

LA GACETA MALVINENSE

AÑO I - N°6 - NOVIEMBRE 2003



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

Asociación civil sin fines de lucro. Pas. Judicial N°805/2002
Av. Santa Fe 4815 3º piso - Capital Federal
Tel/Fax: (011) 4776-6606 aveguema@ejercito.mil.ar

EN ESTA EDICION...

- **EDITORIAL**
El primer año de vida de "La Gaceta Malvinense". Comentarios alusivos.
 - **ANTECEDENTES Y DESARROLLO DE LA GESTA**
Sinopsis histórica, desde el descubrimiento de las islas hasta la recordada Gesta.
 - **LA AVIACIÓN CIVIL EN LA BATALLA AÉREA DE LAS MALVINAS.**
Un ejemplo de integración nacional para la defensa de la Patria.
 - **LA PARTICIPACIÓN EN MALVINAS DEL RIMec 6 Y DE LA CA A DEL RI 1 "PATRICIOS"**
 - **ATAQUE Y HUNDIMIENTO**
La destrucción del "Atlantic Conveyor" en el relato de uno de los pilotos argentinos responsables de ataque.
 - **VIAJES A MALVINAS**
Imborrables recuerdos de un argentino apasionado por las australes islas.
 - **RECUERDOS EMOTIVOS**
Los de un cronista de guerra argentino.
 - **ACCION DE LOS CIVILES EN LAS ISLAS MALVINAS**
Síntesis de la participación de los elementos civiles en la guerra.
 - **EL DESEMPEÑO DE LA RED DE OBSERVADORES DEL AIRE (ROA)**
Su vigilia y sacrificada actuación durante el conflicto armado.
 - **BUQUE DE TRANSPORTE "MONSUNEN"**
Homenaje de un suboficial del Ejército a sus camaradas de la Armada.
 - **UN ENCUENTRO DE CABALLEROS**
Las alternativas que rodearon al soldado durante el conflicto, según dos oficiales superiores médicos del Ejército.
 - **PRISIONEROS DE GUERRA A BORDO DEL BUQUE "ST EDMUN"**
Un artículo del periódico Soldados con opiniones de expertos extranjeros.
- CRONICAS Y NOTICIAS

ACCION DE LOS CIVILES EN LA RECORDADA GESTA
APENAS CONOCIA LA NOTICIA DE LA RECUPERACIÓN DE LAS ISLAS,
SE PRODUJO UNA MASIVA MOVILIZACIÓN ESPONTÁNEA.

VALIENTE Y DECIDIDA FUE LA PARTICIPACIÓN DE LOS CIUDADANOS CIVILES EN LAS ACCIONES, DESDE EL PRIMER INSTANTE DEL DESEMBARCO

TESTIMONIO BRINDADO POR EL CORRESPONSAL DE GUERRA QUE ACOMPAÑÓ AL COMANDANTE DE LA FUERZA DE DESEMBARCO.



El corresponsal de guerra José María Camarotti, justo instantes después de haber desembarcado del primer VAO que transportaba al Comandante de la Fuerza de Desembarco en Puerto Argentino.

EL ATAQUE Y HUNDIMIENTO DEL NAVIO BRITÁNICO ACL "ATLANTIC CONVEYOR"



Su destrucción implicó la pérdida logística más importante para los británicos, incluido el equipamiento completo para una Brigada (4.500 hombres), 75 toneladas de bombas recimo, 6 helicópteros HU-5 Wessex, 3 HC-1 Chinook de gran porte y un HAS-2 Sea Link.

RIMEC 6 "GRLVIAMONTE" (+) A/RI 1 "PATRICIOS EN LA DEFENSA DE PUERTO ARGENTINO.



La entrada al Puesto Comando, empleado hasta mediados de mayo de 1982 por la Jefatura del Regimiento. Denominado por sus características Puesto Comando "Piedra", anteriormente había sido ocupado por el RIMec 25.

DIRECCIONES ELECTRÓNICAS: SI NO RATIFICO AUN LA SUYA, HAGALO AHORA A aveguema@ejercito.mil.ar SU ANTERIOR DIRECCIÓN HA SIDO ELIMINADA DE LA AGENDA DE AVEGUEMA.

ENVIO TRIMESTRAL - PERIODICO DE DISTRIBUCION GRATUITA A SOCIOS. ¡¡¡ASOCIESE!!!

EDITORIAL - UN AÑO DE VIDA

Nuestra joven Asociación ha cumplido recientemente dos años de vida y todavía está fresco en nuestra memoria los gratos momentos vividos en oportunidad de la reciente reunión de camaradería que, en cumplimiento de uno de los objetivos que nos impusiéramos, el de vincular a los veteranos de las distintas fuerzas y jerarquías, congregó a un elevado número de hombres y mujeres que, en aquel ya lejano 1982, dijeron presente al llamado de la patria y unieron su esfuerzo para materializar una gesta que vivirá por siempre en nuestros corazones. Seguramente, con el correr de los años, ella ha de ser reconocida por nuestros compatriotas, sin diferencia alguna, como un ejemplo de cabal entrega y sacrificado heroísmo.

Hace ya algo más de un año pensamos que la asociación debía tener también un medio que nos permitiera mantener un vínculo más fluido, que sirviera para mantenernos en permanente contacto y transmitir la información que a todos nosotros pudiera interesarnos. Surgió entonces la idea de generar un folletín informativo, que acorde a nuestras menguadas capacidades económicas, nos permitiera cumplir con esa finalidad.

Con esa idea inicial comenzaron a delinearse las alternativas posibles, siempre limitadas para la finalidad perseguida, hasta que por fin, después de un cuidadoso análisis de nuestras posibilidades, se resolvió iniciar la aventura de generar algo más que un modesto folletín, pensando que éste podía ser también el medio adecuado para divulgar las experiencias vividas por cada uno de nosotros. Este debía ser “el medio” para que cada participante del conflicto pudiera expresar, en su propio lenguaje, aquellas situaciones, tristes o alegres, que aun firmes en el recuerdo, pudieran ser del interés general.

Descubrimos entonces que éste era un objetivo altamente valedero, porque visualizamos en él una doble finalidad. Por una parte, al contar con el aporte de nuestros asociados, abriríamos la posibilidad de divulgar vivencias de guerra, animadas por la impronta de sus protagonistas, contribuyendo así a un mejor conocimiento entre los veteranos de lo vivido por los restantes en el conflicto. Simultáneamente tendríamos la posibilidad de dejar impresas anécdotas, que sin asumir el carácter de narraciones oficiales de las fuerzas empeñadas en la guerra, constituirían un compendio de vivencias que adquirirían, con el correr de los años, verdadero significado y valor histórico.

Ambos objetivos justificaban plenamente el desafío, pero concientes de la diversidad de actores, con visiones incluso fragmentarias de la situación bélica general, experimentadas desde diferentes niveles de conducción y ejecución, consideramos necesario dejar expresamente aclarado, y así lo hicimos, que las opiniones vertidas en los artículos firmados serían de exclusiva responsabilidad de los autores. Cumplimos así con nuestro objetivo de divulgar lo realizado por nuestros veteranos, sin pretender de ninguna manera transformar la publicación en una historia oficial de la guerra en su conjunto ó en parte de ella. Tal cometido hubiese escapado a los propósitos estatutarios de nuestra asociación.

Con éstas premisas orientadoras, generamos el “órgano oficial de prensa y difusión de la Asociación de Veteranos de Guerra de Malvinas”, el que trimestralmente llega a nuestros asociados y a aquellos organismos e instituciones que, por sus características y fines, hemos considerado conveniente seleccionar. Así es como en el mes de julio del 2002 publicamos el primer número de LA GACETA MALVINENSE.

Con este editorial del ejemplar número seis de la publicación, hemos querido que, al recibir en mano nuestros lectores el periódico, celebremos a la distancia este acontecimiento que constituyó un verdadero desafío, solo posible por la participación de tantos veteranos que han enviado interesantes e inéditas colaboraciones

En éste corto año de vida consideramos que LA GACETA MALVINENSE se ha afianzado considerablemente y el número de sus páginas se ha incrementado como consecuencia de los aportes mencionados, siendo éste un claro testimonio de aprobación a la tarea desarrollada. La respuesta positiva de nuestros lectores se aprecia también en los comentarios alentadores que recibimos, éstos encuentran en sus páginas, material, en ocasiones desconocido, que ayuda a comprender el esfuerzo realizado por otros, que en distantes posiciones de combate, vivieron situaciones igualmente destacadas.

En esta circunstancia, no podemos dejar de señalar que su éxito depende del compromiso que todos asumamos para que cada número sea más atractivo. Queremos que LA GACETA MALVINENSE sea el periódico “de todos”, en el que “todos los veteranos” se expresen por igual y donde las vivencias de “todas las jerarquías y puestos de combate” se manifiesten de igual manera. En síntesis, LA GACETA MALVINENSE “es de todos” y “para todos”, pero ello depende exclusivamente de usted. Usted, que vivió el conflicto y que ocupó un puesto único de combate, no guarde solo para Ud. el recuerdo de sus vivencias; compártalas con quienes en otras posiciones también tendrán algo que contar y se encuentran ansiosos de conocer sus experiencias.

VETERANO DE GUERRA: contribuya con su periódico. Sus recuerdos, anécdotas y experiencias relacionadas con el conflicto nos interesan a todos. No deje que los años opaquen su memoria sin transmitir lo vivido. Contribuya para que juntos dejemos el testimonio de ese lapso de la historia argentina del que fuimos protagonistas. Muchos más de lo que imaginamos así lo esperan, y muchos más lo querrán conocer en el futuro.

VETERANO DE MALVINAS: usted ya es parte de la historia; escribámosla ahora para mantener viva la gesta y cumplir así con el deber de dejar a nuestros hijos el testimonio de lo hecho por amor a la patria y en defensa de las entonces recuperadas islas. Las circunstancias nos otorgaron el privilegio de formar parte de un reducido núcleo de argentinos que no solo declamamos los derechos soberanos sobre Malvinas,... sino que también luchamos por ellos.

ANTECEDENTES Y DESARROLLO DE LA GUERRA DE LAS ISLAS MALVINAS

*** Por el General de Brigada (R) VGM Diego Alejandro Soria**

En un lejano rincón del mundo se desarrolló en 1982 la guerra de las islas Malvinas entre la República Argentina y Gran Bretaña. Fue una guerra limitada entre una potencia de primer orden y un país del tercer mundo, en la que se emplearon armas modernas. Fue una de las últimas guerras coloniales del siglo XX.

Las islas Malvinas son una dependencia geográfico-geológica del territorio argentino y forman parte de la meseta submarina que las integra en el continente americano.

La soberanía de las Malvinas correspondió a España por haber descubierto el continente americano y haber compartido solamente con Portugal esa soberanía en la América del Sur, y por haber descubierto el archipiélago. Si bien los británicos sostuvieron alguna vez que sus navegantes fueron los primeros en avistar las islas, hace ya tiempo que han desistido de ese alegato por falta de argumentos válidos. Actualmente se acepta que fueron descubiertas por una de las naves del marino portugués, al servicio de España, Hernando de Magallanes en 1520. Un mapa español de Pedro Reinol de 1523 ya las registró.

España fue el primer ocupante y colonizador de las islas. En efecto, aunque en 1764 un marino francés Louis Antoine de Bouganville fundó Port Louis en la isla Soledad, ante el reclamo del gobierno español, Francia reconoció sus títulos y devolvió el territorio ocupado, en el cual los españoles establecieron Puerto Soledad. En 1765 el comodoro inglés John Byron fundó Port Egmont en la pequeña isla Trinidad, al norte de la Gran Malvina. En 1770 una expedición española partida del Río de la Plata, tras breve combate obligó a capitular a los ingleses, quienes posteriormente evacuaron las islas.

España ejerció plena soberanía en ellas. En 1776 se creó el Virreinato del Río de la Plata con capital en Buenos Aires. Las Malvinas estaban en su jurisdicción y ya desde 1766 había un gobernador español en Puerto Soledad. Se sucedieron 21 gobernadores hasta que en 1811, con motivo de la guerra de la independencia argentina, el último Virrey español ordenó su evacuación.

A partir de entonces, las autoridades revolucionarias de Buenos Aires intervinieron en los problemas administrativos de las islas, otorgaron permisos de pesca y en 1820, el coronel David Jewett, capitán de un buque de guerra, la fragata “Heroína”, izó la bandera argentina en Puerto Soledad. El 10 de junio de 1829 el gobierno de Buenos Aires estableció la Comandancia Política y Militar con sede en la isla Soledad y con una jurisdicción que comprendía las islas adyacentes al Cabo de Hornos en el Océano Atlántico. El señor Luis Vernet asumió la gobernación y comenzó la colonización con una población de americanos del Sur y del Norte, europeos y hasta 25 gauchos rioplatenses. El ganado era muy abundante.

