso de transformar en buques de la Armada de un tercer país a buques civiles de Rusia en su territorio, requiere al menos un aval del Gobierno local que tardamos en obtener.

Ese fue el impedimento que condicionó la operación en forma absoluta, siendo el hito negativo más importante, que pudo haber sido catastrófico y sólo fue grave. Pero la situación que he detallado fue el obstáculo más grave del proceso. A la vez, ese hecho fue el emergente de una realidad luego multiplicada a lo largo de la operación, me refiero el desfase que existió entre las necesidades de la operación y las respuestas brindadas en el ámbito de las relaciones exteriores.

Como se irá viendo a lo largo del relato, las trabas burocráticas impuestas por la Federación Rusa, sumadas a las incidencias variables de la misión, hacían muy complicadas las tramitaciones que normalmente son sencillas. Para la autorización de tránsito por aguas territoriales, las normas locales exigían una precisión en la fecha de zarpada y una antelación en su determinación que en las condiciones nuestras, sólo podían surgir de un proceso de adivinación. Hubo de esa forma cuatro fechas previstas, con sendos trámites para cuatro fechas distintas, que iban llegando el mismo día en que vencían, es decir el de esa estricta fecha.

En breve resumen, el concepto rector que debería regir toda operación militar en el exterior, es decir que los trámites de relaciones internacionales se ajusten a las necesidades de la operación, aquí no se produjo, sucedió exactamente al contrario.

La imposibilidad de reunir el GT en MUR me obligó a repensar todo: la planificación inicial previa, apreciando una serie de inconvenientes que surgían desde todo punto de vista, principalmente logístico, conducción, ejercicio de la supervisión de la acción planeada, duplicación de esfuerzos entre dos lugares situados a 1500 km. etc.

El segundo grupo de personal indefectiblemente llegaría a MUR en lugar de ARK, su destino final. Intenté a través de la Armada y la Agencia Logística, que se cambiara el tramo final de los pasajes del personal, para ajustarlo al asiento de sus respectivos buques. Ello hubiera sido una salvación en ese momento. Lamentablemente el preaviso, alrededor de una semana, fue escaso y no se cambiaron los pasajes. Por ello la mitad del segundo grupo llegó a un destino, alejado los ya mencionados 1500 km, del ya inamovible asiento de sus buques.

Resolví en forma paulatina este inconveniente, a través de tres traslados sucesivos de personal, el primero en avión y los otros dos por tren. Ello se fue produciendo de manera coherente con la necesidad de trabajos y adelanto de los mismos en cada ciudad.

La cuestión del dique

La decisión de entrar a dique fue también relevante y condicionó en especial los plazos previstos de la operación. La decisión en principio se tomó habiendo transcurrido casi un mes de nuestro arribo, las muestras de fluido hidráulico del HPC, no daban margen para la duda. Podría haber existido en emergencia una alternativa, pero inicialmente la decisión era casi obvia, en especial cuando se pensaba en el breve traslado a MUR y la cantidad de opciones de dique en ese lugar.

Al abortarse ese traslado, el panorama cambiaba. En ARK había sólo un dique apto, muy solicitado y con un plan de ocupación que dejaba pocos espacios. A la vez tenía relación con la Marina Rusa, por lo cual las normas de seguridad eran muy estrictas y el precio mayor. Esto último no era nuestro problema, pero sí de Polar Global. Incluso en ese dique no se aceptaban en primera instancia buques extranjeros, de haberse previsto esta alternativa hubiera sido deseable atrasar el cambio de bandera. Pero ya era tarde.

Se fijó una primera fecha de entrada a dique, alrededor del 17 de septiembre. Ello ya implicaba una demora en cuanto a la fecha de zarpada prevista, pero aún manejable. Allí surgieron una serie de elementos que parecía una comedia de enredos. Para concretar nuestra entrada hacían falta múltiples autorizaciones de distintos organismos y dependencias. Finalmente cuando el último papel llegó la tarde del 17 de septiembre, nos enteramos que el dique se había ocupado esa mañana. Parecía una tomada de pelo y creo que lo fue.

Nos prometieron entrar el 23 de septiembre, una semana de demora, todavía aceptable, pero surgió un nuevo elemento de fricción y tampoco logramos el ingreso. Cabe destacar que cada nueva fecha de dique implicaba una nueva fecha estimada de zarpada del grupo y una nueva gestión diplomática, cada vez más trabada, de nuestra Embajada en Moscú.

Allí comenzó a surgir en algunos protagonistas de la aventura una posible alternativa, es decir zarpar separados, adelantar la zarpada de los buques en MUR es decir el AVES y el AVIM y que los otros dos zarparan después.

Me opuse a ello por varias razones, pero en especial porque juzgaba que la concentración de cuatro buques nos hacía más fuertes que dos subdivisiones separadas. Zarparando con 10 ó 15 días de diferencia, ello nos debilitaría en aspectos claves.

Teníamos un solo médico, un solo contador, las escalas se complicarían al duplicar requerimientos y estadías, teníamos un stock de repuestos que habíamos adquirido pero si lo dividíamos habría elementos vitales que sólo estarán en un subgrupo. Para mí, la separación era inviable y así lo expresé, incluso para mí era preferible irnos sin entrar a dique antes que zarpar separados.

Había otros dos inconvenientes con la demora. En primera instancia el primer grupo, al cual pertenecían los integrantes del grupo recepción (CL Fondevila y CN Bellino), junto al suscripto, los comandantes, jefes de máquinas y algunos suboficiales, vencían sus tres meses de estadía en Rusia sin visa especial, el día 19 de octubre. Los límites de los integrantes de la empresa se vencían antes. Además si nos demorábamos más allá del 16 de octubre, la entrada a Casablanca estaría seriamente comprometida,

para llegar como era mandato el 5 de diciembre. Había que zarpar, como último día, el 23 de octubre.

Todos mis temores se hicieron realidad, zarpamos el 22 de octubre sin nadie de la empresa, ni del grupo recepción y con el primer grupo de tripulantes sin poder salir de los buques los tres últimos días.

Finalmente luego de idas y vueltas, demoras y entredichos el buque entró a dique el día 2 de octubre, saliendo el día 20 de octubre. Fue marginal y complejo, pero se logró. Vendría el alistamiento del AVPA en 36 horas, otra proeza que hay que valorar. Pero ello lo relataré más adelante.

La estadía en dique seco fue compleja y hasta casi irritante. El sólo proceso de seguridad para ingresar a predio parecía una parodia de película de suspenso, cada día se debía entrar en un vehículo polarizado, un número muy limitado de tripulantes, mostrando cada pasaporte que era revisado en forma exhaustiva, maximizando controles, no se podía salir y entrar, salvo por grupos concentrados y bajo vigilancia.

La transformación en buques de nuestra Armada

Más allá de los trabajos en los equipos y sistemas había otro aspecto clave en el alistamiento de los buques: transformar esos desordenados barcos rusos en Unidades de nuestra Armada. Ello implicaba no sólo limpieza y orden, lo cual no fue menor, sino pintar los buques de gris.

Dicho así, no parece algo complicado: había que pintar los buques que debían llegar al país con el color gris horizonte tradicional de nuestros cascos. El proceso no fue sencillo, desde la adquisición y provisión de la pintura, hasta la tarea propia del pintado fue una proeza de nuestra gente.

