

LA GACETA MALVINENSE

AÑO I - Nº5 - AGOSTO 2003



ORGANO DE PRENSA
Y DIFUSION DE LA
ASOCIACION VETERANOS
DE GUERRA DE MALVINAS
(AVEGUEMA)
Asociación civil sin fines de lucro. Pas. Juizitia Nº205/2002
Av. Santa Fe 4815 3º piso - Capital Federal
Tel/Fax: (011) 4776-6606 aveguema@ejacros.millar

EN ESTA EDICION...

EDITORIAL

14 de junio de 1982. Una fecha olvidada

Ca DE POLICIA MILITAR 181

Operaciones de la subunidad que sirvió a la ley y el orden en Puerto Argentino.

EL ARA SMA TRINIDAD

EN LA OPROSARIO
Planificación y participación del Destructor en la recordada Gesta.

UNA EXPERIENCIA DIFERENTE

La actuación del ARA bahía Paraíso durante las operaciones.

EL TORDILLO: UN AVIÓN FAMOSO

La participación en el conflicto de un avión conocido por el color de su pintura.

UNA EYECCION EXITOSA

El relato de un piloto de caza.

INICIO DE LA AVENTURA PARA LOS GENDARMES

Las experiencias vividas por los integrantes de Esc GN "Alacrán" hasta su arribo a Pto Argentino.

EXPERIENCIA EN LA ISLA BORBÓN

Vivencias de un combatiente de la Prefectura Naval Argentina.

LA ATENCIÓN SANITARIA EN LAS ISLAS MALVINAS

El Hospital Militar Malvinas: la atención de los enfermos y heridos en el relato de quien fuera su Director.

LA DIR NAC DE VIALIDAD EN LAS MALVINAS

Vivencias del Jefe de la Delegación "Islas Malvinas" de la DGV y las tareas realizadas con las tropas combatientes.

EL SOLDADO Y SU CIRCUNSTANCIA

Las alternativas que rodearon al soldado durante el conflicto, según dos oficiales superiores médicos del Ejército.

ESTRÉS POSTRAUMÁTICO

Un artículo del periódico Soldados con opiniones de expertos extranjeros.

"FONDO PATRIÓTICO"

Las Actas Notariales en las cuales consta el destino de lo recaudado.

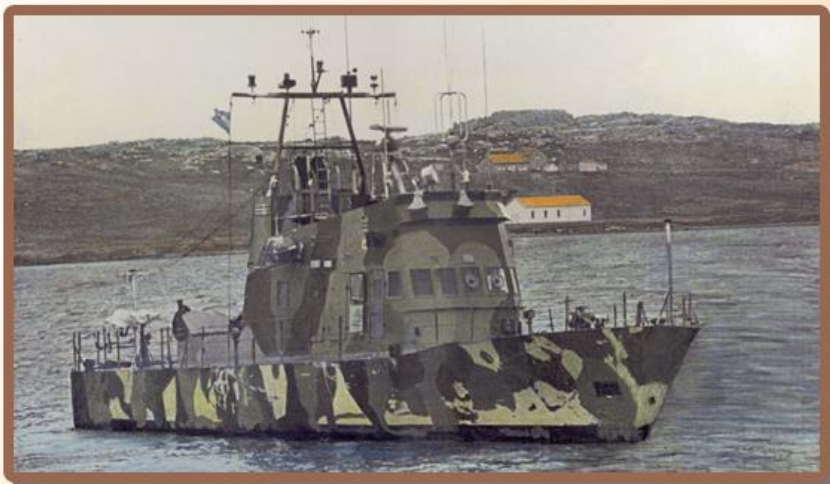
CRONICAS Y NOTICIAS

EL GOBIERNO MILITAR DE LAS ISLAS Y SU CONTRIBUCIÓN AL PLAN POLITICO ESTRATÉGICO

*Propósitos, Areas de Gobierno, Problemas a resolver, Características de la población
En el relato de quienes fueron su Gobernador Militar y el Secretario General de Gobierno.*

LA PREFECTURA NAVAL CUMPLIÓ SU MISIÓN CON VALOR Y ABNEGACIÓN.

TESTIMONIO DE LA HEROICA ACTUACIÓN DEL GUARDACOSTA RIO IGUAZU Y SUS TRIPULANTES



El Guardacostas 83 PNA Río Iguazú

13 DE JUNIO: DÍA DE LA RESISTENCIA FINAL



A 21 años del cese de las Operaciones Militares en Malvinas, se realizó una Misa por los caídos en combate.

III REUNIÓN ANUAL DE CAMARADERÍA DE LOS VETERANOS



El encuentro, realizado el 26 de junio pasado, contó con la presencia de una numerosa concurrencia.

SI NO RECIBIO SU CREDENCIAL DE SOCIO O SI LA MISMA FUE CONFECCIONADA CON ERRORES, INFORME POR TELÉFONO O NOTA A NUESTRA ENTIDAD PARA DISPONER SU NUEVA CONFECCIÓN.

PERIODICO DE DISTRIBUCION GRATUITA A SOCIOS. ¡¡¡ASOCIESE!!!

EDITORIAL BOLETIN N° 5
14 DE JUNIO DE 1982, UNA FECHA OLVIDADA

Muchas veces nos preguntamos sobre el significado de la palabra “desmalvinización” de uso muy frecuente entre quienes invocan lo relacionado con la gesta malvinense y la política desarrollada antes y después en defensa de nuestros derechos soberanos sobre el Archipiélago .

Quizás existan diversas interpretaciones según intención y circunstancias de quienes la emplean, muchos sinónimos podrían expresar su significación, olvido, ingratitud, desdén, relego, ocultamiento, desinterés, insensibilidad, renunciamiento, etc; pero nadie duda que el inicio de su acción se remonta al momento mismo del arribo de los combatientes al continente y se prolonga hasta nuestros días, lamentablemente cada vez con mayor intensidad.

Convengamos que su vigencia se debe en parte al exitismo, característica que distingue a los argentinos de hoy, y su práctica constante conspira decididamente contra los valores elementales que debería sustentar nuestra sociedad.

Las operaciones que se desarrollaron en defensa de las entonces recuperadas Islas Malvinas requirieron la participación de un grupo de hombres que, más allá de la opinión que pueda merecer el planeamiento estratégico del conflicto, abnegada y sacrificadamente ofrendaron sus vidas por la Patria. Este hecho, enunciado sobria y simplemente, merecería el respeto, agradecimiento y recordación de todos los argentinos, máxime de los de su generación, que palpitaron y vivieron contemporáneamente los acontecimientos.

Vale la pena entonces echar una mirada retrospectiva a lo acontecido el 14 de junio próximo pasado, fecha en la que se conmemoró el 21° aniversario del cese de las operaciones militares en Puerto Argentino, oportunidad en la que sucedieron allí la mayor cantidad de bajas, por ello la designación de “Día de la Resistencia Final”, una fecha para el recuerdo, el homenaje y la reflexión. La conmemoración estuvo caracterizada por un casi generalizado silencio, no existió desde el ámbito oficial o privado una sola palabra para aquellos héroes que en cumplimiento del viejo precepto constitucional “armarse en defensa de la Patria”, inmolaron sus vidas durante los combates. Los medios de comunicación social, especialmente la prensa escrita, no dedicaron un espacio destinado a una pequeña y simple recordación, por supuesto no referida a la defensa de la decisión política adoptada, sino al sacrificio y abnegación de los combatientes, solo algunos canales de TV hicieron una escueta referencia a los escasos actos realizados y un canal de cable de la zona Oeste transmitió en directo el oficio religioso.

Lo grave de lo anterior es que la indiferencia se ha extendido a todo el cuerpo social, incluso a quienes por haber sido camaradas de los muertos en combate y haber vivido junto a ellos las mismas vicisitudes deberían actuar de diferente forma. Merece destacarse las consecuencias que tal actitud provocará en la formación de los jóvenes escolares.

Que triste conmemoración y siguiente “día del padre” habrán tenido los combatientes y los familiares de los anónimos héroes cuyos cuerpos permanecen en las aguas del gélido Atlántico sur y en la turba malvinense como símbolos de nuestra indiscutida soberanía.

En nuestra ciudad capital solo tres actos realizados en fechas próximas entre sí, conmemoraron el acontecimiento en Villa Lugano, Plaza San Martín y Catedral Castrense Stella Maris, a los que solo asistieron autoridades castrenses, representantes de entidades patrióticas, de las FFAA, FFSS y reducido número de veteranos. Coincidente con lo dicho fueron los conceptos emitidos en los dos últimos, que publicamos por separado y en los que campea un denominador común, la ausencia de agradecimiento y la ingratitud.

Vivimos momentos en los que la ciudadanía se encuentra expectante ante anunciados, esperados y necesarios cambios que permitan a los argentinos superar un estado de postración y desesperanza. También el regreso a prácticas y costumbres ciudadanas relacionadas con nuestra identidad nacional, que quienes peinan canas conocieron en su niñez, contribuirían decididamente a su concreción. Existen en todos los órganos oficiales personal y dependencias encargados de impulsar e instrumentar su recordación.

No pretendemos erigirnos en jueces ni dueños de la verdad, tampoco que se interprete nuestra actitud derivada de algún ideologismo o propia de personalidades devenidas en paradigmáticas a las que no reconocemos, solo hablamos desde el profundo dolor que lo expresado nos provoca como veteranos y en cumplimiento de las responsabilidades que nos fijan los propósitos estatutarios de

nuestra asociación, los que determinan la exaltación de lo realizado por los combatientes en la contienda.

LA COMPAÑÍA DE POLICÍA MILITAR 181 (CA. PM 181)

SÍNTESIS DE SU PARTICIPACIÓN EN MALVINAS

*** Por el Coronel (R) VGM Roberto Eduardo Berazay**

La Compañía de Policía Militar 181 (Ca PM 181), actualmente disuelta ,era orgánica del Cuerpo de Ejército V “Tte Gr1 Julio A Roca” (Cpo Ej V), su cuartel se encontraba en Villa Floresta-Bahía Blanca, Pcia de Bs As.

A fines de marzo de 1982,1a Subunidad se encontraba finalizando la instrucción individual de la clase 1963.En noviembre del año anterior, se había dispuesto un importante licenciamiento parcial (hasta la baja total y definitiva de la clase) de la clase 1962.

El 2 de abril, al producirse la recuperación de las Islas, El Comando Cpo Ej V ordena su acuartelamiento general y la ejecución del plan de llamada para convocar a los soldados de la clase 1962 licenciados.

La mayoría de los soldados eran oriundos de la Capital Federal y del conurbano bonaerense, circunstancia que imponía no menos de 72 horas para lograr su presentación en el Cuartel.

El 3 de abril, el.2do. Comandante del Cpo Ej V, ordenó al Jefe de la Compañía (J Ca). presentarse en su despacho para recibir una orden.

La mencionada, que fue impartida verbalmente y en resumen imponía:

- Alistar dos Secciones de PM y el Grupo Comando de Compañía, con un efectivo máximo de 64 hombres.
- Embarcar el 4 de abril a las 0700 horas, en la Base Aeronaval "Comandante Espora", en dos aviones de la Fuerza Aérea Argentina (FAA), un Fokker Y Un Hércules C-130, con destino al Aeropuerto "Malvinas".
- Transportar: 3 jeep, efectos logísticos correspondientes, raciones de combate para tres días. Los efectivos de la Subunidad serian agregados para el racionamiento a una Unidad a determinar Durante el día 3 de abril, fueron realizadas las tareas de preparación de las cargas

a llevar, la provisión del armamento y de equipo individual lo que insumió todas las horas de luz.

En total de efectivo que concurrió al Teatro de Operaciones Malvinas (TOM), a partir del 7 de abril, Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS) fue de 64 hombres:1 oficial jefe, 2 oficiales subalternos, 8 suboficiales y 53 soldados conscriptos.

De acuerdo a la orden recibida, en la fecha establecida , los dos aviones de la FAA transportando a la Ca PM 181 decolaron, y previa escala técnica en Comodoro Rivadavia arribaron al Aeropuerto "Malvinas" aproximadamente a las 1200 horas del 4 de abril de 1982.

La emoción que embargó a los componentes de la Compañía al pisar el suelo de nuestras Islas, mitigó los efectos del riguroso clima reinante, muy baja temperatura, fuerte viento y una pertinaz agua-nieve. El Regimiento de Infantería mecanizado 25 (RIMec 25) le proporcionó sus Unimog 416 para el transporte hacia Puerto Argentino.

La Subunidad inicialmente se alojó en el Town Hall (Ayuntamiento), en días posteriores, debido al arribo de otras tropas y al despliegue de los grupos de PM para cubrir objetivos, lo que produjo una sensible disminución de sus efectivos, le fue asignado un nuevo alojamiento en el gimnasio cerrado de la localidad. Ese gran local fue compartido posteriormente con las Compañías de Comandos 601 y 602.

Las misiones que cumplió la Ca PM 181 fueron:

1. Brindar seguridad a: Casa de Gobierno, Secretaría de Gobierno, Usina Eléctrica, Planta Potabilizadora de Agua, Planta de YPF "Antares"
2. Mantenimiento de la ley, el orden y la disciplina en Puerto Argentino.
3. Control del acceso Este a la localidad por el camino al Aeropuerto.
4. Custodia de siete Royal Navy (Infantes de marina ingleses)prisioneros de guerra, que el 2 de

abril, fueron tomados prisioneros en el combate librado por las tropas que recuperaron las Islas.

5. Custodia de un piloto inglés de la Real Fuerza Aérea británica, prisionero de guerra, derribado y herido, mientras permaneció hospitalizado y previo a su traslado al continente.
6. Proporcionar transporte y seguridad al personal kelpers que operaba la Usina Eléctrica y la Planta Potabilizadora. Por la noche en dos horarios diferentes, efectuar los relevos del personal operador.
7. Proporcionar seguridad durante los desplazamientos nocturnos a médicos y/o enfermeros pertenecientes al Hospital Civil, para atender emergencias médicas de la población civil.
8. Ejercer el control de personas civiles que pernoctaban en varios locales identificados como "Defensa Aérea Pasiva" (DAP), para detectar personal militar inglés que pudiera infiltrarse.
9. Realizar patrullajes a pie, por parejas, diurnos y nocturnos, actuando por presencia, para evitar actos delictivos por parte de civiles y/o militares.
10. A partir del 15 de abril y hasta el 22 de dicho mes, ejecutar la defensa de un sector en el linde Este de la localidad, con 2 Secciones de Ingenieros de la Compañía de Ingenieros 10, agregadas a la Subunidad; agregada (bajo el comando) del Regimiento de Infantería Mecanizado 6 "Grl Viamonte".
11. El 14 de Junio, en horas de la tarde, luego del cese del fuego; los Comandantes de ambas fuerzas beligerantes acordaron que las Policías Militares de ambas (la Ca.PM 181 y la 160.Provost Company Royal Military Police), patrullasen sectores delimitados, a efectos de preservar el orden y la disciplina de los efectivos militares de ambas nacionalidades.

Durante las operaciones se produjeron, por parte de las tropas argentinas, muy escasas violaciones de domicilios desocupados, cuyos propietarios kelpers a fin de eludir las acciones bélicas, se habían trasladado a diferentes establecimientos rurales del interior de las Islas. Estos ilícitos (no más de diez) pueden ser calificados como de menor cuantía, ya que consistieron en la sustracción de alimentos varios y elementos que servían para proporcionar comodidad a las posiciones (abrigos, mantas, nylon, etc).

A efectos de prevenir hechos delictivos, en reiteradas ocasiones pobladores kelpers, concurrían a la Pólice Station (Comisaría) para solicitar que personal de la Ca PM 181 ingresara y ocupara las viviendas durante las ausencias, para ello entregaban las llaves de ingreso a sus propiedades a la Subunidad, lo cual de por sí, evidencia el concepto que su personal había ganado en la población local.

Una asistente social habitante de la localidad, se había constituido en nexo entre los damnificados y las autoridades de Gobierno. Cuando existía una denuncia, el Jefe de la Ca PM 181, los afectados y la asistente social efectuaban una valoración de los efectos sustraídos y/o daños provocados, previa aprobación por parte de la Secretaría de la Gobernación se procedía a restituir en libras el daño ocasionado. Igual proceder se adoptaba cuando por razones operacionales se ocupaba una propiedad o se requisaba un vehículo (en especial Land Rover).

En oportunidad de estar el Jefe de la Ca PM 181 prisionero de guerra (14Jun/14Jul), en dos ocasiones fue interrogado por tropas británicas. La primera en el campo de prisioneros de San Carlos y la segunda en el buque Saint Edmund- en el que finalmente los últimos prisioneros argentinos fueron trasladados al continente- en ambas circunstancias los interrogadores ingleses pusieron de manifiesto que los pobladores de Puerto Argentino habían expresado conceptos elogiosos por la actuación y proceder de la Ca.PM181.

Lo expresado anteriormente implicaba no solo un elogio al desempeño de esta subunidad sino también al comportamiento de la totalidad de las tropas argentinas, las que salvo escasas y pequeñas faltas, tuvieron un comportamiento ejemplar, pocas veces observado en la historia de los conflictos internacionales contemporáneos.

Los efectivos propios de las distintas fuerzas participantes, que ocuparon posiciones defensivas o alojaron en el linde de la localidad, eran un poco más de 4.000 hombres y constituyeron el universo potencial de trabajo de la PM.

Debe destacar, que nunca se denunciaron violaciones a personas o agresiones físicas a pobladores kelpers, ni durante ni después de las operaciones hasta la transferencia de responsabilidad a las autoridades inglesas. Como colorario, se puede afirmar que la Ca PM 181 en su actuación durante el conflicto del Atlántico Sur, cumplió eficientemente con la misión impuesta.

Esta Subunidad Independiente, fue creada el 6 de octubre de 1972 y disuelta el 19 de noviembre de 1984 dentro de un plan de reestructuración del Ejército. Su bandera fue condecorada con la Medalla "Campaña de Recuperación de las Islas Malvinas".

*** Con la jerarquía de Mayor se desempeñó durante la guerra como Jefe de la Ca
PM 181. Actualmente es socio activo de nuestra entidad y Preside la Delegación
en Bahía Blanca**

EI DESTRUCTOR ARA "SANTÍSIMA TRINIDAD" EN LA OPERACIÓN ROSARIO *

**** Por el Contraalmirante (R) José Luis Tejo**

La intervención del Destructor ARA "Santísima Trinidad" en la operación Rosario significó para toda la dotación del buque, incluyendo su comandante, la primera experiencia en una operación naval de guerra real. Tal eventualidad supuso enfrentarse por primera vez con todos esos aspectos de la guerra que aún en los ejercicios con mayor acercamiento a la realidad, no pueden ni simularse ni inducirse.

Afortunadamente la preparación se concretó en una operación que, en lo que al buque respecta, resultó extrañamente coincidente con lo planificado y previsto en más de un 90%. Y lo planificado y previsto fue eficaz porque llevó a cumplir cabalmente con la misión respetando estrictamente las restricciones que por razones políticas plenamente justificadas se impusieron a la operación. Merecido es reconocer con orgullo que ello se debió a la profesionalidad, valor, entusiasmo e ingenio con que las dotaciones del "Santísima Trinidad" y su helicóptero orgánico, y las Agrupaciones de Comandos Anfibios y Buzos Tácticos alistaron sus medios y los operaron durante el desembarco nocturno en la medianoche del 1º de abril de 1982.

La circunstancia encontró al buque a tres meses de haberse incorporado a la Flota de Mar, luego de un año de alistamiento en Gran Bretaña, y efectuando su primera etapa de adiestramiento en el mar, la cual fue interrumpida para iniciar la preparación para la operación proyectada. Con las casi únicas excepciones del comandante y el segundo comandante, que habían asumido sus cargos a fines de diciembre de 1981, el resto de la dotación solo había sufrido un mínimo de reemplazos (ocurridos principalmente en la plana mayor) en relación a la que había tripulado el buque en 1981.

En tal situación se asignó al buque las siguientes tareas:

- 1- Desempeñarse como Nave Almirante, embarcando al Comandante de la Fuerza de Tareas Anfibias, Contraalmirante Gualter Allara y parte de su Estado Mayor.
- 2- Trasladar a bordo al Comandante del Teatro de Operaciones "Malvinas", General de División D. Osvaldo J. García.
- 3- Proveer protección durante la travesía al Cuerpo Principal de la Fuerza de Tareas Anfibias conjuntamente con el Destructor "Hércules", y las corbetas "Drumond" y "Granville".
- 4- Trasladar y desembarcar en Puerto Enriqueta a la Agrupación de Comandos Anfibios y dos secciones de la Agrupación de Buzos Tácticos, (total 92 hombres) antes de la medianoche del 1º al 2 de abril.
- 5- Ocupar a continuación un sector de aproximadamente 5 millas de lado al Sur de Puerto Argentino para provisión de Fuego Naval a pedido en apoyo del desembarco principal a efectuarse a partir de las 6 de la mañana.

El hecho de ser el "Santísima Trinidad" un destructor con capacidades altamente especializadas en el campo de la guerra antiaérea y con muy poco margen para desempeñarse en operaciones para las que no fue previsto su diseño, obligó a un intenso trabajo de preparación previa a la zarpada de Puerto Belgrano que incluyó los siguientes aspectos:

- 1- Adecuación de alojamientos.
- 2- Preparación de estaciones de desembarco.
- 3- Preparación de armamento para combate a corta distancia.
- 4- Planeamiento del desembarco.
- 5- Recopilación de información náutica y cartográfica.

6- Adiestramiento en Fuego Naval de Apoyo.

Obviamente el alistamiento del buque incluyó infinidad de otros aspectos, algunos de importancia capital, pero se destacan solamente los enunciados porque o son imprescindibles para la ilación del relato, o presentaron problemas totalmente fuera de lo que es común en el alistamiento de un destructor misilístico.

Prever los alojamientos para trasladar aproximadamente 100 hombres más de los más de 300 que componían la dotación y plana mayor del buque planteó un problema sin solución orgánica posible por no disponerse abordo de alojamiento sobrante alguno, razón por la que, con excepción de los oficiales y personal mas antiguo del grupo de desembarco, que ocupó un pequeño sollado desalojado al efecto, el resto junto con los desalojados debió dormir en bolsas de dormir distribuidos en espacios disponibles en pasillos y locales de las cubiertas inferiores.

Para el desembarco se prepararon seis estaciones para el arriado de los 21 botes de goma y dos kayaks que componían el material a utilizar, distribuidas por ambas bandas, dos a proa de la superestructura y cuatro en el centro, aprovechando pescantes existentes destinados a otro tipo de maniobras. Para el personal se previeron dos estaciones en el centro del buque dotadas al efecto con redes de desembarco.

Dado que la operación debía efectuarse con el buque fondeado lo más cerca posible de la costa, dentro del alcance de armas de infantería, debieron hacerse previsiones para estar en condiciones de repeler un ataque con tal tipo de armas en caso de ser detectado el desembarco, condición que ponía al buque en situación muy vulnerable por estar inmóvil, con gran cantidad de personal en la cubierta exterior, y sin armamento orgánico de gran volumen de fuego y calibre adecuado.

La adecuación del buque en este aspecto consistió en la instalación de cuatro ametralladoras de 12.7 mm en montaje naval, en la cubierta del puente de mando, ligeramente a popa de éste. Con ellas se organizó un esquema de defensa controlado desde el puente y ubicado en la banda empuñada compuesto de: el cañón de 113 mm con control visual desde mira óptica, una ametralladora de 20mm, cuatro ametralladoras de 12.7 mm, (las dos de la banda, más las dos de la otra montadas en afustes terrestres) , dos fusiles ametralladoras pesados calibre 7,62, y la ametralladora 7.62 del helicóptero, desmontada de éste al efecto.