El 27 de diciembre de 1831, con motivo del apresamiento de cazadores de focas norteamericanos que depredaban las islas por parte del gobernador, la fragata estadounidense “Lexington” al mando del capitán Davidson, sorprendió Puerto Luis, usando pabellón francés y tras destruir gran parte de la población y aprisionar a sus pobladores, se alejó el 21 de enero de 1832 rumbo a Montevideo.

El 2 de enero de 1833 los buques de guerra británicos “Tyne” y “Clio”, a órdenes del capitán James Onslow, se apoderaron por la fuerza de Puerto Soledad. En 1908 el gobierno británico dictó una Real Patente declarando su soberanía en un amplio sector con vértice en el Polo Sur, que comprendía además de las Malvinas y otros archipiélagos del Atlántico Sur, la Tierra del Fuego y parte del territorio continental de la Argentina y Chile. Nueve años más tarde, esta jurisdicción fue rectificada, limitándosela.

Gran Bretaña aspiraba a hacer pie en el Atlántico Sur desde el siglo XVIII. En 1806 una expedición al mando del general William Beresford se apoderó por sorpresa de Buenos Aires, pero la reacción de las fuerzas rioplatenses lo obligó a rendirse poco después. Al año siguiente, un ejército de 11.000 hombres, a órdenes del general John Whitelocke atacó nuevamente y fue derrotado por las milicias de la ciudad. Ante estos fracasos militares, su atención se dirigió a las Islas Malvinas, por considerarlas las llaves del Océano Pacífico.

“Este establecimiento será, indudablemente, la llave del Océano Pacífico, gobernará los puertos y comercio de Chile, Perú, Panamá, Acapulco, en una palabra, de todo el territorio español en aquel mar. Nuestras expediciones a estos lugares serán más lucrativas para nosotros, serán fatales para España y asegurarán los resultados de una guerra futura”. Informe de Lord Egmont al Primer Ministro, Duque de Crafon, 20 de julio de 1765.

Las Malvinas dominaban las comunicaciones marítimas entre los océanos Atlántico y Pacífico. En 1914 cumplieron un papel importante como base de la escuadra que derrotó al Escuadrón Alemán del Pacífico del almirante von Spee.

Aunque la apertura del canal de Panamá disminuyó su importancia en este aspecto, continuaron siendo la base británica para su presencia en la Antártida. De todas maneras, también cumplieron un trascendente papel en la II guerra mundial como base de las fuerzas navales que provocaron el hundimiento del acorazado de bolsillo alemán “Graf von Spee” en 1939. En la actualidad, el aumento de tonelaje de los grandes portaviones y de los superpetroleros, así como el secreto del desplazamiento de los submarinos nucleares, han vuelto a revalorizar estratégicamente a la vía del Cabo de Hornos, lo que acrecienta la importancia de las islas Malvinas.

Para la Argentina, además del significado espiritual que tiene para todo pueblo una tierra irredenta, ellas constituyen la llave que controla el Pasaje de Drake y su conexión con nuestra Tierra del Fuego y el acceso directo a la península Antártica y también tienen importante valor económico, basado fundamentalmente en la posibilidad de la existencia de petróleo y en su riqueza ictícola.

La Argentina nunca reconoció la usurpación y en el mismo año el ministro argentino en Londres presentó una protesta, fundada en el descubrimiento, el reconocimiento inglés de la soberanía española y la ocupación efectiva de las islas por España y Argentina. Estas protestas se fueron reiterando a lo largo del siglo XIX y las primeras décadas del XX sin obtener respuesta. A partir de 1945, al crearse la ONU se reiteró ante

ésta la reclamación de soberanía sobre las islas. El proceso de descolonización que se inició tras la II guerra mundial facilitó las demandas argentinas. En 1961 se creó un Comité Especial para tratar de terminar con el colonialismo. La Argentina sostuvo que las Malvinas no eran una colonia que debía independizarse, sino que eran un territorio ocupado ilegalmente y debía ser restituído. Gran Bretaña, por su parte, alegó que debía consultarse a la población acerca de su independencia o su integración a la Argentina. Gran Bretaña sostiene que debe permitirse la autodeterminación de la población de las Malvinas (que fue implantada por ellos). Sin embargo, ha aplicado otro criterio con la población de la Isla Diego García, posesión suya en el Océano Índico.

Se debe tener en cuenta que la población, que no llega a los 2.000 habitantes, es de origen británico e implantada en las islas tras la expulsión de quienes la habitaban bajo soberanía argentina.

La Resolución N° 2065 (XX) de la Asamblea General de la ONU de 1965 consideró que existía una disputa sobre la soberanía de las islas Malvinas entre la Argentina y Gran Bretaña, que debía tener en cuenta los intereses (no los deseos como lo interpretaban los británicos) de los habitantes y que se debían llevar a cabo negociaciones directas entre ambos países. En los años siguientes, la Asamblea General de la ONU reiteró su posición instando a las partes a continuar sus negociaciones.

Durante 17 años, el Ministerio de Relaciones Exteriores argentino mantuvo conversaciones directas con Gran Bretaña sin lograr ningún reconocimiento de su soberanía, pese al apoyo que la Argentina brindó a la población de las islas en comunicaciones, abastecimiento de petróleo, atención sanitaria, etc., como consecuencia de acuerdos suscriptos en 1971 y 1974.

En 1980, el gobierno de la Primer Ministra Margaret Thatcher congeló las conversaciones, sabiendo que con ello se incrementaba el riesgo de fracaso de las negociaciones y abría la posibilidad de que la Argentina recurriera a la opción militar. En 1981 la intransigencia británica se acentuó ante la presión diplomática argentina.

En 1979 un empresario argentino había firmado un contrato con una empresa británica para dismantelar y transportar material metálico de factorías balleneras abandonadas en la isla San Pedro del archipiélago de las Georgias del Sur, con la intención de comercializarlo como chatarra. El contrato fue protocolizado en Londres e informado a las autoridades de las Malvinas. En diciembre de 1981 hizo un reconocimiento en el lugar, autorizado por la Embajada Británica en Buenos Aires. El 19 de marzo de 1982, desembarcó de un buque mercante argentino con 41 obreros munidos todos de la documentación exigida por la embajada para cumplir su trabajo. En el campamento de los trabajadores se colocó informalmente una bandera argentina. Al tomar conocimiento de esto el gobernador de las Malvinas elevó a Londres el informe falso de que un grupo de civiles y militares argentinos habían invadido la isla San Pedro. La prensa sensacionalista británica desató una campaña contra la Argentina, de la que se hizo eco el Parlamento. El gobierno británico dió un ultimatum al argentino para que se evacuara a los trabajadores y envió el buque “Endurance”, de la Royal Navy, con un destacamento de marines para expulsar a los obreros argentinos. El buque argentino se alejó de la isla y los trabajadores fueron aprisionados, al tiempo que otras embarcaciones de la Royal Navy se dirigían a las Malvinas.

El gobierno argentino consideró esto un acto de agresión y resolvió ocupar en forma incruenta las Malvinas para materializar nuestra soberanía y obligar a Gran Bretaña a negociarla seriamente. La intención era, después de la ocupación, evacuarlas.

El 2 de abril de 1982 una fuerza argentina retomó las islas Malvinas y al día siguiente las Georgias del Sur. La operación se realizó cumpliendo la condición impuesta por el gobierno de no derramar sangre inglesa ni dañar la propiedad británica. Las únicas bajas fueron un oficial jefe y tres marineros argentinos muertos ante la resistencia de los marines. De acuerdo a lo planeado, el 3 de abril las fuerzas argentinas evacuaron las Malvinas dejando en ellas solamente una guarnición simbólica.

El 3 de abril el Consejo de Seguridad de la ONU se reunió y aprobó la resolución 502, por la que imponía a las partes un inmediato cese de hostilidades, el retiro de las fuerzas argentinas de las islas y exhortaba a ambos gobiernos a buscar una solución diplomática a los diferendos y respetar la Carta de la ONU. Esta Resolución no fue cumplida. La flota británica continuó su avance hacia el Atlántico Sur y en respuesta, el gobierno argentino comenzó a reforzar sus fuerzas en las islas para oponer a la expedición británica una resistencia de tal magnitud que le impusiera un gran esfuerzo para conquistar las islas y dar tiempo a un arreglo diplomático.

En efecto, inmediatamente intentaron mediar entre las partes el Secretario de Estado de EE.UU. y posteriormente el Secretario General de la ONU y el Presidente del Perú. Las gestiones de éste estaban bien encaminadas cuando el 2 de mayo, un submarino nuclear británico hundió fuera de la zona de exclusión a la navegación argentina decretada por los mismos británicos, al viejo crucero “General Belgrano”. Era el antiguo crucero estadounidense “Phoenix”, que había sobrevivido al ataque japonés a Pearl Harbour. 368 tripulantes murieron, lo que constituye más del 50% del total de muertos argentinos en la guerra.

Las dos islas principales del archipiélago de las Malvinas fueron ocupadas por alrededor de 11.000 hombres. Gran Bretaña envió una fuerza de tareas integrada por más de 110 embarcaciones, de las cuales 44 eran buques de guerra y un total de 28.000 hombres entre tripulantes y tropas de desembarco. El 25 de abril los británicos recapturaron las Georgias del Sur, en las que había un pelotón de la Marina argentina.

Las operaciones militares se desarrollaron en tres fases. En la primera, los británicos establecieron el cerco estratégico-operacional sobre las fuerzas argentinas en las Malvinas que se hizo efectivo a fines de abril. Las islas sólo podían ser abastecidas por modo aéreo y con limitaciones. El 1° de mayo se produjeron los primeros bombardeos aéreos y navales sobre las fuerzas argentinas, que se sucederían diariamente hasta el fin de las operaciones. También se produjeron incursiones de comandos. La Fuerza Aérea y la Aviación Naval argentinas realizaron ataques desde el continente sobre los barcos enemigos. Aunque la distancia desde la que

operaban los aviones argentinos les dejaba muy poco tiempo de vuelo en la zona de combate, produjeron importantes pérdidas a la marina británica.

El 21 de mayo los británicos desembarcaron en San Carlos, donde establecieron su cabeza de playa y comenzaron el estrechamiento del cerco estratégico-operacional, ocupando el territorio hasta proximidades de las posiciones de defensa de Puerto Argentino.

En la segunda fase los británicos establecieron el cerco táctico sobre estas posiciones. Las fuerzas terrestres argentinas carecían de movilidad por cuanto sus vehículos no podían emplearse en el terreno de turba, la masa de sus helicópteros habían sido puestos fuera de combate y su infantería tenía grandes carencias en sus equipos, como la falta de mochilas. En esta fase se intensificaron los bombardeos y comenzó el fuego de hostigamiento de la artillería de campaña británica, de mayor alcance que la argentina.

El 11 de junio dió comienzo la tercera fase, que fue el ataque final a las posiciones de Puerto Argentino. Este se llevó a cabo con gran superioridad de medios y tras dura lucha, 3 días después cesó la resistencia argentina.

En todas las operaciones los británicos tuvieron una gran superioridad no solamente en efectivos y potencia de fuego, sino especialmente en medios tecnológicos, que fueron los más modernos, porque además de su mayor potencial respecto de sus oponentes, tuvieron el apoyo incondicional de EE.UU., que aportó desde la inteligencia obtenida a través de sus satélites hasta mucho material de última generación. El Secretario de Marina de EE.UU., John F. Lehman Jr. Declaró que Gran Bretaña no hubiera triunfado sin el apoyo de su país. (Reportaje de David Dimbleby para la BBC en el programa “An ocean apart”, en mayo de 1988).

El Secretario de Defensa del mismo país, Caspar Weinberger, recibió el título de Knight of the British Empire. Caspar Weinberger “será recordado por todos nosotros por su inagotable apoyo y ayuda durante la guerra de las Falklands”. Washington Post, 24 de febrero de 1988.

Gran Bretaña recibió el apoyo incondicional de los países de Europa Occidental y de sus aliados de la OTAN. Francia se destacó en este sentido, negándose a entregar a la Argentina los misiles Exocet que ésta había comprado, por lo que dispuso sólo de cinco en la guerra. Aviones Mirage y Super-Etendard con tripulaciones francesas fueron utilizados para enseñar a los pilotos de Harrier como enfrentar a los aviones argentinos de ese modelo, mientras la Fuerza de Tareas británicas se encontraban camino a su base intermedia en la Isla Ascensión.

La Argentina integra el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, vigente desde 1947 por iniciativa de EE.UU., para preservar al continente de agresiones de países ajenos a él. La Argentina lo convocó buscando apoyo ante el conflicto con Gran Bretaña pero la posición estadounidense en favor de ésta lo hizo fracasar.

Evidentemente, los tratados y alianzas funcionan mejor cuando deben apoyar a países poderosos que a los más débiles.