Todavía tengo la imagen del personal, independientemente de su jerarquía intentando vestir de gris, buques que son grandes, son avisos, pero no de los que estamos acostumbrados. Tienen 83 m de eslora, 16 de manga y desplazan 2800 T. Había que pintarlos en el norte de Rusia y con muy poca infraestructura disponible, sin andamios, ni grúas, ni nada de ello. Ver a nuestra gente pintando el palo militar, a 20 metros sobre la cubierta, sentados

en una plancha, asidos con una mano y pintando con otra, es una imagen que no se borra, creo que mis oraciones sumaban sostén al cinturón de seguridad.

El pintar los números fue otra pequeña proeza. No teníamos los moldes, nuestra gente los sacó un poco de la galera, se unieron cartas náuticas viejas y midiendo con una pequeña regla, se medía lo que los NOCEM daban como pauta, para dibujar cada cifra. Luego con ese modelo se hacía el dibujo en el casco y se pintaba, los números que hasta hoy lucen esos barcos, no salieron de los modelos del Arsenal que están sólidamente contruidos, fueron paridos en la camareta de esos buques en el norte de Rusia, midiendo con regla y sobre viejas cartas náuticas.

También había que convertir locales en cámara de oficiales, reformar camaretas, adaptar alojamientos, todo ello se hizo a pulmón, hubo comandantes que alfombraron sus camarotes o colocaron ellos mismos piso flotante en los suyos, oficiales que armaban las facilidades de sus cámaras, nadie se lamentó, no hubo ofendidos, se trepaban a los palos y pintaban a la par de los cabos. Las mujeres lijaban y limpiaban a la par de los hombres. Se consolidó un grupo de tripulaciones fuera de serie.



Creando los moldes de los números.



Pintando los números.

Moral de la tripulación

En todo momento aprecié una elevada moral en todo el grupo. Existió un fuerte compromiso con la tarea a cumplir y estoy convencido que el personal estuvo a la altura de la importante misión que se le encomendó.

Es relevante tener en cuenta que el personal solo disponía de una jornada

de franco de fin de semana y que en el periodo de estadía en la Federación Rusa, sólo se les dio tres días libres para efectuar una breve gira turística.

En definitiva la tripulación dio mucho más de lo exigible y tengo la profunda sensación, que les dimos menos de lo merecido. Si se suma a la etapa en Rusia, lo efectuado en navegación que luego detallaré, considero que esas tripulaciones hubieran merecido una escala europea o al menos una escala antes de atravesar el Atlántico.

En lo personal sabía la importancia que las máximas autoridades navales adjudicaban a la llegada alrededor del 5 de diciembre, hice mía esa imposición y la hice cumplir de forma inflexible. Interiormente juzgo que ese personal quizás en su única oportunidad de conocer otros horizontes merecía una escala más. Fui inflexible en ello para cumplir la misión, en tiempo y forma.

Algo similar ocurría con la necesidad de una prueba de máquinas previa a la zarpada, que dada las restricciones diplomáticas yo juzgaba imposible. Pese a ello mis subordinados me la requerían incluso con iniciativas como salir de los puertos rusos y tocar un puerto noruego para desembarcar especialistas, u obtener repuestos a través de la empresa contratista con enlaces en ese país. Todo ello lo veté por cumplir a rajatablas los plazos ordenados, pero también consciente de la falta de apoyo del vector diplomático.



Una tripulación y un momento de distensión en el mar.

Deseo incluir un párrafo de reconocimiento para los Comandantes de los buques, mis Comandantes, los Capitanes de Corbeta Jorge Bergallo, Héctor Vera, Cristián Corona y Roberto Lovera. Ellos, pese a ser su primer comando, estuvieron a la altura de las circunstancias, cada uno con su estilo fue un líder positivo y eficiente que contribuyó de manera fundamental al éxito. Los cuatro son compañeros de promoción, su relación fue excelente, no hubo ni disputas ni competencias espurias, sólo espíritu de cuerpo, camaradería y apoyo incondicional.

Un encuentro fortuito pero importante

Voy a detallar en este punto un encuentro al que le atribuí y aún le atribuyo una especial significación. Me encontraba en MUR, a principios de septiembre, había llegado un jueves para estar más encima de los trabajos en ese puerto al cual habíamos dispensado menor atención, y estaban surgiendo algunas luces amarillas.

El domingo por la mañana, interrogué en la conserjería del hotel donde me alojaba, si conocían alguna Iglesia Católica. Me confirmaron la existencia de una, no demasiado lejos, tal vez 15 minutos de taxi. Solicité uno, demoró en llegar, me dirigí al lugar y me encontré con una hermosa iglesia, lucía muy nueva, construida con ladrillo rojo a la vista.

Ingresé y me ubiqué cautamente en el fondo, la misa promediaba su desarrollo, me di cuenta que muchos me miraban, era evidente mi aspecto de extranjero. El sacerdote oficiaba en ruso, yo no entendía las palabras pero sí lo que iba desarrollándose.

Cuando llega al final el oficio, observo lo que hacen los fieles, veo que muchos se dirigen a depositar una ofrenda en una canasta al costado del altar. Durante el oficio no se había pasado a coleccionar como es habitual en Argentina. Me acerco, deposito algunos rublos y el sacerdote que hablaba en proximidades, se da vuelta me mira y en el más correcto cordobés se dirige a mí: ¿Vos sos Fernando?

Fue una enorme sorpresa, el Padre Juan Sarmiento, misionero claretiano, vivía en Murmask desde hacía 10 años. Había supervisado la construcción

de la iglesia, sabía de nuestra presencia por un contacto vía mail con un oficial de nuestro grupo (el TN Fernando Arjona, jefe de máquinas del AVES) que había visto un documental sobre esa iglesia.

A partir de allí compartimos con él muchos momentos y fue el encargado de bendecir nuestras naves en MUR en la ceremonia de afirmación de pabellón, además de entronizar las imágenes de nuestra Patrona Stella Maris, que habíamos llevado. Sin duda Dios es marino y este sacerdote que había querido serlo en su juventud, me contó que en 1975 iba a rendir examen en la Escuela Naval, pero desistió para incorporarse a la vida religiosa. Hoy sigo en contacto esporádico con él, ese encuentro me confirmó de alguna manera que tendríamos éxito, no podía ser de otra manera, aún un agnóstico y yo no lo soy, no puede dudar que ese encuentro fue un mensaje de otro lado, sin duda fue más que una casualidad. Era la única iglesia católica en 1500 km, en el círculo polar Ártico y el párroco, un argentino con alma de marino. Imposible.

La zarpada: casi una epopeya

Mientras se aproximaba el momento de la zarpada los buques se encontraban cada vez más listos, pero los trámites finales parecían cada vez más complejos y trabados. A la vez las exigencias eran diferentes entre los dos puertos de asiento, siendo en MUR más fácil y en ARK muy complejo.

En MUR el avance de los trabajos cobró nuevo impulso a mediados de septiembre. Cabe destacar que las tareas a encarar en los dos buques allí estacionados, no eran complicados, pero incluían gran cantidad de pequeñas cosas, que hubieran requerido la intervención de un grupo de mantenimiento al estilo de los RPK de ARK, de esa forma se hubiera terminado antes. Sin embargo la decisión de la empresa fue contratar distintos especialistas que trabajaran en forma descentralizada, es decir dos tres operarios para tuberías, uno para equipos electrónicos, otros para frío, etc.

