



ORGANO DE PRENSA
Y DIFUSION DE LA
ASOCIACION DE VETERANOS
DE GUERRA DE MALVINAS
(AVEGUEMA)

Asociación Civil sin fines de lucro
Personería Jurídica N°805/2002.

EN ESTA EDICIÓN...

ANIVERSARIO

Se cumplen 170 años de la rebelión del gaucho Antonio Rivero contra los invasores ingleses de las Islas Malvinas

Página 3

ARA GRAL. BELGRANO I

Sentidas expresiones de quien lo comandara durante la guerra, que resaltan el entrenamiento, el espíritu y el valor de la dotación.

Página 4

ARA GRAL. BELGRANO I

El valor, la disciplina y la solidaridad evitaron una catástrofe mayor en el momento del hundimiento. Sincero y emotivo recuerdo de un conscripto integrante de la tripulación.

Página 5

MARTES 13 DE ABRIL

El autor, ex soldado conscripto de la Fuerza Aérea, señala a través de una serie de coincidencias la destacada actuación que le cupo al Grupo de la vigilancia Terrestre al que pertenecía.

Página 5

ENTREVISTA

Entrevistamos al Jefe de Operaciones durante el planeamiento de la recuperación y posteriormente del BIM2 CN Weinstabl.

Página 7

**OBSEQUIO DE LAS FAA
A AVEGUEMA**

Página 8

RECONOCIMIENTO

El Jefe de la Compañía Reserva de las Fuerzas Terrestres en Puerto Argentino expresa su agradecimiento de los subalternos que la integraron.

Página 9

OPERACION UKA-UKA

Un relato expresa, en un tono no exento de jocosidad dramatismo, la capacidad tecnológica de los argentinos para adaptar un sistema misilístico de última generación a las necesidades que planteaba la guerra de Malvinas.

Página 10

MARINA MERCANTE

Completa y documentada síntesis de la importante participación que le cupo a nuestra Marina Mercante en la recordada Gesta.

Página 12

DENTISTAS

De entre los distintos profesionales y auxiliares que participaron de la contienda, rescatamos en esta ocasión lo realizado por los odontólogos del Hospital Militar Malvinas.

Página 13

ENCUENTRO

Una anécdota que describe la personalidad y características de un combatiente.

Página 14

2 DE ABRIL - DÍA DEL VETERANO DE GUERRA

PARTICIPACIÓN DE LA ASOCIACIÓN EN ACTOS CONMEMORATIVOS

"SOY EL COMANDANTE DE LA FUERZA DE DESEMBARCO"...

ARENGA DEL CONTRALMIRANTE IM BÜSSER
MOMENTOS PREVIOS A LA RECUPERACIÓN.



Los responsables de la ejecución de la Operación Rosario. De izq. a der.: CLIM Carlos Blüser, Comandante de la Fuerza de Desembarco, Gral. García, Comandante del Teatro de Operación Malvinas, y CL Gualter Allara, Comandante de Fuerza de Tareas Anfibia.

VISITA A NUESTRO PAIS DE DOS VETERANOS INGLESES

*La causa nacional siempre vigente
pero las heridas de la guerra cicatrizan.*



El Jefe del Estado Mayor de la Real Fuerza Aérea Británica visitó a su par argentino en el Edificio Cóndor. El el cenotafio que perpetúa su memoria, el Brigadier General Barbero y el Mariscal del Aire Peter Squire rindieron honores a los héroes de la Fuerza Aérea Argentina.

La visita del Capitán Robinson al RIM N°7
"Cnl. Conde", en la localidad de Arana,
próxima a la ciudad de La Plata.

En la fotografía, el saludo a veteranos de guerra
que participaron del combate de Monte Longdon. A la izquierda
el Jefe de la Unidad, Tte. Cnel. Marcelo Bergallo.



En el próximo ejemplar se enviará la Credencial de Socios.
ES INDISPENSABLE que se actualicen domicilio y dirección electrónica
Con este número se adjuntan las "Gaceta Argentina" N° 4 y 5.

INTERNACIONAL. BUENOS AIRES, ARGENTINA, 26(PSI).- SE CUMPLEN 169 AÑOS DE LA REBELIÓN DEL GAUCHO ANTONIO RIVERO CONTRA LOS INVASORES INGLESES DE LAS ISLAS MALVINAS.

El 3 de enero de 1.833, violando las más elementales normas del derecho, Gran Bretaña invadía arteramente nuestras Islas Malvinas. Los intrusos no tardaron en manifestar su despótico dominio sobre los pobladores malvineros, nuestros compatriotas. Desde prohibir a los indios (confinados allí desde el tiempo de Vernet) montar a caballo, hasta pagar a los peones de las estancias con "vales" en sustitución del dinero como estaba estipulado, pasando por capataces de horca y cuchillo, son muestras de la explotación a que fueron sometidos nuestros sencillos paisanos.

El 26 de Agosto de 1.833, ANTONIO RIVERO, acompañado por los gauchos JOSÉ MARÍA LUNA, ANTONIO BRASIDO, MANUEL GONZÁLEZ, UCIANO FLORES, FELIPE SALAZAR, MANUEL GODOY y M. LATORRE, se levantaron en armas contra el opresor extranjero. Lucharon como sabían hacerlo: con boleadoras y facones tomaron las instalaciones británicas e hicieron justicia con los invasores arriando el pabellón inglés que dejó de ondear en territorio malvinero.

Esta acción heroica borraba la afrenta infringida al honor nacional y a la soberanía. El premio por ello, fueron los dicterios de: "asaltantes, malhechores y delincuentes" con que pretendieron galardonarlos los invasores. Nada mejor para definir lo hecho que el texto de la orden dada por el Tte. H. Smith, de la Armada de S.M., encargado de la represión del alzamiento: "Yo Henry Smith, Teniente de la Marina Real, y Comandante de East Falkland, hago saber a todos los buques que existe un establecimiento en Puerto Luis y que los seis gauchos en el campo son asesinos, y que cualquier asistencia o apoyo que le sean facilitado a cambio de carne o toda otra cosa, será tomado por mí como una agresión contra el Gobierno Británico. Dado por mi mano este día seis de febrero de 1.834."

Sobre la gesta del gaucho Antonio Rivero revelada por las investigaciones del escritor e investigador entrerriano Martiniano Leguizamón Pondal, también hicieron sus aportes eximios compatriotas como José Luis Muñoz Azpiri, Mario Tesler, Juan Carlos Moreno, Fermín Chávez, y Manuel Ferradás Campos -entre otros-, y de este último, colega fundador de la Asociación de Periodistas de Televisión y Radio de Argentina (APTRA), que en vida fuera nuestro amigo y compañero, traemos una parte de su nota publicada por PSI el 26 de Agosto de 1974 donde consignaba: "...Luego que los ingleses tomaron posesión de las islas -y sin entrar en mayores detalles sobre la organización y delegación de mando y funciones que hicieron-, se alejaron convencidos de que con los tres hombres "bases" a cargo de la misma y la atonía de ciertos elementos a los que solo le importaban la pesca, el acopio de cueros y la caza de lobos marinos, nada ocurriría allí hasta que tomaran otro tipo de disposiciones... Los criollos -unos gauchos y pocos indios- comenzaron a vivir la odisea de los que son tratados como extranjeros en su propia tierra por elementos al servicio de las fuerzas de ocupación. Había uno, Dickson, que izaba o arriaba la bandera inglesa según fechas establecidas o a la entrada y salida de los buques a puerto; Brisbane actuaba como administrador de Vernet, pero era un incondicional de los ingleses (lo reconocen como primer gobernador británico con el grado de Capitán) y Juan Simón, un francés acriollado hace las veces de capataz.

Las armas estaban en poder de estos tres elementos, y de algunos ingleses de confianza, como el capitán Lowe. Pero los criollos en sus ranchos comenzaron a conspirar. Antonio Rivero era el alma de aquella acción... Lo ayudaba la miopía de los propios invasores que habían impuesto un régimen "fuerte". Desconocían los "vales" del último gobernador argentino, que pagaba el trabajo de los criollos, se exigía los pagos en monedas de plata que solo algunos ingleses tenían y se los sometía a estricta vigilancia,

dejándoles como únicas armas sus ponchos, sus boleadoras y sus facones (los gauchos arriaban hacienda chúcara, carneaban y hacían tareas que requerían esos elementos). Así se fueron dando las

"condiciones" para la revuelta. El 26 de Agosto a la mañana, el capitán Lowe zarpó rumbo a las roquerías, a pescar. Lo acompañaban otros ingleses y llevaron pólvora, fusiles y arpones... Fue entonces cuando Rivero dio la orden. Salieron los ocho gauchos (él incluido) portando aquellas armas, unas cargas de pólvora que pudieron robar y dos pistolas. Fue una de esas típicas operaciones de "comando", como se dice ahora, y que nuestros criollos ya habían practicado en Salta y el Alto Perú. Güemes fue su más claro exponente. En la acción murieron Juan Simón, Dickson, Brisbane y dos elementos más -uno británico y otro español- bajo las mortíferas boleadoras... Los extranjeros eran más de 18 pero el pelotón de gauchos se posesionó de las Islas y ejerció la efectiva soberanía sobre ellas, tras arriar el pabellón inglés.

Se garantizó la vida de los habitantes, se dio protección a las pocas mujeres que quedaban, y Rivero dispuso que fueran los mismos ingleses sobrevivientes quienes dieran sepultura a sus connacionales.

Sería largo enumerar la serie de episodios que se sucedieron a partir de entonces. En realidad ya han sido bastantes difundidos: algunos extranjeros, aprovechando la generosidad de los gauchos, huyeron a una islita cercana llevándose parte del arsenal, se apropiaron de mantas, melaza, pieles y otros elementos y comenzaron a llegar barcos ingleses para reconocer lo que estaba ocurriendo. Las tripulaciones bajaban, sentían -temerosas- que eran vigiladas desde desconocidos lugares y se volvían. Finalmente se juntaron alrededor de siete unidades, entre éstas una fragata ("Challenger") y desembarcaron una dotación de infantes de marina con modernas armas y un pequeño cañón... Los gauchos cruzaban la noche frente a la comandancia y el jefe de la dotación -el teniente Smith- no se atrevía a perseguirlos entre las sombras. Solo a la luz del día, sus infantes lo hacían... Y Smith, en su diario, se queja, con marcada

"neurosis", de estos "asesinos que los hacen hundir en las ciénagas". La lucha se torna dura. Unos van cayendo y otros traicionan a Rivero. Y éste, finalmente, queda solo para continuar la epopeya. Hasta que es rodeado por el enemigo teniendo a sus espaldas el mar y en sus manos un facón y un poncho. 18 infantes de marina, de rubios cabellos y claros ojos, lo acometen con bayonetas caladas. Sonríe irónicamente cuando deja caer su facón. No "se entregó", lo "tomaron prisionero", dirá después.

¿Qué ocurrió con él? Lo llevaron a Inglaterra bajo las más variadas acusaciones (asesinato, rebelión, violación, etc.). Pero los auditores del Almirantazgo no se animaron a juzgarlo. Tiempo después, silenciosamente, lo ubicaron en un buque -el "Talbot"- y lo desembarcaron en las playas orientales. Ahí -desde Montevideo- se pierde su rumbo.

Rivero, que era analfabeto -por eso para poner en sus labios palabras que interpreten sus sentimientos, es necesario recurrir a los simbolismos que impone una obra literaria- ignora realmente qué pasó con las Malvinas. Durante meses mantuvo la soberanía argentina en las islas y no llegó en su ayuda ningún barco de Buenos Aires para expulsar a los invasores. Estuvo más de un año en Inglaterra, aguardando el proceso que, finalmente, no se atrevieron a hacerle... y no fue visitado por ningún compatriota. Lógicos son, pues, su desconfianza, su desconcierto... Hay quienes aseguran (y se rescata de la tradición oral en Entre Ríos) que se reintegró a la milicia -era un veterano de la guerra con Brasil- y murió en el combate de la Vuelta de Obligado. Sin duda, una hermosa parábola, para un hombre sencillo y sin luces que, sin embargo, encendió una estrella de rebelión en las islas usurpadas..."

