

# El último viaje del Río Carcaraña

Por Francisco Elizalde, LU4AFE.

Parte I



**M**e resulta extraño escribir acerca de lo que viví hace treinta y ocho años durante el Conflicto del Atlántico Sur desde la perspectiva de la radioafición, a la que estoy retornando luego de un alejamiento de muchos años. Hay cosas que suceden en la vida que para uno son inexplicables, pero absolutamente transformadoras. Eso me pasó con la Guerra de Malvinas. Todo extraño al recorrer el espinal de la historia familiar. Por eso este largo introito. Para entender las circunstancias en que viví esa intensa y complicada experiencia.

Muchos años ha, mi familia se fue a vivir a Italia. Corría el año 1966 y el motivo esgrimido era visitar a mis abuelos maternos que residían allí desde hacía cinco años. Pero lo que comenzó como un viaje de visita, de repente se transformó en quedarnos a vivir. En ese país las clases empiezan en octubre. El Ferragosto, punto de máximas vacaciones, iniciaba el 15 de agosto. En Monza empecé a aprender formalmente el italiano, lengua cercana a nuestro vivir, pero mucho más difícil

de lo que parece, con una maestra que nada sabía del buen hablar y escribir del Manco de Lepanto.

El caso es que a los dos años emprendimos el regreso a la Argentina en el B/M Lago Nahuel Huapi, buque mercante mixto -carga y pasaje- de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA), doce pasajeros de 1° Clase en total. La vida abordo para un infante inquieto -que vendría a ser yo-, me llevó a frecuentar no la pileta sino el puente de navegación y la estación de radio. Todo en el mismo nivel de cubierta.

Aprendí a tomar marcaciones en navegación costera parado en el puente sobre una silla estilo “umpire de tenis”. Tenía de maestro nada más ni nada menos que al capitán de la nave, quien también me enseñó a trazarlas en la carta para saber dónde se encontraba el buque. La radio era otro ámbito de interés y alegría. A los doce años, se revelaba ante mí un mundo desconocido y sumamente atractivo.

Esa travesía marcó mi vida. El tiempo siguió transcurriendo y cuando llegó el fin del secundario me di cuenta, después de algunos intentos fallidos en la universidad, que navegar era mi vocación. Así fue como en 1979 ingresé en la Escuela Nacional de Náutica, heredera de la Escuela de Pilotines del Consulado creada por Manuel Belgrano, uno de nuestros mayores patriotas, de la que egresé en marzo de 1982 como Radiooperador Naval de 2° Clase.

## PRIMER TRABAJO

Pocos días después de un primer intento fallido de ingresar como personal embarcado en ELMA, una mañana sonó el teléfono en casa. La misma empresa me llamaba para ofrecerme empleo. Rápidamente acepté. Para aquellos de Uds. jóvenes o no tanto, pero no mayores como yo, considero importante señalar que en ese momento, aunque en decadencia, muchas empresas del Estado eran escuelas formadoras de excelentes profesionales. Me gustaba ELMA.

Mi primer destino fue LSA Boca Radio, la estación costera de ELMA que en aquel entonces estaba ubicada en la Av. Pedro de Mendoza, en el sur de la ciudad de Buenos Aires. La noche del 1° de abril llegó un mensaje encriptado -unas cuantas series de grupos de cinco caracteres- para difundir a todos los buques en navegación a lo largo y a lo ancho del globo terráqueo. Ya para entonces el desembarco del personal de Constantino Davidoff en Leith, en las Islas Georgias del Sur, era un tema omnipresente en los medios de comunicación desde hacía semanas.

Fue inevitable para quienes estábamos en la radioestación preguntarnos qué estaría pasando. Dejé la guardia a las 22:00 del 1° de abril de 1982. Debía retomar la de las 08:00 del día siguiente. A la mañana, cumplí con mi diario ritual de levantarme, prepararme el desayuno y recoger el diario que me dejaban en la puerta, todo en una sola acción. En ese momento entendí: la primera plana del diario La Nación del 2 de abril titulaba en grandes letras de molde “Desembarco argentino en el archipiélago de las Malvinas”. Hete aquí la madre del borrego.