La mayoría de los países de Iberoamérica, con exclusión de Colombia y Chile apoyaron a la Argentina, en especial Perú, Venezuela y Panamá, que hicieron aportes efectivos a la causa argentina.

Chile prestó un importante apoyo a Gran Bretaña, permitiéndole que algunas fuerzas operaran desde su territorio y transmitiéndole la información que obtenían sus radares sobre los movimientos de los aviones argentinos, como lo reconoció Margaret Thatcher recientemente al agradecerle al ex-presidente, general Pinochet, su actitud durante la guerra.

Cuando se produjo la recuperación temporaria de las Malvinas, toda la población argentina apoyó la acción. Todo el espectro político estuvo de acuerdo. Quienes serían los tres primeros presidentes constitucionales elegidos por el pueblo a partir de 1983 hicieron en ese momento declaraciones de apoyo a la actitud argentina. El gobierno ha decretado feriado nacional el 2 de abril, aniversario de ese hecho.

La Argentina tiene una tradición pacifista. En 1870 había terminado la última guerra internacional que había librado y aunque posteriormente tuvo varios problemas fronterizos con sus vecinos, todos se zanjaron en forma pacífica. La Argentina no quería la guerra ni pensaba que iba a estallar, ni siquiera tenía planes de contingencia para ella; el gobierno creyó que ante la reconquista de las islas, Gran Bretaña iba a aceptar el hecho consumado y negociar, lo cual fue un gravísimo error de apreciación.

A Gran Bretaña evidentemente le favorecía la opción de la guerra y empujó a ella a la Argentina. En efecto, había tres grupos interesados en provocar el conflicto:

1. El gobierno, cuya imagen estaba en marcada declinación, necesitaba un hecho espectacular para remontar su popularidad.
2. Sectores importantes de la Royal Navy, que querían modificar los planes de desactivar parte de la escuadra entre 1982 y 1983.
3. El lobby de la Falkland Islands Company, dueña prácticamente de todas las propiedades de las islas, que temía que un acuerdo entre ambos países pusiera en peligro sus intereses.

El desencadenamiento del conflicto se produjo en un momento oportuno para Gran Bretaña porque la Argentina tenía importante material aéreo y naval en construcción en Europa, que en 1983 iba a estar en su poder. En las operaciones se cumplieron las leyes de guerra y la población civil fue absolutamente respetada. Las únicas víctimas fueron tres mujeres, muertas en su casa de Puerto Argentino, al ser alcanzadas por el misil de un avión británico que erró su blanco.

Pese a la gran desproporción de medios, las Fuerzas Armadas argentinas combatieron dignamente, mostrando una gran disciplina y espíritu de sacrificio. Las pérdidas sufridas por los británicos lo atestiguan.

La Argentina fue derrotada y ha renunciado a intentar reconquistar las islas por la fuerza y mantiene buena relación con Gran Bretaña, pero toda su población aspira a que finalmente triunfe la justicia y por medios pacíficos recupere lo que por derecho le corresponde.

*** Con la jerarquía de teniente Coronel se desempeñó durante la guerra como Jefe del regimiento de Infantería 4. En la actualidad es socio activo de nuestra entidad y preside la Subcomisión de Asuntos Académicos**

LA AVIACIÓN CIVIL EN LA BATALLA AÉREA DE MALVINAS

Un ejemplo de integración nacional para la defensa de la Patria.

* Por el VG Emilio Ducca y el Comodoro (R) Oscar L. Aranda Durañona.

Entre las innumerables circunstancias especiales y actos heroicos inscritos en la historia de la gesta de Malvinas se destaca, por méritos propios, la participación de la aviación civil argentina en las operaciones aéreas.

Las Empresas Aerocomerciales

Luego del 2 de abril, cuando la Junta Militar ordenó reforzar la guarnición militar de las islas, fue necesario prever el traslado de personal y abastecimientos. Si bien el transporte marítimo era el modo aconsejado, por volumen y costos operacionales, la imposición de una zona de exclusión total, anunciada por el Reino Unido a partir del 12, obligó a la aviación argentina a organizar un Puente Aéreo, tanto para abastecer las bases patagónicas como las islas.

La envergadura de la operación demandó la contratación de empresas aerocomerciales. Aerolíneas Argentinas participó con dos Boeing 707 en los vuelos a la Patagonia y con dos 737 a las islas, mientras que Austral puso a disposición el BAC 1-11 LV-OAX. Estos aviones volaron hasta el 29 de abril, cuando la Base Aérea Militar Malvinas tuvo su primera “alerta roja”. A partir de allí, la responsabilidad del transporte aéreo hasta las islas fue, exclusivamente, de la aviación militar. Terminada la guerra, las aeronaves comerciales intervinieron en el repliegue hasta el 29 de junio. Del total de 8.020 horas de vuelo que absorbió el Puente Aéreo en general, Aerolíneas Argentinas voló 1.004 y Austral 141.

Sesenta y nueve civiles, entre pilotos, técnicos de vuelo navegadores y comisarios de a bordo participaron, junto a los hombres de la Fuerza Aérea y la Aviación Naval, en una operación militar conjunta sin precedentes en nuestra historia, que exigió la entrega desinteresada de sus protagonistas. Como ejemplo, puede mencionarse que el 25 de abril se realizaron 34 vuelos entre Comodoro Rivadavia y Puerto Argentino; de ellos, 8 fueron con aeronaves civiles. En aquellos días de abril del 82, cuando la bandera celeste y blanca ondeaba en la Torre de Vuelo del aeródromo de Puerto Argentino, no era extraño observar a aviones Hercules y Fokker F-28 militares descargando abastecimientos en la plataforma y, por falta de espacio, a un Boeing 737 o BAC 1-11 desembarcando pasajeros en la pista. Por eso, la historia del Puente Aéreo a Malvinas no está completa si se omite a la aviación comercial Argentina.

El Escuadrón Fénix

La actuación del Escuadrón Fénix, compuesto por personal y aviones no militares, en la Batalla Aérea de las Islas Malvinas constituye una de las experiencias que más han trascendido a la comunidad. Su origen se remonta, en nuestro país, a 1978. En ese año, durante la movilización realizada por el conflicto limítrofe con Chile, el Comando de Operaciones Aéreas empleó algunas aeronaves de uso civil en vuelos de transporte y de exploración y reconocimiento de la frontera.

En 1982, los hombres convocados para recrear esta unidad se auto bautizaron Fénix. La idea les nació al considerar lo efímero de su existencia. Desaparecerían en tiempos de paz y cobrarían vida, nuevamente, cuando la defensa de la nación lo requiriese.

Entre el 28, 29 y 30 de abril de 1982, el Escuadrón Fénix quedó conformado y desplegó en las bases de la Fuerza Aérea Sur treinta y cinco aeronaves pertenecientes a empresas privadas, estatales e instituciones como la Policía Federal Argentina. Los pilotos civiles fueron incorporados con el grado de alférez. Entre ellos vale la pena recordar a Jimmy Harvey, nacido británico, que el 1° de mayo, con el Lear Jet 24, LV-JTZ, de la empresa Orue S.A., integró la primera escuadrilla de aviones civiles y militares y cumplió la primera misión de diversión, llegando hasta setenta millas náuticas al noroeste del Estrecho de San Carlos.

Los aviones del Fénix cumplieron decenas de misiones de exploración y reconocimiento cercano pero sus mayores éxitos los consiguieron en las tareas de diversión, es decir, aparentando ser aviones de combate para ser detectados por los radares enemigos y provocar el despegue de los interceptores, desgastándolos o alejándolos de la ruta de las escuadrillas de ataque. Asimismo, aprovechando el moderno equipamiento electrónico de navegación, los jets ejecutivos fueron utilizados como guías de las aeronaves de combate, como aviones retransmisores y de control aéreo adelantado.

Luego del 1° de mayo, la presión británica dificultó el cruce de los Hercules que debían abastecer la guarnición militar de las islas. El 6 de mayo, un C-130 logró romper el bloqueo. En esta hazaña fue acompañado por dos aviones del Fénix que efectuaron un vuelo de diversión para permitir el arribo a Puerto Argentino.

En la noche del 8 de mayo, la Base Aérea Militar Malvinas se encontraba asediada por fuego naval. El comando de la Fuerza Aérea Sur ordenó despegar aviones del Fénix para simular un ataque. Dos Lear Jet partieron en la madrugada rumbo a las islas. El engaño dio resultado, las naves suspendieron el cañoneo y el Centro de Información y Control (CIC) Malvinas detectó el despegue de una Patrulla Aérea de Combate (PAC).

Al día siguiente, durante una misión similar realizada en condiciones diurnas, los aviones del Fénix apresuraron el regreso alertados por el CIC Malvinas de que dos Harrier salían a interceptarlos. La persecución se prolongó por treinta millas hasta que los cazas regresaron al portaaviones. Horas después, dos secciones de Lear Jet, fueron atacadas con misiles antiaéreos. Ambas formaciones lograron esquivarlos con bruscas maniobras evasivas y regresaron al continente.

El 1° de junio, luego del derribo de un Hercules C-130, un avión del Fénix recorrió la zona en tareas de búsqueda y rescate hasta que fue informado por el CIC Malvinas de la presencia de una PAC de Harrier que se dirigía a interceptarlo y debió regresar apresuradamente al continente.

No obstante su condición de aviones de uso civil y desarmados, el Escuadrón Fénix tuvo sus bajas. El día 7 de junio, durante una misión de reconocimiento fotográfico, el Lear Jet T-24, fue derribado al sobrevolar la isla de Borbón. En ese episodio falleció el Jefe del Escuadrón, Vicecomodoro Rodolfo de la Colina – el oficial de mayor jerarquía de la Fuerza Aérea Argentina en Malvinas muerto en combate. Junto a él, falleció el resto de la tripulación: Mayor Juan Falconier, Capitán Marcelo Lotufo, Suboficial Ayudante Francisco Luna y el Suboficial Auxiliar Guido Marizza.

Entre los aviones del Fénix se encontraban el Hawker Siddeley HS-125 de la empresa YPF; Lear Jets 24, 25 y 35 de empresas tales como Loma Negra, DAHM Automotores, Editorial Sarmiento, Terrabusi S.A., Banco de Italia y Río de la Plata, Banco de Intercambio, Bunge y Born, Aeromaster y la ya mencionada Orué S.A. También, un Cessna Citation C-500, un Mitsubishi MU 2/60, un Metro Merlin III, un Turbocomander, un Aerostar 600 y algunos helicópteros. A estas aeronaves deben sumarse la mayoría de los Lear Jet de la Fuerza Aérea.

Los tripulantes y aviones del Escuadrón Fénix enseñaron, en aquellos días de 1982, la estrecha colaboración que debe existir entre civiles y militares, especialmente, cuando se juega la seguridad y defensa de la patria.

- **Los Integrantes del Escuadrón Fénix son socios activos de nuestra entidad. Fuentes:** Archivo Dirección de Estudios Históricos. Puente Aéreo a Malvinas – Palazzi, Rubén – Ediciones Aeroespacio – 1.997.

LA PARTICIPACIÓN EN MALVINAS DEL REGIMIENTO DE INFANTERÍA MECANIZADO 6 “GRL VIAMONTE” (RIMec6) Y DE LA COMPAÑÍA DE INFANTERÍA “A” DEL REGIMIENTO DE INFANTERÍA 1 “PATRICIOS” (RI 1)
Por el General de División (R) VGM Jorge Halperín y ** el Teniente Coronel (R) VGM Raúl Daniel Abella

Antecedentes

El 2 de abril de 1982, el RIMec 6 se encontraba cumpliendo las exigencias del subperíodo básico de adiestramiento, con los conscriptos recién incorporados (Clase 1963). Ello ocurría en un vivac instalado en la zona de Olivera, Pcia de Bs As, a 15 Km de Mercedes, ciudad en la que la unidad guarnecía desde el año 1915.

Los soldados de la clase anterior, que ya habían obtenido una baja parcial en noviembre de 1981, compartían sus tareas entre el cuartel de Mercedes y el vivac en Olivera. Se trataba de ciudadanos oriundos, en su mayoría, de los partidos próximos a esta ciudad del Oeste bonaerense, los que habían realizado un adiestramiento militar caracterizado por numerosas salidas al terreno, las que culminaron con ejercicios finales - su duración alcanzo los quince días - en la zona de Chacharamendi, Provincia de La Pampa, bajo la dirección del Comando del Ier Cuerpo de Ejército. Su Comandante, en oportunidad de la crítica final que efectuara en Grl Acha (LP), expresó, entre otros conceptos, el que aquí se transcribe: “...han realizado un esfuerzo similar al de una guerra, con la desventaja que no han tenido las motivaciones que normalmente en ella existen”.