Es este nuestro homenaje a ese puñado de humildes trabajadores rurales, bravos gauchos que testimoniaron con su acción la altiva voluntad nacional de ser Soberanos.-

CRUCERO ARA GENERAL BELGRANO

CN Hector Bonzo, Cte del crucero en 1982

La transparencia de objetivos y propósitos de la Asociación veteranos de Guerra de Malvinas nos incentivan para desarrollar brevemente algunos conceptos, que con incalculable valor tenemos reservados sobre las vivencias de 1982. Lo hacemos con la esperanza que más personas se involucren con los protagonistas que enfrentaron a enemigos poderosos, con decisión, sacrificio y valor.

¿O es que alguien puede dudar que los hombres del cielo, mar y tierra que fueron al combate dieron lo mejor de sí no por un interés individual, sino para defender hasta sus últimas consecuencias la soberanía de un pueblo, en el sublime concepto de Patria y Nación?

En aquella oportunidad no hubo espectadores que aclamaran, sino silenciosa intimidad vivida sólo por los protagonistas, que sin distinción de escenario, edad, grado o cargo asumieron ese destino que los puso a prueba y respondieron como hombres cabales, genuinos patriotas y camaradas inigualables.

Por cierto que tuvimos miedo, como todos los que en la historia debieron enfrentar un real peligro en el campo de batalla. Pero ese miedo estuvo dominado y contenido como coraza espiritual alrededor de cada uno, registrándose actos de heroísmo que sorprenderían al más descreído.

Pongo como ejemplo porque conozco hasta los mínimos detalles, la campaña del Crucero ARA General Belgrano. Porque fui su Comandante tengo el deber y el derecho que me otorga esa noble responsabilidad, para no tergiversar la verdad de los hechos. Los tripulantes somos celosos custodios del genuino simbolismo de esa gesta y allí están nuestros 323 Héroes que cayeron y los 770 que pueden entregar el cruel y honroso testimonio de la acción.

El 16 de abril de 1982 el Crucero zarpó de la Base Naval de Puerto Belgrano rumbo al teatro de operaciones. Desde ese momento se incrementó el verdadero espíritu de equipo y de buque, que fue fundamental en los momentos críticos. El buque era nuestro hogar y como tal lo queremos. El adiestramiento fue el más severo y completo de toda mi carrera profesional. Realizamos todo tipo de ejercitaciones, enfrentamos realidades, domamos temporales, hicimos frente a duros problemas, mantuvimos el respeto, la camaradería y la disciplina y vivimos la proximidad del enemigo....

Por todo lo anterior los tripulantes nos convocamos en francas reuniones de camaradería, como la de abril de 2002, que tuvo un desarrollo y significado especial. Ese día nos reunimos deudos, tripulantes y familias, frente al muelle que durante 30 años perteneció a nuestro ARA General Belgrano y en esa ocasión fueron lagrimas de emoción las que rememoraron la zarpada para la guerra, hacía 20 años.

¡Estábamos preparados para el combate y esa preparación integral nos ayudó a vencer dificultades en la tragedia!. Y el momento llegó, para someternos a dura prueba en que no había tiempo ni lugar para improvisaciones o actitudes figuradas.

A partir del ataque con torpedos de un submarino nuclear inglés, se registraron actitudes que llegan a sublimar la acción del conjunto, en circunstancia inédita en la historia naval argentina, por la suma de magnitud y gravedad.

Desde las oscuras y espectrales cubiertas bajas, los hombres salían desfigurados por la sangre y el petróleo hacia la superior -algunos llevando en sus hombros a heridos y quemados- a ocupar sus puestos de balsas tal lo dispuesto. Yo tuve la grave decisión de ordenar abandono del buque y la tomé 20 minutos después del ataque cuando comprobé que el Crucero no tenía salvación. En esos interminables minutos estaban los tripulantes con angustia pero en orden y sin pánico evidente. ¡Y ante la crisis mas importante de sus vidas, nadie se arrojó al mar hasta que el Comandante lo dispuso, haciendo trizas el remanido sálvese quién pueda!

En el agua estaba el collar de balsas anaranjadas, esperando el valioso cargamento humano y cuando ya nada se podía hacer por el buque y por los tripulantes, el Comandante abandonó la cubierta destruida de su buque, después de un suboficial que permaneció voluntariamente a su lado en los últimos momentos.

A 17 horas, el magnífico y esbelto Crucero ARA General Belgrano pasó de sus 45° de inclinación, a poner su cuerpo vertical y hundirse en 3.000 metros de profundidad.. Mientras esto sucedía, desde muchas balsas se escucharon voces de “Viva la Patria” y “Viva el Belgrano”.

En las balsas se registraron conmovedoras situaciones límites que harían llenar muchas páginas, hasta que llegó el rescate en una de las operaciones más exitosas en la historia naval mundial. Mientras tanto los tripulantes, ya extenuados, habían permanecido casi 40 horas en balsas, en medio de un terrible temporal que arrasó la zona.

Luego Ushuaia y los vuelos al aeródromo naval de Comandante Espora, donde esperaban entre nutrido grupo de gente, los angustiados familiares que deseaban ver los rostros de sus seres queridos...

Los meses y años posteriores a mayo de 1982 no fueron fáciles para las familias de nuestros muertos, aun sabiendo que cada ausencia significa el nombre y pedestal de un Héroe Nacional... Tampoco fue fácil para los sobrevivientes y sus familias, enfrentarse a lo intrascendente de la vida.

¡Porque una parte muy particular de ella quedó retenida en el Sur e inexorablemente regresa...!

Quienes formamos la familia del Crucero ARA General Belgrano, conociendo en profundidad los extremos sufrimientos, rendimos aquí nuestro homenaje a todos los hombres del cielo, mar y tierra, -y a las familias de ellos-, que tuvieron el patrimonio exclusivo de aquellos días de pena y gloria en la defensa de la soberanía de nuestra Nación Argentina. ¡Y que lo hicieron sin pedir nada a cambio!

“VIVENCIAS DE UN SUPERVIVIENTE DELCRUCERO ARA GRL BELGRANO”

*** Por el VG Oscar Dante Fornés**

Describir cada minuto de los momentos previos y posteriores al hundimiento del crucero no ofrece demasiadas dificultades para sus ex tripulantes, siempre y cuando dejemos de lado los sentimientos que produce esta gesta. En esto va mi más profundo homenaje a los 323 caídos y a los sobre vivientes que reafirmaron con sus acciones, la fe, la confianza, el espíritu y la vocación por la Patria.

Desde que el buque zarpó con 1093 hombres aquel 16 de abril de 1982 a la zona de operaciones, sabíamos que podíamos atacar ó ser atacados.

El alcance y poder de la artillería del crucero permitía una cierta paridad de fuerzas con buques sin misiles. Para el rechazo de ataques contaba con tres torres con cañones de 150 mm cada una, con un alcance de 22 Km, 8 cañones de 125 mm (4 por cada banda) , la artillería de 20 y 40 mm y misiles antiaéreos de corto alcance Sea Cat completaban su arsenal.

El Belgrano tenía una eslora (largo) de 185 metros, una manga máxima (ancho) de 18 metros y una altura de 37 metros desde la quilla al palo mayor, un peso de alistamiento de 13000 toneladas, para lograr un desplazamiento a 18 nudos de velocidad. Estaba dotado de cuatro hélices que transmitían una potencia de 100000 HP accionadas con 4 turbinas y 8 calderas.

Este acontecimiento, el hundimiento, fue la mayor tragedia naval de la Armada Argentina, también una de sus mayores pruebas de heroísmo. De un total de 323 pérdidas aproximadamente 270 hombres murieron en el primer instante del ataque llevado a cabo por el submarino nuclear HMS Conqueror, mediante el lanzamiento de tres torpedos Mark VIII de los cuales dos impactaron al buque.

El primer torpedo golpeó al Belgrano el 2 de mayo a las 16,01 Hs. sobre la banda de babor a la altura de la sala de máquinas de popa, rompiendo una coraza de 150 mm, explotando dentro de la nave hacia arriba y quemando hacia abajo. En su trayectoria destruyó todo con increíble poder atravesando las cuatro cubiertas de acero hasta llegar a la cubierta principal. En esa circunstancia me encontraba de guardia en la central de información de combate (CIC), cubriendo la guardia N° 32 en un radar. La guardia 32 se cubría de 00 a 04 y de 12 a 16 Hs durante todos los días de la navegación.

Cuando escuché el primer impacto el Belgrano se detuvo, comenzó a sumergirse la popa, cesó la energía y el aire se volvió tan caliente como para quemar la piel; la completa oscuridad, la inclinación de 1° por minuto y los chorros de vapor y combustible saliendo por las tuberías rotas parecían cerrar la posibilidad de acceder a la cubierta principal. Ese fue el momento crucial en donde la ayuda solidaria, el espíritu de equipo y la disciplina de toda la dotación permitieron la supervivencia de 770 tripulantes.

Referido a mi situación particular, en todos los relatos y conferencias que realizo comento que el destino estuvo de mi lado y por 15 minutos salvé mi vida.

Como dije anteriormente en el instante del ataque estaba de guardia y mi relevo debía reemplazarme a las 15,45 Hs. pero debido a la cantidad de guardias, ejercicios de zafarrancho de combate y el cansancio por la tensión del momento, se quedó dormido retrasándose 15 minutos. De haber llegado a horario inmediatamente me hubiese ido a descansar al sollado (dormitorio) por el cansancio acumulado. Por suerte mi compañero a pesar de las quemaduras pudo sobrevivir.

Aquel día cubrí guardia de 00 a 04 y luego tuvimos zafarrancho de combate real de 05 a 11 Hs. ; se pensaba atacar a la flota inglesa en Malvinas en un ataque en pinzas, con el portaaviones 25 de Mayo y sus escoltas por el norte y nosotros con dos destructores por el sur. El plan de ataque se suspendió y el Belgrano volvió a la zona de espera para recibir nuevas órdenes, eso significó que en el momento del ataque el crucero navegaba fuera de la zona de exclusión impuesta por los ingleses y en dirección al continente.

Cuando salí del CIC y me dirigí a la balsa que tenía asignada que se encontraba sobre la banda de babor en proa, a mitad de camino encontré a un hombre recostado sobre la torre 2 de 5 pulgadas; quemado en el rostro y en sus manos. Ese hombre era el " colimba " Ramón Iturria, mi relevo de guardia, el cual fue colocado sobre una frazada y llevado por otros dos compañeros hasta la balsa.

A las 16,21 Hs el buque había escorado 20°, la entrada de agua al interior del mismo era incontrolable, las cubiertas interiores estaban incomunicadas por la explosión y la cubierta principal era intransitable por el petróleo derramado. Ante este cuadro todos esperábamos la orden de abandono, la que se impartió a las 16,25 Hs.

Vi rostros desorientados ó asombrados ante tamaña tragedia y otros llenos de rabia, impotencia ó dolor pero no vi un solo acto de pánico ó desobediencia, al contrario, todos sin excepción contribuyeron a crear un ambiente de disciplina y orden que fue fundamental para la sobre vivencia.

A las 17,00 Hs el Belgrano estaba "herido de muerte", al hundirse suave y definitivamente, desde las balsas que se encontraban a su alrededor se dieron voces de ¡Viva la Patria! y ¡Viva el Belgrano!.

En la balsa éramos 16 personas entre conscriptos, suboficiales y un oficial incluido un herido, el mencionado Ramón Iturria, estuvimos 36 horas naufragando, horas interminables sufriendo un frío impresionante y el movimiento del mar la balsa parecía "un corcho dentro de un lavarropas ". Durante la travesía sufrimos además un violento temporal en el que las olas llegaban a una altura de 8 a 10 m con ráfagas de viento de 120 Km/hora en dirección al continente antártico y temperatura de varios grados bajo cero. Para mantener el ánimo del grupo hacíamos muchas bromas, cantábamos y para no sufrir demasiado el frío teníamos una "bolsa de orina" con la que nos calentábamos todo el cuerpo. En esa situación no podíamos desperdiciar los 36° que tenía el orín.