A partir de ese momento todo fue caos y vértigo. La estructura y capacidad de ELMA, con 60 buques en la mar, fue puesta en su totalidad al servicio de la Gesta de Malvinas que en ese momento daba inicio. Nadie preguntó nada, nadie cuestionó a nadie. Quien no aceptaba, no formaba parte; quienes sí, esperaban las decisiones de otros.

Mientras tanto, quedé en comisión en LSA como estafeta con LOL, la central de comunicaciones de la Armada Argentina en el Edificio Libertad. No pasó mucho tiempo hasta que me convocaron al Departamento

de Personal Embarcado para desempeñarme como Jefe de Radio en el B/M Río Neuquén, que no se concretaría, ya que el destino me tenía reservada una orden para embarcar como 1° Oficial de Radio en el B/M Río Carcarañá, buque de 10.430 tn de porte bruto, construido en la ex Yugoslavia allá por los años 60' y gemelo del B/M Lago Nahuel Huapi. Estaba amarrado en el Dique 4 donde ahora se encuentra el Yacht Club Puerto Madero, listo para ser desguazado y vendido como chatarra.

## PREPARATIVOS

En el ínterin, conocí al Jefe de Radio del buque, Raúl Bechi (SK), también radioaficionado y socio del RCA como yo, un entrerriano de ley con quien entré en sintonía rápidamente para formar un consolidado equipo de trabajo. Una mañana, debimos concurrir a LOL en el Edificio Libertad para recibir instrucciones. Cuando llegamos, empezaron a darnos los planes de comunicación radial, frecuencias, etc. Con Raúl, los miramos y les respondimos “Todo bien, pero nosotros sólo podemos transmitir en cinco frecuencias fijas por banda. Recibir, donde quieran”. Cuando preguntamos si tenían idea de adonde íbamos, la expresión de sus caras no nos presentó un panorama muy alentador, y su silencio, menos. Volvimos caminando a ELMA con cara de “que sea lo que Dios quiera”.

Pronto supimos que nuestro destino eran las Islas Malvinas. Reacondicionar el Río Carcarañá se llevó a cabo con la urgencia que las circunstancias exigían. El 23 de abril zarpamos con proa al Atlántico Sur, transportando nuestro preciado cargamento. Iban dos bodegas abarrotadas de bidones de 200 litros de combustible liviano -nafta común, súper, gasoil y JP1-, y una tercera con una batería antiaérea completa con sus cañones y camiones llenos hasta el techo de munición. A su vez, varios contenedores repletos de más combustible viajaban pegados a lo ancho del barco junto a nuestros camarotes en el casillaje del buque. La nave estaba llena en volumen con carga necesaria en las islas, que además incluía comida, medicamentos, vehículos y una cohetera de 25 toneladas desarrollada por CITEFA -de nombre Yarárá, del estilo de las Katiushkas rusas, capaz de cubrir un frente ancho y profundo contra un avance de infantería enemiga-.

La señal distintiva del barco era LRPC. Su radioestación tendría unos 4 x 2,5 m. El transmisor principal era un Marconi Globespan<sup>1</sup> de MF/HF que podía operar en telegrafía y telefonía en tres rangos de frecuencias: 405 a 525 kHz (800 W); 1,6 a 3,8 MHz (100 W) y 4, 6, 8, 12, 16, y 22 MHz (1200 W) con cinco canales por banda. La etapa de salida eran tres válvulas 4-400a moduladas por otras dos y tenía una fotocélula que actuaba como sensor óptico de sobrecarga, ¡midiendo



el brillo de los ánodos! El transmisor de reserva operaba en MF CW en las frecuencias de 418, 425, 454, 468, 480, 500 y 512 kHz, alimentado desde el cuarto de baterías. Contábamos con dos receptores de HF de cobertura general, también Marconi: el principal era un Atalanta<sup>2</sup>, superheterodino de doble conversión con expansor y calibrador a cristal, que cubría de 15 kHz a 25 MHz; y el secundario, un Electra<sup>3</sup>, que iba de 250 a 520 kHz y de 1,5 a 25 MHz. A último momento agregamos un tercero, un Kenwood R-1000<sup>4</sup>. Las antenas con que contábamos eran cuatro, dos para recepción y dos para transmisión, long wire todas ellas. Para la eventualidad de un abandono del barco, teníamos un Marconi Survivor 3<sup>5</sup> a manija y antena de izar a barrilete, para 500, 2182 y 8364 kHz.