Con las primeras luces del citado día, los integrantes del Regimiento, aun en sus carpas, tomaron conocimiento por noticias radiales, del desembarco de fuerzas argentinas en Malvinas. Téngase en cuenta el efecto de la noticia, máxime cuando en el vivac no se disponía de teléfono para confirmar o averiguar datos precisos acerca de lo ocurrido.

A partir de ese momento todo sucedió vertiginosamente: concurrencia al cuartel de Mercedes del Jefe de la Unidad, comunicación con el Comandante de la Xma Brigada de Infantería Mecanizada – ocupaba dicho cargo, el extinto General de Brigada Oscar Jofre, quien se encontraba, en materia de información, en situación similar - pedidos de la población para que la Banda de Música se trasladara a la plaza principal a la que concurría la gente para exteriorizar su alegría por lo ocurrido, etc. Indudablemente, el pueblo argentino se sentía protagonista de una actitud viril y valiente, por la cual se había recuperado lo que ciento cincuenta años antes se nos había usurpado por la fuerza y que por derecho nos pertenecía. Ciertamente, lo que el pueblo ignoraba - no tenía por qué saberlo - era que sólo se trataba del inicio de un complicado camino, cuyo final resultaba todavía incierto.

El lunes 5 de abril, el Jefe del Regimiento debió concurrir al Comando en Jefe del Ejército, a fin de proporcionar información relacionada con la capacitación de la unidad, dotaciones etc. Desde ese momento, ya se presentía que la Unidad, o parte de ella, podían recibir alguna misión relacionada con lo acontecido.

El miércoles 7, junto con el Comandante de la Brigada, dicho Jefe asistió a una reunión ordenada por el Comandante del Ier Cuerpo de Ejército, de la que también participaron el Comandante de la Ira Brigada de Caballería Blindada y el Jefe del Regimiento de Tanque 8. Durante su transcurso, se le ordenó a esta última Unidad, marchar a una zona de reunión en San Antonio Oeste, Provincia de Río Negro, mientras que el Comandante de la Xma Brigada de Infantería Mecanizada debía planificar la defensa costera del sector correspondiente a la Provincia de Buenos Aires, y el Regimiento 6 era responsable de preparar una Compañía de Infantería para que, trasladada a Malvinas, actuara como reserva aeromóvil mediante la puesta en apoyo de los correspondientes helicópteros.

La Subunidad fue organizada sobre la base de la Compañía de Infantería B “Peribebuy”, y completó sus efectivos con soldados y cuadros de otras subunidades, en razón del licenciamiento que se había producido.

Cuarenta y ocho horas después, el 9 de abril, se recibió la orden de preparar la unidad al completo, para marchar a las Islas junto con la totalidad de la Brigada - excepto su Grupo de Artillería -. Para ello, se había dispuesto la convocatoria del personal de la clase 1962, cuyos integrantes se encontraban reintegrados a la vida ciudadana desde el mes noviembre. La inmediata presentación de estos jóvenes, que respondieron aun sin recibir el llamado, constituyó un verdadero ejemplo de civismo, que hubiese llenado de orgullo al Grl Richeri, propulsor del servicio militar obligatorio. Los efectivos asignados a la Ca B no fueron modificados, en virtud de que ya se encontraban equipados, organizados, y el tiempo disponible era escaso.

Desde esta oportunidad y hasta la partida, se realizaron múltiples actividades logísticas, entre ellas, el destacamento de dos comisiones que embarcaron a órdenes de dos oficiales en sendos mercantes. La primera comisión portaba munición para la Ca B, mientras que la segunda llevaba seis Jeeps M Benz, material pesado (aguateros, cocinas, etc) y munición para los restantes efectivos. Cabe destacar, que esta última comisión arribó a las islas con posterioridad a la llegada de los efectivos. La Unidad poseía un depósito de movilización con material nuevo para dotar a un regimiento de infantería a crearse, pero sólo fue autorizada a extraer los efectos imprescindibles para completar lo faltante. Por ello, a último momento debió retirarse, bajo una lluvia torrencial, parte del equipo y armamento portátil que disponían los soldados recientemente incorporados en el vivac de Olivera. Lo expresado revelaba que la posibilidad de enfrentar otro conflicto limítrofe con un país vecino, estuvo siempre latente en quienes ejercían las más altas responsabilidades de la conducción

Al respecto, cabe señalar, que antes de la partida, el 11 de abril, el Comando de Brigada comunicó que una Compañía de Infantería del Regimiento de Infantería 1 “Patricios” embarcaría en El Palomar, agregada al Regimiento, para ocupar el rol de la Compañía de Infantería C, no organizada en tiempo de paz por la Unidad. En dicha oportunidad se dispuso, también, para completar los efectivos, la agregación de un Capitán - alumno de la Escuela Superior de Guerra - de un Teniente 1ro - cursante de la Escuela de Inteligencia - de dos Subtenientes y seis Cabos todos “En Comisión”, los que debían egresar a fin de año del Colegio Militar de la Nación y de la Escuela de Suboficiales “Sargento Cabral”, respectivamente. Todos ellos tuvieron un comportamiento por demás destacado, pese a la inexperiencia y extrema juventud de estos últimos. Cabe señalar que un subteniente “En comisión”, fue distinguido por el Ejército debido a su desempeño como Jefe de la 3ra Sección de la Compañía B.

Los efectivos que marcharon a las Islas fueron los siguientes:

Jerarquías	RIMec 6 “Grl Viamonte	RI 1 “Patricios “	TOTAL
Jefes	3	-----	3
Oficiales	22	5	27
Suboficiales	105	22	127
Soldados	448	143	591
Total Grl	578	170	648

Malvinas

El 12 de abril, en horas de la tarde, el primer escalón embarcó en El Palomar hacia Río Gallegos, en aviones de transporte pertenecientes a Aerolíneas Argentinas. Desde esa ciudad, en aeronaves de menor porte de dicha empresa, fue trasladado a Malvinas. Finalmente, dicho escalón arribó a la Isla Soledad, aproximadamente a las 0530 horas del día martes 13 de abril. Pese al deseo de mantener en secreto la partida, como medida esencial de contrainteligencia, ello fue imposible, y mucha gente - en especial familiares de cuadros y tropa - esperaba la salida en la puerta del Cuartel.

Existen, acerca del desarrollo de estos hechos cruciales, infinidad de recuerdos y anécdotas referentes a las sensaciones, actividades y actitudes que caracterizaron esos diez días de intenso trajín. En efecto, el signo principal de ese tiempo se relacionó con los continuos cambios de disposiciones producidos durante la marcha, hasta que se concretó la llegada a Malvinas. Pero el relato sería muy extenso y quizá, frente a lo sucedido luego, intrascendente para muchos. Sin embargo, en dicha ocasión, todos los integrantes de la unidad estaban realmente ansiosos e impactados por lo que acontecía. Los soldados que debían permanecer en el cuartel, ya que no integraban la organización que marcharía a Malvinas, en su casi totalidad, se presentaban a sus superiores a fin de solicitar su inclusión en ella. El espíritu que reinaba era alentador. Y aunque sólo se sabía que debíase concurrir a Malvinas, resultaba obvio una suposición que ya era una certeza: la misión impondría defender algún sector de lo recuperado.

Prosiguiendo con los hechos, vale consignar, que ni bien iniciada la actividad en la Isla, uno de los “peores adversarios”, el clima, permitió comprobar que el equipamiento (enormes carpas, vestuario de llanura, etc), más la ausencia de los elementales efectos para elaborar el “rancho” (aun en viaje marítimo), no darían tregua en su agresividad. El viento, el frío y la permanente llovizna ponían a los Arribeños y Patricios (así se denominaba desde antiguo, a los del 6 de Línea y a los del 1 Grande) frente a una dura prueba pero ellos supieron superar con fortaleza, sacrificio y creatividad.

Doblegado el impacto del arribo, el Comando de Brigada impartió una orden, por medio de la cual imponía al Regimiento la defensa de la localidad de Puerto Argentino. Para ello, la Compañía de Patricios debía ser agregada al Regimiento 25 de Infantería (RIMec 25), que ocupaba el sector Este, incluyendo el aeropuerto. La Compañía B operaría bajo control directo del referido Comando, al Oeste de Puerto Argentino como Reserva, mientras que la Sección Morteros Pesados (Sec Mor Pes) debía ser agregada al Regimiento de Infantería Mecanizado 3 “Grl Belgrano” (RIMec3), que ocupaba un sector al Sur de la localidad entre el RIMec 25 y el Batallón de Infantería de Marina 5 (BIM5). Se le agregaban 120 hombres de la Agrupación de Ingenieros Pto Argentino Agr Ing Pto Arg) y de la Compañía de la de Policía Militar 181 (Ca PM181).

De inmediato, se trató de lograr la obtención de un local destinado a la instalación del Puesto de Comando de la Unidad, hecho que no fue fácil de concretar pues los pocos lugares disponibles ya habían sido asignados a otros elementos. Empero, se logró una casa en David Street, última calle de la ciudad hacia el SE, designada con el número 100. Dicho alojamiento se presentaba en muy precarias condiciones, y sus dimensiones eran realmente reducida. Este lugar fue retenido hasta el 14 de junio, y usado como depósito de bagaje, y aun para descanso de algún “averiado transitorio”.

Una semana después, el 21 de abril, debido a modificaciones en el dispositivo de defensa de Pto Argentino, el Regimiento recibió la orden de ocupar parte de un sector que defendía el RIMec 25, al SE de la localidad. Debía, también, desagregar los efectivos que no le eran propios y recibir nuevamente la Ca de Patricios que pasó a denominarse Ca C y la Sec Mor Pes, menos un Grupo Morteros que continuaría agregado al RIMec 3. Asimismo, hubo que entregar los Jeeps M Benz - excepto uno - al Escuadrón de Exploración de Caballería Blindada 10 (Esc Expl C Bl 10), y tener en cuenta otras modificaciones menores.

En síntesis, la misión imponía : “Defender el sector para impedir su ocupación por parte del enemigo, organizando la posición mediante puntos de apoyo (se encontraba sobreextendida), a fin de ejecutar la defensa en los 360º”.

La posición se ocupó con el dispositivo indicado en el Gráfico N° 1, y hasta el 30 de abril la actividad estuvo dirigida a su preparación, planeamiento de contraataques, instalación de obstáculos, campos minados a cargo de fracciones de ingenieros y otras tareas. Todo ello, sin duda, resultaba bastante dificultoso, debido a la ausencia de material de fortificación (el enviado desde Buenos Aires no había podido ser desembarcado por falta de ginchas apropiados en la terminal portuaria), de enmascaramiento (se carecía de vegetación apropiada), y fundamentalmente, por la presencia de un terreno anegadizo, del cual, a pocos centímetros de la superficie, brotaba el agua. A lo expresado, debe agregarse una pertinaz llovizna, que demandaba de las tropas una continua tarea de desagote, y resistir estas acciones con la ropa y el calzado siempre húmedo, cuando no mojado.

Fin de la crisis e iniciación de la guerra.

El 1 de mayo, aproximadamente a las 0450 horas, dos fuertes explosiones en la zona del aeropuerto conmovieron a todos violentamente. Era el inicio de una guerra, guerra limitada pero guerra al fin, en la que habíamos ingresado, quizás sin desearlo, y para la cual, justo es reconocerlo, no se había dispuesto de medios ni de tiempo para una adecuada preparación. En esas circunstancias, se escucharon por la red radioeléctrica de comando, las palabras del Grl Jofre al Jefe del RIMec 25, mensaje en el que le advertía la posibilidad segura que en unos minutos más se produciría otro ataque similar, lo que efectivamente ocurrió.

Desde esa fecha hasta el ataque final a Puerto Argentino, sin solución de continuidad, se produjeron ataques aéreos por parte de patrullas aéreas enemigas (PAC) - normalmente durante el día - y fuego naval de perturbación, en horas de la noche. Felizmente éste no era muy eficaz, razón por la cual, el personal que estaba protegido en las posiciones, no era presa de sus efectos. No obstante, la impotencia que significaba no disponer de armas cuyo alcance permitiese inferir algún daño al enemigo - excepción hecha de dos cañones cal 15, 5 traídos del continente con posterioridad (bautizados “Gran Berta”), más los pocos Exocet increíblemente adaptados para lanzamiento terrestre, y la artillería de defensa aérea, que al disponer de moderno material pudo neutralizar e impedir el vuelo de aeronaves inglesas hasta determinada altura, sin olvidar los ataques efectuados por los aviones de la Fuerza Aérea y la Aviación Naval - provocaba una permanente tensión, con el consiguiente desgaste psíquico que se sumaba al cansancio físico del personal. Y piénsese, al respecto, que lo expresado se veía agravado, entre otros factores, por la imposibilidad de relevos que permitiesen un descanso rotativo, sumado este hecho a la carencia de alimentos, en virtud del bloqueo que obligó a los elementos del Ejército a racionar un solo plato fuerte por día, desde el 13 de mayo hasta los primeros días de junio. Por otra parte, la comida, pese a la abnegación del personal que la distribuía, llegaba fría a los destinatarios, pues sólo se disponía de recipientes cilindros metálicos para su reparto, en medio de temperaturas con marcas negativas permanentes. Esta situación fue produciendo un desgaste general progresivo, imposible de mitigar.