El aspecto de tuberías y de frío fueron los puntos clave del alistamiento en MUR. Por un lado fue necesario cambiar sucesivos y múltiples tramos de tuberías de agua. Por ello recién dos o tres días previos a la zarpada contamos con agua fría y caliente en la totalidad de cada uno de los buques.

El tema frigoríficas fue determinante, pues apreciábamos que la calidad del trabajo del personal a cargo era deficiente. Recién el día de la zarpada dieron el listo, del cual dudamos profundamente. Tuvimos razón, los únicos equipos que nos dieron dolores de cabeza serios en la travesía fueron las frigoríficas de los buques estacionados en MUR. Tanto el AVES como el AVIM, tuvieron inconvenientes que obligaron a reparaciones tanto en navegación como al llegar a Brasil. Cabe destacar que fue el único aspecto en que llamé la atención en el informe de Estado de Alistamiento pre zarpada.

En ARK el AVBA, estaba listo y alistado el día 18 de octubre, el problema era el AVPA, el dique se atrasaba. Nuestra fecha de zarpada, para las dos parejas de buques había sido fijada para el 20 de octubre. El día 18 de octubre me comuniqué con el Agregado de Defensa en la Embajada de Moscú para informarle esta novedad.

Mantuve una detallada conversación con nuestro Embajador. Él inicialmente quería que zarpáramos en la fecha prevista, el 20, con tres buques. Luego de mi explicación sobre la importancia del apoyo mutuo, al menos por parejas, teniendo su aval para la modificación del trámite de solicitud de tránsito, resolví que los dos buques apostados en MUR zarparían respetando la fecha prevista del 20 de octubre, los dos de ARK lo harían el 22.

Pero aún debíamos salir del dique y alistar el AVPA en un plazo muy breve. Los detalles fueron más que interesantes, había que cargar 850 m³ de combustible, 550 m³ de agua, además de víveres, lubricantes y otros insumos.

Pero también fue muy interesante salir de dique, los últimos días fueron también una comedia de enredos. Informaciones encontradas, dudas en la finalización de las tareas, excusas contradictorias, el CN Poli a cargo de la situación, oscilaba entre la sonrisa aplomada y la ira imposible de refrenar. Finalmente el día 20 por la tarde el AVPA, se amarró al costado del AVBA. Teníamos exactamente 40 horas hasta la hora prevista de zarpada.

Para la carga de combustible necesitamos tres viajes de una barcaza, el resto iba transcurriendo aceptablemente, el inconveniente empezó a ser el agua. Debíamos tomar desde la toma del muelle, pero la presión era mínima, a ese ritmo necesitaríamos una semana, pero sólo teníamos un día y medio.

En ese momento solo estábamos nosotros y el agente marítimo, quienes habían diligenciado el alistamiento de la empresa ya no estaban en Rusia, su permanencia estaba vencida. Solicité que nos suplementaran agua mediante camiones, vinieron tres, una vez llegado el tercero, la presión del muelle aumentó hasta niveles impresionantes, terminaron llenado el buque en tres horas y media más desde la llegada del tercer camión. Tardamos 15 horas en cargar 300 metros y luego cuatro horas para cargar otros 250 m3.

Esa no fue la única preocupación, el día anterior a la salida de dique del AVPA, el agente marítimo me dice de parte de la empresa Artic, que para facilitar los trámites de nuestra zarpada era conveniente que yo firmara un documento que me enviaban. El documento estaba escrito en ruso, nuestro intérprete lo traduce, lo que yo debía firmar era que en nombre del Ministro de Defensa me comprometía a que el buque nunca sería provisto de armamentos, tampoco utilizado con fines bélicos y sólo se usaría para tareas logísticas y humanitarias en la Antártida.

Me comuniqué con la empresa para decirles que de ninguna manera yo podía firmar eso y que no entendía el sentido. El gerente comercial de la empresa Artic, me explicó una serie de vaguedades sobre papeles y formalidades de exportación, me dijo que entendía mi posición y que me enviaría otro documento alternativo. Me explicó que no era inconveniente para nosotros, sino un favor que facilitaba la posición de la empresa.

Sabiendo que mucho en el ambiente marítimo ruso no estaban conformes con la venta creí entender, pero horas después entendí la gravedad del problema en que me encontraba. El gerente con el que hablé me explicó que como parte del trámite a efectuar, un funcionario de aduana visitaría los buques, para ver si portaban armamento.

Lo recibí, lo invité a recorrer los buques acompañado por los comandantes, no teníamos armamento orgánico instalado en los buques, ni tampoco armamento portátil. Luego de la recorrida, lo invité a tomar un café. Durante el mismo, hablamos en un inglés bastante trabajoso. Claramente me dijo que no podía zarpar, hasta tanto los buques estuvieran liberados, hablando como de una carga. Mi respuesta fue que yo zarparía el 22 de octubre, simplemente estaba esperando la autorización escrita que me enviaría la embajada. El funcionario vestido exactamente como las películas rusas

caracterizan a los funcionarios de seguridad, con su gorro de piel y todo, me argumenta que mis buques eran un contenedor interdicto porque la empresa vendedora no había finalizado las formalidades de exportación, que no podía zarpar.

Mi respuesta fue que yo comandaba cuatro buques auxiliares de la Armada Argentina, así reconocidos (nos había costado) por el Ministerio de Relaciones Exteriores de la Federación Rusa y que yo zarparía el 22 de octubre, una vez que recibiera de ese ministerio la autorización que tramitaba mi embajada. El funcionario ruso se levantó sin despedirse, ni terminar su café y se fue diciendo algo poco amable que no comprendí.

La siguiente conversación que mantuve con el gerente de la empresa Artic fue poco amable también. Le expresé que respecto de la nota que me habían pedido sólo expresaría en mi idioma, que el buque en ese momento no portaba armas, lo cual era cierto. Luego le dije, tal vez en tono de amenaza, que no entendía cómo podía haber aceptado el pago de los buques, cesado su registro sin estar seguro del desarrollo de los trámites de exportación. Agregué que le daba unas horas de tiempo antes de avisar a mi Embajada y las autoridades de la Armada, porque ello sin duda escalaría la situación a niveles de escándalo. Por supuesto que lo último que quería hacer era compartir esta situación, nadie se enteró hasta mi arribo.

Paralelamente hablaba también con los integrantes de Polar Global quienes a la distancia intentaban mediar y acelerar los trámites. Llegó así la mañana de la zarpada y cerca de las 1100 hs, la autorización del Ministerio de Relaciones Exteriores de la Federación Rusa. Pero a nivel local yo dependía de un agente marítimo cuyo futuro laboral dependía en parte de su relación con las autoridades locales.

Por él yo sabía que el papel faltante saltaba de escritorio en escritorio, yo pujaba por zarpar a 1500hs. A esa hora nuestros tanques de agua estarían completos. Encima, el viento aumentaba, llegó a 35 nudos, el puerto se cerró, el papel liberador no llegaba al agente marítimo y mi autorización caducaba a medianoche. El Embajador, vía Agregado, preguntaba insistentemente a qué hora zarparía. Yo explicaba la meteorología y evitaba el resto. Pese a mi insistencia y enojo, terminé zarpando cuando ellos quisieron y cuando el bendito papel estuvo en manos de las autoridades.

Para resumir, zarpamos a las 2330 hs, con un viento de 25 nudos y en aumento, de un puerto desconocido, en la primera navegación de buques que eran enormes incógnitas, con pilotos de dudosa confiabilidad, uno de los cuales aparentaba haber tomado algunos vodkas de más. En ningún momento comenté estas incidencias a mis autoridades. Sabía, y había aprendido, que no me podían ayudar, que estaba sólo y debía arreglarme como pudiera. Era sencillamente el Comandante.