## EL VIAJE

Durante el tiempo de navegación, los únicos equipos radioelectrónicos encendidos de todos los que tenía la embarcación -transmisores, radar, sonda, radiogoniómetro- eran los receptores, a los que entraba algún que otro mensaje cifrado y el reporte diario de meteorología. Por lo demás, silencio total de radio, rogando que las mínimas transmisiones que debimos hacer hayan sido lo suficientemente cortas como para no ser detectadas por la fuerza de tareas británica. El buque, oscurecido; los ojos de buey, tapados con papel madera y cubiertos con pintura negra para que no se viesen luces desde afuera. Todas medidas indispensables que vistieron el interior de la nave de un aura deprimente. Las únicas defensas de un buque mercante son la velocidad y la suerte, si la tienen. En un conflicto armado, lo que se puede hacer es entregar la carga e irse, no hay alternativa. El clima a bordo era expectante. Cada uno cubría su puesto y nosotros, los dos oficiales de radio, nos turnábamos para asegurar la guardia durante las 24 horas, lo que dejaba muy poco tiempo para estar en contacto con el resto de la tripulación.



*Mi camarote, en la cubierta del puente de mando, luego del ataque de los Harriers.*

La travesía, bien pegados a la costa continental hasta la latitud de Cabo Belgrano y desde ahí rumbo 090 a toda máquina hasta las Islas Malvinas, demandó tres días en que el buen clima nos acompañó siempre.

A las 03:00 del 26 de abril por la noche entramos a la zona de exclusión y cerca de las 19:30, llegando a destino, un guardacostas de la PNA nos avisa por VHF que tenía información importante para entregarnos. Una hora más tarde, alcanzaba nuestra posición para pasarnos por la borda un esquema con el trazado de la ubicación de las minas colocadas en la boca de entrada a Puerto Argentino, algo de lo que no teníamos la menor idea. Siguiendo la luz de su popa, ingresamos a la zona de Puerto Groussac donde finalmente fondeamos, al oeste del aeropuerto y pegados a la península Camber, al este de la Isla Soledad. Respiramos tranquilos. Haber logrado quebrar el bloqueo nos hizo salir en los diarios. A partir de ese momento y durante todo el tiempo en las islas, no cursamos ninguna comunicación por MF/HF. Las pocas transmisiones fueron desde el VHF del puente, que operaban los oficiales de cubierta y el coordinador naval del barco.

Al día siguiente, comenzaron las operaciones de alije al ARA Isla de los Estados, que se interrumpieron a las 01:30 del jueves 29, luego de un aviso radial que anunciaba un ataque británico inminente.

## EL ATAQUE DEL 1º DE MAYO

Amanecía el 1º de mayo, luego del fallido intento de un Vulcan de bombardear la pista de aterrizaje de Puerto Argentino. Estaba en mi puesto en la Sala de Radio, cuando a eso de las 07:00 hs., en 2182 kHz, Frecuencia de Llamada y Socorro en telefonía del Servicio Móvil Marítimo, escucho un mensaje en español del Almirante Woodward, comandante de la fuerza de tareas británica. Pedía la rendición de las fuerzas argentinas para evitar un inútil derramamiento de sangre y que sus jefes en las islas embarcasen en un helicóptero que les enviaría, para negociar los términos en su buque insignia, el portaaviones HMS Invencible.

El mensaje, parte del procedimiento británico y que emiten siempre antes de atacarte con todo lo que tengan, se repitió a los 10 minutos y dos veces más cada 5 minutos. Poco después de las 07:30, en Puerto Argentino y proximidades, se pudrió todo.