La recopilación de información marítima y cartografía para la entrada del buque en Puerto Enriqueta planteó un problema si se quiere insólito. El accidente geográfico , ubicado inmediatamente al Sur de Puerto Argentino consiste en una angosta lengua de mar que corre casi paralela a la costa, cerrada por el lado del mar por una larga y estrecha punta rocosa cuyo extremo, sobre la boca, es bajo y desprende rocas que velan y bajofondos de piedra. La costa opuesta, sobre la isla, también es pedregosa, alta y con el mar cubierto de cachiyuyos. Completa la configuración, una barra que en lugar no bien definido impide la navegación de buques de calado como el del "Santísima Trinidad", hacia la porción interior de la caleta.

Como puede verse, entrar en Puerto Enriqueta requiere una carta de navegación bien precise máxime si la operación es nocturna. Al revisar la cartografía Argentina se encontró que la parte de la costa donde se encuentra Puerto Enriqueta está ocupada, en la carta de escala adecuada, por el título y los datos de la carta. Con la carta inglesa sucedía lo mismo, al igual que con otras cartas extranjeras, todas copia de aquélla.

Vino a remediar el problema, aunque parcialmente, un enorme mosaico fotográfico de la zona de Puerto Argentino provisto por la Fuerza Aérea Argentina. Este mosaico, fruto de un esfuerzo profesional de primer orden, requería por su peso cuatro hombres para su traslado en forma de rollo, siendo ubicado en el hangar, único lugar a bordo donde se podía desenrollar, aunque fuera parcialmente.

A partir de él se dibujó la zona de Puerto Enriqueta en un cánevas mercator, improvisándose un cuarterón que se utilizó en la operación y que demostró ser notablemente exacto. No tenía información de profundidades, ni de bajofondos, ni la ubicación de la barra. En estos aspectos no nos quedó otra alternativa que creer fervientemente en lo que en forma general decía el derrotero. Y nuestra fe se vio recompensada.

Para la ejecución de la operación se previó una aproximación que contemplaba entrar en distancia del alcance visual desde la costa (28.000 yardas) en el momento de finalización del crepúsculo vespertino (19.29 hs), fondeo en el interior de Puerto Enriqueta, desembarco, y zarpada antes de la medianoche.

De la travesía a Malvinas, iniciada el 28 de marzo por la tarde solo merecen mencionarse acontecimientos derivados del temporal fuerte que afectó a la Fuerza de Tareas Anfibia. los días 29, 30 Y 31 de marzo con vientos del W y SW de hasta 55 nudos de velocidad y estado del mar 6, circunstancia que ocasionó demoras en el traslado que obligaron a posponer la operación del previsto 1º de abril al día 2 del mismo mes.

Vale la pena destacar dos hechos salientes. El primero sucedió en la noche 30 al 31 de marzo cuando en ocasión de navegar a baja velocidad corriendo el temporal, con el mar golpeando la popa, resultó destruido un kayak estibado en la toldilla, y perdida la totalidad del combustible (nafta) prevista para los motores fuera de borda del grupo de desembarco, al ser arrastrado al mar un tambor de 200 litros, y perforado en múltiples lugares su similar cuyo trincado logro mantenerlo a bordo. Averías en tableros, cajas de electricidad, cableado y estiba de amarras ubicados en la toldilla no tuvieron influencia alguna en la operación posterior.

El otro acontecimiento destacable fue la operación del helicóptero WG13 Sea Linx del buque en condiciones meteorológicas en el límite de su capacidad durante la mañana y tarde del 30 de abril, cuando fue necesario trasladar a bordo al Comandante de la Fuerza de Tareas de Desembarco, Contraalmirante Busser y oficiales de su Estado Mayor desde el BDT "Cabo San Antonio". Cuando durante la mañana regresaba con las mencionadas autoridades, el viento aumentó a 55 nudos, efectuando el anavizaje con dicha intensidad de viento de cola, mientras el buque navegaba a 25 nudos popa al viento cabeceando con violencia y barrenando las olas, lo cual le producía permanentes guiñadas de hasta 30 grados a cada banda del rumbo ordenado. En la oportunidad se puso de manifiesto la gran capacidad del Sea Linx para operar en condiciones meteorológicas adversas y el valor y la pericia con que los pilotos del helicóptero afrontaron una situación de altísimo riesgo totalmente fuera de lo previsible,

El buen tiempo reinante el día 1º de abril permitió hacer nuevo acopio de nafta para los motores fuera de borda proveniente de los otros buques de la Fuerza de Tareas, completándose medio tanque para cada bote. Permitió también hacer un ensayo final de la maniobra de arriado de botes y la preparación final de todo el material.

A las 20.10 hs se inició la aproximación a Puerto Enriqueta cumpliendo la derrota y cronograma previstos. La radio de Puerto Argentino ya a esa hora alertaba a los

pobladores sobre la posibilidad de un desembarco durante la noche o al día siguiente, escuchándose al propio gobernador confirmando esta presunción. A la hora mencionada se cubrieron puestos de combate según el esquema previsto para el desembarco, las estaciones de arriado de botes, y se ordenó ocultación total de luces. Una luna alta en cuarto creciente que aparecía intermitentemente entre nubes ayudaba a hacer menos complicada la labor del personal en una cubierta totalmente oscurecida.

La entrada a la caleta debió hacerse exclusivamente navegando por radar y con la apreciación visual que permitía un visor nocturno infrarrojo perteneciente al helicóptero. Cabe acotar que este visor fue de inestimable ayuda ya que posibilitaba confirmar visualmente que lo que se vela en el radar tenía adecuado correlato con la realidad, además de asegurar pasar claros de rompientes sospechosas y campos de cachiyuyos que pudieran denotar bajo tondos. Fue particularmente tranquilizante comprobar que lo que aparecía en el radar coincidía ajustadamente con el cuarterón confeccionado abordo a partir de la fotografía aérea.

La entrada fue a velocidad muy lenta y con control de profundidad permanente, constatándose que lo que al respecto decían los derroteros argentino e inglés era correcto. Finalmente a las 21.00 hs se fondeó dentro de Puerto Enriqueta 1300 yardas al SW de Punta Caballo, en tenedero de piedras y barro.

Durante la parte final de la aproximación y mientras el buque estuvo fondeado se observó la presencia de patrullas a pie y en vehículos desplazándose a lo largo de la costa inmediatamente frente al punto de fondeo. Confirmado por relatos de procedencia inglesa, estas patrullas escucharon el ruido de los motores de los botes ZODIAC y de los generadores del buque pero nunca lograron corroborar su presencia mediante avistajes.

Inmediatamente del fondeo se inició el arriado de botes y prueba de sus motores en el agua, amarrándoselos por largo en dos filas por la popa del buque con sus motoristas a bordo a medida que estaban listos.

Tan pronto se alistaron el kayak y tres de los botes, se largó a tierra el grupo de reconocimiento de playa provisto de un equipo de radio mediante el cual fue vectoreado por radar desde el buque por medio de mensajes muy cortos que cuando era estrictamente imprescindible se cursaban tratando al máximo de mantener un perfil bien discreto.

Cuando el grupo estuvo cerca de la costa y dificultado su avance por grandes campos de cachiyuyos, su jefe decidió descartar el punto de desembarco planificado y desembarcar en un lugar mucho más cercano al buque que el originalmente seleccionado, marcando a las 21.35 hs su posición con una luz dirigida apuntada hacia el mar, perfectamente visible desde abordo.

A las 22.45 hs se largó el grupo principal llegando al lugar de desembarco marcado a las 23.30 hs. Mientras este grupo se dirigía a tierra se destacó desde la costa un ZODIAC tripulado por un solo hombre con la misión de guiarlos al punto de desembarco. Este bote se cruzó con la larga fila formada por los otros 18 a una distancia no mayor de 200 metros sin que se avistaran mutuamente, deteniéndose finalmente en el medio de la caleta sin poder avistar ni el buque ni la costa. Advertido el problema en el radar, se aguantó la maniobra de levar anclas y se hicieron dos cortos destellos apuntados hacia el bote con una linterna lápiz que fueron suficientes para que el bote continuara y llegara a la posición del buque, a donde arribó prácticamente sin combustible. Habla muy bien de la entereza, valor, lealtad y orgullo profesional del tripulante de este bote (Cabo Principal Enfermero Pereyra), el hecho

de que haya resultado extremadamente complicado "convencerlo" de que no podía volver solo a reunirse con el grupo desembarcado porque el buque estaba zarpando y el punto de desembarco ya no estaba marcado.

El buque zarpó finalmente a las 23.53 hs del 1º de abril, dirigiéndose a su estación de apoyo de fuego naval donde permaneció hasta la finalización del desembarco principal. Cabe acotar que a las 06.30 hs y con el arribo de la ola de desembarco principal a la playa, desde abordó y en la frecuencia de la radioemisora de AM local, se difundió un comunicado en inglés donde se intimaba a la rendición y se solicitaba el proceder mesurado de la población a fin de evitar desgracias personales y daños materiales.

Producida la rendición se efectuaron vuelos de traslado de autoridades con el helicóptero, finalizando la jornada fondeando en Puerto Groussac a las 17.50 hs. A partir de ese momento y hasta el día 4 de abril permanecimos en el fondeadero operando como Central de Comunicaciones conjunta, asumiendo las funciones de Buque de Información de Combate y de Control Aéreo de Área, función esta última que se transfirió a la Fuerza Aérea Argentina una vez que su personal instaló el radar de control aéreo trasladado a Malvinas al efecto. El 4 de abril el buque finalizó su intervención en la Operación Rosario iniciando su regreso a Puerto Belgrano.

Finalmente mi tributo de admiración para quienes, desembarcados del "Santísima Trinidad", dieron el 2 de abril su sangre y aún su vida en cumplimiento de su misión y en resguardo del honor de nuestra Patria. El tiempo, que atenúa el dolor, no ha atenuado nuestro recuerdo, menos aún nuestra consideración y respeto.

Buenos Aires, 15 de setiembre de 1999

- Transcripción de libro Operación Rosario Compilador CLIM (R) Carlos A Busser AORIM , Grafica Benedetti 2da Edición

** Durante el conflicto con el grado de Capitán de Fragata se desempeñó como Comandante del Destructor ARA "Santísima Trinidad". En la actualidad es socio activo de nuestra entidad y miembro de la Subcomisión Asuntos Académicos.

MALVINAS: UNA EXPERIENCIA DIFERENTE

*** Por el Vicealmirante (R) Ismael García**

Todo conflicto bélico deja profundas huellas en los más variados aspectos que hacen al futuro de los beligerantes.

Malvinas no fue una excepción. Antes bien: por su corta duración, intensidad, particular teatro de operaciones y época en que se desarrolló, alcanzó una trascendencia y produjo efectos que en la práctica real significaron una revolución en lo político, lo militar, lo económico, en las tácticas, doctrinas y procedimientos conjuntos, en el empleo de las armas, en las bases y fundamentos de Tratados Internacionales (TIAR, NATO, Ginebra), en la reacción social de la ciudadanía, en la salvaguarda de la vida humana.

Todos estos aspectos han sido analizados, y lo siguen siendo, por expertos y aficionados, con variadas y dispares conclusiones.

Pero hay uno de ellos que ha merecido poca o ninguna atención: el empleo de buques hospitales.

A él me voy a referir en la mayor parte de esta exposición, pues esa ha sido mi experiencia personal.

En aquellos difíciles tiempos yo ostentaba el enorme privilegio de comandar el buque más nuevo y más moderno de la Armada: el Transporte Polar ARA “Bahía Paraíso”. Su incorporación se había producido el 12 de noviembre de 1981. Era también, casi con seguridad, el buque más joven: su tripulación promediaba los 24 años de edad. Era, además, un acabado exponente de la industria naval argentina: había sido íntegramente diseñado y construido en los Astilleros Príncipe y Menghi, hoy lamentablemente desaparecidos.

Mi buque, junto con el Rompehielos ARA “Alte. Irizar”, constituían la Fuerza Naval Antártica. Así fue que, en cumplimiento de nuestras tareas específicas, zarpamos de Buenos Aires el 26 de diciembre de 1981. Lejos estábamos entonces de imaginar que recién volveríamos a nuestro apostadero 184 días después, el 27 de junio de 1982.

Entre esas tantas tareas específicas que demanda la Antártida, en esta oportunidad teníamos una muy especial cual era probar en los hielos nuestro nuevo buque. Se hicieron las pruebas y el resultado fue en extremo satisfactorio al punto que nos animábamos a decir que teníamos un nuevo rompehielos, pues habíamos llegado a romper hielo de 2 metros y medio de espesor.

Operamos en aquella región, lejana e inhóspita, durante 87 días continuados y, estando en Orcadas ya al final de nuestra Campaña, se nos ordenó destacarnos a las Georgias del Sur. Era el 23 de marzo.

.A partir de ese día nuestra historia cambió. No solo la nuestra, también cambió la historia de nuestra Nación.

Ahora debíamos darle protección a los llamados chatarreros que el señor Constantino Davidoff había logrado instalar en Georgias, en Puerto Leith, específicamente.

Debo hacer una sintética descripción de las actividades de Davidoff, pues ellas tuvieron significativa trascendencia en el desenlace de las acciones que culminaron con el desembarco en Malvinas.

Davidoff había logrado arrancarle a Gran Bretaña un contrato que hiciera con la Empresa Christian Salvensen Limited de Edimburgo. Por este contrato, Davidoff había adquirido la chatarra de las factorías balleneras de Leith, Stromness y Husvyk por 115,000 libras. En el mercado de entonces, esos fierros se cotizaban en 7.000.000. El negocio era brillante, pero claro, había que trasladar la chatarra desde las Georgias al continente, por lo menos. En la búsqueda de transporte, Davidoff recaló en la Cancillería Argentina y en la Armada. Esta solicitud de Davidoff vino a calzar como anillo al dedo a un proyecto ya aprobado y en desarrollo, la Operación “ALFA”, que consistía en la instalación de una Estación Científica Argentina en las Georgias, como ya se había hecho en las Sándwich del Sur años antes.

El desarrollo de la Operación “Alfa” estaba avanzado, tan avanzado, como que yo tenía a bordo de mi buque la gente, el Grupo “Alfa”, que no eran precisamente científicos y todas las instalaciones desarmadas listas para ser establecidas en oportunidad favorable. El conocimiento que por inteligencia tenían los ingleses sobre esta Operación y la presencia de los chatarreros fue lo que generó una aceleración y agravamiento de las muy difíciles y muy trabadas negociaciones bilaterales que estaban en desarrollo entre Argentina y Gran Bretaña. Los chatarreros tenían las “Tarjetas Blancas” que se utilizaban hasta entonces para autorizar a argentinos a permanecer en Malvinas y sus dependencias según lo acordado por ambos países oportunamente. Imprevista, inconsulta y unilateralmente, Inglaterra exige que los chatarreros deben hacer visar sus pasaportes en Grytviken, sede del BAS (British Antarctic Survey) en Georgias, aduciendo que las Georgias y Sándwich ya no dependían más de Malvinas. Argentina rechaza la pretensión y sostiene que los chatarreros están en regla y permanecerán en Leith. Inglaterra responde ordenando al HSM “: Endurance” que retire los chatarreros.

Nuestra misión ahora, era impedirlo.

El Endurance era el par inglés del Bahía Paraíso. Ambos buques, por disposiciones del Tratado Antártico no podían estar artillados. Y no lo estaban. Por consiguiente el cumplimiento de la misión que cada uno tenía asignada, no era de muy fácil concreción. En aquel momento, yo pensaba que, llegado a un mano a mano, tenía algunas ventajas: mi buque era nuevo y había sido exitosamente probado en la Antártida. El Endurance estaba para ser radiado, según me había contado su Comandante, poco tiempo antes en Buenos Aires. Por otra parte, el casco del Bahía Paraíso era mucho más duro, si en caso extremo llegábamos al abordaje. No tenía otra. Ni tan siquiera una mísera escopeta para artillar alguno de mis dos helicópteros. El 24 de marzo llegamos a Puerto Leith, desembarcando al Grupo “Alfa” para protección de los chatarreros. El Jefe de ese Grupo era el entonces Teniente de Navío Astiz.

Durante varios días seguimos los movimientos del Endurance el que, de ser nuestro par, había pasado a ser nuestro enemigo.

La evolución de las negociaciones diplomáticas iba en franco deterioro. De ello y de un inevitable adelanto de la toma de Malvinas estábamos razonablemente bien informados por disponer de una muy sofisticada central de comunicaciones que nos permitía interceptar casi todo el tráfico, aún el de más alta clasificación de seguridad. Nuestra conclusión, sin necesidad de ser demasiado perspicaz, era que nuestra misión cambiaría y muy pronto. Y así fue. El 1 de abril recibimos la Orden de Operaciones

que nos imponía como misión: “Ocupar Grytviken y mantener Puerto Leith a fin de asegurar el dominio de las Islas Georgias”.

Como es doctrina, quien nos ordenaba esta nueva misión, el Jefe de Estado Mayor, nos asignaba los medios para cumplirla. La Corbeta ARA “Guerrico” con 40 Infantes de Marina, más armamento portátil para mi tripulación, se unía a nosotros para conformar el Grupo de Tareas 60.1. La Guerrico estaría arribando a la zona al día siguiente, 2 de abril, a las 13 horas. Esto se cumplió recién el 3 por la madrugada, debido a los fuertes temporales que debió soportar en su travesía desde Puerto Belgrano. La demora no favoreció nuestras acciones que se iban a producir luego de más de 24 horas de ejecutada la toma de Malvinas.

Al arribo, la Corbeta se atracó a mi buque, fondeado en Puerto Leith. Se la reabasteció de combustible, se trasbordaron los 40 Infantes, el armamento y munición y a las 10.18 zarpamos hacia Grytviken. A las 11.10 se intima a la rendición a las autoridades civiles de Grytviken. Responden que solo están ellos, los civiles del BAS. Por información anterior, verificada por nuestro helicóptero de reconocimiento, sabíamos que había personal militar. Se estimaba que eran alrededor de 22 Royal Marines. Era para tener bien en cuenta.

Al estar la Guerrico en posición para abrir fuego de apoyo, se inicia el desembarco helitransportado. Al desembarcar la segunda ola, el helo es alcanzado por ráfagas de armas automáticas que averían su sistema de combustible y lo obligan a aterrizar en emergencia. Tiene, además, dos heridos. Se envía al otro helo a rescatar los heridos mientras la Guerrico inicia fuego sobre los blancos que previamente le han sido marcados. Los heridos fallecen antes de ser rescatados. Son los conscriptos Almonacid y Águila. Los pilotos del helo derribado piden autorización para hacerse cargo del Grupo que ellos transportaban en gesto que realmente los honra. Son los Tenientes Primeros Villagra y López Leguizamón.

La Guerrico, que tiene su maniobra extremadamente restringida, por la estrechez de la caleta donde hubo de estacionarse para poder hacer fuego, recibe, a su vez, intenso fuego desde la costa que le producen un muerto, el Cabo Primero Guanica y varios heridos.

Finalmente, a las 12.48, los ingleses enarbolan bandera blanca.

Las acciones terminan. La misión se había cumplido. Pero el costo, quizá, había sido demasiado alto.

Este fue el bautismo de fuego del Bahía Paraíso. Ningún otro buque de la Armada moderna había tenido tan pronto su bautismo.

Embarcamos los 35 prisioneros: 22 Royal Marines y 13 civiles. Completamos el Grupo que quedaría en Grytviken con voluntarios de mi tripulación, volvimos a trasladar al Grupo “Alfa” a Puerto Leith, y finalmente el 4 de abril por la mañana nos despedimos de las Georgias.

Navegamos con la Guerrico en demanda del continente. La noche del 6 al 7 de abril soportamos un violento temporal del NO, hacia donde íbamos, con vientos de más 100 nudos, o sea más de 180 Km/h. La Corbeta debió correr el temporal, desandando camino. Nosotros pudimos capear comprobando una vez más las bondades del Bahía Paraíso.

Arribados a Puerto Deseado, desembarcamos a nuestros muertos en silenciosa ceremonia de despedida.

Desde allí hicimos dos viajes a Malvinas trasladando helicópteros de Ejército. Durante el segundo viaje, los ingleses establecieron el bloqueo submarino. Nosotros íbamos hacia Malvinas. Afortunadamente no tuvimos ninguna alternativa durante el cruce. Nos destacamos a Puerto Belgrano, finalmente, a donde arribamos el 13 de abril.

Aquí finaliza nuestra etapa de Transporte Polar.

A esta altura de los acontecimientos, lo que originalmente iba a ser una toma incruenta de las Malvinas, para desde esa posición forzar a Inglaterra a negociar, se vislumbraba como una amenaza cierta de guerra, pese a la continuación de febriles acciones diplomáticas y mediadoras para evitarla.

Así como la Junta Militar dispuso fortalecer la defensa de las Islas, el Comandante del Atlántico Sur, Vicealmirante Lombardo, vio la necesidad de disponer de por lo menos un Buque Hospital, atendiendo a la complejidad de un teatro de operaciones insular que comprometía el empleo de fuerzas de aire, mar y tierra. La perspectiva cierta de que, desatado el conflicto, su duración podía ser prolongada y la necesidad, que sería imperiosa, de atender y evacuar los heridos.

Para esa tarea, fue elegido mi buque.

Volvíamos, irremediablemente, a cambiar nuestra mentalidad: de antárticos a combatientes y ahora de combatientes a sanitarios.

En nuestra Armada no había experiencia alguna en Buques Hospitales. En el resto de las Armadas del mundo, no la había desde la Segunda Guerra; ni en Corea, ni en Vietnam habían sido empleados. Sí teníamos muy bien organizada la Sanidad en Combate y algunos médicos con experiencia en Hospitales de Campaña en zonas de catástrofe.

El buque era realmente apto para la tarea que se le había asignado. Era necesario hacerle algunas modificaciones para aumentarle las capacidades sanitarias que ya tenía, lo que se encaró de inmediato.

Hechas las modificaciones, el ahora Buque Hospital ARA 'BAHÍA PARAÍSO' disponía de:

- Cuatro quirófanos. Uno de ellos especial para cirugía maxilofacial y de cuello.
- Sala de terapia intensiva con diez camas.
- Dos centros de recepción y clasificación de heridos. Elementos éstos de gran importancia en un hospital de guerra o catástrofe.
- Un laboratorio de análisis clínicos y hemoterapia.
- Dos helicópteros ambulancia
- 250 camas, en dos Salas de Internación General.
- 80 camas, en 20 camarotes de 4 camas.
- Una Central de Sanidad en Combate.
-

Se incorporaron 24 médicos y 50 enfermeros. Era, así, el Hospital más importante de Bahía Blanca al Sur, con la tremenda ventaja que era móvil.

Adoptamos la organización que mejor se adaptaba, según nuestro criterio, a lo tradicional y reglamentario en la Armada y a la tarea, tan singular y novedosa, que deberíamos desarrollar.

Los buques de la Armada están organizados en cinco Departamentos. Para nuestro Bahía Paraíso eran: Cubierta, Operaciones, Máquinas, Servicios y Sanidad. Le agregamos el Departamento Sanidad en Combate que, al igual que todos los otros, dependían del Comandante a través del Segundo Comandante. Organizamos un Rol de Sanidad en Combate en el que participaban desde el Comandante hasta el último marinero del buque. Este Rol no solo sirvió para recibir eficientemente las olas de heridos que nos eran transferidos, que en alguna oportunidad llegaron a ser casi 50 simultáneamente, sino también para entrelazar adecuadamente a la gente de Sanidad con los demás miembros de la Tripulación, de tal modo que cada uno supiera bien cual era la tarea y responsabilidad de los otros.