Fue interesante, al zarpar sentimos una enorme liberación, confiábamos y sabíamos que debíamos confiar en los tripulantes rusos que nos acompañaban hasta salir al Mar Blanco, luego ya iríamos siendo más amos de nuestro destino. Destaco que en este puerto de ARK, las autoridades sólo efectuaron los trámites migratorios de los tripulantes rusos, nosotros nos fuimos sin sellar los pasaportes y sin que nos recibieran unas formas reglamentarias que teníamos listas a entregar.

En MUR, la salida el día 20 de octubre al medio día fue más sencilla, al menos a nivel administrativo, pero tuvieron ciertos sobresaltos, que yo iba conociendo por teléfono. El AVES, luego de efectuar los trámites de migraciones sin dificultad y embarcar al práctico de la ría, tuvo inconvenientes con el control de máquinas. El AVIM, zarpó y lo esperó afuera de la ría y de aguas territoriales, cinco horas después se juntaron e iniciaron su navegación hacia el punto de encuentro fijado.

Yo evité hablar de detalles con nadie en el país, sencillamente porque yo sabía que desde Buenos Aires, todos imaginaban que zarpar de un puerto extranjero significaba amarradores impecables, autoridades navales que despiden, una banda que suena, un comandante que bebe café con las autoridades locales, un oficial de enlace que aceita fricciones, etc, etc. Esto fue un poco distinto, nunca extrañé la cobertura normal de la Armada como entonces.

Los últimos nos fuimos despedidos por un aliviado agente marítimo, dos amarradores del sitio, una noche de viento con aguanieve y cargados de incertidumbre.

La navegación

Luego de todas estas idas y vueltas logramos iniciar lo que sería nuestra navegación de regreso al país. Nos restaban 9000 millas náuticas y cerca de 43 singladuras, más unos días de puerto.



Me parece oportuno transcribir un pequeño fragmento de mi Orden Contribuyente para el traslado, adaptada a las circunstancias finales:

Subdivisión Arkhangelsk:

Zarpará en derrota directa hacia el punto de encuentro fijado para el grupo, durante ese tránsito y en la medida de lo posible sin alterar el cronograma previsto efectuará una prueba de máquinas para determinar si hay problemas de gravedad que condicionen la operación.

Subdivision Murmansk:

En caso de zarpada desconcentrados la Subdivision Murmansk zarpará en forma simultánea o casi simultánea con la Subdivision Arkhangelsk, efectuando en el área Barents determinada en párrafo 3.X.9. una prueba de máquinas, finalizando la misma al momento del encuentro con la subdivisión Arkhangelsk en el punto de RDV.

El concepto de la operación en resumen establecía lo siguiente:

Los buques navegarán en la medida de lo posible en conserva, alternando formaciones flexibles con otras de líneas simples y múltiples, asumiendo en horas nocturnas formaciones abiertas de prevención. En todos los casos los Comandantes priorizarán la seguridad náutica por sobre toda otra consideración táctica.

En los tránsitos por dispositivos de separación de tráfico marítimo en caso de no poder establecerse un paso para el Grupo como Unidad Táctica, cada Unidad será responsable de materializar sus propias comunicaciones de verificación y control.

Durante los tránsitos por esos dispositivos se evitarán dar instrucciones tácticas que afecten, entorpezcan o limiten las maniobras de las Unidades, privilegiándose en particular en esas circunstancias, la adopción de buenas prácticas marineras, dejando una adecuada imagen de marinos profesionales.

Para el desarrollo de la navegación se tendrán en consideración las instrucciones y pautas de conducción general y del adiestramiento en particular que figuran en Anexo BRAVO, siendo la guía de los ejercicios a conducir en cada etapa los que se incorporan como Anexo "ALFA". Es mandatorio asumir que el adiestramiento de las tripulaciones es un aspecto central de la misión encomendada, al punto de estar presente como tarea explícita en el párrafo misión.

El resumen de lo expresado en el mencionado anexo es el siguiente:

- *La intención será incrementar en la medida del avance del traslado las exigencias y complejidades de las ejercitaciones, a fin de llegar al país con un nivel de adiestramiento que permita que los buques puedan ser utilizados en un plazo perentorio en las tareas propias vinculadas a sus capacidades, incluyendo el despliegue en apoyo a operaciones en aguas subantárticas.*
- *Se prestará especial atención en la identificación y conocimiento de los equipos de abordaje, aprovechando la experiencia de la tripulación complementaria rusa.*
- *La seguridad en toda acción, decisión y maniobra será el concepto rector. No debe, salvo emergencia real tomarse ninguna acción que implique riesgo para el personal o el material.*

- *Los comandantes evitarán maniobras riesgosas salvo necesidad imperiosa hasta tanto se familiaricen con sus buques y se sientan seguros de cómo responden a sus órdenes.*
- *Se deberá tener en especial consideración la presencia a bordo de personal ruso, marinos profesionales que conocen el buque pero poseedores de costumbres e idiosincrasia diferentes a las nuestras.*
- *Respecto a posibles contingencias a ocurrir en navegación los Comandos de Unidades deben tener presentes las restricciones impuestas para visitar puertos extranjeros, a la vez el logro que implica para la Armada Argentina la incorporación de estos buques no debe ser empañado, en la medida de lo posible, por ninguna contingencia.*
- *La posibilidad de tocar otro puerto como contingencia debe ser la última decisión a tomar en caso de necesidad extrema, cuando todas las demás hayan sido descartadas por imposibles. Entre las opciones previas a recalar en un puerto no previsto, debe considerarse el remolque o el desembarco del personal por medios de socorro desde fuera de aguas internacionales de terceros países.*

El inicio de la navegación se producía en un entorno meteorológico que se degradaba visiblemente día a día. La primera noche, a medida que salíamos de las aguas protegidas del Río Divna y nos adentrábamos en el Mar Blanco, el barco se balanceaba más y más. Al llegar al Mar de Barents los 30 nudos se transformaron en 40 / 50 y por momentos más. Los buques empezaron a producir las tradicionales quejas de elementos que se salían de sus calzos, caían de sus estantes, etc. Una lección aprendida, en realidad un a priori confirmado. Pese a la indicación repetidamente expresada sobre el ajuste del son de mar, en esas aguas, en esos buques, nunca las previsiones y advertencias son suficientes.

Superamos las aguas rusas y ya habiéndonos reunido los cuatro buques, entramos en el Mar de Noruega, bordeando sus costas por fuera de aguas jurisdiccionales, entre 25 y 30 millas.

La primera noche luego del encuentro, el 24 de noviembre, tuvimos la primera sorpresa desagradable. El AVPA avisa que unos tambores se habían soltado de sus trincas y estaban sueltos en la cubierta de popa.

Ordené una combinación de velocidad y rumbo que nos permitiera un poco menos de movimiento y oleaje, ello implicaba poner proa a la costa noruega. Así lo hicimos, en una hora todo estaba solucionado pero tuvimos una contingencia: durante la maniobra un Cabo Principal se golpeó detrás de la pantorrilla con un tambor. Tenía escoriaciones y se podía sospechar una fractura de peroné. La única certeza optimista era que la tibia estaba intacta.