En la sala de radio estábamos, Raúl y yo, con los chalecos salvavidas puestos. En un momento -de inconsciencia, inocencia, no sé...-, salimos al alerón de estribor del buque -la parte descubierta al costado del puente de navegación, a su derecha mirando hacia la proa-. Era como ver una película de guerra en 3D. Nubes bajas, trazadoras luminosas que explotaban por encima del techo de las nubes, los estampidos retrasados de las armas antiaéreas... hasta que alguien gritó "¡avión!" señalando hacia la proa, mientras los proyectiles de 30 mm del

cañón de un Harrier salido de la capa de nubes y enfilado derecho a nosotros, se aproximaban a nuestro inflamable y explosivo buque picando en el agua.

El acuerdo fue tácito. Jamás lo conversamos, pero todos, absolutamente todos -éramos más de cuarenta personas-, nos amontonamos donde empezaban las escaleras que conducían desde la cubierta principal hasta el puente a través de varias de ellas. Miedo absoluto en los rostros. Nada de raciocinio, puro instinto. Sólo las reacciones que nuestro primitivo ancestro interior moviliza para salvar la vida. La carga genética que, para bien o para mal, le permitió al hombre llegar hasta este punto de la Historia.

Salimos de Puerto Groussac como rata por tirante, por la misma ruta que habíamos venido. Fondeamos en varios lugares y terminamos en la parte sur del estrecho de San Carlos, sobre la isla Soledad, en una ensenada llamada Puerto Rey, donde una noche padecimos un temporal de tal fuerza que debimos estar con máquina adelante permanentemente para mantener la posición y no garrear contra la costa. El clima en general era lluvioso y con fuertes vientos.

Recién el 10 de mayo transbordamos el resto de nuestra carga a embarcaciones más chicas capaces de repartirla por las islas, faena que por nuestro tamaño era imposible. El último buque cargado fue nuevamente el ARA Isla de los Estados, que resultó hundido esa misma noche por la fragata HMS Alacrity frente a Puerto Howard, en la Isla Gran Malvina, tragedia a la que sólo sobrevivieron dos hombres.

## HARRIERS

Seis días después, el 16 de mayo -nosotros seguíamos en la zona-, mientras el ARA Forrest rescataba en la Isla Swan a los sobrevivientes del Isla de los Estados, dos Harriers vinieron por nosotros. La alarma del ataque precipitó otra vez una estampida en dirección al



huevo de la escalera interior. Fueron cuatro pasadas en total, velocísimas y muy violentas. Impactos de proyectiles contra la chapa naval, ruido de turbinas de los aviones, bombas explotando y cuarenta tripulantes aterrizados, apiñados, conscientes de lo terrible del ataque y con nada para defendernos.

El ataque terminó, ninguno estaba herido y comenzamos a relevar los daños. Había proyectiles humeantes y olor a pólvora por todos lados. Desesperados, tratamos de ver qué se podía hacer. Entre los cuantiosos e importantes destrozos -toda la parte central del buque se contaban todos los botes y balsas salvavidas de la banda de estribor. Mi camarote, del que salí eyectado sin saber todavía cómo, tenía 23 impactos, algunos de los cuales partieron en dos la cama donde segundos antes había estado descansando. El casco estaba dañado y la sala de máquinas inundada.

Como iba a ser imposible realizar las reparaciones necesarias para continuar la navegación con los medios que contábamos, el Capitán ordenó abandonar el barco. Dimos aviso por el Canal 16 de VHF en 156.800 kHz a quien pudiera escuchar sin esperar respuesta, y con la otra mitad de los elementos de salvaguarda que habían sobrevivido al ataque en la banda de babor -dos botes y una balsa inflable-, dejamos atrás al Río Carcaraña.

Esta, es la parte que sigue de la historia...



Camarote del 3º Oficial de Máquinas

## REFERENCIAS

- 1 <http://jproc.ca/britishmarconi/globespan.html>
- 2 [http://jproc.ca/britishmarconi/atalanta\\_receiver.html](http://jproc.ca/britishmarconi/atalanta_receiver.html)
- 3 [http://jproc.ca/britishmarconi/mercury\\_and\\_electra\\_receivers.html](http://jproc.ca/britishmarconi/mercury_and_electra_receivers.html)
- 4 <http://www.rigpix.com/kenwood/r1000.html>
- 5 <http://jproc.ca/britishmarconi/survivor3.html>