El 27 de abril zarpamos de Puerto Belgrano. El alistamiento y modificaciones habían demandado tan solo dos semanas. Faltaba adecuarnos totalmente a las normas de la Convención de Ginebra de 1949, aún vigente. El casco era todavía anaranjado, como se exige a los antárticos, nuestra Central de Comunicaciones seguía teniendo todas sus capacidades sobre todo las de descifrado y decodificado y aún conservábamos algún armamento portátil. Es que también teníamos como Misión la Búsqueda y Rescate de buques y aeronaves propias que pudieran ser abatidas sobre el mar.

Muy pocos días después de zarpados debimos actuar en nuestras dos funciones simultáneamente. El 2 de mayo fuimos conmovidos por la infausta noticia del hundimiento del Crucero ARA “GRAL. BELGRANO”. Sin que nadie nos ordenara nada, dispuse dirigirnos hacia el lugar del naufragio. La tarea de rescate era sin duda para nosotros. A las pocas horas recibimos la orden que esperábamos. Ya habíamos ganado un buen trecho de camino anticipándonos.

El 4 de mayo, en la madrugada, arribamos a la zona de rescate. Asumimos el Comando en Escena, que así se denomina a quien lleva todo el control y coordinación de la Búsqueda y Rescate, y con las primeras luces lanzamos uno de nuestros helicópteros para iniciar la desesperada búsqueda de náufragos. A las 10 de la mañana recuperamos la primera balsa con 17 hombres. Antes del mediodía habíamos recuperado otras tres balsas más totalizando 69 sobrevivientes rescatados. El helicóptero más chico, un Alouette, trasladó desde el Destructor ARA “Piedrabuena” dos quemados muy graves y un cadáver, para lo cual hubo de realizar una riesgosa maniobra permaneciendo colgado, a menos de un metro de la cubierta del Destructor mientras lo cargaban, siguiendo el movimiento del buque que rolaba, cabeceaba y se desplazaba. La pericia y experiencia del joven Piloto, posibilitaron que esta difícil tarea fuera ejecutada con todo éxito. Hasta aquí el panorama se había presentado alentador, pero poco después las cosas cambiaron. Por la tarde, recuperamos otras tres balsas, pero en ellas solo encontramos cadáveres. El retiro de los cadáveres desde las balsas para izarlos a bordo fue una tarea ímproba y porque no, desgarradora. Jóvenes nadadores de rescate, tan jóvenes como que tenían 19 o 20 años, saltaban al mar próximos a las balsas, trepaban a ellas, se introducían en su interior y retiraban los cadáveres que luego debían colocar en camillas rígidas que permitían izarlos a bordo. Más de una vez, el rescatado había sido amigo o compañero del que rescataba.

Los días 5 y 6 continuamos con la búsqueda acompañados por el buque de la Armada Chilena “Piloto Pardo”, el mercante “Hércules” y aeronaves de nuestra Aviación Naval, pero ya sin suerte. Finalmente nuestro Comando Superior da por finalizada la búsqueda con unidades de superficie, continuándose con aeronaves. Se nos ordena dirigirnos a Ushuaia para desembarcar a todos los rescatados. De esa travesía tengo profundamente grabada en mi memoria una misa que rezáramos por los sobrevivientes que teníamos a bordo y por los que seguramente habían perecido. Nuestro Capellán, mi amigo dilecto, un espíritu superior que mantuvo el nuestro en

pie mientras estuvo con nosotros, escribió una poesía con relación a estos trágicos momentos, que me permito transcribirles:

Rígido,
las manos como sarmientos que rechazan la muerte
poblado por algas y petróleo
y el plancton como una mordaza en las palabras.

Desnudo en la cubierta
bajo la obstinada llovizna
y los ojos angustiados

Aquí, mi prójimo en la esquina final.
No pregunté su historia
ni su último rezo.

Doblé, simplemente, las rodillas
junto a su cuerpo ausente
para dibujar el signo de la esperanza
en aquélla frente

Porque sabía que el rosario encarnado en la piel
era el ancla segura
para su último puerto

Arribados a Ushuaia, debimos encarar de inmediato otra difícil tarea para la cual ninguno de nosotros, ni aún los médicos estaba preparado. Los veinte cadáveres habían sido debidamente conservados en una de las cámaras frigoríficas de a bordo lo que significó que, previo a su desembarco, debieran ser descongelados para colocarlos en sus féretros. La tarea se llevó a cabo en el hangar calefaccionado y fue, decididamente, conmovedora. Aún los que nos creíamos muy fuertes fuimos tocados.

Debimos permanecer en Ushuaia completando nuestra adecuación a las normas de la Convención de Ginebra, la que debíamos respetar estrictamente, antes de adentrarnos de lleno en el Teatro de Operaciones como estaba previsto para nosotros. Pintamos de blanco el casco, embarcaciones y helicópteros. Desembarcamos todo el material y equipamiento electrónico de criptografía y algún otro tipo de cargamento que todavía teníamos a bordo como eran las instalaciones que iban a ser la vivienda de la gente de la frustrada Operación “Alfa” en las Georgias.

El 30 de mayo, finalmente, zarpamos. Y esta vez sí, era hacia Malvinas.

El 31 de mayo tuvimos nuestro primer contacto con el enemigo. Dos helicópteros Sea-Lynx se nos aproximaron, mostraron sus misiles disuasivamente, nos ordenaron detener la marcha y nos indicaron que seríamos inspeccionados. Un tercer helicóptero se posó en nuestra cubierta y cuatro Oficiales del HMS “Fearless” ejecutaron la inspección en la que, afortunadamente, no hallaron anomalías. Que las había. Cabe acotar aquí, que estas inspecciones a los Buques Hospitales estaban previstas en las Normas de Ginebra. Claro, había que tener la posibilidad de hacerlas.

A partir de aquí, nuestra actividad fue extremadamente intensa y continuada y, cada vez, más riesgosa.

Al día siguiente, 1 de junio, entramos por primera vez a Puerto Argentino, siguiendo las aguas del “Forrest” que nos guió a través el campo minado defensivo que se había

plantado en la boca de entrada de la Bahía Groussac. Allí recibimos los primeros heridos que nuestro hospital habría de atender: eran 24 en total.

Zarpamos nuevamente al día siguiente para efectuar la búsqueda y rescate de los posibles náufragos de un avión Hércules de la Fuerza Aérea, que nunca fue localizado.

El 4 de junio tuvimos nuestro primer encuentro con nuestro par inglés: el Uganda. Ello se realizó en una de las denominadas “Áreas de encuentro de buques hospitales” que yo había debido establecer y coordinar con los ingleses. Eran verdaderos santuarios que han perdurado en el tiempo y hoy son denominados “Red Cross Box”. Aceptados por todos los países signatarios de las Convenciones de Ginebra son considerados actualmente elementos vitales en la salvaguarda de la vida humana en el mar. Recibimos del Uganda 47 heridos traídos a bordo por medio de nuestro helicóptero Puma.

Luego de ese encuentro, marchamos a Bahía Fox donde había sido establecido un acantonamiento de Ejército que había requerido nuestra asistencia, al igual que Howard. Debimos hacerlo por el Este de Malvinas, ya que los ingleses no nos permitieron hacerlo por el Estrecho de San Carlos, ruta más corta y lógica. Obviamente, si transitábamos el San Carlos de Norte a Sur, íbamos a pasar por el lugar donde ellos ya habían concretado su desembarco. En Fox recibimos 19 heridos más y embarcamos 52 tripulantes civiles de los Buques Mercantes “Río Carcarañá” y “Bahía Buen Suceso” que habían sido hundidos en las proximidades. De allí seguimos para Howard que se encuentra más al Norte, dentro del Estrecho de San Carlos. Trece fueron los heridos que allí recibimos. Uno de ellos, que recuerdo muy bien, era un Sub-teniente que tenía un muslo destrozado y había logrado sobrevivir más de una semana casi sin asistencia, pues no la tenían. A bordo hube de presidir por primera vez en mi vida una junta médica reunida para determinar si se le amputaba la pierna o no. Mi opinión fue de agotar todos los recursos para conservársela, salvo que hubiera amenaza de una septicemia. Varios de los médicos compartían mi opinión y así se hizo. El muy joven Subteniente permaneció a bordo unos pocos días durante los cuales la potencial infección se mantuvo controlada. Se lo desembarcó y fue directamente traslado al Hospital Militar Central. De allí, aún con su pierna, fue llevado a Bethesda, importantísimo Centro de Salud de la Marina Americana, donde infortunadamente contrajo una infección hospitalaria, que acabó con su pierna. Extraño y triste final.

Estábamos listos para zarpar de Howard, cuando pudimos observar en el radar el desplazamiento de varios contactos que luego confirmamos eran buques de guerra ingleses. Uno de ellos se aproximó a nosotros y nos inspeccionó, a la distancia, detenidamente. Finalmente, cuando eran las 22.30 de aquél 5 de junio, zarpamos hacia Punta Quilla con nuestra preciada carga de heridos y náufragos.

Veinticuatro horas después, estábamos desembarcando esa preciada carga mediante una riesgosa maniobra con helicópteros, nocturna y con pilotos sin experiencia. Así se nos había ordenado hacerlo, talvez para demostrar que aún se podían hacer operaciones conjuntas. Los helicópteros habían sido requisados a las torres de petróleo, los pilotos eran de Ejército y la coordinación en tierra la hacía un Comodoro. La operación conjunta resultó en verdad una “buena ensalada”, y no nos evitó entrar a Punta Quilla pues teníamos heridos tan graves que era imposible desembarcarlos por helicóptero.

Punta Quilla, que es el puerto de Santa Cruz, tiene el serio inconveniente de sufrir una amplitud de marea de 11 metros. Esto genera una serie importante de subordinaciones

a dicho fenómeno que van desde: la necesidad de iniciar la entrada a la Ría a una hora precisa para poder sortear la boca con pleamar, pero que asegure llegar al muelle con marea bajante para facilitar la maniobra de atraque, hasta el mantenimiento de una guardia de amarras para ir ajustándolas ante la variación continua de la altura del buque con respecto al muelle. Desembarcar los heridos graves que teníamos era una faena difícil. El ingenio criollo, como muchas otras veces, lo resolvió. Las salas de internación general habían sido montadas en los entrepuentes de ambas bodegas del buque, las que estaban originalmente preparadas para el transporte de personal. Trasladar los heridos graves desde terapia intensiva a estas salas era relativamente fácil. Y allí surgió la idea del “contenedor-ambulancia”. Se abrieron las tapas del entrepuente, con una de las grúas del buque se tomó un contenedor de los que había en el muelle, se lo embarcó colocándolo directamente en el entrepuente y se volvieron a cerrar las tapas. Los heridos fueron instalados de a uno en el contenedor y, acompañados por un médico y un enfermero que atendían toda la asistencia que requerían, fue izado luego de abrir las tapas y colocado en el muelle al lado de las ambulancias que lo estaban aguardando.

Luego de embarcar víveres y combustible para reabastecer a las fuerzas que estaban en las Islas, cosa que en teoría no podíamos hacer, zarpamos nuevamente hacia Malvinas.

En la madrugada del 10 de junio volvimos a encontrarnos con nuestro par, el Uganda, en la ya adoptada Área de Encuentro de Buques Hospitales. Les entregamos medicamentos que habíamos traído especialmente para ellos desde el continente y embarcamos a dos representantes de la Cruz Roja Internacional: Philip Eberlin y Martín Führer. Los menciono expresamente porque, con el primero de ellos, confeccioné una “Adenda” actualizando las Normas de Identificación de Buques Hospitales y Aeronaves y Embarcaciones Ambulancia de la Convención de Ginebra, en las que se adoptaba la identificación electrónica y subí la que no estaba contemplada en dichas Normas por estar vigente desde el año 1949. Esa actualización ha sido adoptada por todos los Países signatarios de la Convención.

Ese mismo día, por la tarde, volvimos a entrar a Puerto Argentino. Inmediatamente se comenzó el desembarque de víveres y combustible, que era aero-nafta, aprovechando que los Inspectores de la Cruz Roja pasarían la noche en tierra.

En la mañana del día siguiente, advirtiéndonos de que nuestra presencia molestaba, nos fue lanzado un misil a metros de la proa. El conflicto arreciaba. Los Harrier nos usaban de pantalla para protegerse del fuego de las baterías propias. Embarcamos más heridos por modo aéreo y naval y en la tarde, a las 15.30, zarpamos de Puerto Argentino. Era ya el 11 de junio.

Volvimos a tener otro encuentro con el Uganda, que nos transfirió más heridos y luego nos dirigimos a Bahía Elefante donde arribamos el 12 por la mañana. En Bahía Elefante había un Grupo de nuestra Aviación Naval que fue reabastecido de víveres y medicamentos e inspeccionado por los miembros de la Cruz Roja. Realmente estos pobres estaban en condiciones muy precarias. El joven Guardiamarina Médico que tenían ya no sabía como hacer para contener a sus enfermos. Fue muy reconfortante para él estar en contacto con sus colegas y haberse reabastecido de los imprescindibles medicamentos. La gente de la Cruz Roja palpó la situación y no hizo la más mínima objeción a nuestra tarea. Pocas horas después, trasbordamos a esta gente al Buque Hospital inglés Hydra, finalizando con ello su inspección. Cabe reconocer la buena disposición que hubo por parte de ellos manifestada en su tolerancia al aceptar que hiciéramos tareas que estaban expresamente prohibidas, como el reabastecimiento de víveres y en especial de combustible, lo que nos dio una pauta clara del carácter eminentemente humanitario que tenía su labor. Con Philip

Eberlin mantuvo contacto por mucho tiempo después a raíz de la redacción de la Adenda que habíamos elaborado juntos. Cuando la misma fue aprobada y promulgada, recibí de sus manos un ejemplar que aún conservo.

El infausto 14 de junio nos sorprendió, creo que por fortuna, en Punta Quilla realizando nuestra ya habitual tarea de desembarcar heridos. Los ánimos estaban realmente caídos y, a esa altura de los acontecimientos, lo único que queríamos era volver a casa. Ya llevábamos demasiado tiempo operando bajo tremenda presión. La paciencia de muchos se iba agotando y comenzaba a haber roces entre mis hombres por las más simples diferencias. Pero aún nos faltaba entrar dos veces más a Puerto Argentino; ahora nuevamente Stanley.

Así fue como en la madrugada del 17 de junio entramos nuevamente a puerto luego de haber recuperado unos 50 heridos en la Bahía Ruiz Puente, dentro del Estrecho de San Carlos, a donde fuimos guiados por el, ya casi amigo, Uganda.

Permanecimos en Puerto Argentino hasta el 19 de junio en la madrugada. Durante ese tiempo embarcamos 1734 hombres de nuestras propias Fuerzas para evacuarlos al continente. Ellos, más nosotros, éramos 2000 almas a bordo. No quiero recordar lo que fue aquello. Debimos registrar en interminables listados a cada uno de ellos por Fuerza, jerarquía y unidad a la que pertenecían. Nuestra cocina y nuestros comedores funcionaron durante las 24 horas dándole de comer a todos, por turnos que podían ser a horas tan insólitas como las 3 de la mañana. Muchos de ellos estaban ciertamente “pasados de hambre”.

El 20 por la mañana pasamos amarras en Punta Quilla, desembarcamos a la gente evacuada y los heridos que por fortuna ya eran pocos y, con la marea de la noche, zarpamos por última vez hacia Malvinas.

Arribamos el 22 por la madrugada. Durante el día fuimos recibiendo gente para ser evacuada; desde soldaditos a miembros de la Cruz Roja, pasando por civiles que habrían estado haciendo quién sabe que en Malvinas. A las 18.30 zarpamos hacia Puerto Belgrano. Esta sí sería nuestra zarpada final desde Puerto Argentino. Era el principio del fin de nuestra guerra.

Muchas vivencias empezaban a ser historia. Era tiempo de comenzar a pensar de nuevo. Seguramente estos tiempos difíciles iban a dejar algún surco en nuestros corazones que iba a modificar nuestra actitud futura ante la vida. Habíamos trabajado realmente duro en esta actividad en la que, ahora, éramos expertos. Debíamos hacer una buena síntesis para que esta experiencia de Buque Hospital no se perdiera. Era la primera en nuestra Armada.

Habíamos tenido a bordo 315 heridos. Se habían practicado 71 intervenciones quirúrgicas. Nuestros médicos debieron atender, sin descanso, casos que rayaban en lo insólito por desconocidos o al menos infrecuentes como lo fueran: “pie de trinchera”, desnutrición, quemados en grado superlativo, quemaduras con materiales plásticos que se injertaban en la piel, grandes lesiones como la de aquél Sub-Teniente. No todos los profesionales estaban preparados para ello. Y así fue como alguno dejó la Armada, entendiendo que la Sanidad en Combate no era para él. Pero, como contrapartida, algún conscripto, de los pocos que teníamos a bordo, descubrió su verdadera vocación y es ahora médico.

Habíamos participado de lleno en el conflicto. Ningún otro buque de nuestra Armada estuvo tan comprometido, ni permaneció tanto tiempo en el centro de las acciones. Pero nuestra tarea había sido la opuesta a la de los otros participantes: Cuando todos procuraban producir bajas, nosotros debíamos producir altas.

El 24 de junio a las 22.00 horas entramos a Puerto Belgrano. De inmediato se inició el desembarque del material remanente de la Sanidad volviendo a poner al Bahía Paraíso en su condición original de Transporte Polar. Nos despedimos cálidamente de nuestros médicos y enfermeros, a los que ahora considerábamos mucho más colegas en la profesión del mar.

El 25 a las 18.00 horas hicimos la última zarpada de este largo período. Ahora sí: íbamos a casa.

Esa noche, ya navegando en franquía, estaba cenando solo en mi Cámara cuando entra Licco, que así se llamaba el Conscripto que ayudaba a mi Mayordomo, y viendo su carita casi imberbe de 19 años le digo: “Mirá Licco que vas a tener cosas para contar de tu colimba ahora que te encuentres con tu familia y tus amigos” y el chico me contesta con la mayor naturalidad y el más crudo realismo: “La verdad que sí, Señor, lástima que no me van a creer nada”.

Esta breve y simple anécdota, creo que sintetiza, mejor que nada, la intensidad de los tiempos que entonces nos había tocado vivir. La realidad superaba a la más afiebrada ficción.

Este largo capítulo de nuestra historia, de la nuestra personal y de la de nuestra Patria, se cerró el 27 de junio a las 10.00 cuando pasamos las amarras en la cabecera de la Dársena Norte del Puerto de Buenos Aires. Ahora era el momento de comenzar a curar nuestras heridas. La familia y los amigos se encargarían de ello.

“EL TORDILLO” - UN AVIÓN FAMOSO

* Autor: Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina

En marzo de 1967, el Douglas Skyhawk A-4B C-222 (ex USN A-4B BuAer 142752) fue recibido en la V Brigada Aérea de Villa Reynolds -San Luis-. En abril 1982, al tiempo de ordenarse el despliegue urgente de las aeronaves de combate a las bases de la Patagonia, este avión salía de una inspección mayor. Dada la premura, no hubo tiempo de pintarlo con el esquema tradicional de camuflaje, convirtiéndose así en el único Skyhawk que conservó a lo largo del conflicto el color gris de la base antióxido con que se los preparaba en el Taller Regional.

El capitán Antonio Zelaya trasladó el C-222 a Río Gallegos el 27 de abril. Al verlo llegar uno de los pilotos, aficionado a los caballos, exclamó “¡ahí llega el Tordillo!” apodo que conservaría a partir de ese momento. La falta de mimetizado demoró su entrada en combate y, al comienzo, fue utilizado sólo en vuelos de adiestramiento. El 21 de mayo realizó la primera misión. Ese día, al ser evidente que la maniobra inglesa en el estrecho de San Carlos era el desembarco principal y no una acción de diversión, la Fuerza Aérea Sur envió a todos los aviones en servicio.

A las 12:30, formando parte de la tercera oleada de ataque, el C-222 partió de Río Gallegos pilotado por el teniente Fernando Robledo. La escuadrilla se dirigió directamente al estrecho sin hacer reabastecimiento en vuelo. Al llegar, divisaron una fragata tipo 21 (*la HMS Argonaut*) que trataba de refugiarse detrás de un acantilado. La atacaron con cañones y bombas. Si bien no explotaron, una abrió un hueco encima de la línea de flotación que dejó fuera de servicio los motores y el sistema de timón, mientras que otra impactó debajo, provocó el estallido de una caldera y golpeó el almacén de misiles Sea Cat. Dos de éstos explotaron ocasionando bajas en el personal. Luego de este ataque del *Tordillo*, la *Argonaut* cumpliría funciones de Centro de Información y Control y Artillería Antiaérea por unos días más y, posteriormente, sería retirada del Teatro de Operaciones y enviada a Gran Bretaña.

El 8 de junio, conocido como el “Día más negro de la flota”, el primer teniente Carlos Cachón partió de Río Gallegos a bordo del C-222. Con su escuadrilla llegó a Bahía Agradable en vuelo rasante. Al iniciar un viraje a la derecha avistó los buques de asalto el *RFA Sir Tristram* y *RFA Sir Galahad*. Un misil lanzado desde tierra pasó cerca del *Tordillo* de Cachón, que sin espantarse continuó la corrida y lanzó las bombas. Los impactos dieron en el centro de la estructura del *Sir Tristram*, otras pasaron de largo por la gran velocidad, rebotaron en el agua y llegaron a la costa donde explotaron afectando a gran cantidad de personal y material

Poco después, y por razones operativas, algunos de los aviones se trasladaron a la Base Aérea Militar San Julián, desde donde continuaron las operaciones. Entre ellos el C-222. El 13 de junio, último día de ataques aéreos, se ordenó bombardear los emplazamientos de la artillería de campaña británica que cañoneaba a los defensores de Puerto Argentinos. En esta ocasión el capitán Carlos Varela despegó de San Julián con el C-222 para atacar la zona del Monte Dos Hermanas. Después de navegar y efectuar un reabastecimiento normal, la escuadrilla encabezada por el *Tordillo* se lanzó sobre un campamento ubicado al norte del Cordón Rivadavia. En uno de los módulos se encontraba reunido el Estado Mayor de los generales Jeremy Moore y Julián Thompson. En el escape, la escuadrilla de Varela atacó dos helicópteros Sea King, mientras dos misiles, nuevamente por escasa distancia, le erraban al C-222. El regreso del *Tordillo* fue dificultoso pues el motor había levantado temperatura y funcionaba a un 85 % de su potencia. Pese al inconveniente, esta misión pudo ser, tal

vez, la de mayor trascendencia del conflicto pues casi se alza con la vida del alto mando británico. El general Moore, al firmarse la rendición, le preguntó al general Menéndez cómo había logrado ubicar su puesto de comando.

Las operaciones eficaces de los pilotos que tripularon el C-222, un avión sin pintar, fácil de identificar desde tierra, y las escapadas “milagrosas” entre las defensas antiaéreas, enseguida dieron lugar a que pilotos y mecánicos, un poco en broma y otro poco en serio, tejieran a su alrededor gran cantidad de suposiciones acerca de sus cualidades casi mágicas. Sin lugar a dudas, fue el A-4B Skyhawk más popular del Grupo Aéreo de los Halcones de Villa Reynolds. El pintor de temas aeronáuticos, Ezequiel Martínez, recreó en un cuadro a los A-4B, volando rasante, instantes después de atacar los módulos del general Moore. En primer plano, con su gris inconfundible, pintó al “*Tordillo*”. El capitán Varela relató el episodio en un capítulo del libro “Dios y los Halcones. Otro cuadro del mismo autor, muestra al C-222 en solitario vuelo rasante sobre el mar. Maquetistas y aficionados, atraídos por el color tan particular lo han hecho objeto de especial atención para sus reproducciones. Hoy, el C-222 descansa con su historia a bordo en el Área de Material Río Cuarto, esperando la oportunidad de poder exhibirse orgullosamente al público argentino.