Entre mis preparaciones mentales de pre zarpada, yo había anticipado que de ocurrir un accidente, éste se produciría de noche, en medio de un temporal y en un buque distinto al que navegaba el médico. A pocos días de zarpar mi vaticinio se hizo realidad.

De la radio conversación entre el enfermero del buque, la médica del Grupo de Tareas y yo mismo, se decidió enyesar la pierna del herido, como si sufriera una fractura de peroné, esperar la evolución e ir evaluando en consecuencia.

Cabe destacar que mis instrucciones indicaban evitar en la medida de lo posible todo ingreso a aguas europeas. Por supuesto una emergencia sanitaria obligaría a un desembarco urgente por lancha o helicóptero. Sin embargo al día siguiente del accidente habiendo consultado con el médico las posibles consecuencias de una fractura de peroné mal soldada, las complejidades de desembarcar personal en Noruega y el estado del paciente, decidí que el herido iría con nosotros hasta nuestra escala en Salvador Bahía. Finalmente la apuesta me salió bien dado que al evaluarlo profundamente en dicho puerto se corroboró que no existía ninguna fractura.

En la medida que el avanzábamos a ritmo sostenido, iba creciendo mi optimismo, pero también mi incredulidad. Los buques se mostraban confiables, no presentaban fallas, no surgían novedades de importancia que obligaran a alterar nuestra velocidad de avance.

Al quinto día de navegación habíamos alcanzado la cima de nuestra derrota, es decir el punto más boreal, fue por la tarde la latitud marcaba $71^{\circ} 36' . 608$ N la longitud $25^{\circ} 50.839'E$. Creo y estoy casi seguro que ninguna fuerza ni buque de la Armada, con nuestra bandera, ha alcanzado esas latitudes.

Finalmente el Mar de Noruega nos dio paso al Mar del Norte, mítico mar que nos recibió como sabe hacerlo, vientos de la amura de estribor a unos 40



El amigable Mar de Noruega.

nudos. A esa altura de la navegación la meteorología sólo era una pequeña preocupación más, pues sabíamos y habíamos comprobado que los buques se comportaban de forma magnífica con mar gruesa. El litoral noruego nos había regalado un día de calma, pero los otros siete habían sido de mares encrespados, movimientos permanentes y la dificultad de llevar a cabo la rutina diaria en esas condiciones. Los manteles adherentes fueron exigidos al máximo para mantener la comida en la mesa. Todos los elementos móviles de cada camarote debían descansar cómodamente trincados en el piso, única superficie desde la cual ya no podían caer. Sin embargo ese mar nos hizo comprender la verdadera fortaleza de estos barcos. Sólo una tarde con vientos de más de 60 nudos de proa, tuvimos que caer unos grados el rumbo para recibir el mar por la amura y reducir la velocidad a 8 nudos para evitar golpear. Pese a ello, nuestra velocidad promedio de avance hasta la entrada al Canal Inglés fue de los estrictamente planificados y tercamente cumplidos 10 nudos.

Todo parecía mucho mejor de lo esperado, yo miraba los buques en formación flexible alrededor y me preguntaba cuándo se nos acabaría la suerte, cuándo surgiría un problema realmente serio. Estoy casi seguro de que Dios es marino, pues hasta llegar a Buenos Aires la suerte estuvo de nuestro lado.

Aún tengo el recuerdo latente de esos días en los que asumí una rutina que me acompañó cada singladura de la travesía. Cada noche, antes de dormir, salía a cubierta y permanecía largos minutos mirando el mar por la banda

que diera a la costa más próxima, fue babor hasta proximidades de Brasil. Ese tiempo meditaba sobre múltiples etapas de esta travesía y de mi vida naval. Recuerdo la luna llena que nos acompañó casi toda Noruega, creo que en esos momentos me convencí que valía la pena ser marino, que si alguien me preguntara si volvería a vivir cada momento de mi vida naval para poder hacer esa travesía y tener esa responsabilidad, sin duda lo haría.

Sin embargo no todo era color de rosa, a medida que los días pasaban una luz amarilla se iba poniendo más intensa y pasaba a ser roja. Era el consumo de combustible de dos de los buques, pero el del AVBA en particular encendía una alarma real.

La planificación efectuada antes de la firma del contrato y que se usó como referencia para establecer los niveles de aprovisionamiento, se basaba en una estimación del consumo diario navegando a una SOA de 10 nudos de entre 10 / 12 m³ de combustible.

La realidad dictaba que tanto el AVIM como el AVPA, se mantenían en esos valores, sin embargo el AVES y el AVBA consumían entre 15 / 18 m³. La situación del AVBA era delicada pues manteniendo ese nivel de consumo llegaríamos a Salvador de Bahía con un nivel por debajo del nivel de seguridad fijado. Ello obedecía a que por modificaciones en los tanques de combustible justamente el AVBA era de los cuatro el que menos capacidad tenía: sólo 570 m³. Los otros cargaron más combustible, entre 650 a 750 m³. Es decir la fuerza tenía combustible de sobra para que todos llegaran a Bahía sin problemas, pero estaban en los tanques equivocados.

Cabe destacar que en la planificación inicial no se preveía cargar combustible en Bahía, no se había juzgado necesario. Pese a ello antes de zarpar, por comentarios de los capitanes rusos, yo había solicitado y obtenido la autorización, se efectuaran los arreglos con la Marina del Brasil para que nos proveyeran 500 m³ a la fuerza en nuestra escala.

Me gustaría hacer una referencia al proceso de fijar la velocidad de la fuerza, como siempre sucede la velocidad de un grupo es la máxima velocidad sostenida que puede dar el más lento. Descubrimos que tanto el AVBA y EL AVES alcanzaban el límite de carga recomendable en el motor, con una conjunción de revoluciones y paso que nos aseguraba una SOA de entre 10

y 12 nudos dependiendo de la situación hidrometeorológica. El AVIM y el AVPA en cada condición de mar tenían margen para un par de nudos más.

Pero volvamos al Mar del Norte, navegamos dos días con mares encrespados y bastante movimiento, atravesamos las proximidades del Estrecho de Skagerrak, escenario de la batalla de Jutlandia, finalmente caímos a estribor para acercarnos a otro punto culminante, el Canal de la Mancha o Canal Inglés.

En mis órdenes para la navegación yo había establecido que de ser posible todas las comunicaciones a las estaciones costeras las haría el buque cabeza de la formación, presentándose como guía de una formación de la Armada Argentina. Así lo hicimos en el primer control inglés, pronunciando con claridad y orgullo cada sílaba de los nombres de nuestros buques, Bahía Agradable, Puerto Argentino, Estrecho de San Carlos e Islas Malvinas. Cada nombre representa algo muy íntimo para cada marino argentino e imagino que no pasó desapercibido para ninguna estación de control del Reino Unido. La respuesta cada vez que ello ocurrió fue la misma, un cortés y sencillo acuse de recibo y deseo de buena navegación.

En otros lugares nuestra presencia despertó otras curiosidades. Ya en Noruega habíamos sido sobrevolados por dos secciones de aviones de combate, en Francia por un Breguet Atlantic de patrulla marítima y dos helicópteros, en los países bajos por otro avión de exploración.

En el canal de la Mancha ocurrió la primera parada forzada, ley de Murphy indudablemente, el AVES, desconozco las causas tuvo un black out, se extendió por 30 minutos, que me parecieron eternos, por qué debía ocurrir justo en ese lugar, con mucho tráfico marítimo alrededor y en donde no podíamos ocultar el desperfecto. Reduje el ritmo de avance y por suerte antes que hubiera pasado el último buque de la línea se restableció el generador y al AVES siguió navegando con nosotros.