Además, influyó también negativamente en el mantenimiento de la moral, la falta de recepción regular de la correspondencia de los familiares directos, debido a que el poco lugar disponible en los aviones, era ocupado por las sacas de correspondencia dirigida “Al Soldado Argentino”. Dicha correspondencia - dispuesta su confección por el Estado - si bien contenía el aliento y la gratitud de la juventud estudiantil, no reemplazaba, ciertamente, a la que se esperaba con ansiedad, hecho que originaba una comprensible decepción. También lo fue la acción psicológica triunfalista transmitida a diario por las emisoras radiales, frente a la realidad que vivían los combatientes

Pese a las limitaciones expresadas, los responsables de la conducción de todos los niveles y los propios soldados, con iniciativa y creatividad, instrumentaron medidas tendientes a superar estos severos condicionamientos. Entre ellas, citamos las siguientes: la instalación de una panadería en la localidad; el armado de lugares de baño que permitían su empleo por turno, por parte de las fracciones, con agua caliente pero salada, - duchas que aproximadamente, podían concretarse una vez por semana o cada diez días - la instalación de contenedores para que el personal, por turno, descansara fuera de las posiciones, los que finalmente no se ocuparon por la vulnerabilidad que ofrecían al fuego enemigo; el uso del teléfono a larga distancia a una pequeña cantidad de personal que debía marchar a la empresa telefónica de la ciudad; los rudimentarios sistemas de calefacción en las posiciones, con los que se lograba, también, calentar los alimentos, y practicar el secado de ropa, etc.

Por su parte, el Comando Agrupación Ejército dispuso la comprobación del armamento disponible en dos oportunidades, lo cual permitió, con limitaciones, la reparación de desperfectos existentes desde la paz, motivados por la obsolescencia de alguno de ellos. Todo el personal realizaba esfuerzos para superar falencias y condicionamientos, sabiendo que, en definitiva, cuando llegase el momento de una definición, se agotarían los recursos para cumplir con lo disponible, de la mejor manera posible. Así, por ejemplo, el extinto Teniente Peratta, Jefe de la Sección Morteros Pesados cal 120 mm, luego de una prueba de tiro, requirió contar con placas bases de repuesto, pues por las características del terreno, las existentes (una por mortero), se hundían de forma tal que era muy difícil extraerlas y disponer nuevamente con premura del arma en condiciones de tiro, y en dirección opuesta (el enemigo podía atacar en los 360°). Se le respondió entonces que en la isla no existían disponibilidades, y que llegado el momento, el deseo de cumplir con la misión impuesta, seguramente le permitiría lograrlo. Así sucedió la noche del 13 al 14 de junio, cuando los morteros que se encontraban en condiciones de tirar en dirección Sur, debieron abrir el fuego para neutralizar una invasión al Norte, sobre la

Península de Camber, sector Este del R I Mec 7, a una distancia aproximada de 3.800 mts. En dicha ocasión pudieron efectuarse, aproximadamente, sesenta disparos.

El desgaste ocasionado por la ocupación de una posición prácticamente sitiada, generaba, consecuentemente, en muchos, el deseo de operar ofensivamente en procura de una definición. Así lo sentían y así la manifestaron en una oportunidad, dos oficiales Jefes de Sección durante una conversación con el Jefe de Regimiento. Esta posibilidad ya se encontraba en estudio en el Cdo Agr Ej Pto Argentino, pero finalmente fue desechada por desestimarse su posibilidad de éxito. Debe recordarse, que la carencia de elementales medios de transporte, incluso para la dotación inicial de munición y las armas de apoyo, como también la ausencia de mochilas, entre otros elementos faltantes, había convertido a las tropas, sin que ello se deseara, en prisioneras del terreno, retro trayéndolas a una situación similar a la de la época de la guerra de trincheras.

Finalmente, a partir del 12 de junio, el fuego de la artillería de campaña enemiga se hizo sentir con toda su intensidad sobre la posición de Puerto Argentino. Era notable advertir el cambio de posición de sus piezas por modo aeromóvil, mientras las propias debían permanecer inmóviles. El 14 de junio, a las 0300 horas aproximadamente, mientras el fuego sobre las posiciones del RIMec 7 iluminaban como luz de día el sector de dicha unidad, el Regimiento debió preparar dos cañones 10,5 mm, los cuales, a órdenes de personal del Cdo Agr Ej Pto Arg, debieron ser trasladados al Oeste de la posición. Sin embargo, no llegaron a emplearse, en razón de que a su llegada, los efectivos propios se encontraban replegando. Aproximadamente a las 0600 horas, debido al progreso del ataque inglés y a la orden impartida al RIMec 3 - por la cual este Regimiento debió abandonar su posición con los efectivos disponibles para cumplir una misión al Oeste - el flanco lindante con esta Unidad quedó libre. El Regimiento 6 recibió, entonces, la orden de preparar sus armas de apoyo de fuego en dirección Oeste.

En tal circunstancia, se les ordenó a los jefes de fracción el cambio de frente (Sur a Oeste). En tanto, el Jefe de la Reserva (Sección Exploración), debía ocupar una posición de bloqueo en el flanco Oeste, y el Puesto de Comando de la Unidad fue trasladado al Puesto de Comando de Alternativa (Reserva). Cumplidas estas acciones, y en ocasión que el Jefe de Regimiento le informó al Comandante de la Agrupación la finalización del cambio de dispositivo, éste le comunicó su satisfacción por el sobresaliente desempeño del Jefe de Operaciones, a cargo de la Reserva de la Agrupación Ejército y de la Compañía B, los que operaban directamente bajo su mando.

A partir de las 1045 horas, aproximadamente, se produjo un silencio en el campo de combate, y minutos después, se recibió una orden en el Puesto de Comando, la cual imponía el cese de toda actividad operacional.

Hasta aquí, lo ocurrido en el sector de defensa del Regimiento, menos lo actuado por la Compañía B. A continuación, el Jefe de la Subunidad describe la situación correspondiente a dicha compañía.

La Compañía de Infantería B

El día 15 de abril, el Jefe de Regimiento transmitió a la subunidad, la orden referida a su desempeño como Reserva Aeromóvil de la posición “Puerto Argentino”, a órdenes directas del Comando de Agrupación Ejército (Cdo Br I Mec X).

A partir de ese momento, se efectuaron actividades inherentes al planeamiento emergente de la misión recibida, por lo que se ocuparon, a orden, varias zonas de reunión.

A la semana del arribo, el 20 de abril, el Oficial de Operaciones de la Unidad, Mayor Oscar Ramón Jaimet, se hizo cargo de la Reserva, quedando la Subunidad, por ende, a sus órdenes. Posteriormente, el 27 del mismo mes, se le ordenó a la Compañía ocupar una posición de bloqueo en el Cerro Dos Hermanas (Two Sister), lugar donde permaneció hasta el 13 de junio. (Ver gráfico Nro 2).

Recién el 30 de abril se logró reunir la totalidad del equipo y munición, elementos que, en su mayor parte, debieron ser transportados a brazo hasta el lugar. El clima, como ya se ha expresado, provocó que el personal debiera permanecer la mayor parte del tiempo, con su ropa húmeda, a veces mojada. Los escasos lapsos de sol se aprovechaban para secarla, y también para ajustar el dispositivo, reglar las armas y escribir cartas a los respectivos hogares. Cabe señalar que la posición ocupada, alejada de la población y en un cerro pedregoso, agravaba las condiciones y el desgaste del personal.

El 1 de mayo, la Compañía fue espectadora “de lujo” del ataque inglés al aeropuerto, ya que la posición dominaba todo Puerto Argentino, hacia el Este.

Hasta el 10 de mayo, las actividades transcurrieron con un grado mayor de alistamiento, tratándose de mantener en alto la disciplina. Se realizaban, en las pausas del fuego aéreo y naval, formaciones con parte del personal, revistas médicas, etc., es decir, se cumplían todas aquellas actividades que permitían alentar en la gente, una elevada cohesión. El racionamiento se efectuaba una vez al día, por cuanto a las 1800 horas oscurecía y el lugar no ofrecía facilidades para cocinar o calentar la comida sin delatar la ubicación.

Delante de la posición, la Compañía de Comandos 601 realizaba numerosas actividades de combate. El contacto con sus integrantes, por su fortaleza espiritual y su óptima capacitación, reconfortaba la moral propia, al tiempo que generaba un sentimiento de orgullo hacia los oficiales y suboficiales que la integraban.

Sin embargo, pese al fuego aéreo y al de la artillería naval, la moral del personal no decayó. Pero el enemigo más importante -“la rigurosidad del clima”- continuaba su acción.

El 12 de mayo, por vez primera, una formación de aviones propios sobrevoló las posiciones. El entusiasmo fue enorme. De inmediato, se pensó que la impunidad con que los barcos ingleses “nos visitaban” a diario, iba a ser adecuadamente “atendida”.

Entre el 16 y 22 de mayo, se dispusieron rotaciones de personal a nivel sección, a fin de permitir, entre otras cosas, un buen baño y un descanso reparador, sin las tensiones propias de la primera línea. Hasta esa fecha, sólo se habían evacuado seis soldados, uno de ellos por una herida accidental de arma de fuego.

El 28 de mayo, el Cerro “Dos Hermanas” sufrió un hostigamiento permanente de cañoneo naval. Simultáneamente, la posibilidad de cumplir una misión de alerta temprana en proximidades del Monte Simón, según se había recibido en una orden, quedaba sin efecto, modificándose por última vez el dispositivo, el 30 de mayo (Ver gráfico Nro 3). En esa oportunidad, se tomó contacto con el Batallón de Infantería de Marina 5, Unidad que recibiría a la Compañía, en caso que fuere necesario realizar un repliegue.

En esos días, lo más importante fue la llegada a la posición del Regimiento de Infantería 4 (RI4), quien ocupó la altura Oeste del Cerro Dos Hermanas. Un esfuerzo titánico, teniendo en cuenta los momentos tácticos que ya se vivían y las condiciones en las que había llegado esa Unidad.

El 3 de junio, la Subunidad tuvo los primeros evacuados por esquirlas de fuego naval y artillería de campaña del enemigo. El 8 de junio, la masa de los fuegos ingleses fueron concentrados sobre el Monte Longdon. La situación era tensa y el estado de alerta, total. Ya nadie debía ni podía descansar.

Entre el 11 y 12 de junio, el fuego enemigo fue intenso, obligando, por momentos a que los efectivos se aplastasen el terreno. Se agregaba, también, el fuego de armas automáticas (distancias medias y próximas). Aproximadamente, a las 0200 horas del día 12, fracciones del RI 4 (Compañía C/RI 4), que se encontraban al SO, lindando con la posición de la subunidad, se replegaron combatiendo en dirección a Moody Brook, sobre el camino que une Murrel Bridge con Moody Brook. Esta situación dejó prácticamente aisladas a la 1ra y 3da Sección que combatían en primera línea. Se recibió, en dicha circunstancia, fuego de morteros y armas portátiles, al tiempo que se sufrían las primeras bajas en proximidades del Puesto Comando del Jefe de la Reserva. (Ver Gráfico N° 3).

Aproximadamente a las 0500 horas, la tarea de recuperar las fracciones más adelantadas había finalizado, pero el repliegue de los efectivos del RI 4, hecho anteriormente señalado, y la presión del ataque enemigo que amenazaba los flancos y la retaguardia de las referidas secciones, obligaron a la Compañía a iniciar un repliegue nocturno en dirección al BIM 5 (Monte Tamblendown), más precisamente hacia el sector de la Compañía Nácar de dicha Unidad. El repliegue, en este caso, se realizó bajo la presión del fuego enemigo, y fue respondido por el propio. Esta costosa y difícil circunstancia se superó, merced al espíritu de sacrificio, abnegación y valor de todos los integrantes de la Subunidad. Merece destacarse, en este trance, la actitud del Soldado Conscripto Oscar Ismael Poltronieri, quien permaneció aferrado a su arma automática, protegiendo el repliegue de los restantes efectivos en reiteradas oportunidades, circunstancias por la cual se lo creyó muerto varias veces .

El día 13 se alcanzó el sector Norte del Mte Tamblendown, oportunidad en la que el Cte Agr Ej Pto Arg agregó la subunidad al BIM 5, pero en condiciones de ser empleada a órdenes de la Agrupación para la ejecución de contraataques en su sector y en el del RIMec 7. El Jefe de la Reserva tomó entonces contacto con el Jefe de Unidad de IM. La Compañía procedió a reorganizarse. En ese momento, ya se contaba con muy escasa munición, y debido al repliegue bajo presión, se poseía como equipo, sólo “lo puesto”. El personal de las otras subunidades del Regimiento, que se encontraban al Este, enviaron una de las mantas que poseían para paliar esta circunstancia.