UNA EYECCIÓN EXITOSA

Relato del actual Comodoro Raúl Díaz derribado en combate sobre San Carlos

El piloto de un monoplaza es, tal vez, uno de los combatientes más solitarios. El autocontrol que requiere para sobrevivir, muy parecido al que necesita un cazador acechando la presa, tempranamente le ganó la denominación de piloto de caza. En una cabina estrecha, atado con firmeza al asiento, una mano asida a la palanca de comando, ocupa la otra en un sinnúmero de manipuleos que invariablemente incluye el tanteo preventivo de una anilla que se distingue con facilidad por su característico color amarillo con bandas negras.

Los ojos del piloto de caza bailotean de modo incesante entre los un misil. En sus oídos zumba el runrún de la turbina y las comunicaciones que brotan por los auriculares del casco: indicaciones vitales que, en ocasiones, ni siquiera puede contestar para no romper el silencio de radio. En la inmediateces del blanco la adrenalina le trepa a niveles desbordantes. Los segundos le parecen horas; las acciones, proyecciones en cámara lenta. Dispara los cañones y su dedo presiona con furia intentando dar más potencia a la munición y, cuando ese círculo iluminado del visor se lo indica o, tan sólo por intuición, suelta las bombas con las que intenta herir de muerte al buque invasor. Después, escapa. En zigzag, atraviesa una telaraña de estelas de misiles y trazadoras de artillería. Le reza a Dios y sólo confía en su pericia y en la velocidad del avión. En ocasiones zafa, en otras no. Una sacudida violenta, el movimiento enloquecido del reactor y los controles que no responden. Con la aeronave averiada, a punto de estallar, la única salvación que le resta al piloto es esa anilla en la que nunca dejó de pensar. Eso le ocurrió el 24 de mayo al capitán Raúl Díaz cuando fue derribado mientras atacaba buques en el Estrecho de San Carlos. Su avión era experiencia sirve para entender a los pilotos que, ante lo irremediable, debieron eyectarse.

Relato del capitán Raúl Díaz

La Fuerza Aérea Sur (dependiente del Componente Aéreo del Teatro de Operaciones Sur, no decretado por el PEN, pero desplegados gran parte de sus elementos integrantes), seguía tratando de neutralizar las actividades de desembarco iniciadas el 21 de mayo. Como los días anteriores, el 24 de mayo se ordenó un ataque masivo, con la finalidad de saturar las defensas británicas.

Mi escuadrón recibió la misión de atacar la zona de desembarco, ya sea a los objetivos navales o al material bélico acumulado en el puerto San Carlos. El sur de la bahía sería atacada por mi escuadrilla. Me acompañarían el mayor Luis Puga, como numeral 2 y el teniente Carlos Castillo, como numeral 3. Nos asignaron el indicativo ORO y nos configuraron con dos bombas de 250 Kg y la carga completa de municiones de 30 mm.

Decidimos aproximarnos sobre el agua, por el norte de la isla Gran Malvina y, alcanzado el canal San Carlos, ingresar con rumbo directo hacia el objetivo. Deberíamos estar ya rasante, a quince metros del agua, en la lateral de las islas Salvajes, a una velocidad entre 480 y 520 nudos (890 a 960 kilómetros/h), formados en línea para hacer un único ataque, los tres aviones al mismo tiempo.

Lo planificado se cumplió exactamente. Al sobrepasar las islas Salvajes, por la radio comenzamos a escuchar las órdenes y advertencias que intercambiaban las primeras escuadrillas que atacaba puerto San Carlos.

Cerca de Bahía Elefante Marino preparamos el panel de armamento y nos aprestamos a iniciar, en ochenta segundos más, el viraje que nos llevaría al blanco. Concentrados en los instrumentos, en el reloj táctico y en la desembocadura norte del canal

buscando navíos, no advertimos la aproximación que, por el sector de cola, hacían dos Harrier guiados por una fragata que no llegamos a ver.

Los Harrier venían armados con dos Sidewinder. El jefe de la primera sección inglesa lanzó un misil al avión del teniente Castillo haciéndolo explotar. El mayor Puga me alertó -"Al 3 lo derribó un misil!"-, reaccioné mirando a mi derecha hacia donde estaba Puga y vi que se encontraba intacto, pero que a 200 metros detrás de él se desplazaba una luz intensa en forma zigzagueante.

Comprendí que era un misil y que no había tiempo. Sólo atiné a gritarle que se eyectara. El proyectil, le pegó en el motor y la explosión fue tan espectacular, que el fuego y el humo negro envolvieron al avión a partir de un metro detrás de la cabina del piloto, donde se encuentran los primeros tanques de combustible; sólo quedó fuera de esa enorme bola de fuego la nariz del avión y la cabina; el resto no existía.

Inicié un brusco viraje a mi derecha para ver qué pasaba con Puga, a quien le seguía gritando que se eyectara. Cuando estaba en la mitad del viraje sentí un gran sacudón. Me quedé sin comandos, se encendieron todas las luces en el panel de fallas y sonó estridentemente el advertidor sonoro, que actúa cuando se tiene una falla grave.

No tardé en comprender que mi habitáculo se convertiría en una trampa mortal. Mi noble avión había sido casi totalmente destruido y si me quedaba allí, en la confortable cabina, sería el fin.

En viraje, a gran velocidad muy próximo al agua y sin comandos, ¿la eyección sería exitosa?, pensé. Cuando pasé cerca del avión de Puga, el mío se enderezó y comenzó a bascular bruscamente en profundidad; pude ver como me acercaba a la isla ubicada al norte de la Gran Malvina en forma descontrolada. No dudé más. Tiré de la anilla de eyección de entre las piernas, porque no podía llegar a la superior por la violencia de los cabeceos. Comencé a salir de la cabina y el terrible impacto contra el aire, producto de la alta velocidad, (aproximadamente 950 kilómetros/h) me hizo sentir que no me había eyectado y que me estaba estrellando contra el agua o la isla. Sólo tomé conciencia de que lo había abandonado cuando, fugazmente, observé mis rodillas contra el cielo debido al movimiento parabólico que realiza el asiento cuando abandona el avión.

El tirón del paracaídas al abrirse me corroboró esa impresión. Sentí intensos dolores. La eyección a semejante velocidad me fracturó dos vértebras y sufrí una grave luxación en el codo derecho. Cuando se terminó de desplegar el paracaídas, observé hacia abajo y vi el suelo cerca. Tratando de analizar cuáles eran mis heridas caí, amortiguadamente, sobre la turba malvinense.

Estuve treinta minutos acostado boca arriba, sin moverme. Me dolía la columna y el brazo derecho. Logré incorporarme y, con mucho esfuerzo, saqué del equipo de supervivencia dos bolsas plásticas con agua y comencé a beber rápidamente. Me encontraba al borde del shock.

A la hora y treinta de la eyección, habiendo recogido lo necesario y posible de transportar del equipo de supervivencia, me aprestaba a iniciar una dolorosa marcha hacia la costa, para llegar a uno de los pueblitos que se encuentran a la orilla del mar. En ese momento vi un vehículo, tipo Land Rover, que se acercaba a campo traviesa; supuse que sería una patrulla enemiga o kelper. Busqué en el equipo el revólver 38 y me preparé; el vehículo se detuvo a unos ochenta metros y se bajaron dos uniformados de verde, con fusiles; cuando vieron mi deplorable estado se acercaron y, desde una distancia prudencial, preguntaron en

perfecto castellano mi nombre. Arrojé el revolver al suelo y les hice señas para que se acercaran; lo hicieron lentamente hasta que les pude decir que era el capitán Díaz, de la Fuerza Aérea.

Mis salvadores eran dos aviadores navales argentinos que me llevaron a un caserío kelper donde recibí asistencia sanitaria, bastante precaria por falta de elementos para ese tipo de dolencia. El médico era un soldado conscripto ingresado como profesional. Después de una semana fui recuperado por un avión Twin Otter de la IX Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia en una operación sumamente riesgosa.

INICIO DE LA AVENTURA PARA LOS GENDARMES

*** Por el Comandante Principal de Comunicaciones (R) VGM Carlos S Vega**

Todo comenzó, después de las órdenes pertinentes, en el Escuadrón Logístico de Gendarmería Nacional, al lado del Edificio “Centinela”. Allí se nos proveyó de ropa de invierno, armamento nuevo, casco, y otros efectos que utilizaríamos más tarde en las Islas. Además conocí a quien sería mi superior, mis compañeros y mis subalternos, si bien no a todos, pero sí una parte considerable que se reunió allí. El Jefe del Escuadrón, Comandante José Ricardo Spadaro, el 2do Comandante San Emeterio, el 2do Comandante Santo, el 1er Alférez Sánchez; aunque a éste ya lo conocía del Escuadrón de Seguridad “Atucha”, al Sargento 1ro Ramón Acosta, al Sargento 1ro Figueredo, al Sargento 1ro Pepe, etc.

La espera aumentaba la ansiedad, los hombres estaban nerviosos, todos dejaban sus familias, no sabían si volverían; no obstante el entusiasmo desbordaba, era la oportunidad de nuestras vidas, podía ser la última. Una pregunta ¿Seríamos capaces?... No éramos hombres cualesquiera, habíamos sido elegidos para ser los primeros gendarmes en partir a las Islas. El solo hecho de pensarlo nos inflamaba el pecho, realmente era un gran honor representar a la Gendarmería Nacional en un hecho que quedaría grabado en la historia grande de la Patria. Verdaderamente el compromiso es muy grande.

Hay que sentirse y ser superhombres para intentar emular las hazañas de los gendarmes que nos habían precedido y enseñaron el camino. Recordar el valor y la integridad moral de los camaradas que quedarían en el continente, cuya capacidad no era menor en absoluto a la nuestra; el peso de la responsabilidad era realmente abrumador.

Los hombres se daban consejos entre sí, todos escuchaban atentamente a los especialistas Comandos, del aprovechamiento de ello iba a depender nuestra supervivencia, la espera entonces se hacía larga y monótona. Siempre revisando el equipo, siempre la última mirada, ver como se podría transportar tantas cosas sin que incomodasen, el peso del casco, el FAL, la bolsa de equipo, en mi caso, la cámara fotográfica, los nervios, etc...

Se postergó la salida hasta el día siguiente, desazón, la espera nos desgastaba. Se ofreció al personal retirarse a su domicilio, debía regresar al otro día a las 07.00 Hs. Sólo uno aceptó, el resto no deseaba o no tenía adonde ir, dormimos en el suelo, debíamos comenzar a habituarnos a las duras condiciones que seguramente nos esperarían.

Por fin a las 14.20 Hs del 27 de mayo, embarcaríamos en un avión de la Fuerza Aérea con destino a Comodoro Rivadavia, en el Escuadrón Logístico las horas se hacían eternas. El 2do Jefe del Escuadrón Logístico, el Comandante Jorge Sachitela, nos ofrece aceite de castor para impregnar nuestros nuevos borceguíes TAM (tropa de alta montaña) para hacerlos impermeables, más tarde comprobaríamos que fue una medida muy acertada. Sachitela nos ahorró mucho trabajo e hizo todo lo que pudo por la buena atención de la gente que debía partir. Un correntino de ley.

Los compañeros que tenían la aptitud de Comandos nos recordaban lo importante que era contar con pañuelos de cuello lo suficientemente largos como para que fueran útiles de verdad, y no una prenda de adorno. Por ejemplo podrían servir para colar agua, atar a presuntos prisioneros, hacer una camilla improvisada con varios pañuelos, inmovilizar un miembro quebrado, hacer un torniquete, colocarlo debajo del casco para abrigar los oídos, y así una serie de ideas útiles, por lo que se

envió gente a comprar tela verde que sirviera para este menester. Se consiguieron varios metros, se la mandó a cortar y a confeccionar los pañuelos con las costureras del Escuadrón. Realmente demostraron ser útiles, aunque más no sea para abrigarnos el cuello y proteger los oídos. A nuestro retorno decidimos adoptarlo y lo incluimos como necesario en un trabajo efectuado a fin de asimilar las experiencias recogidas durante la guerra, lo recomendamos muy especialmente para que la Dirección Nacional ordenara su uso en toda la Gendarmería como ocurriera.

Antes de salir hubo tiempo para todo, en especial para pensar. Había una idea que nos atrapaba, no se la comentaba pero estaba presente en todos, lo más probable era que no volviésemos vivos, nos hacíamos cargo de nuestra responsabilidad. A pesar de las noticias súper optimistas de los locutores y periodistas de los medios no nos engañábamos, el hecho de que el enemigo hubiese logrado establecer una cabeza de playa en San Carlos y que nuestras tropas no pudieran impedirlo, representaba una gran vulnerabilidad. Claro, les había costado mucho, pero como en el truco, lo que cuesta vale y eso también lo sabíamos nosotros. Sin embargo había algo de lo que estábamos seguros, que mientras estuviéramos juntos nuestra sangre no les resultaría fácil a los gringos.

Lentamente nos íbamos acostumbrando a la idea de la muerte, no con sentido fatalista sino de encontrarnos preparados para una posibilidad, antes de partir habíamos confeccionado nuestro testamento individual, dejamos autorizaciones para que nuestras familias cobraran nuestros sueldos; pese al apuro las cosas se iban solucionando. Habíamos previsto dentro de lo posible todo lo necesario.

Llegó la hora de ascender al ómnibus que nos llevaría al aeropuerto militar de “El Palomar”. Previo a la partida nos despidió el General de División Ortiz, a la sazón Director Nacional de Gendarmería, sus palabras nos recordaron la representación que investíamos y su certeza de que desempeñaríamos un buen papel.

Cuando salíamos del Escuadrón Logístico, en el momento de cortar el tránsito de la Avenida Antártida Argentina, desde los automóviles sus conductores nos saludaban con toques de bocinas y pañuelos, los brazos en alto, con los dedos en “V” de victoria. Fue un momento emocionante, pese a lo simple de la situación, fue para nosotros la despedida de nuestro pueblo, aquél por el cual íbamos a ofrendar la vida.

Personalmente recuerdo la despedida de mi Director de Comunicaciones para conmigo, me preguntó si llevaba abrigo, no recuerdo lo que contesté, pero minutos antes de ascender al ómnibus me acercaron un paquete que me enviaba personalmente el Comandante Mayor Emilio Faustino Rius, contenía un pulóver muy abrigado, un destornillador, un alicate, un rollo de cinta aisladora negra y una nota manuscrita donde me explicaba que el pulóver le pertenecía y que esperaba se lo devolviera al regreso “sin agujeros”. Esa prenda me resultó de gran utilidad y gracias a Dios se lo pude devolver tal cual me lo pidiera.

A poco de andar el vehículo que nos transportaba, y como forma de matizar la circunstancia, se intercambiaron ideas sobre el nombre que se le impondría al Escuadrón, el que debía tener alguna relación con la misión que suponíamos debíamos cumplir. Se expresaron varios, no los recuerdo ahora, pero en definitiva alguien mencionó “Alacrán”, creo que fue el Comandante Spadaro, porque es un insecto que actúa de noche, autóctono y a veces su picadura es letal. En definitiva éste fue el adoptado.

Minutos antes del embarque en el “Fokker” de la Fuerza Aérea que nos llevaría a Comodoro Rivadavia, vimos llegar a la pista al Señor Subdirector Nacional,

Comandante General Becich y a todos los integrantes de la Plana Mayor de la Dirección Nacional, es decir los Comandantes Generales con asiento en el edificio “Centinela” que nos despidieron con sentidas palabras saludándonos también a todos en forma personal. Es curioso, pero en esos momentos aunque parezca fútil, todos agradecemos muy sinceramente el gesto.

Encolumnados ascendimos al avión que nos esperaba y que había sido cargado con nuestras pertenencias además de otra carga con igual destino. Aquí debo aclarar que las azafatas brillaban por su ausencia, las butacas (simples correas que sostenían los asientos) eran bastante incómodas, además no teníamos lugar para movernos y el servicio de a bordo consistió solo en unos mates que el suboficial mecánico preparó antes del descenso. Algunos alcancé a degustar acompañados de dos galletitas dulces; indudablemente no se trataba de un vuelo comercial ni de un viaje de turismo.

¡Por fin despegamos!... El avión vibraba, el aire fresco ingresaba por todos lados, una tarde de sol maravillosa. Nos ubicamos junto al Comandante. Spadaro, el 1er Alférez Sánchez y yo ocupando la parte delantera del avión.

Durante el viaje, algunos lograron dormir, el Comandante. Spadaro, el 1er Alférez Sánchez y el 2do Comandante San Emeterio, concebían una organización para el Escuadrón que fue coincidente con la adoptada posteriormente. Se ordenó al Oficial de Operaciones 1er Alférez Sánchez la confección del “Diario de Guerra”.

Promediando el viaje me dirigí al lugar donde se encontraban los pilotos trabando conversación con el comandante de la aeronave quien me mostró como funcionaba el radar de a bordo, pudiendo observar los accidentes del terreno y la costa que se presentaba a nuestra izquierda. Lo llamé a nuestro Jefe y el referido comandante cuyo nombre no recuerdo, nos relató cuanto conocía respecto de la situación en las Islas.

Realmente nuestras apreciaciones anteriores no estaban alejadas de la realidad, el enemigo continuaba su avance hacia Darwin – Pradera del Ganso pese a los ataques de nuestra Fuerza Aérea.

Recordé en ese momento que no llevábamos bandera propia, así lo expresé a viva voz y quedamos en obtenerla a nuestra llegada a Comodoro Rivadavia.

El viaje desde “El Palomar” a “Comodoro Rivadavia” duró cuatro horas y resultó bastante pesado.

Arribados al aeropuerto, desembarcamos y nos dirigimos a la pista, allí continuaría la espera. Mientras esto ocurría, vimos unos artefactos grandes con apariencia de bombas, de unos seis metros de largo, sin inscripciones a la vista, delgados y pintados de color gris amarronado, los que eran cargados por algunos soldados desde una chata a un camión y posteriormente embarcados en un avión. Mucho más tarde, en Puerto Argentino, nos enteramos que se trataba de los famosos “Exocet”.

Había finalizado así la primera etapa de nuestra misión, caracterizada por esperas, ansiedades y emotivas sensaciones. Vendría luego el bautismo de fuego, la participación en los combates, el desenlace final y el regreso teñido de tristeza y con menores efectivos. Unos quedaron prisioneros y otros como eternos centinelas de nuestra irrenunciable soberanía en el Archipiélago.

* Durante la guerra se desempeñó como oficial de comunicaciones del Escuadrón de Gendarmería Nacional “Alacrán”.

Es socio activo de nuestra entidad.

MI EXPERIENCIA EN LA ISLA BORBÓN

*** Por el Ayudante Principal PNA Sergio Raúl Villalba**

Hace treinta y dos años, exactamente el 1º de agosto de 1971 ingresé a nuestra querida Prefectura Naval Argentina. Llegado el momento de jurar nuestra Bandera, fui interrogado:

-¿JURÁIS A LA PATRIA DEFENDER CONSTANTEMENTE SU BANDERA HASTA PERDER LA VIDA?

A lo que contesté, henchido de orgullo y sin dudar un solo instante con aquella frase impulsada enérgicamente desde el corazón: **¡SÍ JURO!**

Terminados mis estudios en la escuela de Suboficiales Coronel Martín Jacobo Thompson fui becado para realizar en la Escuela de Mecánica de la Armada el Curso de Mecánico Aeronáutico General, durante un periodo de tres años, desde 1973 hasta 1975. Cumplido satisfactoriamente, fui destinado a prestar servicios en la División de Aviación de la Prefectura Naval Argentina

Como integrante de la Escuadrilla de Aviones Short Skyvan con asiento en el Aeroparque Jorge Newbery de la ciudad de Bs As, realicé infinidad de vuelos a lo largo y ancho de todo el país, incrementando así mi experiencia y capacitación.

Durante el año 1978, como consecuencia del potencial conflicto limítrofe con la República de Chile por la soberanía de las Islas Picton; Lexnson y Nueva, fui comisionado para realizar un curso fuera de mi destino en el que recibí capacitación como infante de marina, integrando luego el Batallón de Infantería de la Prefectura en calidad de jefe de pelotón de una de sus secciones. Era mi primer acercamiento a este tipo de tareas relacionadas con el combate terrestre, las que diferían un poco de las habituales, normalmente orientadas al apoyo de la comunidad. El 8 de diciembre del mismo año, debido al agravamiento de la situación limítrofe, nos trasladamos a Rio Grande, Tierra del Fuego para cumplir una misión vinculada con la defensa de nuestro territorio, gracias a Dios el enfrentamiento no se materializó y el conflicto se solucionó por la vía diplomática.

En el mes de febrero del año 1979 regresé a la División Aviación a cumplir nuevamente funciones de mecánico en vuelos de patrullaje, rescates marítimos, sanitarios, logísticos, de ayuda a los inundados, etc. Como integrante de las tripulaciones de vuelo en la Escuadrilla de aviones Short Skyvan, pude aplicar los conocimientos adquiridos, alcanzando las cuatro mil horas de vuelo, compensando el esfuerzo realizado con la satisfacción del deber cumplido y la ayuda solidaria.

Una mañana, mas exactamente el 2 de abril del año 1982, encontrándome en mi domicilio, enciendo el televisor y con gran sorpresa veo vehículos blindados recorriendo las calles de Puerto Argentino; así me entero que tropas de nuestro país, en la madrugada, habían desembarcado y recuperado el control de las Islas Malvinas. En ese instante pasaron por mi mente infinidad de circunstancias, recordando nítidamente un hecho ocurrido durante mis primeros pasos escolares, allá por el año 1959 en la inolvidable Escuela Mariano Moreno N° 235 de Puerto Iguazú, en la Provincia de Misiones. Me encontraba ojeando un viejo y desgastado manual en el que aparecía el mapa del territorio patrio con dos pequeñas islas ubicadas muy abajo que despertaron mi atención, cuando mi primer maestra, llamada cariñosamente por todos “Doña Carlota”, me dijo:

pequeño mío, estos dos puntitos que estas observando son las Isla Malvinas, estas islas fueron, son y serán por siempre Argentinas, a las que deberemos defender como parte de nuestro territorio. **Aquellas palabras por alguna razón quedaron grabadas en mi mente para siempre.**

Entonces volví mi atención a la noticia, que me llenaba de alegría por cierto, tratando de imaginar los acontecimientos que a partir de ese momento podrían suceder.

Algunos días después, al presentarme a trabajar como normalmente lo hacía, a las siete de la mañana, la jefatura me informó que me preparara para partir rumbo a Rio Grande, Tierra del Fuego. No pregunté nada porque presentí cual sería nuestra misión. Dos horas mas tarde, nos encontrábamos volando con destino a la zona ordenada, aterrizando a las trece horas en el aeropuerto de Río Grande. Poco después, se ordenó el traslado de nuestro avión, el PA-50, a Malvinas, justo ese día el gobierno inglés había decretado el bloqueo aéreo del Archipiélago

Después de volar dos horas y cuarenta minutos rompiendo el bloqueo aéreo, visualizamos territorio malvinense y aterrizamos en Puerto Argentino. A partir de ese momento realizamos infinidad de vuelos, trasladando tropas, víveres y armamento a todo el archipiélago, nuestros vuelos eran al ras del suelo para evitar la detección del radar enemigo. Uno de esos días aterrizamos en la isla de Borbón, más exactamente en Bahía Elefante, al norte de la Isla Gran Malvina, siendo por entonces las condiciones climáticas bastante desfavorables. En el lugar habitaban algunas familias malvinenses con las que no tuvimos mucho contacto por dificultades idiomáticas.