En lo personal esas costas me traían otros recuerdos, el año anterior yo había estado en esas playas, pero mirando el mar y añorando navegar, ahora me tocaba la otra cara de la moneda, otro círculo de mi vida naval que se cerraba.

A esa altura ya había decidido que en la primera oportunidad favorable desde la salida del Canal de la Mancha, el AVBA se debería amadrinar

al AVPA para que le transfiriera combustible, aproximadamente de 80 / 100 M3. Yo descontaba que en lo que quedaba del litoral de la península ibérica o al inicio del cruce del Atlántico, indefectiblemente habría un día de calma apropiado para la maniobra.

Pero aquí la suerte no nos acompañó, pese a que lo intentamos en dos ocasiones, no tuvimos un día en el cual esa maniobra fuera posible, en nuestros intentos llegamos a amadrinarnos pero los buques golpeaban más de lo aceptable y debimos abortar.

El AVBA ajustó la performance de sus motores, reguló mejor el paso de las hélices con el número de revoluciones para alcanzar la velocidad de avance establecida, que debía ser próxima a los diez nudos. Finalmente el AVBA llegó a Salvador con 60 m³ remanentes, menos del nivel de seguridad, pero llegó. Por suerte, si bien el mar no nos permitió transferir el combustible, tampoco nos obligó a lastrar los tanques con agua salada, contingencia que teníamos previsto, tampoco asumimos riesgos serios en la estabilidad.

Al aproximarnos a las Islas Canarias, estábamos adelantados casi un día en la navegación, ello era una meta que me había impuesto para poder efectuar otra maniobra, prevista en emergencia, pero vital para nuestra misión.

Como mencioné inicialmente estaba prevista una escala en Casablanca. Ello tuvo que ser anulado, pues el atraso en la fecha de zarpada no permitía esa distracción, sin hacer peligrar nuestro arribo el 5 de diciembre. El problema era que para nuestro alistamiento completo habíamos adquirido ciertos insumos y elementos, que si bien no eran vitales para la navegación, sí eran necesarios para equipar al buque para el futuro y compensar algunos aspectos de víveres y bienestar en la segunda parte de la navegación. Por las trabas que existían en Rusia, esos elementos era complejo llevarlos hasta allá, la idea era a través de un agente marítimo adquirirlos y que fueran entregados en Casablanca.

No ir a Casablanca implicaba no recibirlos. Derivarlos a Brasil implicaba un sobreprecio. La solución surgió de improviso: el agente marítimo era español, tenía una filial en Canarias, por qué no hacer una carga off shore. Así lo pactamos, ellos pedían nos acercáramos hasta unas seis o siete millas del puerto de Las Palmas, yo les explicaba que no tenía ni podía gestionar

permiso para entrar en aguas españolas, que tampoco podía hacer esa carga en la zona contigua, por ello la carga debería materializarse a no menos de 25 millas de la costa.

La promesa fue que un pequeño carguero de cabotaje en un viaje nos proveería de todo el material a esa distancia de la costa. El punto seleccionado fue 27 millas al sudeste de Maspalomas. El carguero se transformó en un pequeño remolcador, el único viaje, en dos idas y vueltas. El AVES llevó a cabo la maniobra con éxito, con una gran dosis de profesionalismo y algo de suerte también.

Esta fue una de las incidencias de la navegación como de la misión en conjunto en las cuales no pedí permiso, avisé con la tarea completa, hice honor a un viejo adagio que inculco siempre en mis subordinados, un verdadero comandante debe estar dispuesto a tener que alguna vez pedir disculpas, pero jamás a pedir permiso. Tuve mucha suerte esos meses, no pedí autorización para nada, tampoco tuve que pedir disculpas.

Demoramos en la carga 26 horas, es decir nuestro PIM ahora estaba ajustado, empezamos el cruce del Atlántico, que se dio con buen tiempo, el avance era sostenido, nos acercábamos a otro momento clave, el cruce del Ecuador. Pensaba en la historia de nuestra Armada y trataba de imaginar otra oportunidad en que cuatro buques nuestros hubieran cruzado el Ecuador juntos, integrando una fuerza. No hallé la respuesta, es posible que hayamos sido los primeros.



El AVPA y AVBA navegando en formación.

Tengo una pequeña anécdota sobre este hecho, nosotros veníamos navegando con rumbo sudeste aproximadamente un 135° . Mi intención era cruzar el Ecuador cerca del mediodía para poder realizar las tradicionales ceremonias y luego que las tripulaciones en los buques almorzaran en cubierta, el asado que habíamos contemplado en nuestras previsiones logísticas y habíamos embarcado esa movida noche en proximidades de Islas Canarias.

El Jefe de Operaciones del AVBA, sin consultar, casi una semana antes del evento, anunció por altavoz en el buque y a la fuerza por el canal interpuentes que nuestro grupo atravesaría el Ecuador el día 15 de noviembre a las 1230 horas.

Al día siguiente este joven y dinámico oficial ajustó el PIM y con gran consternación me explicaba que había errado el cálculo que estábamos 7 horas atrasados. Yo le sonreí y le dije que no se preocupara que lo iríamos viendo.

Pasaron dos días y sólo habíamos recuperado una hora, el joven teniente estaba preocupado. Eran las ocho de la mañana, le pregunté por nuestro atraso, eran más de seis horas. Bien, le dije son solamente cinco, él medía en la carta y me repetía son seis. Le ordené que comunicara a la fuerza que al mediodía el GT cambiaría la hora al huso horario +1. Ya nos faltaban cinco horas. Mi asesor sonrió, dijo, pasado mañana cambiamos otra hora, Brasil está en el +3, al otro día otra hora más y sólo había que recuperar tres horas.

Los días transcurrían y ocurrió algo, nuestra SOA por las corrientes disminuyó, otra vez nos faltaban horas para nuestro ansiado mediodía ecuatorial. El día anterior el joven oficial me anuncia preocupado que otra vez estábamos cruzando a las 1600. Le sonreí y le pregunté la distancia al Ecuador, él medía sobre nuestra derrota y eran 300 millas. No había solución posible, le volví a repetir la distancia, me decía “Señor, son 300 millas”. En ese momento nuestra latitud era 4° N. Me acerqué a la carta y le repetí cuál es la distancia al Ecuador, la volvió a medir a lo largo de la derrota, le dije No. Tomé personalmente el compás y medí la distancia directa al sur, eran 235 millas.

Le pedí que calculara a qué hora había que ordenar al grupo caer al sur, para llegar al Ecuador cerca del mediodía. Coordinamos las celebraciones, almorzamos asado en la cubierta, bautizamos a los neófitos y cruzamos

el Ecuador a la hora deseada, navegando los cuatro buques en línea de frente al rumbo 180° arrojando agua por los monitores de incendio. Los cuatro atravesamos la latitud 0° formados en línea de frente de manera casi simultáneamente. Fuimos, creo, los primeros. Espero que se repita pronto y que otro grupo de buques de nuestra Armada realice un periplo parecido.



Cruzando el Ecuador.