Cuando llevábamos casi 20 horas de naufragio escuchamos el ruido de un avión que apenas divisó varias balsas regresó al continente - luego supimos porque estaba al límite de su autonomía - en ese momento todos estábamos muy contentos porque sabíamos que muy pronto nos iban a recuperar, ello ocurrió seis horas más tarde, cuando el Aviso Gurruchaga nos rescató del Océano Atlántico.

La capacidad de este aviso era de 80 tripulantes como dotación y éramos nosotros 400 hombres del Belgrano rescatados. El trabajo que realizaron los tripulantes del aviso fue brillante por su eficiencia profesional y humana.

Luego de navegar varias horas llegamos a tierra firme en el puerto de Ushuaia donde nos esperaba personal naval para atendernos. Nos dieron todo lo que necesitábamos en ese momento. Luego en avión nos llevaron a Puerto Belgrano.

Desde mi punto de vista existieron muchos factores que influyeron para que se hayan salvado 770 tripulantes: que el ataque se produjo de día, que en ese momento había cambio de guardia, que no explotó la santabárbara (lugar donde se guardaban las municiones), que no se incendió el petróleo derramado, también por cierto el buen entrenamiento que teníamos para abandonar el buque y finalmente el rescate que hicieron los buques de la Armada Argentina. Las bajas del Crucero General Belgrano representan la mitad de los muertos argentinos en la Guerra de Malvinas.

Siempre voy a destacar los actos de heroísmo de muchos camaradas, al personal de la balsa por la valentía de mantener alta nuestra moral alentándonos en todo momento, al Aviso Gurruchaga y su tripulación, a mi extinta mamá, mi hermano, familiares y amigos que desde Buenos Aires rezaban para que yo volviera a casa.

Para terminar con este relato, quiero dejar como mensaje que siempre voy a estar orgulloso de haber pertenecido a la dotación del Crucero General Belgrano que defendió a la Patria en la gesta de Malvinas.

*** Superviviente del crucero ARA General Belgrano. Ingresó en la Armada Argentina como conscripto clase 62 el 2 de abril de 1981, luego de 70 días de instrucción en la Base Naval de Puerto Belgrano fue destinado al buque de referencia, Departamento de Operaciones, División Kilo. En el momento del hundimiento tenía 20 años y ese día cumplía 13 meses de servicio militar. En la actualidad se desempeña como Vocal 3º de la Comisión Directiva de nuestra entidad.**

MARTES, 13 DE ABRIL

Hoy es martes 13 de abril de 1982, tal vez uno podría pensar que esa fecha traería mala suerte, a lo mejor casualidad o quien sabe que, 13 soldados partimos para encontrarnos con cuatro de nuestros compañeros, que el día 02 de abril habían pisado tierra Malvinense para acompañar a quienes tenían la misión de controlar y guiar a las tropas que por aire, llegarían para defenderlas.

Es de no imaginarse pero para quienes creen en supersticiones, el número que formábamos era el 17. todo indicaba, que de acuerdo a la simbología de los juegos de azahar, nuestra estadía seria por lo menos escalofriante. A lo mejor, lo que a priori en los números, parecía que nos encontraba en desventaja, no fue así, las enseñanzas de quienes nos guiaron, permitieron que realizáramos nuestras tareas, con la mayor eficiencia posible.

Es necesario recordar que teníamos algo mas de tres meses de instrucción y tres clases de tiro; esto es lo que hace importante y pone de manifiesto la calidad de la gente que nos indicaba cual era el camino, para que no cometiéramos errores que pudieran perjudicar las tareas para las cuales nos habían enviado.

Doble es el mérito de quienes con tan poca experiencia pudimos concretar una labor con tanta profesionalidad. No es fácil de un día para otro asumir la responsabilidad sobre la vida de 40 personas, entre oficiales y suboficiales, ya que toda la seguridad dependía de la tarea a nuestro cargo.

Diecisiete fuimos los soldados en el Grupo 2 de Vigilancia y Control Aéreo que vivimos y compartimos la dicha de defender la Patria, no importó que los números indicasen que nos costaría mucho alcanzar el objetivo, porque trabajamos con todo el ahínco que nuestra edad y experiencia nos permitía y supimos comprender que todo aquel inmenso sacrificio estaba dirigido a las generaciones que nos sucederían

Por eso considero importante destacar y difundir como un grupo de personas que prácticamente no se conocían, lograron a través de un mismo horizonte e iguales objetivos, de una acertada conducción y con pocos elementos obtenidos en su mayoría en el campo de combate, cumplir acabadamente con la misión asignada.

Desde ese entonces, anualmente todos los 31 de mayo, fecha en que conmemoramos el bautismo de fuego de nuestro radar, tenemos la satisfacción de reunirnos en una misma mesa los oficiales, suboficiales y soldados que integramos aquella Unidad para rememorar, unidos en el recuerdo, las heroicas jornadas vividas en la recordada Gesta.

BRUNO RECTOR ROMANO

S/C.63 G.2 DE V.Y.C. A

ENTREVISTA DE LA GACETA MALVINENSE AL CAPITÁN DE NAVÍO DE I.M. (R) ALFREDO RAÚL WEINSTABL QUIEN FUERA EL JEFE DE OPERACIONES DURANTE EL PLANEAMIENTO DE LA OPERACIÓN “ROSARIO” Y POSTERIORMENTE EL COMANDANTE DEL BATALLÓN DE I.M. N° 2, NÚCLEO DE LA FUERZA DE DESEMBARCO QUE RECONQUISTÓ LAS ISLAS MALVINAS EL DÍA 2 DE ABRIL DE 1982 .

LGM: Cuando se enteró de la decisión de reconquistar las Islas Malvinas y que su Batallón sería el núcleo de la Fuerza de Desembarco?

W: Fue en la última semana del mes de enero de 1982. En esos días fui citado por el Comandante de la Infantería de Marina quien me impuso de la decisión del gobierno de reconquistar las Islas Malvinas en virtud de las malas perspectivas en el desarrollo de las negociaciones en el campo diplomático sobre el tema.

En esa ocasión también me informó que había tomado la decisión que mi Batallón sería el núcleo de la Fuerza de Desembarco. Asimismo me ordenó que a partir de ese momento me debería constituir en el Jefe de Operaciones para esa operación y que debía comenzar de inmediato con el estudio y planeamiento al respecto.

LGM: Había muchas personas que estaban al tanto del tema?

W: No, sin temor a equivocarme creo que debo haber sido el segundo Jefe en tomar conocimiento de la decisión de efectuar esta operación. El primero fue el CFIM Guillermo BOTTO que a la sazón se desempeñaba como Jefe de Inteligencia del Comando de la Infantería de Marina.

LGM: Como reaccionó ante esta orden?

W: En primera instancia quedé perplejo y totalmente sorprendido. No me lo imaginaba ni por asomo. Tanto es así que cuando fui citado al despacho del Almirante en el trayecto desde mi Unidad hasta el Comando fui muy preocupado y me preguntaba mentalmente cual podía ser el motivo de este llamado ya que no se había realizado a través del Comando de Brigada que es la vía normal.

LGM: Cuales fueron sus actividades los días posteriores?

W: Me avoqué al estudio de la información disponible conjuntamente con el Capitán BOTTO y comencé a bosquejar los lineamientos esquemáticos básicos de los probables cursos de acción. Con el correr de los días y a medida que el cúmulo del trabajo aumentaba; previa autorización del Almirante; incorporé al equipo de planeamiento al Segundo Comandante, de mi Batallón, el CCIM Hugo SANTILLÁN y a mi Jefe de Operaciones, el CCIM Néstor CARBALLIDO.

El tema seguía siendo totalmente secreto . Nadie se imaginaba ni sospechaba lo que se estaba planeando. La Infantería de Marina aún se encontraba en el receso normal de fin de año.

LGM: Pensó que su Batallón; en base a su equipamiento y adiestramiento; estaba en condiciones de realizar esta operación?

W: Esa es realmente una excelente pregunta.

Durante bastante tiempo estuve muy preocupado, pensando y cavilando seriamente sobre lo que Ud. dice.

Como dije ante su pregunta anterior aún estábamos en el período de receso que en la Armada abarca aproximadamente tres meses, desde mediados de diciembre hasta mediados de marzo del año siguiente. Es el período en donde se efectúan los traslados generales y se toman las licencias anuales y el personal en las Unidades se dedica a básicamente a tareas de conservación y mantenimiento del equipo y de las instalaciones.

De hecho aún no se había efectivizado el traslado del Comandante de Brigada que era mi Comandante Superior.

Volviendo a su pregunta, yo como Comandante; como por otro lado todo jefe; era directamente responsable de lo que iba a ejecutar mi Batallón y lo que podía pasar a mis hombres.

Bajo ningún punto de vista podía embarcarlos en una operación para la cual no estaban equipados o adiestrados en forma adecuada.

El tema me preocupaba sobremanera y lo analicé reiteradas veces. Pero prontamente llegué a la conclusión que si forzábamos el adiestramiento un poco y focalizábamos el mismo exclusivamente en lo que íbamos a realizar no habría mayores problemas.

LGM: Explique que lo hizo llegar a esa conclusión.

W: Como Ud. sabe la característica de las Infanterías de Marina de todo el mundo es su alto grado de alistamiento. Nuestra I.M. también tiene un alto grado de alistamiento...pero con las limitaciones de nuestra idiosincrasia, nuestra burocracia y al hecho de haber estado por un tiempo muy prolongado en un estado de ausencia de guerra.

No obstante todas las unidades de I.M. tienen el equipo y el uniforme para operar en zona fría y un número determinado de días de abastecimientos en sus paños para operar sin mayor dilación ante una orden repentina o sorpresiva.

Por otra parte la casi totalidad de los cuadros han revistado en algún momento de su carrera en la zona austral, que como Ud. debe saber son unidades específicamente equipadas y adiestradas para operar en zona fría, monte austral y baja montaña.

Con respecto a la tropa, en la Armada ya hace muchísimos años se incorporaba a los conscriptos cada dos meses. Es decir cinco incorporaciones de tandas de conscriptos al año.

En las unidades de I.M. y en los buques había siempre cuatro tandas adiestradas (veteranas) y una recientemente incorporada. Esta última tanda se incorporaba a las unidades después de pasar un período de tres meses por un Centro de Formación (CIFIM) en donde se los adiestraba en los aspectos básicos de la vida militar y en donde se cumplía las condiciones de tiro.

Es decir cuando esta tanda llegaba a la unidad de destino definitivo el conscripto ya venía con una formación militar básica y se lo incorporaba en las subunidades y fracciones mezclados con las tandas más veteranas.

Este sistema que acabo de explicar permite de por si un alto grado de alistamiento, en comparación de la incorporación anual masiva que se hacía antiguamente en la ARMADA.

El personal de cuadros; tanto de oficiales como de suboficiales; que me tocó en suerte para ese año eran en general de una capacitación profesional muy por sobre lo normal, como si yo los hubiera podido elegir personalmente. Muchos de ellos veteranos en la unidad y la gran mayoría con muchos años de destino en el sur.

Pero el hecho que definitivamente me convenció fue que el grueso del Batallón participó el año anterior en el marco de las operaciones UNITAS conjuntamente con infantes de marina norteamericanos en maniobras, ejercitaciones y en un operativo anfibio (asalto anfibio) similar al que se estaba planificando.

Para tener una idea de lo que esto representa, el Batallón en esa ejercitación con los Marines americanos consumió prácticamente el triple de la asignación anual de munición de las diferentes armas. De más está decir que la munición fue proporcionada por estos últimos.

Para contestar en forma sucinta su pregunta mi Batallón tenía un alto grado de adiestramiento para esa época del año.

LGM: No obstante Ud. no tuvo la oportunidad de adiestrar y conducir personalmente a su unidad.