Posteriormente continuamos operando desde allí, la pista era bastante precaria y el mantenimiento y abastecimiento de los aviones requería considerable esfuerzo pues primero había que reunir los tambores de combustible dispersos en el terreno por seguridad y luego trasvasar su contenido al avión mediante una bomba manual. Aprovechando las esporádicas oportunidades en las que la meteorología no nos permitía volar, caminaba por la zona para conocer el terreno. Recuerdo que durante una de esas caminatas, observando desde un punto alto el sector de alrededor, pedí a Dios nos protegiera de todo peligro, sentí entonces en mi interior una respuesta que me otorgó confianza y tranquilidad, la que expresaba: “Caerán mil a tu diestra y a ti no te tocarán”. Tuve entonces la certeza y una gran fe de que así sería.

Los días transcurrían y yo continuaba con las tareas rutinarias. En una oportunidad escuché cursar tráfico con el continente a los operadores de un equipo de radio que pertenecían al grupo aéreo de la Armada destacado en el lugar, Advertí que necesitaban enviar los mensajes en otro idioma, mas exactamente en guaraní, para dificultar su interpretación por parte del enemigo. Como soy nacido en la triple frontera (Iguazú Pcia. de Misiones), donde se habla corrientemente el portugués, guaraní y español, no dudé un instante en expresarles que yo lo podría hacer, realizando a partir de ese momento varias comunicaciones con el continente, sin conocer el nombre de mis circunstanciales interlocutores.

Una mañana escuché el fuerte ruido de la turbina de un avión, que se desplazaba de oeste a este por el sector norte de la pista de aterrizaje donde me encontraba trabajando, me llamó la atención la altura en la que volaba.

Mientras lo observaba se produjo una explosión seguida por una densa humareda, se trataba de un avión de combate de la Fuerza Aérea Argentina que había sido derribado logrando el piloto eyectarse. De inmediato comuniqué la novedad y en ese instante, parecía por obra de Dios, aterrizaron dos helicópteros del Ejército Argentino. Enterados sus tripulantes de lo acontecido se dirigieron de inmediato al lugar donde había descendido el piloto, regresando aproximadamente a los quince minutos con éste a salvo pero con fractura en ambos tobillos, los que habían comenzado a hincharse ocasionándole agudos dolores.

Me acerqué a él, se encontraba acostado en una camilla de campaña muy dolorido, traté de distraerlo iniciando una conversación que debí interrumpir para cursar una comunicación en guaraní a fin de solicitar su evacuación inmediata. Las condiciones climáticas de la zona eran desfavorable, pero felizmente llegó la tan esperada aeronave, un B-200 de la Armada Argentina, que lo trasladó al continente.

Mediante un receptor de radio que poseía, con el que sintonizaba frecuentemente una radio uruguaya, me mantenía relativamente informado a través de las noticias que difundía. Un día pude captar una nota titulada “Piloto Argentino que volvió de la muerte”, en la cual el periodista entrevistaba a un piloto que se había eyectado en Malvinas. Su relato me permitió advertir que se trataba de la persona referida anteriormente la que expresaba su agradecimiento por la ayuda que había recibido. Esto me colmó de satisfacción y me hizo ver lo útil de nuestra participación en los momentos difíciles por los que había atravesado.

En medio de avisos de alerta roja; ataques aéreos; corridas y observar como los aviones ingleses atacaban las islas, una noche noté que el generador de corriente eléctrica que solían los lugareños apagar a la una de la mañana, continuaba funcionando, Si bien me llamó la atención, supuse que estaría autorizado. Esa madrugada después de permanentes sobresaltos, siendo las tres y cuarenta y cinco minutos, me encontraba sentado como acostumbraba a hacerlo para dormir cerrando a medias los ojos, cuando comenzó un terrible cañoneo naval. Salí corriendo para tratar de resguardarme en alguna cubierta que me brindara protección, las ráfagas de ametralladoras caían incesantes sobre nosotros, en un momento observé el disparo de bengalas que iluminaron todo el área, nuestra imaginación sobre lo que podría ocurrir funcionaba al triple de velocidad con respecto a situaciones normales. Los proyectiles explotaron sobre nuestros aviones, el Short Skyvan de la Prefectura, al que en la tarde anterior con mucho esfuerzo le había completado combustible y en el que a bordo se encontraban doce cajas de seis bengalas marcadoras cada una, destinadas a señalar en el mar posiciones durante misiones de búsqueda y rescate; seis Pucará de la Fuerza Aérea y cuatro Mentor de la Armada. Fue el primer desembarco de los comandos ingleses en la Isla del cual afortunadamente resulté ileso.

Fue una noche interminable, cargada de tensión, que me produjo una gran sensación de impotencia, al comprobar que enfrentábamos un poderío bélico muy superior al que poseíamos. También lo ocurrido me permitió advertir que quienes habían concurrido a las Islas a defender lo recuperado hacían mucho más de lo posible con los escasos medios que contaban.

Se combatió como se pudo con lo que se tenía, tratando de cumplir con la misión encomendada, y esto nos llena de orgullo y satisfacción a todos los veteranos de la Guerra de Malvinas, No estará lejos el día en el que Dios nuestro Señor, nos permita reincorporar definitivamente a nuestro patrimonio soberano las aun irredentas islas, por las que muchos camaradas ofrendaron sus vidas en la recordada Gesta.

- El autor de la nota se desempeñó en la guerra de Malvinas con la jerarquía de Ayudante de Tercera PNA
Actualmente es socio activo de nuestra entidad

ALGUNOS ASPECTOS DE LA ATENCION SANITARIA EN LA GUERRA DE MALVINAS
* **Por el Coronel Médico (R) V G Enrique Mariano Ceballos**

EVACUACION DE LOS HERIDOS

1. La evacuación desde el frente hasta el Hospital Militar de Puerto Argentino:

La cadena de evacuación argentina, en su primer tramo, en el frente, ofreció serias dificultades debido a:

- 1) Los heridos debían ser transportados a pie, desde las elevaciones, por la imposibilidad de llegada de vehículos a esos lugares.
- 2) La restricción del uso de vehículos terrestres por la falta de caminos y por la detección de los mismos por las tropas británicas.
- 3) La mayor parte de las bajas fueron nocturnas en virtud de la hora en que se producían las acciones.
- 5) El difícil empleo de helicópteros, por el escaso número disponible, la falta de visores nocturnos y la pérdida de la superioridad aérea.

Todo lo señalado obligó a efectuar el transporte de las camillas a pie, desde el lugar en que caía

herido el combatiente hasta el Puesto de Socorro de la Unidad, a veces varios kilómetros,

transitando un terreno muy dificultoso para la marcha, todo lo cuál influyó desfavorablemente sobre

los heridos más graves. En el Puesto de Socorro se los reacondicionaba para continuar su viaje en

ambulancia hacia el Hospital. Inicialmente este traslado se efectuaba por helicóptero, pero este

medio, que demostró ser el más adecuado fue cada vez más restringido en su empleo debido a la

pérdida del techo aéreo.

Hasta el 20 de mayo la evacuación desde la isla Gran Malvina se efectuó en helicóptero, pero a

partir de ese momento quedó interrumpida y librada la atención de los heridos a los medios

disponibles en el lugar.

La evacuación de los heridos del combate de Darwin-Goose Green no pudo llevarse a cabo, y todos

ellos fueron atendidos por los británicos en el Hospital de Campaña de Bahía Ajax.

El retardo de la evacuación quiebra el concepto de tratamiento rápido de los heridos, concepto que

cobró mucha importancia luego que los Centros de Trauma determinaran que la muerte de estos

pacientes, según su distribución en el tiempo ofrece tres picos:

a) Un primer pico dentro de los segundos o minutos de ocurrido el trauma, y que brinda pocas posibilidades de salvar al herido.

b) Un segundo pico, que ocurre dentro de las primeras dos horas, llamado **período de oro**, en el cual las muertes se deben generalmente a hematomas intracraneales, o lesiones variadas con abundante pérdida sanguínea. Estos heridos son los que realmente se benefician con el tratamiento quirúrgico temprano especializado, y en estos casos es donde el helicóptero presta su mayor utilidad. La medicina de urgencia ha permitido demostrar el hecho de que el hombre puede perder temporariamente alrededor del 75% de su volumen sanguíneo y 55% de la capacidad respiratoria y puede sobrevivir y recuperarse siempre que sea tratado rápida y convenientemente. Este “período de oro” es el que no se pudo aprovechar en Malvinas, debido a las dificultades en la evacuación que fueron señaladas, y que provocaban que el herido de primera línea demorara un promedio mayor a las seis horas para acceder al tratamiento quirúrgico. Estas circunstancias también explican el hecho de que los heridos llegaban al Hospital muertos o en condiciones que demostraban que habiendo podido soportar la evacuación, su estado general era aceptable, por lo que la mortalidad en nuestro Hospital fue de sólo dos casos, uno de ellos antes de ser operado.

c) Por último un tercer pico de mortalidad que se produce luego de varios días o semanas y que se debe a infecciones.

En el futuro habrá que tomar las medidas necesarias para disminuir la mortalidad en el segundo pico.

2. La evacuación desde el Hospital Militar de Puerto Argentino hacia el continente:

El traslado de los heridos desde las islas Malvinas hacia el territorio continental se realizó en aviones Hércules y a través de los Buques Hospitales ARA “Bahía Paraíso” y “Almirante Irizar”.

El modo aéreo fue una incógnita constante desde el 1ro de mayo, lo que obligaba a realizar el tratamiento quirúrgico en la forma más definitiva posible sin perder la capacidad asistencial del Hospital. Recuerdo todavía con angustia que desde el momento, siempre sorpresivo, que se tenía noticia de la llegada de un avión (burlando el bloqueo inglés) sólo se disponía de cuarenta minutos para sacar los heridos del hospital, acomodarlos en las camillas de las ambulancias (cuatro camillas por vehículo, ubicadas en dos niveles), recorrer los ocho kilómetros hasta el aeropuerto y transbordarlos al avión. En algunas oportunidades fue necesario retornar con los heridos porque el avión no aterrizó o debió decolar antes de la llegada de las ambulancias al aeropuerto.

El traslado al continente se hizo por vía aérea, exclusivamente, hasta el 1ro de junio. A partir de esta fecha se complementó por vía marítima debido a la disposición de los buques nombrados más arriba. En éstos, previa nueva clasificación, se realizaron las intervenciones quirúrgicas y curaciones necesarias durante la navegación.

Desde el Hospital Militar de Puerto Argentino se evacuaron 609 pacientes por avión y 62 a través del Buque Hospital ARA.”Bahía Paraíso”.

LA ATENCION MEDICA EN EL HOSPITAL INTERFUERZAS DE PUERTO ARGENTINO

1. Clasificación de los heridos

La clasificación de los heridos es una tarea particularmente importante en situaciones bélicas y sirve para establecer prioridades en el tratamiento y la evacuación, sobre todo cuando las disponibilidades de personal y/o medios son superados por los requerimientos.

La clasificación se realizó en cada uno de los escalones de Sanidad. En nuestro Hospital fue particularmente importante el 1ro de mayo que recibimos 30 heridos y durante los últimos días del combate de Puerto Argentino, en que se recibieron 237 bajas.

Para realizar la clasificación se tuvieron en cuenta:

a) Circunstancias generales:

- Necesidad de reanimación
- Necesidad de cirugía de emergencia
- Reanimación y cirugía de emergencia innecesarias.
- Poca probabilidad de que la reanimación y/o cirugía de emergencia tengan éxito.

b) Circunstancias particulares:

- Capacidad en el lugar para el tratamiento.
- Afluencia de bajas.
- Capacidades de evacuación.

Todos estos elementos de juicio conducían a determinar:

- La prioridad de tratamiento en el lugar.
- La prioridad de evacuación.
- Quienes no son evacuables.

Las capacidades de evacuación estuvieron muy limitadas como ya lo hemos señalado, dentro de la zona de combate y desde Malvinas hacia el territorio continental.

Empleamos a los anestesistas en la tarea de clasificación, ya que se superpuso la misma con la realización de la reanimación. Utilizamos el criterio de clasificación que ya había sido establecido en la Segunda Guerra Mundial:

a) Los que necesitan resucitación inmediata

b) Los que necesitan cirugía de urgencia, y

c) Los que pueden esperar.

Así como ocurrió en Guerras anteriores, la experiencia del conflicto por las Malvinas nos ha demostrado una vez más, que en materia de asistencia médica, la clasificación es:

-La tarea más importante, porque hace aprovechar al máximo los esfuerzos del tratamiento y evacuación para beneficiar al mayor número de heridos mediante la administración de los medios de personal y tecnológicos.

-La que requiere más experiencia, porque solamente un profesional experimentado, podrá evaluar eficientemente el estado de cada uno de los heridos para determinar la conducta a seguir con él, según la patología y las disponibilidades, efectuando una evaluación del pronóstico.

-La que exige el trabajo más extenuante, porque es un proceso continuo a medida que afluyen las bajas, y efectúa reclasificación en el mismo lugar según la evolución del paciente y los cambios en la situación táctica.

-La que exige el mayor coraje, porque debido a que las limitaciones de medios no permite una óptima atención médica para todos. El médico clasificador llevará sobre sus espaldas la responsabilidad de determinar quienes no recibirán la mejor atención, lo que implica: a) el riesgo que heridos leves sufran complicaciones serias, b) el riesgo de clasificar como irrecuperables heridos que hubieran podido ser recuperados, y c) el riesgo de desperdiciar esfuerzos en pacientes no recuperables en detrimento de los recuperables.

2. El tratamiento de los heridos

Las circunstancias particulares de la Guerra de Malvinas obligaron a apartarse en algunos aspectos de lo considerado ortodoxo en condiciones de paz. Los criterios quirúrgicos debieron adaptarse a la situación táctica y medios disponibles.

La asistencia de los heridos estuvo supeditada a una serie de factores y circunstancias:

- a) Situación geográfica, terreno y clima
- b) Despliegue de las unidades de combate.
- c) Despliegue de las instalaciones de sanidad
- d) Situación Táctica
- e) Medios de evacuación desde primera línea
- f) Personal y medios disponibles en los distintos escalones de Sanidad.
- g) Prioridades adjudicadas en la clasificación, y
- h) Posibilidades de evacuación al continente.

Durante el período prebélico (anterior al 1ro de mayo), en el que las tropas prepararon el dispositivo de defensa, las heridas asistidas fueron las producidas por accidentes; durante este lapso la evacuación al Hospital Militar se realizó sin dificultades, lo que permitió el tratamiento en oportunidad y con tiempo suficiente, prácticamente como en época de paz, porque la situación táctica así lo permitía.

En el período posterior al 1ro de mayo la actividad médica estuvo dedicada principalmente a la asistencia de los heridos víctimas del bombardeo aéreo y de la artillería naval inglesa, la que en forma sistemática todas las noches batía las posiciones argentinas. La oscuridad de la noche y la imposibilidad de usar luz artificial para no delatar las posiciones, complicaba significativamente la asistencia inicial y el transporte de los heridos hacia los Puestos de Socorro y al Hospital Militar.

La oportunidad y conducta terapéutica estuvo signada por los siguientes hechos:

- 1) Incertidumbre acerca de las posibilidades de evacuación al continente debido a que el bloqueo inglés era progresivamente más efectivo.
- 2) El accionar táctico del enemigo podría acarrear una gran cantidad de heridos simultáneos y saturar la capacidad asistencial.
- 3) La Isla Gran Malvina, a partir del 21 de Mayo, día del desembarco inglés en San Carlos, quedó totalmente aislada de su escalón sanitario superior, el Hospital Militar de Puerto Argentino, tanto para evacuar heridos como para abastecerse.

Como surge del análisis expuesto, el tratamiento de los heridos se realizó en condiciones muy desfavorables.

c. Consideraciones sobre la cirugía realizada en el Hospital Militar de Puerto Argentino.

A partir de la experiencia quirúrgica obtenida en el Hospital se puede reafirmar que la cirugía de guerra exige:

- cambiar la mentalidad
- cambiar los hábitos
- cambiar la técnica y
- cambiar la ética; porque la cirugía se transforma en cirugías de masas, que obliga:
- En lo táctico; es una cirugía de escalones sucesivos.
- En lo técnico; realizar gestos simples y efectivos.
- En lo ético; brindar esfuerzos sobre los que tienen más posibilidades, tarea que exige un gran equilibrio emocional por parte del cirujano, que además muchas veces debe realizarla en condiciones de peligro personal.
- . Establecer una clasificación para determinar quienes tendrán acceso al tratamiento.

- **Con la jerarquía de Mayor Médico se desempeñó como Jefe del Hospital Militar Malvinas durante la guerra.**

LA DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD
EN LA GESTA DE MALVINAS

* Por el Ing. Alberto M. Gaffuri

1- Planificación de los servicios a establecer

Apenas recuperadas las Islas Malvinas, nuestro país se vio obligado a planificar aceleradamente y poner en marcha, una serie de trabajos específicos que abarcaban todas las gamas de la actividad nacional, como ser las de establecer y poner en marcha todo lo atiniente a distintos tipos de servicios, a saber: *Transportes; Comunicaciones; Combustibles; Periodísticos; Salud; Red de Observadores Aéreos R.O.A.; Servicios espirituales; etc..*

2- Ofrecimientos de voluntarios

En la tarde del 6 de abril, un grupo de profesionales y técnicos de la Dirección Nacional de Vialidad, estábamos ansiosos aguardando ser recibidos por el Administrador General, Ing. Julio C. Caballero, quien ya estaba tanto de que veníamos con decidido compromiso a ofrecernos como voluntarios para ir a las “Islas”, para cuando la repartición así lo dispusiese. Minutos después, muy emocionado, nos recibe con un fuerte abrazo y tras elogiar nuestra patriótica decisión, nos comunica que por el momento, sólo serían parte de la “*primera avanzada*”, un selecto grupo, ya que acababa de recibir una nota del Comandante de Ingenieros, General de Brigada Néstor Castelli, notificándolo de la convocatoria de los agentes: Ing. Alberto M. Gaffuri, Tecn. Roberto E. Cogorno, Facundo Tolava y Luján E. Marrone, encontrándonos desde ese momento, bajo jurisdicción militar, con arreglo a las disposiciones del Código de Justicia Militar y de la Ley N°: 20.318, debiéndonos presentar de inmediato, en la “*Escuela de Ingenieros- Compañía de Ingenieros de Combate 601*”, en Campo de Mayo.

3- Creación de la “Delegación Islas Malvinas”

Al día siguiente, el Administrador General, remite una nota al señor

Gobernador Militar de las Islas Malvinas, General Mario Benjamín Menéndez, a efectos de comunicarle que esa Dirección Nacional, con el objeto de afianzar aun mas nuestra soberanía y contribuir a los objetivos propuestos, había creado la “*Delegación Islas Malvinas*”, designándose al Ing. Gaffuri como Jefe de la misma y al Téc. Cogorno como su auxiliar. Ambos, tendríamos la misión de realizar una adecuada evaluación de las necesidades existentes, proponer las medidas indispensables para atender convenientemente la misión específica de Vialidad Nacional en las Islas y de supervisar el uso del equipo vial que se había dispuesto, actuando en calidad de apoyo técnico de la Compañía de Ingenieros de Combate 601.

4- Presentación en la “Escuela de Ingenieros de Combate 601”

El 8 de abril, nos encontrábamos bien de madrugada en la “*Escuela*”, prestos para recibir instrucciones atinentes a nuestra misión, responsabilidades y dependencia jerárquica que nos tocaría cumplimentar. Es así que, como “Jefe de la Delegación” dependería directamente del Secretario de Obras Públicas, Coronel Dorrego, secundado por Cogorno y la colaboración de Tolava, como maquinista vial y de Marrone, como mecánico vial.

Al día siguiente, los cuatro viales, los cinco maquinistas de la Empresa KION y los seis de la Empresa SADE - que también habían sido convocados - recibimos dos juegos completos de uniforme de combate y una gran bolsa marinera, todo verde oliva, junto con un par de borceguíes, dos mudas de ropa interior, una bolsa de dormir, un capote para la lluvia, una campera de abrigo y la clásica medalla de identificación troquelada de aluminio.

A las 13.00 hs., nos dieron “*franco*” hasta el Domingo 11 a las 15,00 hs., para pasar unos

momentos con nuestras respectivas familias, antes de la partida.

5- **Despedida, alistamiento y partida**

¡Llegó el Día!. Ese Domingo 11, a las 15,00 hs., nos despedimos de nuestros seres queridos, en la puerta de la “*Escuela*”.

Bien entrada la noche, luciendo todos, nuestros flamantes uniformes de combate, formamos

en la Plaza de Armas, donde en una austera ceremonia, el Director de la “*Escuela*” Coronel

Belli, pronuncia una encendida arenga para despedir al personal del Arma de Ingenieros y

al selecto grupo de 15 civiles voluntarios que en pocas horas mas, partiríamos a cumplir con

nuestro deber. Seguidamente, y en un sigilo total, fuimos subiendo a los camiones que nos

habían asignado para nuestro traslado a Palomar.

A medida que los vehículos iban trasponiendo el Portón, estando todo a oscuras, éramos

saludados efusivamente por el resto de la guarnición con un vibrante: “¡*VIVA LA*

PATRIA!”, surgida de las emocionadas gargantas de los que quedaban, a la espera de

nuestro regreso. Fue como una voz renacida de la heroica historia de nuestros patriotas que,

actualizada en esas jóvenes gargantas, caló muy hondo en nuestros corazones.

Llegados al Aeropuerto del “Palomar”, formados al pie del Boeing 707 de Aerolíneas

Argentinas, el Comandante de Ingenieros, nos despide con exultantes palabras, destacando

fundamentalmente la integración en las filas de sus hombres de armas, de esos decididos

civiles, muchos de los cuales superábamos con holgura la edad de alistamiento, los que sin

dudar en dejar familia y comodidades, queríamos estar presentes, para cumplir con la Patria,

en el desempeño de nuestras respectivas capacidades.

También hizo lo propio, nuestro Administrador General, quien tras breves, pero sentidas

palabras, nos despidió a cada uno con un fraternal abrazo.

Ya despuntaba el 12 de abril, cuando los aproximadamente 240 efectivos, fuimos abordando

la nave, a la que de ex profeso le habían quitado todos los asientos para obtener mayor

capacidad de carga. Poco después, partiríamos rumbo a Río Gallegos.

Luego de unas tres horas de vuelo, llegamos al aeropuerto de Río Gallegos, donde sin mas

dilaciones, trasbordamos a dos aviones Boeing 737 de la misma empresa, los que por su

menor envergadura los hacían mas aptos para operar en la pista de “*Puerto Argentino*”.

6- ¡Por fin...Malvinas!

A las 07.30 hs., aterrizamos en el Aeropuerto “Puerto Argentino”.

7- ¡Al hombro, Ar!

Pasado el mediodía y visto que el “60” no venía a buscarnos, a la orden de

“*¡Al hombro, Ar!*” emprendimos lentamente la marcha hacia nuestro destino que quedaba

pasando la ciudad, llevando todo nuestro equipo, incluyendo los pies de las ametralladoras de 12,7 mm., el parque de municiones, las bolsas con víveres, etc.. Por suerte, a medida de que avanzábamos, se pudo ir traspasando parte de la carga a un Unimog, el cual, mediante un

constante ir y venir, nos permitió llegar mas aliviados a la zona que nos habían asignado (en

adelante “Campamento El Ruso”).

Por la tarde se presenta Francisco Ríos, maquinista de la Empresa Dromos de Comodoro

Rivadavia, quien con su cargadora-retroexcavadora acababa de aterrizar.

8- Instalación de nuestro “Campamento El Ruso”

El mismo 13 de abril, procedimos a ocupar una casa prefabricada que estaba en construcción,

para establecer el puesto de mando y una sala para cobijar a los que “*estaban de paso*”.