Finalmente el día previsto llegamos a Salvador, Bahía. La tripulación pudo descansar durante cuatro días, luego de entre 31 y 33 singladuras, sin duda agradables, pero también cargadas de dudas, debiendo prestar permanente atención y siempre listos a que apareciera alguna contingencia severa que pusiera en riesgo la misión. Por suerte no apareció, pero la amenaza estuvo siempre latente.

En Salvador nos aguardaban además del Agregado Naval a la Embajada Argentina en Brasil, el Director de Casco, Electricidad y Maquinas Navales y el Director General de Intendencias de la Armada, ambos con la idea de facilitar las gestiones en ese puerto. Fue una cordial bienvenida anticipada que vino muy bien a la moral del personal.

Es importante resaltar que durante la navegación aprovechamos cada oportunidad favorable para efectuar los adiestramientos que pusieran a los buques en aptitud de incorporarse a sus respectivos comandos de alistamiento en las mejores condiciones. Hubo ejercitaciones de creciente complejidad tanto en técnicas, control de averías, maniobra, lucha contra incendio, manejo de la unidad, etc. Efectuamos muchas maniobras de

pasaje al habla, traspaso de cargas livianas, cambios de estación, etc. También maniobras de bote, para trasladar tripulantes, repuestos y cargas.



Una maniobra de botes, en algún lugar del Atlántico.

Navegamos en formación flexible, alternando el guía que asumía tareas de comando táctico de la fuerza, era el encargado de maniobrar el grupo y coordinar las comunicaciones externas con otros buques presentes.

Me parece oportuno volcar otros párrafos de mi directiva contribuyente a la orden de operaciones que recibí para el traslado del Comandante de Adiestramiento y Alistamiento de la Armada que fue mi autoridad de Comando y Control Operativo.

Desde el punto de vista de la conducción del personal se debe evitar caer en el tedio propio de las navegaciones prolongadas, por ello debe ser prioritario establecer tanto a nivel de Fuerza de Tareas como de Unidades un cronograma de actividades que si bien considere los periodos de descanso, recreación y actividad física cuando sea posible, maximice el adiestramiento de todos los conjuntos operativos y que involucre a todos los trozos de guardia.

En toda actividad a desarrollar sea operativa de instrucción, en navegación en todo tipo de escenario y teniendo en cuenta que los buques son recientemente incorporados, provienen de una tecnología inédita en nuestra Armada, los manuales y documentos técnicos están confeccionados en un idioma extranjero ininteligible para nuestro personal primará el siguiente concepto:

- *La seguridad en toda acción, decisión y maniobra será el concepto rector. No debe, salvo emergencia real tomarse ninguna acción que implique riesgo para el personal o el material.*
- *Los comandantes evitarán maniobras riesgosas salvo necesidad imperiosa hasta tanto se familiaricen con sus buques y se sientan seguros de cómo responden a sus órdenes.*

Sin alterar el PIM de la fuerza se aprovechará toda oportunidad hidrometeoro lógica favorable para ejecutar maniobras de aproximación entre buques, pasajes de guías de distancia, remolque efectivo en el mar y evoluciones en líneas simples. En definitiva deben adiestrarse prioritariamente en aquellas maniobras que el perfil operativo de la Unidad indique como más usuales en el futuro.

Debe entenderse que una travesía que implica 44 singladuras en el mar constituye una oportunidad única de adiestramiento y una situación inusual para la realidad presupuestaria de nuestra Armada, por ello es responsabilidad de los distintos niveles de Comando involucrados, sacar el máximo provecho de esta operación. El adiestramiento del personal debe, al arribo al país reflejar la inmejorable situación que les tocó vivir.

Por ello no deben perder el tiempo o ceder a la monotonía de una travesía prolongada, tampoco escudarse en el cansancio o el exceso de guardias. Los Comandos de Grupo y Unidades deben plantearse pautas de adiestramiento realistas pero exigentes, de forma de alcanzar el máximo nivel de adiestramiento compatible con la realidad de la operación.

A la vez debe aprovecharse la ocasión para imbuir al personal del cariño por el mar, disfrutar de la oportunidad de navegar, consolidar el espíritu de buque, el cariño por las tradiciones navales y contagiar el entusiasmo por la actividad operativa. Es imprescindible que el personal tome conciencia de la oportunidad de esta operación y el incentivo profesional que ella conlleva.

Agregaba finalmente la siguiente reflexión final quizás un último consejo a dar como el marino más viejo presente:

Como nota final de esta Orden de Conducción, que es simplemente una manera de pensar en voz alta la manera de dirigir esta operación, me permito dar un consejo sobre cómo el más viejo integrante del grupo siente la oportunidad.

Todos los que estamos en la Armada y más aquellos que nos acercamos al final de la carrera, creo sentimos el total convencimiento que volveríamos a vivir cada momento que la carrera nos deparó. Los que son el futuro de la Armada merezcan el honor de pertenecer a la Armada, sepan disfrutar de la vida naval, de cada instante, pero particularmente gocen, guarden para sí mismos, atesoren aquellos momentos en que están en el mar. Esos días vívanlos sin desmayos, plenamente y reconfortense cada vez que tengan la fortuna de dormir en una cama mecida por el mar. En este caso en que van a recorrer los mares del mundo de un extremo a otro, que son protagonistas de una aventura singular, estén a la altura de la oportunidad que tienen. Todo marino hoy desearía estar aquí en estos buques, nosotros tenemos la chance de no perder esta aventura que toca de vez en cuando y no a todos, seamos dignos, no nos defraudemos ni defraudemos a los que esperan el éxito de nosotros.

Al zarpar de Bahía luego de descansar, reabastecernos debidamente y tomar conciencia de la proximidad a la patria, acometimos el tramo final, ya convencidos que cumpliríamos la misión en tiempo y forma pero también sabiendo que no nos podíamos relajar, ni dejar de prestar el máximo de atención. Sabíamos de sobra y teníamos ejemplos claros que no se puede decir “llegué” hasta pasar amarras, en mi caso llegar implicaba que el cuarto buque amarrara en Dársena Norte.

El tiempo y la fortuna nos acompañaron hasta la llegada a Rada La Plata, donde de acuerdo a las revisiones efectuadas al zarpar, arribamos el día 2 de diciembre a las 1830 hs. La idea era tener los días 3 y 4 completos para ordenar, retocar con pintura y acomodar los buques para su ingreso a Puerto donde la Armada nos esperaba con una importante ceremonia.

Fondeamos en un círculo de unos cuatro cables de radio en el fondeadero reservado de Rada La Plata Como sabía, y es sabido, que no es el mejor tenero, alguno de los buques tuvo que repetir la maniobra hasta que el ancla hiciera cabeza convenientemente. A la vez esa noche el viento aumentó hasta 30 nudos, por lo cual hubo que extremar las verificaciones en fondeadero.

Para ser sincero dormí poco esa noche, yo mismo verifiqué varias veces el ancla del buque donde estaba embarcado, a la vez subía al puente para verificar los demás, sabía que esa noche no me podía dar el lujo de estar distraído.

Los días siguientes se trabajó arduamente, se verificó cada detalle de presentación para que los buques lucieran como todo buque de la Armada Argentina debe lucir. Sin duda no estábamos en óptimo estado, pero hay que considerar las circunstancias, los buques no salían de un astillero, ni venían cedidos por una Armada que los había entregado formalmente.

Etos buques fueron transformados en el norte de Rusia, en el Ártico. Fueron pintados por nuestra gente, sin ayuda, como pudimos. Creo que la gente hizo más de lo que yo hubiera esperado. Estuvieron a la altura de las circunstancias.