W: Es cierto lo que Ud. afirma, pero estimando que la fecha prevista no iba a ser antes del 15 de mayo consideré que tenía tiempo suficiente para ello si lo hacía específicamente para la operación que estábamos planeando dejando de lado el adiestramiento de las demás operaciones tácticas en que normalmente se adiestra una unidad en el transcurso del año.

LGM: Pudo llevarlo a cabo?

W: Si, pero déjeme que le explique. Mientras yo me dedicaba al planeamiento de la operación Malvinas conjuntamente con un Estado Mayor específico que se había conformado, paralelamente ordené a mi Batallón y a mis Jefes de Compañía el adiestramiento particular y preciso que debían realizar. Este adiestramiento fue muy intenso; muy puntual; prácticamente de sol a sol; volcando el centro de gravedad especialmente en las operaciones con los vehículos anfibios.

Todavía nadie sabía de que se trataba y el secreto se mantenía totalmente.

Después de la primera quincena de marzo solicito a mi Comando Superior autorización para realizar el adiestramiento anfibio del Batallón ya en su conjunto y en vista de la operación que se iba a realizar.

El pedido fue autorizado, por lo cual en la última semana de marzo entregué mi cargo de Jefe de Operaciones a otro Jefe del Estado Mayor y me embarqué con toda mi unidad en el buque transporte de tanques, el BDT "CÁNDIDO DE LA SALA" para realizar el adiestramiento anfibio, la práctica de movimiento buque a costa (MBAC) y el ensayo de la maniobra planificada en tierra en proximidades de la Península de VALDÉS en una zona con características muy parecida a la de las islas.

LGM: En que consiste el adiestramiento anfibio y el movimiento buque a costa?

W: Como Ud. se imaginará la vida a bordo es totalmente diferente a la vida de campaña en el terreno. Es acostumbrarse y habituarse a la vida a bordo. Comprende zafarranchos de incendio, de combate, de abandono y otras actividades propias de la vida en un buque.

Incluye refuerzos de guardia en todas las actividades rutinarias de a bordo tales como refuerzos en la cocina, en los puestos de limpieza, en los diferentes sollados del buque y obviamente todo se hace por turnos, la comida, los ejercicios físicos, el baño, etc.

Demás está decir que también lleva implícito el acostumbramiento al movimiento del buque (mal de mar).

En cuanto al MBAC es una de las fases más críticas de una operación anfibia .Comprende el lanzamiento de los vehículos anfibios y las embarcaciones al agua y luego en una muy estricta, ajustada y detallada secuencia adoptar la formación con la cual tienen que abordar la playa en forma muy sincronizada y siguiendo un ordenamiento determinado para poder formar el poder combativo adecuado partiendo prácticamente de un cero inicial. Las embarcaciones de desembarco y los vehículos anfibios son vectoreados por radar hasta embriacar en el lugar preciso en la playa de acuerdo a la maniobra en tierra prevista.

Esta fase es sin lugar a dudas la fase más crucial de una operación anfibia.

LGM: Pudo llevar todo a cabo como Ud. lo tenía previsto?

W: Si afortunadamente salió todo tal cual estaba previsto. Practicamos exactamente lo que después se repitió en las islas. Probablemente los informes de inteligencia que poseíamos y este ensayo hizo que luego en la operación real las cosas salieron un poco menos que perfectas.

LGM: Estimo que el éxito de la “OPERACIÓN ROSARIO” se debió sin lugar a dudas a su ajustado planeamiento y a la preparación de todos aquellos que intervinieron en ella.

W: Efectivamente, cumplimos exactamente lo que estaba previsto y planificado y adecuadamente ensayado.

LGM: Como finalizó la “OPERACIÓN ROSARIO”?

W: El desarrollo posterior de la operación es bastante conocido y fue tratado ya en varios artículos y publicaciones. Solo quiero agregar que tuvimos que lamentar una baja; la del CCIM Pedro GIAQUINO que cayó mortalmente herido; al encabezar el asalto a la casa del Gobernador al frente de sus hombres. También tuvimos dos heridos graves; el Tte.de Frag. Diego GARCIA QUIROGA y el Cabo 1º Ernesto URBINA que lo fueron al tratar de auxiliar a su Jefe.

Las tres bajas lo fueron en circunstancias en que pusieron en evidencia un valor que excedía el mero cumplimiento del deber inscribiendo así una nueva página de gloria para nuestra INFANTERÍA DE MARINA y de la ARMADA.

ENTREGA DEL CUADRO HEROES DE LA FUERZA AEREA DE LA GUERRA DE MALVINAS

El 16 de diciembre de 2002, el Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Brig Grl VG Walter Domingo Barbero, hizo entrega a la asociación del cuadro que perpetúa a los hombres integrantes de la Institución muertos en combate durante la Gesta de Malvinas, Bautismo de Fuego de la Fuerza Armada más joven de nuestro país.

El acto se llevó a cabo en el despacho que la citada autoridad posee en el Edificio Cóndor, sede del EMGFAA, encontrándose presente también el Secretario General del Arma, Brigadier VG Emir González, concurriendo en representación de nuestra entidad su Presidente Grl Div (R) VG Jorge Halperin, acompañado por los Vicepresidentes Valte (R) VG Carlos Alfonso y Brig My (R) VG Alberto Alegría.

Luego de informal conversación el Brig Grl Barbero, expresó que la invitación tenía por motivo el deseo de entregar el referido presente que engalana todas las dependencias oficiales de la Fuerza Aérea Argentina.

Posteriormente tuvo palabras de agradecimiento el Grl Halperin, expresando que la asociación tenía plena conciencia de lo que significaba para la Fuerza el referido presente, por lo que ocuparía un lugar central en su pequeña sede y seguramente también en el corazón y la memoria de los asociados, señalando que a dicho gesto, se sumaba a la deferente actitud del Jefe de Estado Mayor al realizar su entrega en forma personal, circunstancias que los impulsaba a redoblar esfuerzos en procura de los propósitos estatutarios que dieran origen a la entidad, reiterando finalmente sus expresiones de agradecimiento.

Durante el saludo de despedida se hizo entrega a ambos Brigadieres, en su condición de socios activos, del distintivo solapero con el escudo de la asociación.

EN RECONOCIMIENTO.

Por el Tcnl (R) Raúl Daniel Abella (*)

Puerto Argentino, Malvinas. Han pasado ya 20 años y su recuerdo es aún vívido, doloroso, heroico y orgulloso. Fue durante el desarrollo de las operaciones militares que tuve el alto honor de conducir la Compañía de Infantería Mecanizada B "Piribebuy", del RIMec 6 "Grl Viamonte".

Nuestro asiento de paz la cálida y bella ciudad de Mercedes, en la Pcia de BsAs. El Cº Dos Hermanas, 10Km al oeste de Puerto Argentino, nuestro destino final en la Isla Soledad.

He presenciado numerosos actos de valor, de renunciamento, de integridad y también de flaqueza.

Honor a su bravura, a sus sufrimientos y gratitud para con su esforzado arrojo.

Vienen a mi memoria los apellidos de aquellos que no desentonaron y estuvieron a la altura de todo lo que la Patria nos reclamaba. Como olvidar a Ismael Poltronieri, que desafiando las condiciones meteorológicas, nos sorprenderá con el "humo de sus asaditos" en las posiciones. Su permanente predisposición para llevar adelante cualquier tipo de tarea. Y a partir del 12 de junio hasta el momento final adquiriendo un protagonismo en las acciones que ha medida que se sucedían agigantaban su coraje en beneficio de sus compañeros.

Será en el Mte Tumbledown donde Poltronieri, como apuntador de MAG, permitirá que parte de la 2da sección de la compañía y de la compañía "Nacar" del BIM5, puedan replegarse en orden hacia Puerto Argentino. El lo contará más tarde con la simplicidad y la sencillez de los GRANDES. Le valió ser el único conscripto condecorado por la Nación con la máxima condecoración "Al Heroico Valor en Combate".

Rescatar la figura de un Reparaz, evacuado el 3 de junio en horas de la mañana, al hospital de Puerto Argentino, tras ser impactado por una esquirla en la espalda, luego de recibir las posiciones intenso fuego de artillería enemiga. Ese mismo día en horas de la noche regresa a las posiciones por sus propios medios.

Goñi, Britos, Lozan....y muchos otros (anónimos), que en sus puestos de combate constituyeron verdaderos ejemplos en quien mirarnos en los momentos de flaqueza, para seguir adelante. Quienes con un horizonte poco claro y enalteciendo en su simplicidad los principios de la disciplina militar, cumplieron las órdenes sin preguntar. Realmente hemos quedado solidarizados por el Honor y la Fidelidad dos normas sublimes, tal cual lo expresara en su libro J. Ortega y Gasset, en España Invertebrada.

Por último recatar para siempre nuestros muertos en combate, que por derecho propio han entrado en la inmortalidad, no dejemos que una traidora indiferencia, abandone el sacrificio inicial...
BECERRA, BORDON, ECHAVE, BALVIDARES, HORIRBERGER, GUANES,
LUNA, RODRIGUEZ. ¡iiiiPRESENTE!!!!

20 años han pasado de aquella gloriosa gesta y me gustaría decir, en reconocimiento a tanto esfuerzo y abnegación a todos los integrantes de la "B" ¡iiiiGRACIAS!!!!

(*) Se desempeñó en Malvinas como Jefe de la Ca B “Piribebuy” del RIMec 6 “Grl Viamonte”, destacada como Reserva de la “Agrupación Ejército Puerto Argentino”. Por su actuación durante la guerra fue distinguido por el Ejército con la medalla “Al Mérito Militar”



Efectivos de la Cía. Infantería RIMec 6 “Gral. Viamonte” en Cerro Dos Hermanas, Isla Soledad, en formación días antes de iniciarse el combate.

OPERACIÓN UKA UKA

Egresé como Guardiamarina de la Escuela Naval Militar en 1958 (promoción 85). Luego cursé la carrera de Ingeniería Electrónica en la Universidad de Buenos Aires. Durante los años 1967 a 1968 realicé un postgrado en la Facultad de Ingeniería en Roma especializándome en Control y Guiado de misiles.

A mi regreso al país trabajé en CITEFA en Investigación y Desarrollo en el área de misiles y en particular tuve la oportunidad de hacer varios diseños exitosos. Posteriormente pasé al Edificio Libertad (Comando en Jefe de la Armada) donde en 1975 desarrollé los estudios de instalación del MM-38 Exocet en los destructores tipo Fletcher que teníamos por ese entonces. También en esa época realicé los estudios sobre la probabilidad de impacto del misil Sea Dart frente a distintas configuraciones de aviones, sobre de la integración del AM-39 a un avión A-4Q Skiehawk y una preselección de misiles de defensa antiaérea para la Flota de Mar. Asimismo me tocó determinar un conjunto de expresiones matemáticas que finalmente se sintetizaban en una fórmula final para dar un valor numérico que ayudara a seleccionar la mejor oferta de un tipo de buque para la Armada. En parte y gracias a los resultados de ese estudio no se adquirieron las Corbetas tipo 21 inglesas que posteriormente demostraron ser un fracaso.

En 1976 fui de pase a Puerto Belgrano a fin de hacerme cargo de la instalación de los Exocet MM-38 en los destructores Py, Bouchard y Seguí (posteriormente se efectuó la instalación en el destructor Piedrabuena) como conclusión del estudio que había efectuado previamente.

En 1981 cumplí una comisión a Francia donde supervisé la recepción de los AM-39 para los aviones Super Etendart, como así también la entrega de un banco de control y prueba de misiles EXOCET, mucho más avanzado del que teníamos, y que nos permitía, en el Taller Central de Misiles de Puerto Belgrano controlar y recorrer toda la familia de Exocet (MM-38, AM-39 y MM-40).

En febrero de 1982 instalamos el nuevo banco de control en el Taller central de Misiles y a mediados de marzo regresé a Buenos Aires, ya que mi destino era en el Edificio Libertad. Pese a tener varios compañeros de promoción ejerciendo funciones de comando en la operación Rosario, me enteré del desembarco por las noticias de radio del 2 de abril.