Viendo que quedaba disponible un cuartito, ideal como “*Sala de Radio*”, instalo uno de los

equipos, que había traído para comunicarme con Casa Central y nuestros Distritos

jurisdiccionales. A las 18,00 hs., inicio la transmisión, quedando formalmente inaugurado el

servicio, el que se mantendrá ininterrumpidamente operable hasta último momento.

9- Primeros trabajos oficiales

Por orden del Secretario de Obras Públicas, Coronel Dorrego, me presento ante el

Director del Hospital Militar, Mayor Médico Enrique M. Cevallos, quien necesitaba encarar en primer término, la construcción de una pista apta para la operación simultánea de hasta dos helicópteros, afectados a las tareas de rescate y evacuación de heridos, complementada con un camino de servicio.

No contando aún con nuestros equipos viales, decidimos restaurar una vieja topadora chica,

con la que nivelamos el terreno. Luego, trabajando con la hoja del equipo en reversa, se fue

conformando una plataforma apta para la operación de los helicópteros.

Para garantizar el rápido escurrimiento de las aguas, se construyeron drenajes con agregado

grueso, cunetas en “V” y alcantarillas con tambores de 200 lts. vacíos.

Finalmente, y a efectos de proveer condiciones mínimas de operatividad, se realizó una

demarcación con líneas hechas con piedras blancas.

10- Reducción del personal

En la madrugada del Domingo 18, nos despedimos de los 5 maquinistas de la Empresa

SADE y 5 de la Empresa Kion, quienes son evacuados al continente, quedando la

“*Delegación*” reducida a solo 6 hombres: los 4 de Vialidad, Alejandro Kulikoski de

Kion y Francisco Ríos de Dromos.

12-Vialidad Nacional dice ¡Presente!

Por la tarde y con mucho orgullo, instalamos los primeros 3 carteles viales, que señalaban:

“Republica Argentina – Puerto Argentino – Dirección Nacional de Vialidad”.

11- ¡Llegaron los equipos!

El viernes 22 de abril fue un día de fiesta para todos, porque nos avisaron que pasáramos por

el Puerto a retirar unos equipos que el “*Formosa*”, buque de carga de E.L.M.A. había

desembarcado de sus bodegas.

Grande fue nuestra sorpresa al ver que, además de una grúa sobre camión, 2 camiones, Jeeps,

Unimogs, cocinas de campaña, armamento, municiones, tambores de 200 lts. de combustible,

viveres, para “*La Compañía*”, venían nuestros equipos viales, a saber: 2 topadoras, 5

camiones volcadores, 2 casillas rodantes y repuestos varios. Además, el Ejército había

contratado: 3 cargadoras frontales con pala retroexcavadora trasera, a la Empresa Kion y

una cargadora frontal grande, a la Empresa SADE.

Todos este equipamiento, habría de constituirse en poco tiempo mas, en los instrumentos de trabajo mas importantes, con los cuales íbamos a “*presentar batalla*” en los difíciles terrenos malvineros que nos esperaba vencer, ya que, no había que olvidar el suelo de las Islas, los que por sus características turbosas, formado sobre bases de escasa consistencia y saturado de agua, hacía difícil el desplazamiento de los vehículos.

También ese día, nos enteramos de que el buque “*Córdoba*”, no iba a poder llegar a las Islas a causa del bloqueo impuesto por los ingleses. La noticia nos produjo a todos, gran desazón, ya que pensábamos contar con un importante refuerzo de maquinaria vial.

Con este parque de equipos, nos propusimos continuar con la obra de construcción del camino que, desde Puerto Argentino concluir en Darwin. Lamentablemente, como pronto se iniciarían las acciones bélicas, no pudo proseguirse con la misma.

12- Condiciones de vida

A partir de la fecha, la precariedad del lugar, es solidariamente compartida con estoicismo en todos sus aspectos. Las comidas enlatadas y el guiso, pasan a ser la rutinaria ración diaria. Lo mismo ocurre a la hora de dormir, pues debemos hacerlos siempre vestidos, situación ésta que se mantendrá hasta el final.

13- **Trabajos específicos realizados**

Desde el vamos, nos integramos a la actividad impuesta por las circunstancias, abocándonos de lleno a las tareas que nos iban siendo asignadas, las que no admitían demora alguna, contando para ello con el insoslayable apoyo de nuestros equipos que, por sus características, resultaron ideales para encarar:

- a) **Trabajos viales:** Explotación de yacimientos de suelos y de ripio; Mantenimiento, conservación y construcción de caminos; Relleno de zonas bajas; Ejecución de zanjas.
- b) **Trabajos de apoyo militar:** Polvorines a cielo abierto; Depósitos de combustibles y lubricantes; Asentamiento de piezas de artillería; Nidos de ametralladoras antiaéreas; Protecciones de directores de tiro y de radares; Defensas de instalaciones de seguridad; Trincheras, pozos de zorro y refugios subterráneos; Obstáculos para vehículos enemigos.

Con respecto al tema de los refugios, hubo uno que realmente se

destacó por su

magnitud. Me refiero a nuestro “bunker” de unos 10 mts. por 5 mts.

por 2,20 mts. de

altura interior, que construimos aprovechando la existencia de unos

perfiles

metálicos.

- c) **Transportes especiales realizados con nuestros “Dodge 700”:** Efectivos, pertrechos, víveres, hacia o desde el frente de combate; Tambores de 200 lbs.; Placas de aluminio para la pista del Aeropuerto; Materiales varios de construcción, repuestos; Vallados con alambre de púas; Panes de turba, para camuflaje; Víveres y ropa al C.A.L.;

- d) **Trabajos auxiliares:** Rescate y remolque de los vehículos; Servicios de reparaciones.

Todos estos trabajos involucraban además, duras tareas adicionales,

propias del dificultoso terreno donde nos tocaba actuar. Salvar los

pesados equipos y demás vehículos, que cotidianamente quedaban

empantanados, hasta hundirse en la blanda turba, nos obligaba a veces a

trabajar afanosamente largas horas bajo rigurosas condiciones

meteorológicas, enterrados en el fango hasta la rodilla, con los pies

totalmente mojados, azotados por el frío viento achaparrado y las continuas lloviznas, sin poder siquiera comer algo caliente. Para mayor desgracia, la mayoría de los equipos no tenían cabina, por lo que nuestros operadores, debían efectuar las tareas a la intemperie.

14- Nuestra “Primera experiencia”

Y así, llegamos al 1° de Mayo, cuando a las 04,40 hs., somos despertados por el tronar de un intenso bombardeo inglés, ensañado en dejar la pista del Aeropuerto fuera de operaciones. Éste fue para la mayoría, nuestro “*bautismo de fuego*”, de una guerra que en poco tiempo mas, se nos avecinaría y en la que íbamos apreciar claramente las consecuencias de esa cruda realidad.

Producto de las continuas explosiones que se sucedían profusamente y de las luces de bengala lanzadas por los ingleses para visualizar la pista, hacia que el cielo nocturno, cubierto por nubes bajas, se viera iluminado por una tétrica luz difusa.

15- Los siguientes días

A partir de ese momento, los días fueron pasando, sin mayores variantes, haciéndonos comprender que la vida dentro de las casillas, ya no eran nada seguras, dada su brillantez (tenían la carrocería de aluminio) y la altura sobre el terreno, la convertían de noche en un blanco perfecto para los comandos enemigos que ya estaban operando en la zona. Además, la imprevisibilidad de los ataques, hacían imposible salvar los escasos metros que nos separaban del “*Bunker*”.

Después del 21 y pese a los recios combates que se desarrollaban en San Carlos, aun continuábamos, dando muestras de confianza y optimismo con nuestro trabajo, especialmente a los “*soldados*”, con los que se había generado un mutuo afecto.

El 25 de mayo, con el objeto de conmemorar la fecha Patria, fuimos invitados al asiento que ocupaban los efectivos del Regimiento 25 de Infantería. Allí, durante una emotiva ceremonia, su Jefe, el Teniente Coronel Seineldin, luego de una misa de campaña en acción de gracias, exaltó ante las tropas formadas, la presencia de *“esos civiles valerosos que voluntariamente estaban cumpliendo una riesgosa misión, en medio de la batalla, sin mas armas que sus propias herramientas”*.

Mas tarde, pudimos observar como, mientras la aviación enemiga bombardeaba incesantemente la pista del Aeropuerto, algunos “Pucará”, surcaban el cielo a muy baja altura, casi rozando las aguas de la bahía, tratando de contrarrestar dicha acción.

18- Últimos días

Dada la época del año, las nevadas pasaron ya a ser mas copiosas y a acortarse las horas diurnas, obstaculizando el desarrollo normal de nuestras tareas. Por tal motivo, las autoridades dispusieron que nos estableciéramos en el galpón del puerto local.

Pasan los días y los ataques enemigos van incrementándose sustancialmente, empezando a arreciar, en intensidad y precisión, desarrollándose las acciones cada vez mas cerca de nuestra posición, razón por la cual, decidí solicitar al Coronel Dorrego la inmediata evacuación de parte de mis compañeros viales, *la que se concretaría* el jueves 10 de junio cuando, luego de soportar un intenso cañoneo nocturno, Cogorno, Marrone y Ríos parten en una lancha de desembarco hacia el Buque de Transporte Polar ARA *“Bahía Paraíso”* (transformado en Buque Hospital), con rumbo al continente.

¡Se avecina el final! ¡Ya están muy cerca!. El día 13 de Junio, los ingleses nos “baten” intensamente con cohetes que estallan en el aire, para causar mayores estragos.

19- 14 de Junio - Fin de las hostilidades

¡Día muy amargo para todos nosotros!. Luego de acordarse el “*alto el fuego*”, ya bien entrada la tarde, gracias a la intervención de la Cruz Roja Internacional, junto con otros 10 civiles y Tolava, logramos embarcar en el alijador “Yehuin”, llevando los pocos efectos personales que nos permiten cargar.

Todos los embarcados colaboramos, para acomodar apretados en cubierta, un centenar de camillas con los heridos que continuamente iban llegando. A cada uno les proporcionamos una barra de chocolate, la que devoraban con indescriptible goce.

Como nevaba copiosamente, los cubrimos completamente con una frazada, para que soportaran mejor el viaje hasta el Rompehielos ARA “*Comandante Irizar*” (Preparado como Buque Hospital), que nos esperaba en la rada exterior, mientras afectivamente les decíamos: “*¡Varón: ya cumpliste con la Patria, ahora volvemos a casa. Tranquilo!..*”.

Hacia la medianoche, todos los que estábamos en condiciones físicas y anímicas, cargamos a cada uno de ellos sobre nuestras espaldas, subiéndolos arriesgadamente por la planchada que desde el “*Irizar*” bajaba tambaleante sobre la resbaladiza cubierta.

20- Regreso a casa

El 16, pasado el mediodía, después de cargar los últimos heridos que quedaban, zarpamos

hacia el continente.

Durante la travesía asistíamos y recomfortábamos a los heridos, instalados en la “*sala de recuperación*”, armada en la bodega principal, en la que por la gran

cantidad de pacientes, hubo que ubicar las camas pegadas de a cuatro y en tres niveles.

También, fue notable la concurrencia a los oficios religiosos celebrados a bordo en acción de gracias de los que, por obra de la Providencia, no teníamos heridas en nuestros cuerpos, pero si guardábamos todo el dolor y la angustia de una tragedia de la cual habíamos sido protagonistas.

Aun no asomaba el sol de aquel 18 de Junio, cuando llegamos a la rada de Comodoro Rivadavia. De inmediato, nos pusimos a colaborar con los miembros de la tripulación, en los preparativos para el embarque helitransportado de los “soldados”, que con los dos poderosos “*Sea King*” de que disponían, iban a trasladarlos al Hospital Regional.

A media tarde, en el último vuelo, nos transportaron a todos los civiles, a tierra, desde donde nos llevaron al Destacamento N°:9 de Inteligencia Militar. Allí, luego de prestar declaración, nos impartieron rigurosas disposiciones de contrainteligencia vinculadas con la reserva que debíamos guardar en todo lo que pudiéramos decir, mostrar o escribir sobre las experiencias vividas .

Para el 19 al mediodía, estábamos abordando un vuelo regular de Aerolíneas Argentinas. A las 15,15 hs., arribamos al Aeropuerto “*Jorge Newbery*”, donde nos esperaba una camioneta de la Empresa, la cual, nos dejó frente a la “Sala VIP”. Grande fue mi sorpresa al ver a todos mis seres queridos, que me aguardaban muy emocionados.

Es aquí, donde a pesar de haber soportado estoicamente un cúmulo de vicisitudes, no resisto mas y rompo a llorar como un niño, mientras abrazo fuertemente a mis pequeños hijos, pensando en aquellos compañeros que ya nunca mas podrían hacerlo.

El 22 de Junio, el Comando de Ingenieros, nos comunica que a partir de la fecha, quedaba sin efecto nuestra convocatoria al Servicio Civil de Defensa, de conformidad con la Ley N°: 20.318, cesando en consecuencia nuestro Estado Militar y sujeción al Estatuto para el Personal Civil de las Fuerzas Armadas.

23-Informe Oficial del Ejército Argentino: El Ejército Argentino, quiso resaltar nuestra labor y en su *“Informe Oficial sobre el Conflicto Malvinas”*, dejó expresados estos conceptos: *“Este personal compartió todas las vicisitudes del personal militar. Sufrió los efectos del clima, la alimentación carenciada y los permanentes bombardeos navales y terrestres. Ante estos ataques tuvieron que pasar muchas noches en los pozos de zorro, pero igual cumplieron sin desmayos con su misión. esos hombres constituyen un destacado ejemplo de valor cívico, abnegación y dedicación en el desempeño de su tarea. estos méritos lo hacen acreedores al reconocimiento de la ciudadanía. el Ejército Argentino al recordar esta gesta, desea dejar expresada su gratitud”*.

- Durante la guerra se desempeñó como Jefe de la Delegación Malvinas de la ex Dirección Nacional de Vialidad (DNV)

EL SOLDADO Y SU CIRCUNSTANCIA EN LA GUERRA

Experiencia argentina de la guerra por las Malvinas

Por los Coroneles Médicos * Jose Luis Buroni y ** Aldo Calzinari

El estudio de la guerra comprende generalmente la descripción de hechos tácticos, estratégicos y tecnológicos; pero pocas veces se ha intentado el estudio del protagonista principal de la misma: el soldado.

La guerra constituye para el soldado, el hábitat, el entorno, el ámbito, el contorno, el ambiente, el derredor en el cual desarrolla su vida cotidiana, elemento del cual el pensador español José Ortega y Gasset hizo mención en su libro *Meditaciones del Quijote*¹³ como circunstancia, para referirse al conjunto de factores externos que condicionan la conducta humana, al incidir sobre sus funciones psíquicas más sublimes. Lo hizo con su célebre frase: “Yo soy yo y mi circunstancia, y si no la salvo a ella no me salvo yo”, frase en la que plantea que las cosas no pueden ser independientes del yo, y que la verdadera realidad y realidad radical es la del yo y las cosas, con lo que condensa su pensamiento y que será posteriormente el camino central de su filosofía, que lo llevó a ser uno de los pilares de esa disciplina en el siglo XX. Con ello pone de manifiesto que la realidad circunstante forma la otra unidad de cada persona.

Ortega también se refirió de otras maneras a la circunstancia del hombre: “Vivir es convivir, y el otro que con nosotros convive es el mundo en derredor. No entendemos, pues, el acto vital, cualquiera que él sea, si no ponemos en conexión con el contorno hacia el cual se dirige, en función del cual ha nacido”.

La circunstancia está definida como el “conjunto de lo que está en torno a uno; el mundo en cuanto mundo de alguien”.

La guerra es una circunstancia de características tan particulares y diferente a las demás, que merece ser tratada en forma diferenciada, y lo haremos acá en aprovechamiento de la experiencia que brindó para ello la guerra por las Malvinas.

El tema central de la guerra fue, es y seguirá siendo el hombre, que pone en ella su inteligencia, su astucia y su estado moral, éste último es el factor sobre el que mayor incidencia tiene la circunstancia. Es justamente el estado moral el que rige las conductas ante los rigores de la guerra.

Los condicionantes psíquicamente traumáticos afectan siempre al ser humano, de diversa forma según su intensidad y los mecanismos de defensa que contra ellos se oponen. El resultado final es la suma algebraica que resulta de la interacción entre los componentes de ambos factores; y que cuando llega a alcanzar dimensiones patológicas ha sido denominada de diversas maneras, y actualmente se la dado en llamar “síndrome post-stres traumático”.

La guerra tiene características que la diferencian de los demás condicionantes psíquicamente traumáticos (accidentes, duelos, etc.), porque la guerra es un evento traumático:

1. Sostenido en el tiempo, durante el cual se debe desarrollar la totalidad de la vida cotidiana y la multiplicidad de actos que ella implica, lo que condiciona una presión psicológica que ningún otro evento externo produce, porque en ella se suman cotidianamente accidentes y duelos.

2. Sostenido en el espacio, dado que no hay manera de sustraerse de ella.
3. Cuyas condiciones dependen en gran medida del comportamiento grupal y particularmente de las conductas del líder.
4. Que durante ella hay un sostenido y permanente peligro de la propia integridad física acompañado de la incertidumbre por el futuro inmediato.

El combate es una tarea grupal en la cual los soldados se apoyan mutuamente, a veces a riesgo de su propia vida, para enfrentar los problemas que plantea la guerra. Es en ésta transferencia de la identidad del yo al grupo en la que construye la ilusión grupal de un deseo de seguridad que permite preservar la unidad yoica ¹². Esta transferencia yoica a la integralidad del grupo, hace que al conformarse psicológicamente éste, el “yo soy yo y mi circunstancia” pase a ser “nosotros somos nosotros y nuestra circunstancia”, pero al romperse el grupo se vuelve a la perspectiva individual de la realidad y cada cual retoma su propio punto de vista sobre el universo y su propia conducta individual.

El soldado, con sus pasiones, su valor y sus temores, es el mismo de hace 3.500 años, cuando comenzó la historia escrita, y sus conductas ante los rigores de la circunstancia de la guerra se encuentran poco modificadas por las pautas culturales.

La circunstancia particular de la guerra por las Malvinas puede sintetizarse en:

La geografía. La condición de tratarse de islas hizo que el primer factor produjera la sensación de encontrarse prisionero dentro del campo de combate, sin retaguardia ni vías de escape posibles a partir del bloqueo. Otra condición importante fue la característica del terreno, sin árboles ni otro tipo de cubiertas naturales, que obligaba al soldado a enterrarse en el suelo blando, arcilloso y anegadizo, para protegerse del fuego enemigo ⁷.

El clima. Dado por la baja temperatura ambiente dada la cercanía al polo sur, con humedad superior al 80 %, con lluvias que alcanzan los 600 mm anuales y vientos de hasta 130 km/h, lo que condicionaba que la ropa que se mojaba no se podía volver a secar mientras se permaneciera en campaña ^{3, 7, 8}.

Las informaciones. El soldado en campaña busca ávidamente información, la que influye fuertemente en su ánimo. En las Malvinas existían cuatro fuentes principales de información: los periódicos, la radio, los rumores y las presunciones de inteligencia que eran divulgadas. De los periódicos había escasa disponibilidad. La radio que más se escuchaba era una uruguaya, con noticias poco alentadoras. El soldado tenía conciencia que las noticias triunfalistas que se difundían no coincidían con la realidad que le tocaba vivir. Los avatares y posterior fracaso de la negociación diplomática incidieron negativamente sobre la moral. Los rumores, de características negativas alcanzaron importante divulgación en la zona de combate. La escasa información de inteligencia generaba incertidumbre acerca de las capacidades tecnológicas y operacionales del enemigo ^{7, 11}.

La tecnología. El soldado tenía plena conciencia de la superioridad tecnológica del enemigo, evidenciada sobre todo por el gran alcance de la artillería naval y la gran capacidad para el combate nocturno ⁷.

La situación táctica. Empleamos para comparar la guerra por las Malvinas con otros conflictos, la tasa de mortalidad por 1000 / efectivos / año, que brinda una cifra comparativa que deja de lado los factores de cantidad de efectivos y duración de la lucha. Esta tasa para Malvinas fue de 151 para la propia tropa; comparativamente le sigue la 2da Guerra Mundial con 52 y Vietnam con sólo 18. La elevada tasa de mortalidad demuestra la altísima densidad de fuego que debió soportar el soldado argentino. Otros factores tácticos que incidieron negativamente sobre el ánimo del soldado estuvieron dados por el techo aéreo, el dominio del mar y la iniciativa en poder del enemigo, y la carencia de zona de comunicaciones ^{4,5,7}.

La atención médica. El soldado conocía de las dificultades para efectuar la evacuación desde la primera línea, por la imposibilidad de utilizar vehículos terrestres por las características del terreno y la falta de caminos, el difícil empleo de helicópteros por su escaso número y la pérdida de la superioridad aérea, y el hecho que la mayor parte de las bajas se producía de noche en virtud de la hora que el enemigo había elegido para realizar los ataques ^{2,5,6,7,9,10}.

La alimentación. La distribución de los alimentos en las posiciones se vio afectada por la situación táctica, lo que significó que algunos grupos se alimentaran mal, y apareciera la desnutrición, causa que produjo tres muertes por ella ⁷.

El vestuario. A partir de la llegada a las islas no hubo reposición de vestuario. En general, las ropas mojadas por las frecuentes lloviznas no podían ser secadas porque el sol aparecía fugazmente, y el ocultamiento de la posición impedía colgar la ropa ⁷.

Las enfermedades ambientales. Los factores climáticos de frío y humedad sumados a la inmovilidad generada por la permanencia en el pozo de zorro dio lugar a la aparición de numerosos casos de pie de trinchera, una afección que puede conducir, y hubo casos en los que así ocurrió, al extremo de la necrosis de ambos pies. Muchos afectados debieron permanecer en el campo de combate, lo que los mantenía expuestos a la noxa y por lo tanto sometidos a la agravación de la enfermedad ^{1,7,9}.

CONCLUSIONES

Volvemos a Ortega, para mencionar con él que: “Lo esencialmente confuso, intrincado, es la realidad vital concreta, que es siempre única. El que sea capaz de orientarse con precisión en ella; el que vislumbre bajo el caos que presenta cada situación vital la anatomía secreta del instante; en suma, el que no se pierda en la vida, ése es de verdad una cabeza clara”.

Creemos que todo el dilema existencial del hombre podría resumirse en un solo concepto: la incertidumbre por el futuro. Alrededor de esta razón el ser humano realiza casi todos sus actos. En un transcurrir normal de la vida el futuro se torna mediato, mientras que en las situaciones de combate la incertidumbre lo es por el futuro inmediato. De allí que los mecanismos psicológicos son puestos a máxima tensión.

El estado de incertidumbre se torna extremo cuando ocurre como en Malvinas, en que el soldado se encuentra en una situación defensiva, con la iniciativa y la superioridad táctica en poder del adversario.

Hemos descrito las circunstancias que incidieron sobre el soldado en las Malvinas, porque ellas constituyeron la realidad que condicionaba el estado moral del individuo. La descripción de los componentes de la circunstancia que influyeron sobre la moral es una contribución que tiene el propósito de establecer la discusión del tema, con el objeto de obtener lecciones que sirvan para mejorar las conductas en eventuales futuros conflictos.