Por su parte, la situación que vivía el BIM 5, en especial la Compañía Nacar, demandó que el Jefe de la Reserva se adelantara con la 2da Sección disminuida y un grupo apoyo integrado con las ametralladoras disponibles, excepto las de la 3ra Sección, y dispusiera su empeñamiento como refuerzo, en el sector de la referida Subunidad. La 3ra Sección, también destacada con idéntica finalidad, durante su desplazamiento se trabó en combate con el enemigo que intentaba penetrar la posición del BIM 5 por el flanco N, logrando bloquearlo. Con ello, permitió el repliegue de los efectivos comprometidos, pertenecientes a dicha Unidad.

El día 14, en las primeras horas, un contraataque, ejecutado por los efectivos disminuidos de la Compañía B, en el sector defensivo de la Compañía “Nacar” del BIM 5, fue bloqueado por el enemigo. Como consecuencia, quedó aferrada la 3ra Sección, la cual logró replegarse merced al refuerzo de los efectivos disponibles de la Sección Apoyo. Se recibió entonces intenso fuego de artillería y morteros, y se combatió al Este de Tumbledown. Nuevamente se sufrieron bajas importantes (Ver gráfico Nro 4). Transcurrido el amanecer, y encontrándose los Jefes de la Reserva y de la Compañía B en el puesto comando del jefe del BIM 5, se

resolvió alcanzar, con los efectivos disponibles, las alturas de Super Hill. Cuando los efectivos se encontraban en proximidades de esa zona, se recibió de parte del Cdo Agr Ej Pto Argentino, la orden de cese del fuego.

Posteriormente, a media mañana, el repliegue de la Subunidad continuó hacia Moody Brook, recibiendo fuego desde Wireless Ridge, circunstancia que obligó a ocupar una posición, desde la cual el enemigo fue neutralizado. También se facilitó el repliegue de una fracción del RI Mec 3 que se encontraba al N del curso de agua. A su arribo, se había logrado desprenderse del enemigo, alcanzándose finalmente, el límite O de la localidad de Pto Argentino.

Como síntesis de lo actuado por esta compañía, vale citar los conceptos de quien fuera Jefe del BIM 5, el Contraalmirante de Infantería de Marina (R) Carlos H. Robacio, contenidos en su libro *Desde el Frente* (1ra Ed, Solaris S. A., Bs As, 1996, Pág 479), donde el autor expresa: *“Fueron evidentes la fortaleza demostrada durante los enfrentamientos y los numerosos actos de valor colectivo e individual que enaltecen al Batallón y Unidades del Ejército (especialmente aquellas Subunidades que pudimos calibrar porque lucharon codo a codo con los hombres del BIM 5) ”.*

Final

Retomando el relato de lo sucedido al conjunto del Regimiento, digamos que a las 1530 horas del 14 de junio, el Jefe del Regimiento, junto con los restantes jefes de elementos dependientes, debieron concurrir a una reunión con el Comandante de la Agrupación Ejército, General Jofre, la cual se realizó en su Puesto de Comando. Durante esta reunión, y sensiblemente emocionado, el mencionado General destacó “Su convicción acerca del esfuerzo realizado y la disposición demostrada para el cumplimiento del deber militar, en condiciones realmente muy adversas, a la vez que exhortó a mantener la entereza, una actitud digna frente al enemigo y a prestar atención al resguardo físico y anímico de la tropa” Previamente, se había dado sepultura a los suboficiales muertos en proximidades del Puesto de Comando del Regimiento, pero esto no fue posible hacerlo con el personal caído en el Oeste, durante el repliegue, por cuanto el terreno ya había sido ocupado por el enemigo. Esa noche, todos durmieron, agotados, en sus posiciones. La Ca B lo hizo en proximidades del aeropuerto.

Indudablemente fue ésta una noche de difícil olvido, en la que se mezclaron muy disímiles sensaciones: la tristeza de la derrota y la muerte de muchos camaradas, el cansancio producto de lo vivido durante dos extenuantes meses - y muy en particular durante la última semana-, la posibilidad de descansar sabiendo que no serían despertados por el fuego enemigo y la expectativa por conocer lo que vendría. Quizás, lo expresado, pueda tener alguna semejanza con el sueño luego de la muerte de un ser muy querido, con el que se han vivido las alternativas de una larga y dolorosa enfermedad.

Al día siguiente, al despertar, se comenzó a ver, en el sector, patrullas inglesas que se desplazaban en proximidades. En cumplimiento de una orden del Cte Br, el Regimiento, en su totalidad, marchó hacia el aeropuerto, y de ahí en más, luego de inutilizar armas y abandonar la munición, se produjeron las actividades propias de los prisioneros de guerra.

El 20 de junio a las 1500 horas, los efectivos de la Unidad embarcaron en su totalidad en el buque hospital ARA “Alte Irizar”. Sólo permanecieron como prisioneros, hasta el 14 de julio, el Jefe de Regimiento y el Jefe de Operaciones, además de los oficiales, algunos suboficiales y un reducido número de soldados de Patricios. Primeramente, se los alojó en un frigorífico abandonado en San Carlos, y luego en un transportador, el Saint Edmund, junto a aproximadamente quinientos prisioneros argentinos, en general los más antiguos de las Fuerzas participantes. Sin duda, se cerraba entonces un capítulo de esta historia y comenzaba otro, signado por angustias, expectativas e incomprensiones, seguramente más difícil que el anterior.

Más allá del desenlace final, ajeno a la responsabilidad de los combatientes, sin diferencias jerárquicas, éstos hicieron mucho más de lo esperable con los escasos medios disponibles, resistiendo pese al enorme desgaste físico y diferencia tecnológica, durante dos meses, en una posición insular sitiada desde el inicio por un bloqueo estratégico seguido del táctico, circunstancias siempre desfavorables para el logro de la victoria, según lo demuestra la historia militar universal en múltiples situaciones similares, (plaza sitiada plaza tomada).

El Jefe de Operaciones y la subunidad destacada como Reserva (Ca B), tuvieron un destacado desempeño, por el cual varios de sus integrantes - entre ellos todos sus oficiales y el encargado de la subunidad - fueron objeto de condecoraciones y distinciones. Merece consignarse, que formó parte de sus efectivos el único soldado conscripto de todas las Fuerzas, que mereció la máxima condecoración que otorga la Nación a los combatientes. Estos hechos y la actuación de los restantes efectivos de la unidad, permiten afirmar que igual comportamiento hubiesen tenido estos últimos en situación similar. Así, los efectivos pertenecientes a estos dos primigenios Regimientos de la Patria, supieron escribir para su historia otra página de sublime entrega, enorme valor, y ejemplar abnegación y sacrificio.

Muertos en combate: 1. Sgto Ay Eusebio Antonio Aguilar, Enc Ca Cdo, 2. Sgto Ayte Edgar Coc Néstor Ochoa, Enc Gpo Rancho Ca Ser, 3. S/C 62 Sergio Omar Azcarate, Sec Mor Pes Agr RIMec 3, 4. S/C 62 Horacio Balvidares, Ca B; 5. S/C 62 Walter Ignacio Becerra, Ca B, 6. S/C 62 Luis Jorge Bordon, Ca B 7. S/C 62 Horacio Jose Echave, Ca B, 8. S/C 62 Hector Antonio Guanes, Ca B, 9. S/C 62 Juan Domingo Horisberger, Ca B, 10. S/C 62 Ricardo Jose Luna, Ca B, 11. S/C 62 Juan Domingo Rodriguez, Ca B.

Condecorado con la Cruz “La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate” S/C Oscar Ismael Poltronieri, Ca B,

Condecorados con la Medalla “La Nación Argentina al Valor en Combate”: My Oscar Ramón Jaimet Oficial de Operaciones (S 3) , Jefe de la Reserva de la Agr Ej Pto Argentino, Cabo 1ro Luis D´Oro, Sec Mor Pes.

Condecorados con la Medalla “La Nación Argentina al Herido en Combate”,S/C Néstor Osvaldo Larrigaldieri, Ca C Patricios, S/C Alfredo Guillermo González, Ca C Patricios, S/C Santos Norberto Hereñu, Ca B, S/C Omar Ozcoide, Ca A.

“Mención”: **Teniente 1ro Raúl Daniel Abella, J Ca B, S/C Pedro Francisco Adorno (1), Ca B, S/C Oscar Eduardo Castro (1), Ca A S/C Carlos Alberto Disanto (1), Ca A, S/C Juan Antonio Duarte (1), Ca B , S/C Néstor Osvaldo Gómez (1) , Ca B, S/C Carlos Alberto Herrera (1), Ca B, S/C Jorge Irrazabal (1), Ca B, S/C José Luis Passi (1), Ca B, S/C Arturo Ricardo Pedeuboy (1), Ca B, S/C Hugo Peralta (1), Ca B, S/C Saúl Wilfredo Pérez (1), Ca Ser, S/C Daniel Ricardo Ramos (1), Ca A.**
(1) Herido

Distinguidos por el Ejército con la Medalla “Al Esfuerzo y la Abnegación”: Cap Raúl Daniel Abella, J Ca B, Tte Guillermo Luis Robredo y Venencia, Ca B, Subt Guillermo Enrique Corbella, Ca B, Subt Aldo Eugenio Franco, Ca B, Subt Augusto Esteban Vilgré Lamadrid, Ca B, Sgto 1ro Jorge Edgardo Pitrella, Enc Ca B

Distinguidos por el Ejército con la Medalla “Herido en Combate”: **S/C Pedro Francisco Adorno, Ca B, S/C Oscar Eduardo Castro, Ca A, S/C Carlos Disanto, Ca A, S/C Juan Antonio Duarte, Ca B, S/C Néstor Osvaldo Gómez, CA B, S/C Jorge Irrazabal, Ca B, S/C José Luis Passi, Ca B, S/C Arturo Ricardo Pedeuboy, Ca B, S/C Hugo Peralta, Ca B, S/C Saúl Wilfredo Pérez, Ca Ser, S/C Ricardo Daniel Ramos, Ca A.**

Distinguidos por el Ejército con “Mención”: Cabo 1ro Sergio Ruiz, Ca B, Cabo Marcos Fernández, Ca B, Cabo Marcos Palomo, Ca A, Cabo Cesar Manuel Rodríguez, Ca B, S/C Raúl Alberto Arato, Ca B, Fabián Héctor Arregui, Ca B, S/C Carlos Daniel Britos, Ca B, S/C Hugo Daniel Reparaz Ca B.

*** Con la jerarquía de Teniente Coronel, se desempeñó durante el conflicto como Jefe del RIMec 6 “Grl Viamonte”. Actualmente, es Presidente de la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas. (AVEGUEMA).**

**** Con la jerarquía de Teniente 1ro, se desempeñó durante la guerra como Jefe de la Compañía de Infantería B “Peribebuy”. Debido a su desempeño, fue distinguido por el Ejército con la medalla “Al Esfuerzo y la Abnegación”.**

ATAQUE Y HUNDIMIENTO DEL BUQUE LOGÍSTICO Y TRANSPORTE DE AERONAVES, ACL
“ATLANTIC CONVEYOR”.

* Por el Capitán de Navío (R) Roberto Curilovic

Acabo de recibir un llamado del Sr. Vicealmirante Alfonso, quien me solicitó que escribiese algún artículo para esta joven Gaceta y compartir con los lectores algo de nuestra experiencia de combate en el Conflicto del Atlántico Sur.

Me embargaron de inmediato varias sensaciones, una, el orgullo y agradecimiento por el pedido recibido, la segunda, el compromiso por cumplir en tiempo pese a mis actuales obligaciones que me exigen viajes permanentes fuera del país, y, la más importante, tratar de no convertirme en un frío y aburrido relator técnico explicando una operación particular. En efecto, buscando la espontaneidad, recordé un artículo basado en una entrevista que en 1997 me realizó Juan Luis Gallardo, escritor y periodista de lujo, como colaboración a la Revista de la Escuela de Guerra Naval.

De manera que sin su autorización formal, pero seguramente con su anuencia implícita basada en la amistad que mantenemos, me atreví a transcribir algunas preguntas y respuestas desarrolladas en esa oportunidad.

Como se llegó a esta particular circunstancia, lo sintetiza la citada entrevista:

Pregunta (Juan L. Gallardo): - A título de curiosidad, luego de egresar como piloto naval ¿cuál fue el primer avión que voló?