A fines de abril del 82, se produce un problema con el banco de control y prueba; no se podían recorrer misiles por lo que me fui a Puerto Belgrano y, merced al esfuerzo de un destacado equipo de técnicos del Taller de Misiles pudimos resolver el problema. Simultáneamente regresó la Corbeta ARA Guerrico, que comandaba un compañero mío, con un contenedor Exocet averiado por el duro combate de Grytviken.

El contenedor presentaba un impacto que había atravesado la cobertura externa y había impactado en la unión entre los dos propulsores del misil. Otro proyectil impactó en la “manguera” de cables que llevan las señales desde el buque hasta el misil y había provocado la entrada de agua de mar haciendo perder la aislación de unos 15 cables conductores que se encuentran en la manguera, por lo que hubo que recorrer y reparar el cableado. Felizmente, en menos de una semana dejamos todo en perfecto funcionamiento.

También, y simultáneamente, recorrimos los misiles R-550 Magic de la Fuerza Aérea Argentina, y que habían sido recién adquiridos. Nosotros no habíamos siquiera desembalado el banco de pruebas Magic (del programa de adquisición de los Super Etendard), ya que según contrato participarían los técnicos franceses

en la puesta en marcha, pero en la emergencia lo pusimos en funcionamiento con el sólo apoyo de los técnicos del Taller de Misiles.

A mediados de Mayo, me llamó el CL Allara, quien me preguntó sobre la factibilidad de desmontar la instalación de Exocet de algún buque y llevarla a Malvinas como batería costera. Ello a los efectos de responder al incesante cañoneo naval británico ya atacaban todas las noches sin que pudiésemos responder el fuego.

Le contesté que esa tarea demandaría unos 45 días, y que el sistema sería engorroso de transportar. Para tener una idea, la instalación de a bordo consta de unos siete racks (como armarios metálicos) de una altura cada uno de alrededor de 1, 8 metros por 50 cm de profundidad y 60 cm de ancho a lo que hay que sumar las mangueras de cables (que internamente llevan de 15 a 30 cables individuales). A su vez, habría que cortar parte de la estructura del buque para poder sacar los cables que salían del lugar donde estaba la instalación del equipamiento Exocet y pasaban por debajo de la cubierta para llegar hasta los misiles.

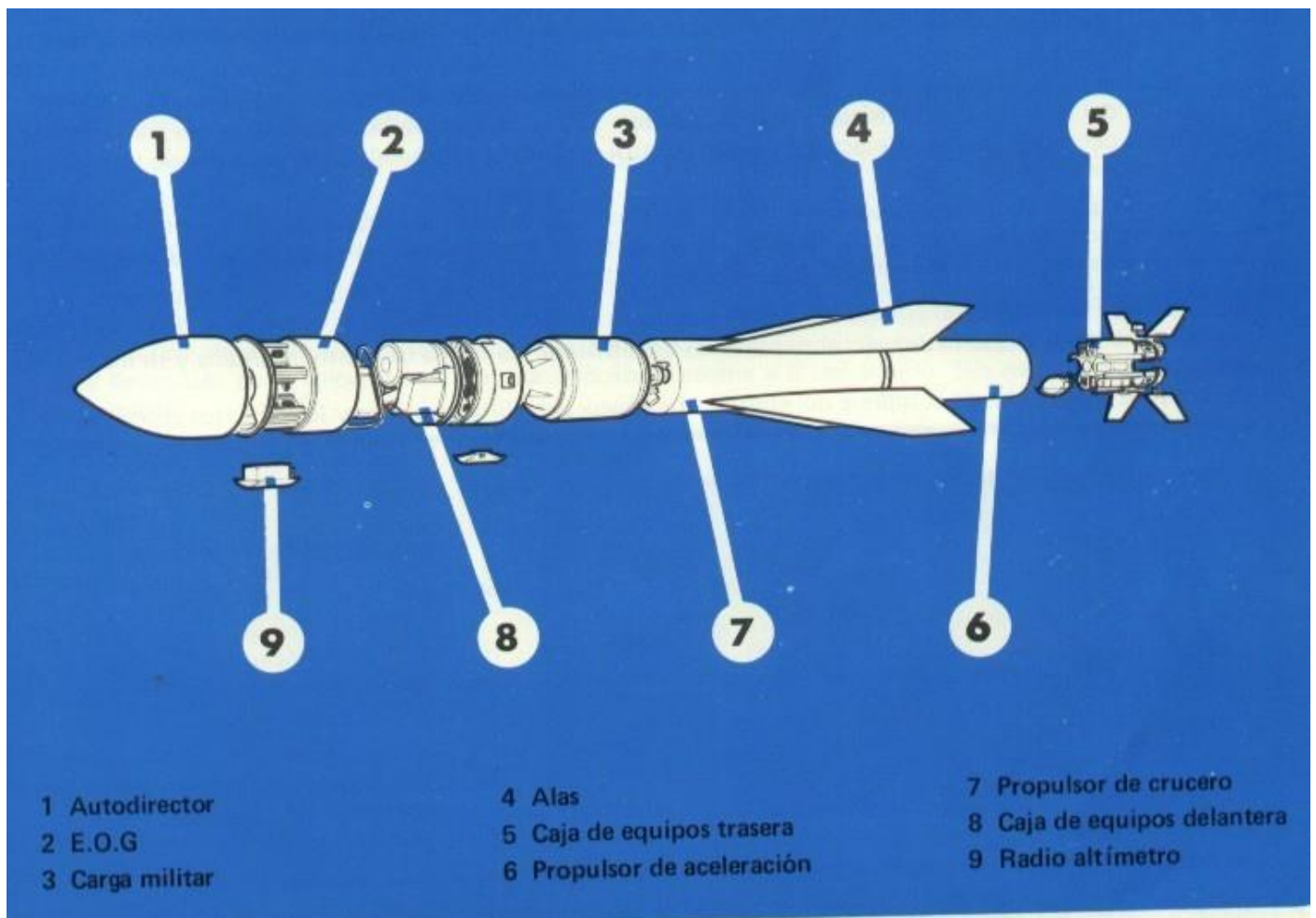
El Alte ALLARA me contestó que no se podía esperar tanto tiempo a lo que le dije que trataría de hacer algo más rápido y de emergencia, aunque no podía asegurarle que tuviese éxito en lograrlo.

Me junté en el arsenal con los técnicos Shugt y Torelli, jóvenes técnicos que ya habían trabajado conmigo en la instalación del banco de control de misiles y en las instalaciones de nuestros viejos destructores y empezamos a trabajar en un sistema de circunstancia, que denominamos ITB, "Instalación de Tiro Berreta", como un chiste entre nosotros por la precariedad del sistema. Así creamos unas "cajas", en realidad computadoras "caseras" con las que comenzamos a medir las corrientes y señales que recibía y transmitía el misil.

Usamos un simulador del autodirector del misil que se conoce como "Simulador vector" a fin de verificar que señales y como llegarían al misil. Es una copia del lanzador, con una ventana por donde se hace observación de TV para comparar las señales que recibe el misil y lo que "realmente verá el misil" y por lo tanto permite verificar las señales que recibirá el misil.

Estas mediciones las hacíamos en uno de los destructores y fuimos probando como recibiría el misil las señales que le enviaríamos. Hay que tener en cuenta que eliminábamos toda la instalación de a bordo para reemplazarla por tres cajas y una serie de circuitos electrónicos que diseñamos y armamos sobre la marcha. Nuestro objetivo era, en definitiva, que el misil "creyera que recibía la información elaborada por una instalación de tiro completa" y no de unos elementos precarios y manuales.

En su operación, una vez que el misil ha sido "armado" (pone en marcha y orienta los giróscopos, etc.), el buque le envía una "palabra" (cadena de datos) de 64 bits con un contenido ya prefijado para todos los casos, es decir no son los datos reales con que se lanzará el misil. El misil la recibe y en función de ella activa algunos circuitos y la envía de vuelta al buque, donde el sistema compara lo enviado con lo recibido. De ser iguales, el buque envía una segunda "palabra", que ya contiene algunos parámetros reales de lanzamiento. Una vez más, el misil devuelve los datos y el sistema compara. Si no se presentan inconvenientes, se envía por última la cadena de 64 bits, pero esta vez son todos los datos reales (distancia al blanco, apertura de ventana de búsqueda del autodirector del misil, altura de vuelo, etc.) y si el misil devuelve correctamente los datos, se produce el lanzamiento en forma automática.



El tiempo que dura el intercambio de estas tres cadenas de bits y las comparaciones es de fracción de un segundo.

Dado que si quería diseñar circuitos más complejos que cubriesen las acciones de la instalación real ello implicaría más tiempo de diseño y circuitos más complejos con aumento de la probabilidad de falla, Decidí entonces, merced a las "cajas", enviaría tres veces los datos reales (la tercer "palabra" de una secuencia normal de tiro).

Finalmente, luego de quince días de trabajo continuo pudimos simular todo el proceso de lanzamiento y verificar el Simulador Vector que el misil hubiese recibido la información que se deseaba. Cuando logramos replicar esto, se comenzó a buscar un generador que pudiese entregar una tensión trifásica de 400 ciclos y una de 60 ciclos. En ese momento, tenía la certeza que podría efectuar lanzamientos con la ITB pero, para asegurarnos que andaríamos como suponíamos efectuamos unos 15 "lanzamientos simulados" con el simulador de vector, que, en teoría, nos dieron un funcionamiento correcto.

Paralelamente a esto, en los Talleres Generales del Arsenal de Puerto Belgrano se construyó, sobre la base de un par de viejos chatones, un sostén para poder montar dos misiles Exocet MM-38 en sus contenedores (la rampa de lanzamiento) y el otro, el generador eléctrico y nuestras "cajas" que formaban la ITB. Así quedó el sistema en dos catafalcos, uno con dos MM-38 y otro con el generador, un viejo Siemens de tecnología de los años 30, usado en los reflectores antiaéreos, de aquella época, por la Infantería de Marina.

Finalmente tenía todo listo. El Jefe del Arsenal me dijo que designara a un Oficial para enviarlo a Malvinas con la instalación y le dije que yo era el que iría ya que conocía en detalle lo que habíamos hecho y además había diseñado los circuitos que habíamos injertado para hacer la ITB. Se coordinó todo y cargamos los dos carretones en sendos C-130 Hércules de la Fuerza Aérea Argentina. Para tener una idea, cada uno de los carretones (uno con dos misiles y el otro con la ITB) pesaba del orden de los 5.000 Kg.

Salimos de Espora en los Hércules. Yo iba en el que llevaba la ITB. Llegamos a Comodoro Rivadavia, donde se armaba el plan de cruce a las islas. Salimos de noche desde Comodoro, y cuando comenzamos el cruce volábamos en vuelo rasante para no ser detectados por algún radar enemigo. Era tan bajo el nivel de vuelo que se veían las salpicaduras de mar en el parabrisas del avión. Debido a la baja altura de vuelo, el avión no podía virar a menos que se elevara (cosa suicida pues sería un blanco fácil) ya a la altura que volaba hubiese metido parte del ala en el mar. Cada media hora ascendíamos brevemente para un "golpe" de radar a fin de detectar si había algún buque enemigo y continuábamos rasante. Quiero destacar, por que lamentablemente no ha sido suficientemente reconocida la profesionalidad y el valor de los pilotos de transporte de la Aviación Naval y la Fuerza Aérea, pues volando de noche a ras del mar abastecieron durante todo el conflicto a la isla. Son merecedores de un gran reconocimiento.

En fin, a las tres horas de vuelo se nos informa que el aeropuerto estaba siendo atacado, por lo que debimos regresar. Recién al tercer intento pudimos cruzar con los dos C-130.