BIBLIOGRAFÍA

1.- Buroni, J.R., y Ceballos, E.M. Pie de trinchera. Revisión y Experiencia de Malvinas. Revista Argentina de Cirugía 52:59, 1987

2.- Buroni, J.R., y Ceballos, E.M. Conflicto Malvinas. Experiencia de los beligerantes en evacuación y hospitalización. Prensa Médica Argentina 73:387, 1986

3.- Buroni, J.R., y Ceballos, E.M. Acción del frío sobre las tropas. II. Medidas preventivas. Revista Militar 719:70, 1988

4.- Buroni, J.R., y Ceballos, E.M. Heridos por armas de guerra. Revisión y Experiencia de Malvinas. Revista Argentina de Cirugía 56:77, 1989

5.- Buroni, J.R., Y Ceballos, E.M. Blessures aux membres dans la Guerre de Malouines. Revue Internationale des Services de Sante des Forces Armees 62:29, 1989

6.- Buroni, J.R., Y Ceballos, E.M. Conflicto Malvinas. Las heridas autoinfligidas. Revista de Medicina Militar (Exército Brasileiro) 41:237, 1990

7.- Ceballos, E.M., Y Buroni, J.R. La Medicina en la Guerra por las Malvinas. Ed. Círculo Militar, Buenos Aires, 1992.

8.- Ceballos, E.M., Y Buroni, J.R. Acción del frío sobre las tropas. I. Recopilación histórica y experiencia de Malvinas. Revista Militar 718:69, 1987

9.- Ceballos, E.M., Y Buroni, J.R. Le conflict des Malouines. Experiences Argentines en Service de Sante Militaires. Revue Internationale des Services de Sante des Forces Armees 61:296, 1988

10.- Ceballos, E.M., Buroni, J.R., Y Barrera Oro, A. Patología quirúrgica de los miembros por acciones de guerra. Experiencia de Malvinas. Revista de la Asociación Argentina de Ortopedia y Traumatología 52:269, 1987

11.- Estado Mayor Conjunto. Resumen de Inteligencia Nro 20 (Operaciones durante la Guerra por las Malvinas).

12.- Freud, S. Psicología de las masas y análisis del yo.. Amarrota Ed., Buenos Aires, 1979.

13.- Ortega y Gasset, j. Meditaciones del Quijote, Madrid, 1914.

-
- Profesor Adjunto de Cirugía en la Facultad de Medicina de la Universidad de Bs Aires
Fellow del American College of Surgenos
Académico Titular de la Academia Argentina de Cirugía

****** Jefe del Departamento de Neurociencias del Hospital Militar Central
Jefe del Servicio de Psiquiatría del Hospital Militar Central

**PALABRAS DEL JEFE DE LA ARMADA EN OPORTUNIDAD
DE CELEBRARSE LA III REUNIÓN ANUAL DE CAMARADERÍA DE
VETERANOS DE
LA GUERRA DE MALVINAS EN EL RI 1 “PATRICIOS”**

Quiero expresar en nombre de las Fuerzas Armadas el agradecimiento por habernos invitado y poder compartir con ustedes este momento, que para algunos es una circunstancia muy particular, el reencuentro que nos hace acordar lo vivido, como alguien dijo un reencuentro del pasado. El pasado nos sirve como una enseñanza para el futuro y para tomar aquellas cosas que nos permiten corregir nuestro rumbo.

El futuro es de esperanza, y el presente, el que nos toca vivir hoy es la contingencia. Estamos en la contingencia, escuchaba al señor General, sobre todo en cuanto a las luchas por lo que muchos de ustedes desean conseguir, que merecen conseguir y todavía no lo han podido lograr. Pero vamos a hablar después de esas cosas que quedan pendientes y de toda esperanza.

Nosotros creo que tenemos que estar orgullosos, orgullosos por que cada uno sabe lo que hizo, y que entregó lo máximo que podía dar. Aquí están los que volvieron, pero los que se quedaron, aquellos que no pudieron volver, aquellos que arriesgaron a sus familias para continuar en esta vida, aquellos son los que nosotros tenemos que recordar, y son aquellos por los cuales nosotros tenemos que jugarnos, para que en el día a día, en el rincón que sea, en la tarea que sea, la hagamos de la mejor manera para honrar a aquellos que fueron y no volvieron.

Yo señores no tuve el privilegio de estar en las Islas durante el conflicto, pero tengo compañeros que han quedado allí, tengo amigos que han quedado allá; yo les quiero proponer entonces a todos ustedes un brindis por lo que decía al principio, un brindis por la esperanza para que se cumplan todas nuestras aspiraciones para que en la próxima reunión que tengamos, que seguramente será dentro de un año, sobre las cosas que todavía no se han logrado podamos decir que por lo menos algunas de ellas las hemos obtenido, para que renovemos nuestras esperanzas en el futuro y para que se hagan realidad nuestros sueños, señores les propongo un brindis. Salud!

ALOCUCION DEL PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN VETERANOS DE GUERRA DE
MALVINAS (AVEGUEMA)
III REUNION ANUAL DE CAMARADERÍA DE VETERANOS DE GUERRA - 26JUN03

Autoridades presentes, Familiares de nuestros camaradas caídos con honor en los combates, queridos veteranos :

Una vez más la entidad que tengo el honor de presidir ha organizado esta reunión de camaradas veteranos , con la sola pretensión de posibilitar el encuentro de todos los que, desde distintos roles, Fuerzas u Organismos fueron protagonistas de la recordada Gesta.

Debo en primer lugar agradecer la presencia de las autoridades pertenecientes a las Fuerzas Armadas y de Seguridad, su concurrencia no solo implica el apoyo brindado a sus veteranos sino también el indestructible vínculo que nos une a las Instituciones bajo cuyos pabellones adquirimos el honroso título de veteranos. También agradecemos la asistencia de autoridades de otras entidades que agrupan a los combatientes, que procuran su asistencia o la exaltación permanente de lo realizado.

De modo especial valoramos la concurrencia de familiares de nuestros muertos en combate, no nos cansaremos de repetir que la abnegada entrega de estos últimos constituye el paradigma que debe iluminar a nuestra generación de argentinos.

Nuestro reconocimiento a quienes han posibilitado esta convocatoria, a las autoridades castrenses y de diversos organismos que las conforman, las que impulsaron y apoyaron la concurrencia de sus veteranos, al Regimiento de Infantería 1 Patricios, empresas privadas y a los colaboradores anónimos muchos de ellos veteranos y camaradas que sin serlo, nos ayudaron igualmente.

Hace pocos minutos hemos finalizado la primer Asamblea Anual Ordinaria de la Asociación y con ella hemos dado un paso más en el afianzamiento de su legitimidad institucional, el próximo será la renovación de autoridades el año venidero , con lo cual los actuales órganos directivos elegidos por los socios fundadores serán reemplazados por aquéllos que elijan los socios con derecho a voto. Este hecho que implicará renovados bríos y nuevas ideas, constituirá sin dudas un beneficioso impulso en la vida societaria.

Atento a lo expresado, me permito invitar a los asociados veteranos a contactarse y posibilitar el acceso de camaradas deseosos de conducir desinteresadamente esta entidad, en procura de los propósitos estatutarios que fundamentaran su creación y que han constituido la meta de nuestra labor.

Siendo ésta la última oportunidad en la que me dirigiré a los asociados en carácter de presidente y sin pretender realizar un balance de lo actuado, por otra parte ya analizado y aprobado durante la Asamblea, debo si expresarles algunos aspectos que considero interesante destacar:

Hemos sostenido en anteriores circunstancias que nuestra asociación nació para llenar un vacío no cubierto con un claro sentido de que en la acción debíamos sumar y no restar, por ello nos sentimos afectados cuando no fuimos consultados al momento de integrarse la Comisión Nacional de Ex Combatientes, no obstante como lo señaláramos oportunamente, colaboraríamos en la medida de nuestras posibilidades para el éxito de su gestión. Esta premisa es precisamente la que nos motiva a

compartir este tipo de eventos con otras organizaciones de veteranos, a las que respetamos y a las que nos sentimos unidos por comunes objetivos e intenciones, entendiendo que todas las existentes responden a necesidades de los distintos ámbitos de actuación.

En cumplimiento de nuestros propósitos hemos organizado anualmente, con la colaboración del Obispado Castrense y el EMC, una Misa en sufragio de nuestros muertos en combate. Debo decir, con pesar, que el último oficio religioso contó, lamentablemente, con una reducida presencia de veteranos y ciudadanos adherentes.

Nuestro órgano de difusión La Gaceta Malvinense, se nutre con la colaboración de numerosos veteranos que envían sus anécdotas y experiencias. Este periódico trimestral que procura no solo difundir noticias de la entidad sino fundamentalmente contribuir a la verdad histórica mediante el relato de sus protagonistas, es distribuido merced a la colaboración de la SMSV, a todos los asociados y a un importante número de entidades y elementos vinculados a las distintas Fuerzas y sus veteranos.

Acorde con lo dispuesto en nuestro estatuto, hemos petitionado ante los poderes públicos en demanda de una solución a dos problemas no resueltos, considerados los de mayor gravitación según nuestro criterio:

El primero de ellos la discriminación existente en materia de beneficios, entre cuadros de las Fuerzas, civiles y ex soldados, entre cuadros en actividad y retiro y entre veteranos según su lugar de radicación. Justo es reconocer que hemos encontrado en la conducción de las distintas Fuerzas el más decidido apoyo en procura de revertir las diferencias entre activos y retirados, las que plantearon a las instancias superiores esta incomprensible situación. A la fecha las sentencias judiciales conocidas marcan una tendencia que otorga razón a nuestra petición, no obstante constituye un gran dolor para los combatientes la obtención del reconocimiento por esta vía y no como consecuencia de un reconocimiento de los conciudadanos concedido por medio de las autoridades correspondientes.

El segundo problema se refiere a la atención de la salud de los veteranos, que nos preocupa de sobremanera, pese a los esfuerzos de los profesionales que se han brindado en mayor medida de lo esperable y de las Voluntarias para la Patria. No existe en la actualidad una política de estado en tal sentido, estimando que no deben ser las Fuerzas Armadas las responsables exclusivas de su atención, en particular del personal afectado por trastornos de salud mental. La ubicación y escasez de los recursos asistenciales existentes con relación a la distribución demográfica de los veteranos demanda una coordinada acción por parte del estado nacional y de los estados provinciales, en la que los especialistas de las Fuerzas, además de continuar la atención de los pacientes próximos, podrían realizar jornadas de especialización para los colegas de otros entes estatales. La situación actual se ha visto agravada por el cese del plan que el PAMI había instrumentado para la atención de civiles, ex conscriptos veteranos y sus familias.

En recientes jornadas relacionadas con el Stress Post Traumático, realizadas por la Sanidad del Ejército y el Comando Sur de los EEUU he escuchado decir a especialistas del Hospital de Veteranos de Miami y propios que este trastorno afecta según estadísticas a un 30% de los combatientes participantes de un conflicto, que puede manifestarse hasta treinta años después del hecho que lo origina, que requiere una atención grupal entre veteranos y del grupo familiar y que en razón de la convivencia familiar, puede ser transmitido a la descendencia de dos generaciones. Una expositora, responsable también del seguimiento de la administración del programa y sus recursos, señaló que en su país estos últimos solo fueron obtenidos

por la presión que ejercieron las organizaciones de veteranos. Creo que lo dicho me releva de cualquier otro comentario, solo desear que el transcurso del tiempo no convierta en realidad una vez mas lo expresado en la conocida frase: “La experiencia propia cuesta mucho y llega siempre tarde”.

En esta circunstancia debemos agradecer a todos los que nos ayudan y facilitan nuestra existencia, a la Dirección General de Bienestar del Ejército que nos ha cedido una mayor disponibilidad de locales acorde a nuestras necesidades, a las tres Fuerzas que siempre han satisfecho nuestras permanentes demandas, a la Mutual para el Personal de Intendencias Militares y a la Sociedad Militar Seguro de Vida, nuestros importantes y permanentes mecenas, a entidades privadas y anónimos colaboradores que con elevado patriotismo incrementan las posibilidades de nuestros escasos recursos.

Finalmente, también en cumplimiento de disposiciones estatutarias, la Asamblea Ordinaria, a propuesta de la Comisión Directiva, ha dispuesto que aquellos camaradas que fueron condecorados debido a su destacada actuación durante las operaciones con la máxima condecoración que otorga la Nación Argentina, la Cruz “Al Heroico Valor en Combate”, sean considerados Socios Honorarios de la entidad. ¿Quién sino ellos deben ser acreedores a esta humilde distinción?

A continuación, guardaremos un minuto de silencio para honrar la memoria de los seiscientos cuarenta y nueve eternos centinelas de nuestra soberanía en el mar austral y la turba malvinense en los nombres de los condecorados con la Cruz “Al Heroico Valor en Combate Post Mortem”: (contestar presente) Suboficial 1ro de Infantería de Marina (PM) Julio Castillo, Capitán FAA (PM) Omar Jesús Castillo, Teniente 1ro (PM) Ernesto Emilio Espinosa, Teniente 1ro (PM) Roberto Néstor Estévez, Capitán de Fragata de Infantería de Marina (PM) Pedro Edgardo Giachino, Sargento Ayudante EA (PM) Mateo Antonio Sbert, Capitán FAA (PM) Jose Daniel Vázquez.....(Toque de Silencio)

Ruego a los familiares directos de los muertos en combate que se encuentren presentes, acercarse a recibir el saludo de las autoridades y a los siguientes veteranos para recibir los diplomas, credenciales y distintivos que los acreditan como socios honorarios de la Asociación: Cabo 1ro EA (R) Roberto Basilio Baruzzo, Comodoro (R) Pablo Marcos Rafael Carballo, Capitán de Corbeta (R) Guillermo Owen Crippa, Mayor EA (R) Juan Jose Gomez Centurión, AYTE 1ra PNA Jose Raúl Ibáñez, Comodoro Gerardo Guillermo Isaac, Capitán de Fragata de Infantería de Marina Hector Miño, Subof Pr FAA (R) Pedro Prudencio Miranda, Subof My FAA Carlos Omar Ortiz, Ex S/C 62 EA Ismael Poltronieri, Comodoro Ernesto Rubén Ureta, Mayor EA (R) Jorge Manuel Vizoso

El Padre Gonzalo Pacheco, VG y miembro de nuestra CD bendecirá los efectos a entregar

Invito a las autoridades presentes a saludar y efectuar la entrega de los reconocimientos

Previo a invitar al Sr Jefe del EMCFFAA a efectuar un brindis, con afecto y reconocimiento saludo a todos Uds con un emotivo **¡Viva la Patria Veteranos !**

CRÓNICAS Y NOTICIAS

CRONICA DEL ACTO EFECTUADO POR LA ARMADA EN HOMENAJE A LOS MARINOS MERCANTES CAIDOS EN LA GESTA DE MALVINAS

Presidida por el Subjefe del Estado Mayor General de la Armada Vicealmirante VG Álvaro Vásquez se llevó a cabo el 9 de mayo próximo pasado el acto de homenaje a los Marineros Mercantes caídos en la Gesta de Malvinas al que asistieron Oficiales Superiores de la Armada de la Prefectura Naval Argentina y numerosos marineros mercantes muchos de ellos veteranos de la guerra de Malvinas, contando también con la asistencia de representantes de entidades de Veteranos de Guerra. En representación de nuestra entidad estuvieron presentes su Presidente Gral Div (R) VG Jorge Halperin acompañado por el Vicepresidente 2º Brig. My (R) VG Alberto Alegría .

Luego de la presentación de los efectivos formados al Subjefe del EMGA, la Banda de Música de dicha Fuerza ejecutó las estrofas del Himno Nacional Argentino, posteriormente hizo uso de la palabra el Jefe del Departamento Marina Mercante de la Secretaría General Naval CN Javier Valladares, quien al finalizar las palabras recordativas procedió a nombrar a los marineros mercantes caídos en combate, respondiendo el personal formado con un emotivo presente. En nombre de los veteranos de guerra de la Marina Mercante habló luego el VG Radio Operador Naval de 1ra Daniel Grippo, ex Jefe de Comunicaciones del Buque Transporte ARA Bahía San Blas durante la guerra, quién se refirió al hecho conmemorado y a la participación de las unidades mercantes en la recordada Gesta.

Finalmente representantes de diversas instituciones depositaron al pie del cenotafio ofrendas florales guardándose a continuación un minuto de silencio en homenaje a los caídos con lo cual se dio por terminada la ceremonia.

MISA OFICIADA EN LA CATEDRAL CASTRENSE EN SUFRAGIO DE LAS ALMAS DE LOS CAIDOS EN LA RECORDADA GESTA EL 13 DE JUNIO DEL CORRIENTE AÑO

Con motivo de conmemorarse el 14 de junio el 21º aniversario del cese de las Operaciones Militares en Malvinas, denominado por tal motivo “Día de la Resistencia Final”, oportunidad en la que se produjeron la mayor cantidad de bajas en los efectivos que luchaban en Puerto Argentino, el viernes 13 a las 1130 horas se llevó a cabo una Misa en la Catedral del Obispado Castrense, la que fue celebrada por el Sr Obispo castrense Monseñor Dr Antonio Juan Beasotto y concelebrada por los Capellanes Mayores de las Fuerzas Armadas y de Seguridad y un elevado número de los sacerdotes que se desempeñaron como capellanes en las Islas durante las operaciones.

La ceremonia fue presidida por el Presidente de nuestra entidad General de División (R) VGM Jorge Halperin acompañado por los Vicepresidentes Vicealmirante (RS) Carlos Alfonso y Brigadier Mayor (R) Alberto Alegría, contando con la asistencia de los Subjefes de la Fuerza Aérea Argentina Brigadier Ricardo Luis Altamirano, de la Armada Contralmirante Ernesto T. Juan Gaudiero, el Director del Estado Mayor General del Ejército General de Brigada Gonzalo Palacios, el Subdirector de la Gendarmería Nacional Comandante General Lázaro Mieres, Prefecto Mayor, , representantes de entidades patrióticas y un grupo de veteranos de guerra asociados a la entidad.

El Oficio Religioso contó con la participación del Coro Polifónico del Colegio Militar de la Nación, bajo la dirección de su Director Mayor de Banda ..,

Monseñor Basseotto durante su homilía comentó primeramente el Evangelio del día, refiriéndose luego al motivo de la celebración, cuyo contenido publicamos por separado.

Finalizada la santa Misa las autoridades presentes fueron despedidas en el atrio de la Iglesia Catedral.

LA TRADICIONAL REUNIÓN DEL APOSTADERO NAVAL MALVINAS

En coincidencia con el XXI aniversario de su regreso al continente, el 20 de junio último se reunieron los oficiales, suboficiales, y conscriptos que integraron la dotación del Apostadero Naval Malvinas, para realizar su tradicional cena anual de camaradería.

Especialmente invitado, estuvo presente el Capitán de Fragata (R) Adolfo A. Gaffoglio, quién fuera el Jefe del Apostadero desde su creación, el día 2 de abril de 1.982. Cabe destacar que esta reunión anual de veteranos es una de las mas antiguas que se realizan periódicamente en el país; ya que desde el año 1.983 se ha venido repitiendo en forma interrumpida hasta al presente; siempre en el mismo día, a la misma hora y en el mismo lugar..

Dentro de un grato ambiente de camaradería, los marinos recordaron distintos aspectos de las misiones cumplidas durante el conflicto; como el minado de las aguas; el rescate de combatientes; el traslado y distribución de armas, alimentos y combustibles a todo el personal alistado en P Argentino y los distintos puertos del archipiélago; la custodia, transporte e instalación nocturna de misiles Exocet antibuques; la defensa de la península de Camber, incluyendo el rechazo del intento de desembarco enemigo; etcétera.

El capitán Gaffoglio hizo uso de la palabra para develar algunos aspectos poco conocidos del conflicto; y destacar la entereza demostrada por el personal a su cargo, para cumplir con su deber en condiciones de alto riesgo; superando con valor e ingenio, las notables carencias de medios y preparación específica para la campaña que tuvieron.

Insertar foto:

Epígrafe: Aspecto parcial del encuentro

Particularmente emotivo resultó el brindis realizado en memoria de los veteranos del Apostadero fallecidos, cuyo recuerdo siempre despierta sentimientos de admiración y afecto de parte de sus compañeros de armas.

A los postres, uno de los organizadores del encuentro, el Ing. Daniel Gionco, se refirió a las novedades incluidas en la página "El Apostadero Naval Malvinas en Internet" (www.aposmalvinas.com.ar), comentando las numerosas adhesiones recibidas desde todo el mundo para la causa de la soberanía argentina sobre las Malvinas, y transmitiendo las inquietudes que recibe con respecto al conflicto.

Al culminar su alocución, y en nombre de la comisión organizadora, el Ing. Gionco renovó la invitación para participar de la próxima "Reunión anual de camaradería", que se realizará el domingo 20 de junio de 2.004 a partir de las 19:00 hs., en la tradicional sede de estos encuentros, ubicada en Av. Rivadavia 1699, esq. Rodriguez Peña - Capital Federal (Zona de Congreso).

Ira ASAMBLEA ANUAL ORDINARIA

Tal cual estaba previsto en la convocatoria distribuida a los asociados oportunamente, el 26 de junio a las 1800 se efectuó el primer llamado a la Asamblea Ordinaria, no siendo factible su iniciación por no contarse con el quórum necesario (mitad más uno de los socios activos con derecho a voto), por lo tanto a las 1830 horas se realizó el segundo llamado contándose con la presencia de ciento.....socios activos con derecho a voto, por lo que de inmediato el Presidente de la entidad Grl Div (R) VGM Jorge Halperin dio por iniciada la Asamblea, según convocatoria:

En primer término el Presidente solicitó a los presentes la designación de un asociado para presidir la Asamblea a siendo propuesto por el socio activo CNIM (R) Alfredo Weinstabl el socio activo Clte (R) José Luis Tejo, sometida la propuesta a votación fue aprobada por unanimidad.

El Presidente electo de la Asamblea procedió a solicitar la designación de dos socios para firmar el acta, siendo propuestos nuevamente por el socio activo CNIM (R) Weinstabl los socios activos CLIM (R) Luis H carvajal y CN (R) Eduardo Pelayo, propuesta aprobada por unanimidad.

Acto seguido y acorde con los puntos establecidos en la convocatoria el Presidente de la Asamblea procedió a someter a aprobación los dos puntos restantes, memoria , balance

informe del órgano de fiscalización etc y designación de socios honorarios siendo ambos aprobados por unanimidad con lo cual se dio por finalizada la Asamblea.

III REUNION ANUAL DE CAMARADERÍA DE VETERANOS DE GUERRA

Con asistencia de una numerosa concurrencia que superó los setecientos asistentes, la reunión se inició con el arribo de las autoridades invitadas, el Jefe del Estado Mayor General de la Armada Contralmirante Jorge Omar Godoy, el Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea Argentina, Brigadier Mayor Carlos Rhode, el Director del Estado Mayor General del Ejército General de Brigada Gonzalo Palacios, en representación del Jefe del Estado Mayor de dicha Fuerza, el Director de Bienestar y Sanidad de la Gendarmería Nacional Comandante General Pedro Agustín Pasteris en representación del Director Nacional de Gendarmería Nacional, el Director de Material de la Prefectura Naval Argentina Prefecto General Jorge O Etchetto, en representación del Prefecto Nacional Naval, encontrándose presentes también el Secretario General de la Fuerza Aérea Argentina Brigadier Norberto Dimeglio, el Jefe de Inteligencia del Estado Mayor General de la Armada Contralmirante Horacio L Ferrari, los presidentes de entidades de Veteranos, de la Comisión Permanente de Homenaje a la Gesta del Atlántico Sur, Voluntarias por la Patria, etc

Cabe señalar que en esta oportunidad se contó con numerosa presencia de ex conscriptos y civiles veteranos y con representaciones de entidades del interior del país.

Merece destacarse la asistencia de familiares de camaradas caídos en combate de Capital Federal, Gran Buenos Aires, Lobos y San Andrés de Giles.

Luego de entonarse las estrofas de la Canción Patria, hizo uso de la palabra el Presidente de la asociación Grl Div (R) VGM Jorge Halperin, cuyo contenido se publica por separado. Durante su transcurso se guardó un minuto de silencio en homenaje a los seiscientos cuarenta y nueve caídos en los combates, en los nombres de aquellos que fueran condecorados al Heroico Valor en Combate Post Mortem, respondiendo la concurrencia con un vibrante ¡Presente! ante la mención de cada uno de ellos.