Respuesta (R. Curilovic): - El T-28. Y esto es algo digno de señalarse, pues demuestra la velocidad con que la Armada acompañó los notables avances tecnológicos en esos tiempos. Yo concluí el curso de piloto a fines de 1969, volando ese avión de hélice, con motor a pistón; diez años después, en 1980, me estaba adiestrando en los *Super Etendard*, aparatos de reacción que, con el misil *Exocet*, conformaban un sistema de armas notablemente evolucionado y sofisticado.

P: - Entiendo que Ud. formó parte del primer grupo de pilotos argentinos que tomó contacto con ese avión.
R: - Efectivamente. Formaba parte de la escuadrilla de *Skyhawk* A4-Q cuando se empezó a pensar en su reemplazo. No habiendo podido conseguir máquinas norteamericanas, en virtud de prohibiciones de suministro vigentes por entonces, se buscaron otras que pudieran operar en nuestro portaaviones. Analizadas distintas posibilidades se optó finalmente por los *Super Etendard* si bien, como los A.4, operarían con márgenes estrechos sobre el portaaviones, ya que no debe olvidarse que nuestro buque estaba diseñado para aviones a hélice y pistón.

P: - Seleccionado el *Super Etendard* ¿qué ocurrió después?
R: - Fueron elegidos diez pilotos experimentados en volar los A.4 y nos enviaron a Europa para adaptarnos a los nuevos aviones. Viajamos a Francia hacia octubre de 1980. Allí nos adiestramos a la par de los pilotos franceses ya que la fábrica estaba entregando los flamantes aparatos a la marina de ese país y los catorce adquiridos por nosotros, se intercalaron en la primera partida recibida por los propios franceses. Completado el curso en junio de 1981, permanecí en Francia junto al entonces Teniente de Fragata Mayora para realizar un curso de señalero de aterrizaje en portaaviones.

P: - ¿Cuántos y cuándo llegan aquí los primeros *Super Etendard*?
R: - En diciembre de 1981 llegaron los primeros cinco aviones, a los cuales acompañé.

P: - De manera que estuvieron en la Argentina muy pocos meses antes de entrar en acción. ¿Comenzaron de inmediato a operarlos desde el portaaviones?
R: - No, porque era necesario adaptar antes el buque para ello y esas tareas no estaban concluidas cuando sobrevino la guerra de Malvinas. Por eso, durante su transcurso, se operó desde bases en tierra. En virtud de ello, proseguimos el adiestramiento en la Base Aeronaval Comandante Espora, con ataques simulados sobre cuanto barco anduvo navegando dentro de nuestro radio de acción.

P: - ¿En qué momento tuvo usted conocimiento de que podría llegar a entrar realmente en combate?
R: - Sobre fines de marzo me embarqué en el portaaviones A.R.A “25 de Mayo” con los aviones A4-Q. Salimos para una maniobra rutinaria y, en navegación, se nos informa al respecto de la acción sobre Malvinas. El

portaaviones, durante el “Operativo Rosario”, permanece a unas 90 millas al norte de las islas, integrando una Fuerza de Cobertura, para destacar luego los aviones *Tracker* que se asentaron en Puerto Argentino. En lo que me atañe, soy reincorporado a la escuadrilla de *Super Etendard*, que aún se hallaba en Espora.

P: - ¿En que condiciones operativas estaba la escuadrilla al momento de su reincorporación?

R: - Según dije, el total de *Super Etendard* adquiridos fue de 14 pero en ese momento sólo contábamos con 5 de ellos, decidiéndose alistar cuatro y utilizar el quinto (el 3-A-201) para ser “canibalizado”, o sea como banco de repuestos, pues el embargo dispuesto impediría obtenerlos de otro modo, disponiéndose de una partida limitada de los mismos.

En cuanto a los misiles *Exocet*, teníamos 5, que fueron entregados con los aviones.

P: - Llegamos así a un punto importante: esos 5 misiles ¿podían ser empleados cuando estalló la guerra?

R: - Primero conviene aclarar que los *Super Etendard* poseen también otras capacidades – bombas, cañones, cohetes -, además de poder emplear misiles aire/ superficie como los AM-39 *Exocet*. Pero el comandante de la escuadrilla, Capitán de Fragata J. Colombo, resolvió con buen criterio concentrarse prioritariamente en esta última configuración, que aparecía como la más redituable. Resultaba preciso, no obstante, llevar a cabo la adaptación electrónica entre el misil y el avión, tarea que en principio debía realizar una comisión técnica de la fábrica *Aerospatiale*, que viajaría al país en abril, a fin de establecer el diálogo electrónico entre el misil y el avión.

P: - Como la comisión de técnicos franceses seguramente no vino, ¿qué se hizo?

R: - Recuerde usted que aquí ya hacía años operábamos desde los buques un sistema de misiles *Exocet* Mar/Mar 38, de modo que existía una basta experiencia al respecto. Y los técnicos de los talleres de misiles y de electrónica empezó a trabajar en el asunto. Pero faltaban algunos datos y códigos vitales que debían insertarse en la computadora de tiro que alimentaba la del misil. Datos que no podían solicitarse a Francia, porque se hallaba en vigencia lo que podríamos llamar un “bloqueo tecnológico”, un embargo técnico, a nuestro respecto. Estábamos solos en el tema. Comenzó entonces la tarea de quienes, habiendo formado parte de la comisión que compró el sistema de armas, aún permanecían en Francia, logrando el Capitán J. Lavezzo hacerse de la información faltante para alistar los *Exocet* con que contábamos. Finalmente hacia el 20 de abril, el capitán Colombo pudo presentarse al comandante de la Aviación Naval e informarle: “el sistema *Super Etendard-Exocet* en servicio”. Pero claro, para llegar a eso, la dificultad comentada no había sido el único problema a resolver.

P: - ¿Cuál otro hubo?

R: - El problema operativo, la táctica a emplear. O sea la mejor manera de sacar partido del sistema de armas que teníamos. Y, en tal sentido, nos resultó de suma utilidad el hecho de que nuestra Armada poseyera destructores del tipo 42 construidos en Inglaterra, gemelos a los buques de defensa aérea que utilizarían los británicos y provistos con radares análogos a los de éstos. De modo que, en operaciones simuladas contra nuestros propios destructores, diseñamos los mejores perfiles de aproximación para atacar las unidades enemigas. Ello sin perjuicio de ejercitarnos también contra otras naves que navegaban en el área, según lo dije anteriormente.

P: - Ya en servicio el sistema *Super Etendard-Exocet*, se resuelve trasladar la escuadrilla a Río Grande...

R: - En efecto, no estando en condiciones de recibirla el portaaviones, se estudió asentarla en el aeródromo de Puerto Argentino. Pero las características de la pista, la falta de sistema de frenado y el escaso apoyo electrónico del que se dispondría allí, determinaron que se optara por actuar desde el continente, eligiéndose la Base Aeronaval de Río Grande por ser la más próxima a las islas. Detalle importante este último, si se considera que el consumo de combustible en vuelos rasantes es muy grande (70 litros por minuto), resultando así limitada la autonomía de los aviones que emplean esta modalidad de ataque, por la cual ya nos habíamos inclinado. Equipados con el misil y con tanques suplementarios, los *Super Etendard* tenían un radio de acción (ida y vuelta) de aproximadamente 380 millas (704 Km), sin reabastecerse.

P: - Una autonomía que apenas permitía llegar a Malvinas y volver.

R: - Sí. Y como descontábamos que la flota inglesa se situaría más allá del archipiélago, nos ejercitamos en la maniobra de reaprovisionamiento, que realizábamos con un avión KC-130 de la Fuerza Aérea Argentina. Así alcanzamos a las 500 millas (930 Km) de radio de acción, aproximadamente. Además, el capitán Colombo había dispuesto que nuestros aviones salieran en parejas, provistos cada uno con un misil y formando a ese efecto cinco equipos, integrados del modo siguiente: el primero de los oficiales en orden de antigüedad volaría con el último; el segundo con el penúltimo; el tercero con el ante penúltimo...y así seguir, hasta completar los equipos con un total de diez pilotos.

P: - ¿Cómo quedaron formados los equipos?

R: - Colombo (el comandante), con Machetanz; Badacarratz con Mayora; Agotegaray con Rodríguez Mariani; Curilovic con Barraza y Francisco con Collavino. Se estableció que las parejas saldrían en ese orden y que, al iniciar una misión, la siguiente quedaría de guardia, en espera, “con la goma puesta”...

P: - ¿”Con la goma puesta”?

R: - Sí, alistada, con el incómodo y caluroso traje antiexposición colocado y los aviones alistados, a fin de ahorrar tiempos.

P: - Por lo tanto, el primer equipo que entró en acción fue el que formaban Colombo - Machetanz, quedando alistados Bedacarratz - Mayora...

R: - Ello aconteció el 1° de mayo. Y en esas circunstancias el comandante nos dio un ejemplo, pues al efectuar el reabastecimiento, se trabó una válvula en su avión, que empezó a perder combustible. Lo cual obligó a abortar la misión y los aviones a regresar. Pero, pese a su deseo de entrar en combate, el comandante y su numeral cedieron lugar a la pareja que les seguía en turno, respetando el Capitán Colombo, en su propio perjuicio, las reglas por él establecidas. Y fueron Bedacarratz - Mayora quienes hundieron el “*Sheffield*” en la misión siguiente, realizada el 4 de mayo. Pero a esta altura del relato, es preciso consignar la tarea fundamental que cumplieron los aviones exploradores para hacer posible la nuestra.

P: - ¿Qué hacían esos aviones?

R: - El radar de un *Super Etendard* es un radar de localización, no un radar de búsqueda. Necesitábamos por lo tanto el apoyo de aviones provistos de éstos, aptos para barrer zonas más amplias y determinar la situación en superficie. Esta labor la cumplieron esforzadamente dos antiguos P-2 *Neptune* que, más tarde, imposibilitados de seguir operando, debieron ser replegados.

P: - No es el objeto de este reportaje extenderse respecto al hundimiento del *Sheffield*, operación en la cual Ud. no intervino. Pero pese a ello, me gustaría saber cómo vivieron el suceso en Río Grande.

R: - Con la alegría que suscitaba, en todos los casos, el regreso de los aviones que habían salido en misiones de combate. Y luego, al confirmarse el éxito obtenido, con la alegría suplementaria que significó comprobar que las cosas se hicieron bien en el nada fácil alistamiento del sistema de armas “*Super Etendard – Exocet*”. Por otra parte, conviene recordar que para los británicos el golpe resultó muy duro pues, además de las pérdidas que les ocasionó, les demostró que dicho sistema de armas estaba en condiciones de funcionar, cosa que ellos no sabían con certeza.

P: - Quedó así en espera el equipo Agotegaray - Rodríguez Mariani, durante cuya misión, según entiendo, no llegaron a emplear sus misiles .

R: - Por ese entonces nos habíamos quedado prácticamente huérfanos de información, por cuanto los exploradores *Neptune* ya habían sido replegados, en atención a las severas deficiencias y restricciones en los sistemas electrónicos y motores que presentaban. Aparece en tales circunstancias el ingenio del personal que operaba los radares en Puerto Argentino que, a través del análisis de los ecos correspondientes a aviones ingleses, determinaron la ubicación aproximada de las naves de las cuales partían y a las que regresaban aquellos, y luego, con líneas envolventes, sus estimadas zonas de operación. En base a ello, se envía a Agotegaray - Rodríguez Mariani para un ataque sobre uno de los posibles grupos de tareas, pero no logran tomar contacto con él y regresan.

P: - Y así queda en espera el equipo Curilovic - Barraza, “con la goma puesta”... ¿Qué grado tenían ustedes a esa fecha?

R: - En los equipos formados, el líder era siempre un Capitán de Corbeta y yo tenía ese grado; Barraza era Teniente de Navío.

P: - ¿Hacia que fecha ocurría todo esto?

R: - El 24 de mayo, que transcurrió sin novedad. A la mañana siguiente, a eso de las 09.00 y luego de una ceremonia austera con que se celebró nuestro día nacional, supimos que lanzaríamos un ataque similar al que intentaron Agotegaray - Rodríguez Mariani, sobre un grupo de tareas situado aparentemente al nor-noroeste de las islas. Para efectuar el cual se presentaban algunos condicionamientos, pues se había establecido la presencia de dos buques ingleses en la entrada del estrecho de San Carlos que cumplían la función de piquete radar, y la actividad de numerosas patrullas aéreas de *Harrier* británicos en la zona.....

P: - El desembarco en San Carlos tuvo lugar el 21.

R: - Sí, de allí esas intensas actividades, que incluían muchos ataques de la Fuerza Aérea Argentina y de las escuadrillas de la Aviación Naval. En consecuencia se planificó una trayectoria que evitara nuestra detección temprana e intercepción, permitiéndonos llegar sobre el grupo de tareas desde una dirección inesperada.

P: - ¿La misión incluía un reabastecimiento?