Desde la llegada a nuestras aguas y en la Rada en particular, tuvimos las primeras señales de bienvenida. Al entrar al Río de La Plata, un avión B 200 nos sobrevoló tomando fotos y filmando nuestra formación. En la Rada, una vez fondeados, llegaba un buque que hacía tareas de bunkering en la zona. Pidió permiso para pasar cerca de nuestro costado y hablar conmigo, al subir al puente tengo la sorpresa de que el comandante de ese buque era el CF (RE) Marcelo Barbich, compañero de promoción y amigo, me dio la bienvenida a la Patria en nombre de la Promoción 112, nada mejor. Él me hizo acordar a todos mis compañeros, muchos de los cuales tanto en funciones de comando, como en otros lances de la carrera enfrentaron situaciones más que complejas.

La llegada

Finalmente llegó el sábado 5 de diciembre, yo me había trasladado a bordo del AVPA, el buque que más trabajo nos dio, demostró en la navegación su valía, fue el que menos inconvenientes evidenció, su presentación era también la mejor, por ello decidí entrar a puerto en ese buque.

Esa mañana llegaron a bordo de un multipropósito los señores Jefe y Subjefe del Estado Mayor General de la Armada, junto al Director General de Material de la Armada. En Dársena Norte nos esperaba la Armada en pleno junto a autoridades nacionales, encabezados por el Ministro de Defensa y, por supuesto, la cálida bienvenida de las familias de los tripulantes. El periplo se había alargado un mes más de lo previsto.

Durante las dos horas finales, las autoridades recorrieron el buque, se sorprendieron de sus dimensiones y fortaleza, escucharon algunas anécdotas y vivencias experimentadas. A la vez nos enteramos de noticias de la Armada, pero en ese momento cuando el cuarto buque pasó amarras, sentí que finalmente podía decir Misión cumplida.

Habiendo llegado los buques a puerto, poco tiempo después, ya sin mi participación, se incorporaron a sus respectivos comandos de alistamiento. Dos de ellos, casi sin descanso, se sumaron a la Campaña Antártica de verano. Es decir, llegaron desde Rusia, se alistaron y zarparon a ese desafío. No tuvieron inconvenientes, estaban en condiciones de navegar. Evidentemente habíamos hecho un buen trabajo.

Hasta aquí el sucinto relato de lo actuado y sucedido, tengo todavía muchas cosas sin procesar, conversaciones por efectuar y temas a cerrar. Aún no estoy listo para sacar determinadas conclusiones sobre la verdadera importancia que la Armada le dio, y le da, a esta aventura y si realmente fuimos reconocidos todos, por la dimensión de la tarea efectuada. En muchos aspectos existió una gran brecha entre lo que yo imaginaba sería el arribo y lo realmente sucedido, pero este artículo no es el lugar adecuado para desarrollar esa parte del final de la aventura.

Sin embargo si me permitiré exponer algunas conclusiones, reflexiones y tal vez consejos que sí me atrevo a expresar, luego de vivir esta experiencia, que estimo muy pocos oficiales de la Armada han vivido, la cual yo jamás esperé vivir y la Armada me permitió liderar.

Conclusiones y Cierre

Me detuve a pensar para quiénes escribo este cierre, pues el relato admite diferente público. Pero, como Director de la Escuela de Guerra Naval, lo dirijo a los oficiales alumnos de este Instituto, es decir, a los futuros Oficiales de Estado Mayor y futuros Comandantes.

- Las misiones de este tipo, con aristas importantes que rozan aspectos de Relaciones Internacionales deben ser cuidadosamente planificadas, los pedidos, coordinaciones y avisos deben ser hechos en forma oportuna y completa. Jamás dejar de verificar e insistir en ello. Confíen en el personal, cuando la Armada selecciona gente e impone tareas difíciles, en general no equivoca a sus enviados, el personal estuvo más que a la altura, dieron todo de sí, se comprometieron, honraron el uniforme que vistieron. Jamás dejaré de reconocer en todos y cada uno el esfuerzo que brindaron.
- Como Comandantes asuman riesgos, es mandatorio, sean firmes cuando deban serlo, para cumplir misiones complejas deberán adoptar actitudes antipáticas con algunos actores. Van a ganar enemigos y envidias, sin duda, pero es la única forma.
- Como Comandantes evalúen, supervisen, prevean, pidan asesoramiento, pero decidan. Decidan por ustedes mismos, estén dispuestos a tener que pedir disculpas a sus superiores en alguna oportunidad, pero no pidan permiso. Es más fácil obtener indulgencia que permiso, en especial en situaciones complejas. Lo he dicho infinidad de veces, estoy convencido de ello y no me canso de repetirlo.
- Cuando les toque servir en un Estado Mayor Operativo, no importa cuál, entiendan que ustedes son facilitadores del Comandante en la Escena de Acción, que él siempre tiene razón hasta que se demuestra lo contrario. Es muy fácil y a veces tentador, como oficial de Estado Mayor, desde la cómoda posición a sotavento de un escritorio, desnudar los presuntos errores de apreciación del Comandante en el Mar.
- Como Comandantes se sentirán solos, es natural, es inherente al cargo, dudarán, pensarán en que se están equivocando, es natural, simplemente no lo demuestren, ustedes son el pilar en que se basa la confianza de sus subordinados en el éxito de la misión.

- Contagien entusiasmo, cariño por el mar, por la actividad profesional, sean celosos guardianes de las tradiciones de nuestra Armada. No dejen un minuto de disfrutar la vida en el mar.
- Sean Comandantes y líderes, aprendan también a ser comandantes de comandantes. Guíen y aconsejen con prudencia, den pautas pero también libertad de acción, digan que quieren y dejen el cómo a sus subordinados, es difícil, no siempre me salió pero hay que hacerlo.
- En el mar no dejen de pensar siempre, qué pasa si...Es la clave, qué pasa sí, e imaginen las respuestas. Estén siempre listos a improvisar y no dejen nada al azar, tampoco esperen que les resuelvan los problemas, tengan siempre bajo la manga la solución, a todo, aún de aquello que es dable esperar lo solucione otro.
- Como dije sean comandantes y aprendan a ser líderes, sepan que un comandante probablemente luego de cumplir la misión no reciba ningún reconocimiento, de ningún tipo, no importa, no lo esperen, pero si quieren ser líderes no deben olvidar reconocer a sus subordinados. El Arte del Mando Naval reza, ninguna falta de sus subordinados debe ser dejada pasar, pero ningún logro debe ser pasado por alto.

Quisiera finalizar este artículo con una breve frase que ya incluí en el artículo cuando transcribí mi orden de Operaciones Contribuyente, cuando estén en el mar,

“...pero particularmente gocen, guarden para sí mismos, atesoren aquellos momentos en que están en el mar. Esos días vívanlos sin desmayos, plenamente y reconfórtense cada vez que tengan la fortuna de dormir en una cama mecida por el mar.”

La Armada, cuando lo creía perdido, me regaló una misión de Comando en el Mar. Más allá que la instancia administrativa lo reconozca, atravesé el globo, recorrí tres de los cuatro cuadrantes, atravesé el Ecuador, el Primer Meridiano, el Círculo Polar Ártico, navegué 9000 millas a cargo de cuatro buques, cuyo alistamiento comandé en la lejana Rusia, sin duda volvería a pasar cada prueba de la carrera para vivir ese momento que no dejo de recordar ni un día de mi vida.