Seguidamente el Capellán de la FAA VG Pbro Gonzalo Pacheco bendijo los diplomas de socios honorarios los que fueron entregados por las autoridades invitadas y de la institución, procediéndose también al saludo de los familiares presentes de los caídos en combate.

Las palabras del Presidente finalizaron a modo de saludo con un emotivo ¡Viva la Patria Veteranos! el que obtuvo como respuesta un sonoro ¡Viva! por parte de los concurrentes.

El encuentro se desarrolló en un ambiente signado por la camaradería, los relatos anecdóticos y efusivos abrazos entre combatientes que se reencontraban seguramente luego de un lapso prolongado.

La circunstancia fue propicia para que muchos asistentes en número superior al centenar, confeccionaran la solicitud de socios activos o adherentes, con lo cual el efectivo societario de la entidad va adquiriendo un número considerable que publicamos por separado.

Pasadas las 2300 horas, y merced al apoyo brindado por el Regimiento de Infantería 1 Patricios, en particular del Sargento Ayudante Cocinero Velez y sus colaboradores, los últimos asistentes se fueron retirando luego de disfrutar de una reparadora comida criolla y de un emotivo encuentro entre camaradas veteranos. Agradecemos los conceptos de reconocimiento que nos fueron expresados durante la reunión y en días posteriores, es el premio de mayor valor para quienes trabajan desinteresadamente por sus camaradas de la guerra.

La Comisión Directiva agradece por este medio la tarea desarrollada, aun fuera de horario, por el Secretario Administrativo Coronel (R) Cesar Fragni, el Suboficial 1ro Mecánico de Aviación Naval, Hugo Daniel Seffino, la Voluntaria de la Fuerza Aérea Sra Soledad Pailos y el empleado civil del EA Sr Roberto Odino. Su esfuerzo y colaboración, sumado al del personal

del Regimiento Patricios, permitió una impecable presentación de las instalaciones y un exitoso desarrollo del evento. Esperamos repetirlo y superarlo de ser posible el año próximo.

SE ERIGIO UN BUSTO DEL CAPITAN GIACHINO EN LA LOCALIDAD DE CARLOS SPEGAZZINI

En la mañana del domingo 13 de abril del corriente año se descubrió un busto del Capitán de Fragata de Infantería de Marina (PM) Don Pedro Edgardo Giachino en la plaza Juan .Manuel de Rosas de la localidad bonaerense de Carlos Spegazzini, sita en partido de Ezeiza.

El busto fue erigido por disposición del Honorable Consejo Deliberante de Ezeiza atendiendo una iniciativa del señor Dardo Antonio Adobato, quien durante la contienda de Malvinas se desempeñó como tripulante del Destructor A.R.A. “Santísima Trinidad”, actualmente socio activo de nuestra entidad.

La ceremonia, que constituyó además un homenaje a los que cayeron en la citada guerra, contó con una masiva concurrencia de público y la participación de fuerzas vivas y autoridades de Carlos Spegazzini y del partido de Ezeiza, debiéndose hacer notar muy especialmente el fervor patriótico con que los ciudadanos presentes siguieron el desarrollo de los actos.

Presidió la ceremonia el Intendente de Ezeiza, señor Alejandro Granados, contándose con la presencia del Presidente del Consejo Deliberante, señor Armando Nieto; la señora madre del Capitán Giachino, Doña María Felicia Rearte de Giachino; el Comandante de la Fuerza de Desembarco durante la Operación Rosario, Contraalmirante de Infantería de Marina (RE) Don Carlos Busser; el comandante del Destructor “Santísima Trinidad” durante la referida Operación, Contraalmirante (RE) Don José Luis Tejo; una comisión de personal superior y subalterno de la Armada Argentina, junto con la banda de esa Fuerza; funcionarios comunales de Ezeiza; autoridades policiales de dicho partido; miembros de las asociaciones de veteranos “Agrupación Combatientes de Malvinas” de Ezeiza, “Unión ex Combatientes de Malvinas”, de Tigre, y “Ex Combatientes de la Guerra de Malvinas” de Polvorines; el artista autor del busto, señor Sergio Marcel Daverio; y representantes de las escuelas primarias y secundarias de Spegazzini con sus respectivos abanderados.

El acto se inició con la marcha de Malvinas ejecutada por la banda de la Armada Argentina y coreada por los asistentes. Se prosiguió luego con el izamiento de la bandera en el mástil de la plaza, cantándose a continuación el Himno Nacional Argentino. Inmediatamente se descubrió el busto del Capitán Giachino por parte de su señora madre y del señor Dardo Adobato. El monumento fue a continuación bendecido por Monseñor Andrés Karame, quien con encendidas palabras exaltó la santidad de la gloria alcanzada por el héroe, el que “no fue para matar, sino para entregarse en holocausto por su patria”, según fueron sus conceptos, en los que también destacó la calidad de heroína de su madre.

Seguidamente el locutor hizo un corto relato histórico de los hechos del 2 de abril de 1982 en los que el Capitán Giachino encontró su muerte procediéndose a la lectura de una carta en la que el entonces Teniente Coronel Mohamed Alí Seineldin, quien había sido invitado al acto, disculpó su ausencia y exaltó la figura del Capitán Giachino indicando que había muerto en su lugar, dado que inicialmente había sido designado

él para conducir el ataque a la casa del Gobernador de Malvinas, modificándose luego dicha designación. Expresó que esta coincidencia lo movió el mismo 2 de abril a “comprometerse de por vida a portar los estandartes patrióticos del Capitan Giachino”.

A continuación el presidente del Consejo Deliberante local, señor Nieto, pronunció un discurso en el que enalteció la figura del héroe, y agradeció la presencia de todos cuantos habiendo concurrido a la ceremonia, autoridades y público, dieron un marco patriótico genuino al descubrimiento del busto. Conceptos similares fueron vertidos por el señor Granados, Intendente de Ezeiza, quien felicitó al Consejo Deliberante por la concreción de la iniciativa que culminó en la ceremonia. Al señor Intendente siguió el señor Cayetano Vallelimani, veterano ex combatiente del Batallón 5 de Infantería de Marina, presidente saliente de la “Agrupación Combatientes de Malvinas” de Ezeiza, quien con sus palabras recordó en el sacrificio del Capitán Giachino, la valentía de todos quienes cayeron a lo largo de la contienda, y el ejemplo que su sacrificio constituye para los jóvenes de hoy en términos de conducta y actitud de vida.

Continuó la ceremonia con el discurso pronunciado por la señora madre del Capitán Giachino, quien recordó con particular emoción un Domingo de Ramos como el de la fecha (4 de abril de 1982), en el que en la capilla Stella Maris de la Base Naval de Puerto Belgrano reconfortaba en la fe el dolor de su herida recién abierta. Expresó que entonces “Argentina, por la sangre de un hombre entraba triunfante en un pueblo descreído, un pueblo al que asombraba a su paso con gratitud, sincera emoción, dolor asumido, orgullo, valor. Argentina, por la sangre de un hombre, entraba triunfante en una Inglaterra soberbia y poderosa, que agazapada como los fariseos en Jerusalén al paso de Dios, mordía su asombro y su vergüenza preparando su venganza.”

Mencionó en sus palabras las profundas diferencias entre la crueldad materialista de las guerras actuales con la silenciosa entrada de nuestras fuerzas en las Malvinas, cumpliendo cabalmente su consigna de respeto a la integridad personal y propiedades de sus pobladores. Añadía luego palabras de recriminación para quienes dentro y fuera del país emiten agravios a la causa de Malvinas, con desconocimiento de la verdad, tratando de modificar la historia mientras se inclinan al calor del poder e ideología que mejor los apaña. Rescató seguidamente el patriotismo de los argentinos que fuera de la “farolería mediática” dan lugar a actos de gran simbolismo como el que se celebraba, destacando particularmente la ejemplar actitud de señor Dardo Adobato.

Terminó diciendo de su hijo que “por ser el primero, seguramente recibió en el cielo a los que desde el fondo del mar volaron a la eternidad, a los que piloteando sus máquinas doblegaron la insolencia inglesa a costa de sus vidas, a los que en actos heroicos asumieron las trincheras como honrosas tumbas de su valor, a los que no soportaban la ingratitud y decidieron ser ángeles”.

Seguidamente hizo uso de la palabra el Contraalmirante Busser, expresando que el Capitán Giachino era mucho más que el primer caído en las Malvinas. Que Giachino fue a las islas a cumplir una orden del gobierno argentino por la que la operación debía ser incruenta, tanto para la población como para los soldados ingleses. Orden muy difícil de cumplir frente a un enfrentamiento armado, ya que cuando las armas se usan, matan y destruyen. Y eso teniendo como antagonistas a soldados con la más antigua tradición guerrera del mundo, que solo justifican su derrotas mostrando el valor desplegado en los combates, el sacrificio de sus propios muertos y las bajas causadas al enemigo. Dijo luego que el Capitán Giachino tenía que , con los dieciséis hombres a su mando, doblegar la voluntad de resistir de quien fuera a decidir la

rendición, el gobernador de las Islas, quien, custodiado por casi cuarenta soldados, se parapetaba en su propia casa. Por eso el tiro de sus hombres se dirigió a la parte superior de las ventanas y los techos. Volaron vidrios y mampostería, y en la casa acribillada nadie resultó herido, pero la decisión del ataque obtuvo la rendición buscada. Subrayó entonces enfáticamente que Giachino cumplió escrupulosamente con la difícil misión encomendada a la cabeza de sus hombres aunque en ello le fue la vida, y en eso reside precisamente su heroísmo, comparable al de tantos otros grandes próceres de la patria. No fue solamente el primero en caer. Fue mucho más que eso.

La ceremonia concluyó con la puesta de ofrendas florales en el monumento inaugurado, volviéndose a entonar la marcha Malvinas Argentinas.

Mención especial merece de parte de la Asociación de Veteranos de la Guerra de Malvinas que edita el presente diario, la patriótica actitud y vocación de servicio puesta de manifiesto por el veterano de guerra señor Dardo Antonio Adobato, quien con su encomiable dedicación personal y con el apoyo de la “Agrupación Combatientes de Malvinas” y del Honorable Consejo Deliberante, ambos del partido de Ezeiza, hicieron posible la concreción del homenaje que relata esta crónica, el cual se materializó en un acto en el que resultó concluyente la unánime y masiva manifestación de patriotismo de quienes concurrieron, en una ejemplar demostración de cómo se honra a los héroes de la Patria, los que sin banderías ni ambiciones espurias sabían que si la situación lo exigía debían entregar también su vida.. Y lo hicieron.

RECIBE UNA DISTINCIÓN EL PROGRAMA “MALVINAS LA PERLA AUSTRAL”

El 28 de junio del corriente año, en la Ciudad de Campana, la organización Jhonwalf Vip de eventos culturales, distinguió con el premio “Artecenter a la Excelencia 2002 – 2003 al mejor programa periodístico, cultural, educativo”, al programa “Malvinas la Perla Austral”, que se irradia semanalmente los días viernes a las veintiuna horas por radio FM Cristal desde la ciudad de San Andrés de Giles, Provincia de Buenos Aires.

El diploma fue recibido en nombre del referido programa por la señora Nélida Maciel, madre del conscripto caído en combate Jorge A. Maciel, el que perteneciera al Batallón 5 de Infantería de Marina, oriundo de la mencionada ciudad

En la oportunidad hizo uso de la palabra el Presidente del Centro de Combatientes de San Andrés de Giles VG Alberto Puglielli, quien también es el conductor del programa laureado, agradeciendo la distinción que los alienta y estimula, también a FM Cristal que brinda el espacio en forma gratuita y a los veteranos que viernes tras viernes se dan cita en San Andrés de Giles para brindar su testimonio, recalcando especialmente que los verdaderos dueños del reconocimiento otorgado eran los seiscientos cuarenta y nueve argentinos que entregaron sus vidas por la soberanía de nuestras islas del Atlántico Sur.

En la foto se observa el momento de la entrega del diploma, encontrándose presentes Graciela Bellatti del programa “Malvinas la verdadera Historia” de AM 10 y el Capitán (R) VGM Eduardo Cerrutti.

GENDARMERIA NACIONAL INAUGURO LA OFICINA DE VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS

El 30 de mayo del corriente año, en un significativo y emotivo acto se inauguró la oficina de Veteranos de Guerra de Malvinas de la Gendarmería Nacional.

La ceremonia, presidida por el Señor Director Nacional, Comandante General Néstor Della Bianca, se desarrolló en el edificio Centinela, comenzando con el oficio de una Misa por el descanso eterno de los caídos en combate pertenecientes al Escuadrón

“Alacrán”. Seguidamente y dentro de la formación especial en la que también se conmemoraba un nuevo aniversario del “Bautismo de Fuego” de la referida Fuerza de Seguridad; fueron entregadas en forma simbólica, las llaves de la oficina al oficial superior veterano de guerra mas antiguo, Comandante General (R) José Ricardo Spadaro, quien fuera durante la guerra jefe de la mencionada subunidad; éste a su vez las puso en manos del responsable de dicha oficina Suboficial Principal Carlos Alfredo Oliva, ambos veteranos y miembros de la Comisión Directiva de nuestra entidad.

La nueva dependencia tendrá el propósito, tal como ocurre en las FFAA y PNA, de brindar asistencia y representación a los veteranos de la Gendarmería Nacional en actividad, en retiro y a los deudos de los fallecidos, Así fue expresado por el Suboficial Principal Oliva en la alocución que pronunciara durante el acto.

Asistieron a la ceremonia el Subdirector Nacional, el Estado Mayor General de la Gendarmería, la totalidad del personal del Escuadrón “Alacrán”, como así también familiares de los caídos. Es destacable que muchos de los presentes concurrieron desde sus destinos o residencias en el interior del país.

Se contó con la presencia también de representantes de esta Asociación, de la Comisión Permanente de Homenaje a la Gesta Del Atlántico Sur, de la Asociación de Civiles Veteranos de Guerra “Operativo Malvinas”, Jefes y Encargados de los Departamentos Veteranos de Guerra de Malvinas de las FFAA y PNA.

Finalizada la formación las autoridades junto a los veteranos, familiares e invitados, se trasladaron hasta la oficina donde se procedió al corte de cintas y bendición por parte del Capellán Mayor de la Fuerza, dándose así por inaugurada la dependencia..

CONMEMORACIÓN DEL XXIer ANIVERSARIO DEL BAUTISMO DE FUEGO DEL GRUPO DE ARTILLERÍA PARACAIDISTA 4 EN MALVINAS

Con motivo de haberse conmemorado el 13 de junio pasado el XXIer Aniversario del Bautismo de Fuego del Grupo de Artillería Aerotransportado 4 , dicha unidad realizó un acto en su cuartel de la Provincia de Córdoba , presidido por el Comandante del III Cuerpo de Ejército General de Brigada VGM Hernán Garay, al que concurrieron invitados de todo el país, personal de oficiales y suboficiales en actividad y en situación de retiro, representantes de los Poderes Legislativo y Judicial de la Provincia, autoridades municipales, escolares, los Veteranos que integraron el Grupo durante el conflicto y gran número de Veteranos de Guerra de Córdoba.

La conmemoración en realidad comenzó el día anterior, con la recepción de ciento noventa Veteranos de Guerra con sus respectivas familias los que fueron alojados en dependencias de la Unidad..

El acto castrense se inició con la presentación de los efectivos al Comandante del IIIer Cuerpo de Ejército “Ejército del Norte”, luego de la revista y saludo se entonaron las estrofas de la Canción Patria, procediendo luego el Capellán de la Unidad a efectuar una invocación religiosa.

A continuación hizo uso de la palabra el actual Jefe del Grupo de Artillería Paracaidista 4 y también Veterano de Guerra de la Unidad, Teniente Coronel Eduardo Gavier Tagle, quien entre otros conceptos manifestó: ***El GA Aerot 4 cumplió su misión con dignidad. No hace falta que nosotros lo expresemos, pues está***

claramente expuesto en los informes oficiales y fundamentalmente, en las crónicas de los Ingleses...El homenaje a nuestros héroes muertos en combate, los soldados Eduardo Antonio Vallejo, Jorge Eduardo Romero Y Néstor Pizarro que cumplieron con el sagrado deber militar y honraron el juramento a la Bandera Celeste y Blanca. A sus familiares, les digo una vez más ¡Muchas Gracias!. Se de vuestra cristiana resignación y del orgullo que sienten por haber entregado a sus hijos a la Patria, son ustedes un ejemplo para nosotros, recordémoslos con alegría y grandeza.

A los veteranos de guerra, queridos camaradas: pelearon con dignidad, coraje y valentía frente a dos potencias de primer orden. Lo hicieron con los medios que disponían y hasta el límite de sus posibilidades, los ingleses lo reconocieron y expresaron claramente, que para ellos no fue un paseo sino todo lo contrario. El mundo entero sabe que los argentinos fuimos capaces de enfrentar a los más encumbrados, en defensa de lo nuestro. Perdimos la Batalla pero con dignidad y coraje.

A mis oficiales, suboficiales y soldados, Sois herederos de la gloria y prestigio alcanzado por la Unidad en Malvinas. El compromiso con nuestros muertos no nos permite la tibieza sino que nos compromete en nuestro diario quehacer para obtener la mejor preparación posible para la guerra. Si el respeto por la historia y la tradición nos permite alimentar el alma y el espíritu podremos gozar de tranquilidad, porque el cañón vale lo que le transmite el corazón del Artillero.

Posteriormente se guardó un minuto de silencio en homenaje a los muertos en combate, se entregaron medallas del Honorable Congreso de la Nación y placas a los Jefes de unidades de la IV Brigada Paracaidista que participaron de las operaciones en Malvinas, se efectuó una Diana de Gloria y se cantó la Canción del Ejército Argentino para finalmente procederse al arrío del Pabellón Nacional y desfile de los efectivos participantes.

Finalizada la formación se realizó una demostración artillera con impartición de misiones de fuego conmemorativas y posteriormente se inauguró el Monumento a los Veteranos de Guerra de la Unidad., donado por la Comisión de Homenaje Permanente del Grupo de Artillería Aerotransportado 4.

En él se pueden observar, los escudos de las baterías que participaron en el conflicto junto a los nombres de sus integrantes, impresos en dorado sobre un eterno mármol.

Para referirse al acontecimiento hizo uso de la palabra el Veterano de Guerra Robles quien expresó“...***Podemos decir con orgullo que logramos el objetivo, pero también tenemos que recalcar que este hecho no hubiera sido posible sin el apoyo del Estado Mayor del Ejército, del IIIer Cuerpo de Ejército, de la IVta Brigada Paracaidista y el apoyo incondicional del Grupo de Artillería Paracaidista 4. Muchos fueron los que no creyeron en este proyecto y lucharon para que no se realizará, vaya nuestro agradecimiento a todos los que colaboraron y especialmente a los que no lo hicieron y dudaron de nuestra honestidad, poniendo piedras en el camino, piedras que hicieron que nos esforzáramos el doble y nos empecináramos en lograr nuestros objetivos. “Los Artilleros Paracaidistas solo retrocedemos para tomar más envión”. Quiero decirles que este pequeño homenaje es en honor a todos aquellos que partimos de esta Unidad a cumplir nuestro compromiso con la Patria y vaya si***

lo cumplimos. Fuimos reconocidos por el enemigo y eso nos motivó a realizar esta obra, para que futuras generaciones de integrantes del Grupo, sepan que trescientos cincuenta y ocho hombres con nombre y apellido llevaron nuestros cañones al frente de combate y no dejaron de hacerlos rugir hasta haber agotado la munición, queremos que esos hechos sean recordados con orgullo porque nosotros nos sentimos realmente orgullosos...”

Luego, en un cálido Vino de Honor en el que sobraron las muestras de afecto y camaradería el evento en sí llegó a su fin, pero el motivo que reunió a veteranos y familias continuará día a día manteniendo vivo el espíritu de aquellos combates en el que un grupo de hombres supo cumplir su misión cabalmente para el bien del Ejército y Gloria de la Patria.

Algunos ex soldados nunca habían regresado a la Unidad, después de 21 años esos seres que constituyen su historia viva, retornaron para embriagarse de amor, afecto y calidez en su segundo hogar.

El Grupo de Artillería Paracaidista 4 orgulloso de su historia está listo para cumplir con todas las misiones que el Ejército y la Patria le demanden.

iii“COMBATIMOS CON HONOR Y VOLVEREMOS”!!!

ENTREGA DE PREMIOS EN LA BIBLIOTECA POPULAR “HEROES DE MALVINAS”
DE LA CIUDAD DE LOBOS

Lobos tiene una pagina de su historia escrita con sangre: Cuatro jóvenes ofrendaron sus vidas en defensa de nuestra soberanía Patria, formando parte de los efectivos del Regimiento de Infantería Mecanizado 6 “Grl Viamonte”. Para que sus nombres: Azcarate, Bordón, Echave y Rodríguez no caigan jamás en el olvido, el recuerdo de cada uno de ellos se ve plasmado en nombres de calles, escuelas, plazas y monumentos de la progresista ciudad bonaerense.

La Biblioteca Popular “Héroes de Malvinas” fundada el 26 de noviembre de 1999 por la Agrupación Veteranos de Guerra local, es la primera del país creada y dirigida por veteranos de guerra y reconocida en el orden nacional (CONABIP) y provincial. Actualmente es presidida por el VG ex Soldado Conscripto Alejo Fernando Calvo Rey, desempeñándose como vocal el integrante de la Comisión Directiva de nuestra entidad VG ex soldado conscripto Carlos Disanto.

Con su sede en los antiguos galpones del ferrocarril, cuidadosamente recuperados, ha desarrollado infinidad de actos culturales (charlas, conferencias, testimonios, proyecciones, etc), a cargo de relevantes figuras de la cultura y destacadas personalidades vinculadas con la causa Malvinas.

En la actualidad tiene en construcción en terrenos próximos, una plazoleta ornamentada con rezagos militares, un mástil de gran altura y abundantes bancos que permitirán la lectura al aire libre y la realización de ceremonias patrióticas. También contará con una pagina web:
www.bibliomalvinaslobos.com.ar

El trabajo mancomunado de los veteranos y el apoyo decidido de la comunidad lobense, ha permitido consolidar día a día propósitos cuidadosamente seleccionados, en procura del fortalecimiento de nuestra cultura.

Recientemente, entre otras actividades, se organizó el 1er Certamen Nacional de Poesía y Cuento “Malvinas Argentinas”, relacionado con la recordada Gesta, en el que participaron mas de doscientos trabajos provenientes de casi todas las provincias argentinas cuyos autores no fueron limitados por edad.

El jurado estuvo integrado por tres representantes idóneos de la comunidad educativa de Lobos realizándose la entrega de premios el sábado 10 de mayo del corriente año, en un acto que contó con la presencia del Presidente de la Comisión Nacional Protectora de Bibliotecas

Populares D Miguel Angel Avila y el Jefe de Operaciones del Estado Mayor General del Ejército General de Brigada D Gonzalo Palacios quien en representación de la Fuerza hizo entrega de material bibliográfico destinado a los escritores premiados y a la Biblioteca.

Resultaron ganadores:

Poesía

1er Premio: Miguel A Malacaza (S Nicolás): “En espera”
“Cumpleaños”

Cuento

Miguel A Malacalza(S Nicolás)

2do Premio: Amanda Federico (Sta Rosa–LP) “Sin Permiso” Luis Dal Bianco (Sta Rosa – LP)
“Volar”

3er Premio: Luis Dal Bianco (Sta Rosa–LP) “Perspectiva” Juan O Bergoglio (Azul) “Sin Historia...Aparente”