Apenas llegamos pusimos a los dos carretones en un galpón de Puerto Argentino. Al día siguiente, el Contralmirante Otero (Jefe Naval en las islas) me asignó dos Tenientes de Fragata de Infantería de Marina para que colaboraran conmigo en el empleo del sistema. Ellos eran los TF IM Rodríguez Edgardo y el TF IM Abadal Mario (hoy ambos con Capitanes de Navío). A ellos se sumó el TF IM (RE) Ríos Centeno, a la sazón productor de "La Aventura del Hombre", que se encontraba con un equipo de filmación en las islas. A ellos les expliqué el funcionamiento de la ITB y como se debía proceder para efectuar un lanzamiento. Luego se sumó a Ríos Centeno el Sgto. Sánchez (Ejército Argentino) que operaría el Radar RASIT, único radar portátil disponible para que fuera el que nos proveyera de los datos del blanco, pese a que era un radar de vigilancia terrestre.

El RASIT nos daba los datos en milésimas y nosotros operábamos en grados y kilómetros, por lo que calculé una tabla de conversión para poder alimentar los datos al sistema. Además tenía que efectuar otros cálculos, que también tabulé, ya que la ITB era tan precaria que algunos datos los introducía ajustando el valor de una tensión mediante un potenciómetro.

El sistema iba en los dos chatones mencionados previamente, mas un carretón para llevar los misiles (pues no podían desplazarse en el chatón de lanzamiento). Merced a una grúa los poníamos en el chatón de lanzamiento. Luego alineábamos la línea del eje del chatón de lanzamiento con el eje neutro del RASIT y comenzábamos el proceso de conectar todo, poner en marcha el generador y verificar que todo estuviese en orden.

Por el problema del peso de nuestro sistema sólo podíamos desplazarnos por el único camino asfaltado entre la localidad y el aeropuerto y finalmente atravesarlo sobre dicho camino ya que era imposible ponerlo en la turba pues se hundiría irremisiblemente.

Al oscurecer (alrededor de las 1800 horas) comenzaba la maniobra de montado, y el lanzador estaba en batería a las 2200. A eso de las 0400 comenzaba la maniobra de desmontaje para guardarlo en un galpón, a fin que con las primeras luces del día no se apreciase la instalación.

El 06 de junio (del 1982), a eso de las 0100 el RASIT "enganchó" un buque. Alimentamos los datos a la ITB y efectuamos todo el proceso para el lanzamiento pero el misil "no salió". Realmente estaba decepcionado, pero decidí repetir el procedimiento con el segundo misil. En ese momento no podía determinar si el problema era una falla de la ITB o del misil. Para repetir el proceso y realizar un nuevo lanzamiento debía esperar unos veinte minutos para que se "descargaran" los condensadores de los circuitos de la ITB y poder alimentar con nuevos datos al sistema. Ese tiempo era debido a lo precario de la instalación (realmente respondía a la designación de "berreta"). Sin embargo, con la excitación del momento no tomé el tiempo y efectuamos el segundo lanzamiento. o pensé que había pasado como una hora entre el lanzamiento fallado y el segundo pero, en los hechos y como me contó Ríes Centeno unos días después, fueron aproximadamente cinco minutos.



Batería de defensa Exocet.

El misil salió, lo vimos perderse en la noche, sólo veíamos la llama de la tobera. Aparentemente el misil salió desviado hacia la derecha y no sabremos nunca donde cayó. Tuve una gran frustración. Había probado que era factible el lanzamiento pero no me podía explicar porqué el misil no había seguido la trayectoria prevista (cuando días después Ries centeno me contó el tiempo que había transcurrido entre el lanzamiento fallido y el segundo, comprendí cuál había sido el error). Cabe agregar que el rebufo nos arrojó, a los dos tenientes y a mi, varios metros hacia atrás. Uno de los Tenientes "aterrizó" sobre una caja que contenía mis notas, tablas y apuntes. A oscuras, nos encontramos buscando los papeles que se habían desparramado.

Al día siguiente hicimos un requerimiento a Puerto Belgrano por más misiles y nos enviaron dos más unos días después,

Mientras tanto, revisé completamente la instalación. Con la ayuda del Sr. Sanders (del equipo de Ríes Centeno) descubrimos que se había quemado un diodo. Casualmente, ¡el único componente inglés del sistema! Empecé a buscar si alguien tenía un diodo y resultó que el Batallón Antiaéreo de la Infantería de Marina (BIAA) que defendía Puerto Argentino tenía dentro del conjunto de repuestos del sistema "Tiger-

Cat"¡exactamente el mismo diodo!. ¡¡Realmente fue un milagro!! Cambiamos el diodo y la ITB quedó otra vez en funcionamiento así que las noches siguientes continuamos poniendo en posición al sistema y a eso de las cuatro o cinco de la mañana retirábamos todo a un galpón para que el enemigo no pudiera detectarlo.

Pasaban los días pero los buques no aparecían, si bien no habían detectado la existencia de nuestro sistema por razones puramente externas seguían rutas que no pasaban por la zona que nosotros podíamos batir con nuestro sistema.

Esta tensa espera provocó una anécdota que puso un toque de humor al dramatismo de la situación.

El Teniente Edgardo Rodríguez contó que cuando era Guardiamarina, tuvieron un ejercicio en el terreno que fue agotador. Una noche, a uno de ellos se le ocurrió, en tono de broma, por que no intentar hacer como los indios en las películas del Lejano Oeste que danzan alrededor de un árbol para implorar la lluvia. Siguiendo el tono de la broma, los Guardiamarinas, esa noche y sin que nadie los viera, dieron unas vueltas alrededor de un árbol imitando el sonido de los indios con un "Uka Uka". El hecho concreto, según Rodríguez, es que al día siguiente se largó una lluvia de tal magnitud que tuvieron que evacuarlos pues se inundaba el terreno.

Primero me reí pero finalmente y como una forma de combatir el frío, acepté la idea y a eso de las once de la noche del once de junio y en plena oscuridad, los Tenientes Rodríguez y Abadal y un Capitán de Fragata que era yo, sin que nadie nos viera dimos una vuelta alrededor de la ITB bailando el "Uka Uka". Sin que nadie hubiese percibido y con la promesa de los dos Tenientes de no contar lo que habíamos hecho, volvimos a ocupar nuestros puestos en la ITB.

Unas tres horas después (a eso de las 2 de la mañana del 12 de junio) un buque entró en la zona que batíamos con nuestro lanzador y Ríos Centeno lo captó con el RASIT, avisándonos que ya lo tenía al límite de su alcance.

Con toda premura realizamos todo el procedimiento y lanzamos un misil viéndolo alejarse por el fuego de la tobera en la oscuridad de la noche. Luego vimos un corto fogonazo, que después supe fue un misil Sea Cat que lanzó el buque contra el Exocet, y enseguida una explosión que iluminó todo el horizonte y se reflejó en las nubes bajas. El misil había hecho impacto en el crucero liviano Glamorgan (hoy, ya reparado y modernizado, es un buque chileno)!

Todos los puestos que estaban en las alturas vieron el lanzamiento y simultáneamente todos querían informar la novedad, por lo que momentáneamente se saturaron los canales de comunicación. Al día siguiente, durante la noche los ingleses no aparecieron frente a Puerto Argentino y por supuesto no hubo cañoneo naval.

Cuando a la siguiente noche quisimos volver a instalar la ITB, la grúa que nos permitía colocar los misiles quedó fuera de servicio de manera que no pudimos entrar en posición y ya estábamos al final de la guerra.

En la mañana del 14 junio estábamos recibiendo un fuerte cañoneo naval. El batallón 5 de Infantería de Marina había agotado su munición y prácticamente lo mismo ocurría con otras unidades. Cuando la caída ya era algo inminente, junto con el Tte Rodríguez nos preparamos con unas granadas de mano para volar la ITB, pero el Almirante Otero primero me preguntó si los ingleses tenían el sistema Exocet y cuando le contesté que sí, que lo tenían me dijo: "No destruyan la ITB ya que no van a aprender nada nuevo sobre el Exocet, pero que vean con qué le dimos a un barco de ellos, y así conozcan la capacidad de la Armada Argentina".

Después de la guerra, y según lo dispuesto por la Armada Argentina, di dos entrevistas a dos periodistas. El año pasado, al cumplirse el vigésimo aniversario de la guerra, la BBC obtuvo el permiso para entrevistar y filmar las entrevistas a varios que tuvimos participación en el conflicto. Tuve así oportunidad que como consecuencia de la entrevista se pusiera en contacto conmigo a través del correo electrónico, el Oficial inglés que estaba de en el puente de comando cuando recibió el impacto del misil y actualmente intercambiamos saludos.

Lo que si recibí, fue la noticia que los ingleses acaban de vender a los chilenos un sistema llamado Excalibur (y que según fuentes francesas los ingleses tiene instalado en el Peñón de Gibraltar) y que no es otra cosa que nuestra ITB, pero por supuesto mejorada y no armada en forma improvisada.

LA MARINA MERCANTE DURANTE EL CONFLICTO DEL ATLÁNTICO SUR

Por el Capitán de Ultramar Edgardo A. Dell'Elicineⁱ

Dos décadas han transcurrido desde este acontecimiento de profunda importancia histórica, sin embargo, la contribución de los barcos de la Marina Mercante argentina, hoy en día casi extinta, es uno de los aspectos menos conocidos por el público en general de la historia del conflicto. Merece sin embargo ser investigada y analizada por parte de los estudiosos de la Gesta. Afortunadamente, esta línea de estudio ha sido iniciada por el Sr. Jorge Muñoz, escritor e investigador, especializado en el estudio de la actuación de los civiles en el Conflicto del Atlántico Sur. Intentaré en este corto ensayo brindar un panorama sintético de la actuación de los marinos mercantes argentinos durante la Gesta de Malvinas en apoyo al esfuerzo bélico de nuestras Fuerzas Armadas en defensa de la Soberanía Nacional.

Inmediatamente después de concretarse exitosamente la Operación ROSARIO el 2 de Abril de 1982, la Armada dispuso el empleo de varios buques de la marina mercante, estatales y privados, para colaborar en la logística y apoyo a las operaciones, tanto en tierra como en el mar. La medida no alcanzó el carácter de movilización militar compulsoria de las tripulaciones. Este hecho merece ser tenido en cuenta para que el sacrificio y abnegación de las mismas durante la Campaña pueda ser justamente ponderado.

La participación de los buques de la marina mercante consistió en cumplir cuatro tipos de misiones distintas: a) Abastecimiento Logístico a las Islas y a la Flota de Mar en operaciones; b) Inteligencia en alta mar y en la Zona de Exclusión; c) Transporte de materiales, combustibles y personal a los puertos patagónicos, desde el Área del Río de la Plata; d) Control tráfico marítimo Río de la Plata y transporte del personal repatriado.

En el Abastecimiento logístico a las islas intervinieron las siguientes unidades, según el orden cronológico siguiente:

- 1) ARA 'BAHÍA BUEN SUCESO. Perteneciente al Servicio de Transporte Navales de la Armada y tripulado por personal civil al mando del Capitán de Ultramar Osvaldo Niella. Tuvo un protagonismo destacado en los acontecimientos previos a la Operación Rosario, transportando al personal obrero de la Empresa Davidoff que desembarcó en Georgias para desarmar a una factoría ballenera obsoleta convenida previamente con el gobierno británico. Durante el conflicto sirvió en las Islas Malvinas como abastecedor inter isleño. En la Bahía Fox (Gran Malvina) fue atacado por aviones Sea Harriers el día 16 de Mayo. Sufre daños en su superestructura y dos heridos entre la tripulación. El buque quedó inmovilizado en dicho puerto por las averías y la tripulación desembarcó en el Establecimiento East Fox Bay (Bahía Fox), asentamiento del Regimiento de Infantería 8 "Grl O'Higgins" y la Compañía de Ingenieros 9, siendo evacuada el 5 de junio por el buque hospital ARA "BAHÍA PARAÍSO".

- 2) ARA “ISLAS DE LOS ESTADOS”: También perteneciente a Transporte Navales, tripulado con personal de la Marina Mercante al mando del Capitán de Ultramar Tulio Panigadi. Formó parte de la Fuerza de Tarea durante la Operación Rosario, siendo el primer buque mercante que entró a muelle en Puerto Argentino. Posteriormente participó activamente como abastecedor entre puertos del archipiélago y alijador de los otros buques de carga de mayor porte llegados desde el Continente. Cumplió incluso funciones de minado de las aguas frente a la entrada Puerto Argentino. En la noche del día 10 de Mayo fue sorpresivamente atacado y hundido por la fragata H.M.S. “ALACRITY” en el Estrecho de San Carlos. Ese mismo día había completado la descarga del buque “RÍO CARCARAÑÁ”. En el naufragio perecieron casi todos sus tripulantes y los pasajeros, personal militar en traslado, entre ellos el Capitán Marcelo Novoa y el Sargento Jesús Benzo del Ejército Argentino Solo sobrevivieron el entonces Capitán de Corbeta Alois Payarola (Coordinador Naval) y el marinero mercante Alfonso López de un total de veinticinco personas a bordo.

Hay evidencia que el atacante no prestó ningún tipo de ayuda a los náufragos, contrariando la

Convención de Ginebra.

- 3) M/N “NORTE”, perteneciente a la armadora privada La Naviera, al mando del Capitán de Ultramar Pedro Juárez, operó en Puerto Argentino durante la primera semana de Abril, descargando material y tambores de combustible JPI.
- 4) M/N “RÍO CINCEL”: De la Armadora Estatal ELMA, al mando del Capitán de Ultramar Juan C. Trivelin. Entre el día 7 y 10 de Abril descarga módulos de pista para la Base Aérea Militar Malvinas. Integraba su tripulación la alumna de la Escuela Nacional de Náutica Noemí Marchesotti, una de las primeras mujeres reconocida como Veterana de Guerra.
- 5) M/N “FORMOSA”: De ELMA S.A., al mando del Capitán Ultramar Juan Gregorio, arribó a Pto. Argentino el día 19 de Abril con 3500 toneladas de carga de la más diversa índole, que logra desembarcar pese a las pobres facilidades portuarias disponibles. Contaba en su tripulación con otra mujer, actualmente veterana de guerra, la enfermera Doris West. Terminó su descarga en la noche del 30 de abril siendo sorprendido aun en Puerto Argentino por el ataque británico del día siguiente. Abandona el puerto sin daños, pero en el crepúsculo vespertino, navegando al sur de la Isla Soledad, debido a unas confusiones atacado por tres aviones Skyhawks de la Fuerza Aérea Argentina. Fue blanco de dos bombas que no explotaron y de impactos de cañón 30 mm que felizmente no causaron víctimas entre su indefensa tripulación. El buque recalca en la Bahía San Sebastián, donde personal de la Fuerza Aérea Argentina examina y neutraliza una bomba sin detonar en el fondo de una de sus bodegas. Seguidamente retornó al puerto de Buenos Aires sin más inconvenientes.
- 6) M/N “RÍO CARCARAÑÁ”: De ELMA S.A., comandado por el Capitán de Ultramar Edgardo A. Dell’Elicine zarpó de Bs. Aires el 22 de abril, logrando evitar el bloqueo enemigo materializado por la presencia de los submarinos nucleares “SPLENDID”, “SPARTAN” y “CONQUEROR” y arribando a Puerto Argentino el 26 del mismo mes, oportunidad en la que comenzó a trasladar su carga al buque ARA “Islas de los Estados”. Durante el ataque aéreo del 1º de Mayo un Sea Harrier lanzó una ráfaga de cañón que afortunadamente no lo afectó. Cumpliendo órdenes del Comando Naval Malvinas, zarpó del puerto, con la mayor parte de su cargamento todavía a bordo y se ocultó transitoriamente en la Rada del Toro, al sur de la Isla Soledad. Al día siguiente entró en la Bahía Zorro, Isla Gran Malvina para continuar el alije de su carga al “ISLAS DE LOS ESTADOS”. El 3 de Mayo debió dirigirse a la Bahía Rey en el Estrecho de San Carlos, Isla Soledad, donde prosigue las operaciones de descarga con su propia tripulación actuando como estibadores, a los buques costeros “MONSUNEN” Y “FORREST”,

tripulados éstos por personal naval. La pieza más valiosa de su cargamento desde el punto de vista bélico consistió en una cohetera CITEFA de última generación. La descarga de la misma al buque “ISLAS DE LOS ESTADOS” bajo condiciones meteorológicas severas, es un ejemplo de voluntad, abnegación, capacidad técnica e ingenio de parte de ambas tripulaciones mercantes. Con esta última operación, el día 10 de Mayo el “RÍO CARCARAÑÁ” completó su misión, que desgraciadamente resultó malograda en gran parte por la pérdida del buque “ISLAS DE LOS ESTADOS”, ocurrida aquella misma noche, mientras navegaba con destino a Puerto Yapeyú. Por orden del referido Comando Naval, debió permanecer en espera de nuevas órdenes en el mismo fondeadero hasta que el 16 de mayo, nuevamente fue atacado por aviones Sea Harriers. Los mismos lanzaron dos bombas que no dieron en el blanco y luego lo ametrallaron con tres pasadas de fuego de cañón aéreo de 30 mm, causando daños en la superestructura y obra viva del casco, afortunadamente sin sufrir bajas. Ante la indefensión, el buque fue abandonado por orden de su Capitán y la tripulación rescatada por el Alijador “FORREST”, es trasladada a la Bahía Zorro donde queda internada hasta que pudo ser evacuada en el buque hospital ARA “BAHÍA PARAÍSO” el 5 de Junio. El buque fue nuevamente atacado y hundido por una fragata británica el 23 de Mayo en el mismo lugar donde se lo abandonó. Durante su permanencia en la Bahía Zorro la tripulación prestó valiosos servicios al Regimiento allí apostado, realizando diversas tareas de apoyo logístico.

- 7) Remolcador “YEHUIN”: Perteneciente a la Empresa Geomater y empleado para operaciones de apoyo a plataformas petroleras, al mando del Capitán de Corbeta Eduardo R. Llambí, con tripulación parcial de marinos mercantes encabezados por el Sr. Oscar García Lattuada, entonces Gerente de Armamento de esa empresa. Fue el último buque mercante que arribó a Puerto Argentino durante la guerra. Arriba en la tarde del día 1º de Mayo. Realizó numerosas y peligrosas misiones de abastecimiento entre puertos interisleños y también de minado marítimo. Los cinco tripulantes civiles fueron evacuados vía aérea a fines del mes de Mayo, con excepción del Sr. Lattuada. Al final del conflicto su tripulación militar cayó prisionera y la embarcación capturada pasó a ser presa de guerra y siguió prestando servicio bajo bandera isleña en tareas de cabotaje durante diez años más. Este buque de apoyo fue luego vendido a un armador extranjero que lo inscribió en la matrícula Panameña. En el puerto de Montevideo es a su vez revendido y aparece trabajando en aguas del Río de la Plata y Paraná amparado en la legislación actual que permite esa actividad a las banderas extranjeras. Actualmente está desactivado y embargado por deudas contraídas en el Astillero Tardaron. El historiador Sr. Jorge Muñoz con apoyo del Centro de Civiles Veteranos de Guerra ha hecho gestiones ante diversas autoridades para que este buque sea declarado Patrimonio Histórico Nacional por ser una reliquia única de la Gesta de Malvinas.

APOYO A LA FLOTA DE MAR: El abastecimiento de combustible en alta mar a las unidades de guerra del Grupo de Tareas 79 de la Armada Nacional estuvo a cargo de los buques tanques “PUERTO ROSALES” y “CAMPO DURÁN” de la flota petrolera estatal Y.P.F., conjuntamente con el B/T ARA “PUNTA MÉDANOS”.

El B/T “Puerto Rosales” al mando del Capitán de Ultramar Redames Luppi fue designado para apoyar el Grupo de Tareas GT 79.3 encabezado por el Crucero “GENERAL BELGRANO”, con los Destruyores BOUCHARD Y PIEDRA BUENA como escoltas del Crucero.

El día 29 de Abril abastece en proximidades de la Isla de los Estados a los Destruyores y el día 1º de Mayo hace lo mismo con el Crucero en un punto del Área Miguel situada al norte de la Isla de los Estados,

pasándole 390 toneladas de fuel- oil. Esta operación se desarrolló entre las 0900 y 1200 horas y existe evidencia documental que ambas naves estuvieron durante esta operación, enfocadas por el periscopio del Submarino “CONQUEROR” que aguardaba la confirmación del Comando Submarino Británico en Northwood, Inglaterra, para cumplir la orden ataque dispuesta por el Almirante Woodward, comandante de la Fuerza de Tareas Británica. Dicha confirmación fue extendida recién al día siguiente, por lo cuál el “PUERTO ROSALES” escapó del trágico destino del Crucero.

Este buque estaba fondeado en una caleta de la Isla de los Estados aguardando instrucciones para una nueva misión cuando ocurrió el hundimiento del Crucero GENERAL BELGRANO. Estuvo a punto de acudir al rescate de los náufragos supervivientes, pero recibió la orden de volver a puerto para recargar sus tanques. Retornó luego a su función de abastecimiento de la Flota, al mando del Capitán de Ultramar EDUARDO RADIVOJ, misión que cumplió durante todo el resto del conflicto.

TAREAS DE INTELIGENCIA: Nuestro país encomendó la reunión de información sobre la Fuerza de Tarea británica a la Marina Mercante y al Comando de Transporte de la Fuerza Aérea. El reconocimiento marítimo se realizó en el Océano Atlántico, desde el Canal de la Mancha y Gibraltar hasta la latitud del Río de la Plata, con buques de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas, hoy lamentablemente desaparecida, la que no titubeó en poner a disposición de la Armada sus recursos humanos y materiales.

El B/M “RÍO DE LA PLATA”, al mando del Capitán Carlos Benchetrit, llegó a circunvalar la Isla Ascensión y sorprender a la Fuerza de Tareas Británicas en plena tarea de concentración. Logró enviar las primeras informaciones precisas sobre la misma, hasta que sobrevolado hostilmente por varios helicópteros, lo obligaron a alejarse del lugar.

Pese los buques “ALMIRANTE STEWART” “GLACIAR PERITO MORENO”, “GLACIAR AMEGHINO” y “RÍO CALCHAQUÍ” también se acercaron peligrosamente a la base de Ascensión.

El B/M “TIERRA DEL FUEGO” al mando del Capitán Héctor Curriá cumplió la misión de detectar la formación de la flota enemiga en medio del océano a la altura del Río de la Plata el 27 de Abril, información que resultó de vital utilidad para el planeamiento operativo de la Fuerza de Tareas 79 de nuestra Armada.

El seguimiento de la flota enemiga al sur del paralelo del Cabo San Antonio fue efectuado por diversos buques pesqueros de armadores privados tripulados por personal civil con un Oficial Naval a bordo dirigiendo la tarea de inteligencia. Los más destacados fueron el B/F “NARWAL”, B/P “MARÍA ALEJANDRA”, B/P “CONSTANZA”, B/P “USURBIL”, B/P “INVIERNO”, B/P “MAR AZUL” Y EL B/P “CAPITÁN CANEPA”.

Particularmente efectivo fue el “*NARWAL*”, al mando del Capitán de Ultramar Néstor Fabiano, con el Capitán de Corbeta González Llanos embarcado como oficial de inteligencia naval. El 29 de Abril descubrió al grueso de la Flota inglesa en operaciones de reabastecimiento en alta mar fuera de la zona de exclusión. Fue ahuyentado por la Fragata “*ALACRITY*” pero igualmente prosiguió sigilosamente el rastreo de la flota enemiga en su ruta al sur.

El 9 de Mayo fue atacado por dos aviones Harriers con bombas y fuego de cañón, causándole averías, varios heridos y la muerte del Contramaestre Omar Rupp, el primer marino mercante caído en la Gesta de Malvinas.

El barco gravemente dañado, debió ser abandonado con sus balsas salvavidas, bajo el fuego de los Harriers. Seguidamente fue abordado por un grupo comando helitransportado. Tomaron prisioneros a todos los tripulantes e intentaron mantener a flote la nave a fin de tomarla como presa, objetivo que no tuvo éxito ya que la misma finalmente se hundió. Los tripulantes fueron conducidos al portaaviones ‘Invencible’ y luego pasados al buque hospital ‘UGANDA’.

TRANSPORTE LOGÍSTICO A PUERTOS PATAGÓNICOS: Diversos buques mercantes cumplieron misiones de transporte de material logístico bélico desde los Puertos de Santa Fe, Buenos Aires y Mar del Plata hacia los puertos de concentración en la Patagonia (Deseado y Punta Quilla). Pertenecientes a ELMA fueron el “*CÓRDOBA*” (Cap. Di Fiore y J. Malvich), “*LAGO ARGENTINO*” (Cap. E. Romero), “*LAGO TRAFUL*” (Cap. Esteban Segura), “*GLACIAR AMEGHINO*” (Cap. Tanaka), “*CHACO*” (Cap. J.L. Cortez), “*RIO NEUQUÉN*” y “*RIO CALCHAQUÍ*”. Del Comando de Transporte Navales intervinieron los buques “*BAHÍA SAN BLAS*”, “*CABO DE HORROS*” y “*CANAL DE BEAGLE*”, estos buques bajo Comando militar pero con tripulación civil. La Flota de YPF mantuvo durante el conflicto el abastecimiento de combustible a todos los puertos del Sur con los buques “*CABO ESPÍRITU SANTO*”, “*FLORENTINO AMEGHINO*” Y “*GENERAL SAN MARTÍN*”

En esta última tarea intervinieron también los buques pertenecientes a Yacimientos Carboníferos Fiscales (YCF) “*YAHAM*” (Capitán Marcos Castro) y “*CEIBO*” (Capitán Carlos Amor) con el transporte de tambores de combustibles JP1 para las unidades de la Fuerza Aérea en las Bases de Gallegos, San Julián y Río Grande.

El remolcador de mar “*YAKTEMI*” de la Empresa Geomater a cargo del Capitán C. E. Terreni con base en la Bahía San Sebastián prestó servicio de apoyo al tráfico marítimo en la zona. Se destaca su apoyo al B/M “*FORMOSA*” en su recalada a dicho puerto el día 2 de Mayo con una bomba sin explotar en su bodega y haber salido para socorrer al B/P *NARWAL* cuando fue atacado el día 9 de Mayo.

CONTROL TRAFICO RIO DE LA PLATA Y REPATRIACION DE PERSONAL: Durante el conflicto el buque-escuela ARA “*PILOTO ALSINA*” perteneciente a la Escuela Nacional de Náutica al mando del Capitán de Ultramar Eduardo Sulín, tuvo la importante misión de servir de base a personal de la Prefectura Naval para controlar la entrada de buques a los canales del Río de la Plata, con el objetivo primordial de impedir un posible sabotaje de parte del enemigo que corte esta vital vía de comunicación. Después la finalización de las hostilidades, tuvo el alto honor de transportar de vuelta a la Patria a 1016 prisioneros de guerra argentinos que

fueron entregados por los Británicos en el Puerto de Montevideo. Este personal fue recibido y atendido a bordo con toda la consideración y cuidado que merecían por el esfuerzo y sacrificio realizado al servicio de la misma.

Este campo de investigación histórica no está de ninguna manera agotado con esta apretada síntesis de los acontecimientos que protagonizaron los marinos mercantes argentinos durante el Conflicto del Atlántico Sur. Con valor y determinación supieron cumplir con su deber al servicio de la causa argentina. Dieciséis de ellos murieron creyendo en los valores superiores de esta causa, sus nombres obran ya en el bronce que constituye el pedestal de la Patria, no dejemos que su memoria naufrague en el olvido.

A 20 años del conflicto he considerado oportuno escribir algunas líneas que sirvan para hacer conocer, aunque más no sea someramente, parte de la actividad desarrollada en Malvinas por el personal de profesionales y sus auxiliares, y con el afán también de rendir un merecido reconocimiento a todos aquellos que integraron la dotación del Hospital Militar Malvinas. Ellos dieron ejemplo de dedicación, esmero, sacrificio y de gran capacidad profesional para cumplir la tarea que se nos había asignado.

Un total de 47 profesionales y 44 auxiliares de las tres Fuerzas Armadas constituyeron la dotación del Hospital. Cincuenta y ocho de ellos correspondían al Ejército, 21 a la Fuerza Aérea y 12 a la Armada.

El Hospital se armó en un edificio que estaba destinado a funcionar como escuela, pero que al momento de nuestro arribo a la isla aún no había sido equipado para tales fines. En ese edificio se instalaron tres quirófanos, laboratorio de análisis clínicos, sala de radiología, consultorios de clínica médica, farmacia, unidad de terapia intensiva, seis salas de internados con capacidad para 150 enfermos, sala de recepción y clasificación de heridos, sala de esterilización, sala de rayos, banco de sangre y el consultorio odontológico. Este consultorio fue armado con el criterio de solucionar las urgencias odontológicas que se presentaran y fue atendido por quien escribe este artículo y el Teniente Coronel Odontólogo Dr. Alejandro Cordero, en turnos de 12 horas cada uno, funcionando las 24 horas del día desde su instalación en la etapa previa a las acciones y hasta la finalización de las mismas. No obstante, ya se verá mas adelante que la atención odontológica. Siguió prestándose a nuestro personal aun estando en calidad de prisioneros.

La magnitud de la tarea se refleja en el número de 731 atenciones brindadas en cuestiones tan dispares como extracciones, cirugías, tartrectomías, traumatismos, etc. Cabe señalar que la disponibilidad de material quirúrgico (lencería, bisturís, etc.), así como los descartables necesarios, estaba asegurada por la previsión adoptada por la Dirección de Sanidad de la Fuerza Aérea, que acondicionó y trasladó por modo aéreo el material necesario para atender al 15% de la dotación de efectivos desplegados en las islas.

Para tener una dimensión de la tarea desarrollada cabe señalar que en el Hospital se trataron 630 heridos por acciones bélicas, constituyendo el 6,18% de los 10.190 efectivos desplegados por todas las Fuerzas.

A ello deben sumarse los heridos por traumatismos bucomaxilofaciales, que totalizaron 40 casos, resultado de quemaduras, fracturas, esquirlas de proyectiles de artillería y de bombas, misiles y contusiones propias de las acciones militares.

En este aspecto considero oportuno señalar que la elevada velocidad con que se eyectaban los pilotos - producto del combate fue causa de contusiones en la zona nasogeniana, provocadas por el impacto de la máscara de oxígeno. Sin embargo, el único de los atendidos que recibió una, herida cortante en el labio superior que interesó los tres planos fue el piloto inglés Jeffry Globers, quien después de ser atendido en el Hospital fue evacuado al continente en un C-130, permaneciendo allí detenido.

A partir del 10 de mayo, en que se produce el primer ataque inglés, y hasta la finalización de las hostilidades, la actividad se caracterizó por dar prioridad a la atención de los heridos, por lo que se modificó el ritmo de las prestaciones odontológicas, no obstante lo cual se mantuvieron los dos turnos para la atención de urgencias, condicionadas a la llegada de heridos. Eso fue así porque las necesidades del Hospital hicieron que el odontólogo general - Tcnl Od. Cordero- pasara a formar parte del equipo de recepción y clasificación de heridos, y el autor de esta nota debió atender los traumatismos bucomaxilofaciales, el equipo de traumatología y el de evacuación de heridos desde el Hospital hasta la

Base Aérea Militar Malvinas (BAM) para la evacuación aeromédica. Para esa tarea se disponía de un profesional, un enfermero y dos camilleros por cada grupo de siete pacientes. Médicos de la Fuerza Aérea atendían a los evacuados a bordo de los C-130 hasta su entrega al hospital reubicable que la Fuerza Aérea tenía desplegado en Comodoro Rivadavia, donde se procedía a la reclasificación y evacuación a los distintos hospitales de cada Fuerza. Creo justo señalar que, no obstante las dificultades operacionales generadas por el enemigo, a lo largo de la campaña se totalizaron 31 vuelos con los que se evacuaron a 400 heridos.

Al producirse el cese de las hostilidades, el autor de esta nota es tomado prisionero y en tal condición permanece 15 días en San Carlos para luego ser embarcado en el buque Saint Edmond, hasta la liberación del último grupo de prisioneros en el mes de julio de 1982.

En ese período, las necesidades de atención de nuestros compatriotas prisioneros hicieron que el suscripto solicitara y obtuviera la autorización de nuestros captores para la atención del personal. Los británicos proveyeron de un maletín con instrumental para curaciones, extracciones y obturaciones provisorias, además de los descartables y lencería necesaria. Un enfermero inglés realizó las tareas de asistente dental y en esas condiciones se efectuaron un total de 69 atenciones, incluyendo también a algunos pacientes británicos.

Durante nuestra estadía en Malvinas, y con el deseo de mantener el espíritu de cuerpo de los profesionales y auxiliares de sanidad de la Fuerza Aérea, decidimos crear un estandarte que nos identificase. Para ello propuse la imagen de un conejo alado, por ser este animal el que sobrevive cuando mueren los animales más nobles. Este estandarte flameó en el mástil del Hospital, debajo de la bandera de la cruz roja y de la argentina durante todo el conflicto. Al entregar el Hospital a los británicos, conservé el estandarte en mi poder, hasta que lo deposité en la Capilla del Museo de Malvinas, que se encuentra a 4 Km. de la ciudad de Pilar, sobre la ruta que une esa localidad con General Rodríguez.

Las acciones bélicas significaron una dura prueba para todos los que intervinimos en ella, pero debo destacar el espíritu de equipo que mantuvo todo el personal. Es así como, a pesar de los años transcurridos, todavía Hoy es posible encontrar, en un conocido restaurante cercano al Hospital Aeronáutico Central, a un grupo de profesionales que los primeros miércoles de cada mes se congregan para recordar sus anécdotas y mantener vivas sus experiencias del conflicto.

(*) Doctor en Odontología. Se desempeñó junto al actual Teniente Coronel Odontólogo Alejandro Cordero en el Servicio de Odontológico del Hospital Malvinas durante la guerra. En la foto, el autor de la nota saliendo de su refugio en la Base Aérea Militar Malvinas.

ENCUENTRO

Anécdota de la post guerra

Hoy lo vi a Marcelo.

Vino a saludarme aprovechando su paso por el Hospital.

Estaba a cargo de un grupo de suboficiales que debía hacerse estudios para viajar a Bosnia. El también...

No quedó un segundo quieto. En cinco minutos, me contó parte de su vida, tomó café, fumó y miró el reloj diez veces. Estaba preocupado porque no quería dejar mucho tiempo sola a su gente.

Enseguida, sin parar de hablar, me dio un abrazo fuerte, y se fue, medio corriendo, medio saltando, medio sonriendo. Siempre atento a las necesidades de sus hombres.

Miré como se alejaba, queriendo gritarle que ya no quedaban lugares para los guerreros del corazón. Quijote sin armadura que busca inútilmente sus molinos.

Caballero andante de mirada inquieta, y pecho siempre dispuesto a presentarse erguido ante las balas.

Llegado a casa, me senté a la mesa, de la cena familiar.

En la charla informal, le dije a mi Mujer.

- Hoy lo vi a Marcelo-.
 - ¿Cómo anda? Vino la pregunta de rigor.
- Casi sin pensar, me oí contestar. ¡Loco, como siempre!

Con las sonrisas, llego la comida...

Entre sopas y churrascos, evocando humos y rumores de guerras, me quedé pensando!

¡Hoy lo vi a Marcelo, con cinco locos como ese, la Patria puede dormir tranquila!...

RUBÉN JUAN CUCCHIARA

Teniente Coronel Médico

En Malvinas Tte 1ro Medico del RI 4