R: - Fue por eso que comenzó con alguna demora respecto de lo previsto, ya que la Argentina contaba con sólo dos aviones-tanque para satisfacer todos los requerimientos que se presentaron. Y quiero aquí poner de relieve la magnífica forma en que las tripulaciones de los KC-130 de la Fuerza Aérea cumplieron ese cometido a lo largo de todo el conflicto, abasteciendo sus aviones y los de la Aviación Naval. La idea era realizar el reabastecimiento a eso de las 11.00 horas, pero quedó postergado hasta las 15.00. Circunstancia que aprovechamos con mi numeral para repasar cuidadosamente el plan de vuelo que yo había fijado, ensayando especialmente la manera de cumplirlo en silencio, sin hablar entre nosotros, para evitar que se captara alguna comunicación que alertara a los británicos. Despegamos finalmente de Río Grande a las 14.00.

P: - ¿Dónde y cuándo llevan a cabo el reabastecimiento?

R: - A unas 150 millas al este de Puerto Deseado y tuvo lugar, conforme con lo previsto, a las 15.05, pudiendo reunirnos con el avión-tanque mediante los sistemas de navegación inercial y sin comunicación alguna. Realizamos el acople a 20.000 pies de altura y, en unos 6 ó 7 minutos, recibimos la cantidad de combustible

previamente estipulada. Luego nos dirigimos al blanco, no detectando en nuestros sistemas durante el vuelo de aproximación ninguna interferencia electrónica, cosa que permitía suponer que contaríamos a nuestro favor con el factor sorpresa.

P: - ¿Ya volaban en forma rasante?

R: - Lo hicimos desde el momento en que, estimativamente, nos hallábamos a 130 millas del grupo de tareas hacia el que nos dirigíamos.

Aquí conviene aclarar que no volábamos rozando las olas sino a unos 60 pies, o sea 20 metros, pero eso sí, a casi mil kilómetros por hora, estando el avión equipado con piloto automático para facilitar ese tipo de vuelo. A las 55 millas, nos elevamos y efectuamos una emisión radar a fin de confirmar la existencia y localización de esos buques.

Que para alegría nuestra, allí estaban...

P: - ¿Cómo llevan a cabo la fase final de la misión?

R: - Verificada la presencia del grupo, retomamos el vuelo rasante, para volver a elevarnos faltando 35 millas y seleccionar el blanco. Allí empezamos a registrar algún ruido que, si bien no incluía señales claras, indicaba que había actividad electrónica en el aire. Los blancos que aparecieron en pantalla eran 3, enganchando de inmediato al más grande de ellos en *tracking* automático. En todo el vuelo sólo me comuniqué dos veces con mi numeral. La primera para confirmar la elección del blanco diciéndole: “sobre el mayor”; la segunda, para ordenar el lanzamiento de los misiles, que efectuamos a las 16.32 horas, encontrándonos a una distancia de aproximadamente 20 millas del blanco elegido, situado a en la posición 50° 38’5 y 56° 08’W.

P: - ¿Dispararon dos misiles?

R: - Eso era lo convenido para todos los casos , a fin de asegurar el resultado, con un 97% de probabilidad de impacto. Comprobé el lanzamiento de Barraza, que estaba a mi izquierda, y el propio mediante la reacción de mi avión al liberarse del misil, iniciando la maniobra de escape mientras observaba la estela que los *Exocet* dejaban tras ellos y ratificaba extasiado, que estábamos en posesión de un arma increíble.

P: - ¿Estaba previsto regresar a Río Grande?

R: - No, porque el combustible no nos alcanzaba para hacerlo. Debíamos regresar a Puerto Deseado, cuyas instalaciones hacían más complicado el aterrizaje. Por eso, dado que nuestra aproximación no fue detectada hasta último momento, demorándose así la reacción británica; habiendo todavía luz diurna a la altura en que volábamos; y considerando por último que el avión-tanque -con el cual establecimos comunicación- había permanecido fielmente en el mismo lugar por si volvíamos a requerir sus servicios, resolví practicar un nuevo reabastecimiento y volver directamente a Río Grande. Cosa que pudimos hacer sin inconvenientes. Aterrizamos de noche, luego de más de cuatro horas de vuelo, siendo recibidos con particulares expresiones de alegría por el personal que, ignorando los detalles de la misión, sólo sabía que el sol se había puesto hacía rato y nosotros no habíamos vuelto a casa.

P: - ¿Cómo verificaron el éxito de la misión y se enteraron de las características del buque atacado?

R: - Más o menos a las 20.00 horas la BBC comenzó a transmitir un comunicado, informando que aviones argentinos habían atacado el destructor tipo 42 “*Coventry*” y el porta-contenedores ACL “*Atlantic Conveyor*”. Por cierto que las noticias eran escuetas y se iban suministrando en forma dosificada. Lo real es que el “*Coventry*” había sido hundido por la Fuerza Aérea en San Carlos y el “*Atlantic Conveyor*”, alcanzado por nuestros dos misiles, se estaba hundiendo, incendiado, con su valiosa carga. Fue así como tomamos conocimiento de una circunstancia casual y afortunada.

P: - ¿Cuál?

R: - La casi simultaneidad de nuestro ataque y el de los aviones *Skyhawk* de la Fuerza Aérea sobre el destructor “*Coventry*”. Este, en efecto, se produjo aproximadamente una hora antes que el nuestro, de manera que los ingleses concentraron su atención en la zona norte de San Carlos, previendo nuevos ataques allí y realizando tareas de auxilio y salvamento en el lugar. Eso facilitó que no advirtieran a tiempo nuestra aproximación que además, se produjo desde una dirección nor-noroeste, totalmente inesperada para ellos. Si bien debo aclarar que la fragata “*Ambuscade*” detectó nuestra última emisión radar, dando una alarma ya tardía. De cualquier manera, lo cierto es que los ingleses, equivocadamente, creyeron que ambos ataques, el nuestro y el de la Fuerza Aérea, habían obedecido a una cuidadosa e ingeniosa coordinación.

P: - ¿Tiene idea de qué otros buques integraban la formación en que se encontraba el “*Atlantic Conveyor*”?

R: - Los detalles de la misión, en lo que se refiere al lado británico, los fuimos reconstruyendo mediante interpretación de publicaciones y algunos contactos personales durante más de quince años. Así supimos que el porta-contenedores estaba en el núcleo de un grupo donde se encontraba también el portaaviones “*Invincible*”, hallándose éste a unas cinco millas de aquél en el momento del ataque. Y que el alerta emitido por la “*Ambuscade*” dio lugar a algunas tardías medidas defensivas. También el “*Invincible*” captó la aproximación del ataque y llegó a lanzar seis misiles superficie-aire *Sea Dart*, lanzados de a pares, pero con suerte escasa, ya que dos de ellos fueron dirigidos contra un helicóptero propio que cumplía tareas antisubmarinas, dos fueron contra el *chaff* de uno de los buques de la formación, rozándolo, y los otros dos se perdieron tras un blanco espurio. En síntesis, una confusión electrónica enorme, mismo en una de las marinas rectoras...

P: - ¿Cuál era la carga que el transporte se llevó al fondo del mar?

R: - Primero conviene aclarar que, para entorpecer una operación anfibia, los blancos más redituables son los portaaviones y los transportes logísticos de personal y material. Que, naturalmente, constituían nuestros objetivos prioritarios. Y a la vez, los más protegidos por los británicos. Tuvimos suerte, ya que el que hundimos era un buque que llevaba una carga de importancia capital. Hasta el punto que, para los ingleses, significó la “pérdida logística unitaria” más grave de su historia. Aunque parte de las aeronaves ya habían sido transbordadas al momento del ataque, quedaban a bordo 6 helicópteros *HU-5 Wessex*, 3 *HC-1 Chinook* de gran porte y un *HAS-2 Sea Linx*. Del total de helicópteros transportados sólo se salvó un *Chinook*, transbordado previamente, siendo el único con que contaron los británicos después del desembarco. Además los ingleses perdieron ese día: todo el equipamiento para 4500 hombres, es decir para toda una brigada, que incluía municiones, carpas, hospitales de campaña, cocinas, 75 toneladas de bombas-racimo - las famosas “beluga”-, una pista de aterrizaje de planchas metálicas que pensaban armar en San Carlos, 10 camiones de combustible, plantas potabilizadoras de agua, prácticamente la totalidad de los repuestos para los helicópteros y los aviones *Harrier*. A lo que hay que sumar 2 de estos aviones que, según me confesó años después en Alemania un tripulante de la nave, permanecían embarcados cuando realizamos el ataque, cosa que los ingleses no han reconocido oficialmente hasta el presente. También murieron 12 hombres, entre ellos el Capitán mercante del buque, Ian North.

P: - ¿Cómo continuó la guerra para ustedes?

R: - Barraza y yo concluimos nuestra guardia y nos reemplazó el equipo formado por Francisco - Collavino que, disponiendo de un único y último misil, participaría, conjuntamente con aviones de la Fuerza Aérea, del ataque dirigido contra el portaaviones “*Invincible*”.

Días antes de cumplirse esa misión, el resto de la escuadrilla volvió a Espora, para adquirir la aptitud necesaria a fin de efectuar ataques misilísticos nocturnos, confiando en la eventual llegada de nuevos misiles *Exocet*, que finalmente no se consiguieron.

En una intensa semana “nocturna” logramos adquirir esa capacidad y, realmente, si hubiéramos podido llegar a emplearla, los británicos habrían sufrido una nueva y desagradable sorpresa.

P: - Una pregunta final, un combatiente en general y, en particular, un piloto, atraviesa sin duda por situaciones límite en esos momentos, ¿cómo reacciona espiritualmente?

R: - Le doy una opinión puramente personal. Como todo hombre, el piloto es susceptible de tener miedo y tratará de superarlo. Eso lo logramos básicamente con el adiestramiento, pues volar las aeronaves que utilizamos exige una atención extrema y siempre supone riesgo. Por lo tanto, la única diferencia entre una misión de entrenamiento y una misión de combate, es la presencia del enemigo del otro lado. Un hombre metido en una trinchera o encerrado en un submarino dispone de mucho tiempo de espera para pensar. La rapidez de las operaciones que debe realizar un piloto que vuela a mil kilómetros por hora, afrontando frecuentemente contingencias imprevistas, le impide distraerse y tener miedo. Puede sentir temor antes de despegar pero, una vez en el aire, para él la misión de combate será un vuelo más, como los que hizo siempre. Si embargo, cuando afloja la tensión, generalmente al regreso, aparece esa necesidad de apoyo espiritual que usted mencionó o, al menos, la sincera necesidad de decir gracias, de pensar en la familia. Creo que el hombre necesita ese apoyo, pero un piloto de combate casi no lo advierte, pues sus tareas le absorben totalmente la atención. Si bien resalto que durante la guerra, me acompañó un rosario que me envió a Río Grande el capellán y amigo, padre Wagenfuhrer, que efectuó conmigo el viaje de fin de curso en la fragata *A.R.A. “Libertad”*, a egreso de la Escuela Naval y fue además quien me casó en 1970. Y quizá resulte oportuno recordar aquí esa frase amarga que expresa: **“el hombre se acuerda de Dios y del soldado en los momentos de peligro; cuando el peligro pasa, olvida a Dios y desprecia al soldado”**.

P: - Muchas gracias. ¿Desea agregar algo?

R: - Solamente expresar algunos reconocimientos que impone la justicia del momento. El primero de ellos destinado a poner de relieve que, durante esos días difíciles que nos tocó vivir, me sentí realmente comandado y protegido profesionalmente por mi comandante, el capitán Colombo, y eso se valora especialmente en circunstancias especiales como aquéllas.

Sentí la compañía de camaradas que, con overol de combate y el casco en la mano, en un tipo de avión u otro, supieron demostrar que el espíritu que siempre animó a la Aviación Naval seguía vigente.

Sentí el “dar” silencioso de los mecánicos y operadores de las escuadrillas, que, desde su anonimato, fueron olvidados artífices del éxito de nuestro trabajo en equipo.

Sentí los ojos húmedos cuando algún piloto no volvía de una misión.

Sentí por último una Argentina muy sola en aquel conflicto, y una Armada legítimamente orgullosa por lo que sus hombres hacían.

Como Veterano de esta noble y poco reconocida causa de Malvinas, con la profunda admiración por todos los camaradas combatientes y con el profundo respeto y deuda para con aquellos que supieron morir con el solo privilegio de saber porque vivían, un abrazo,

Roberto Curilovic Capitán de Navío Aviador Naval (R) Veterano de Guerra.

*** Durante el conflicto, con el grado de Capitán de Corbeta, se desempeñó como piloto de aviones “*Super Etendard*” pertenecientes a la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, de la Armada Argentina, y fue el líder de la sección que atacó en la tarde del 25 de Mayo de 1982 a la Fuerza de Tareas británica, provocando el hundimiento del buque logístico y transporte de aeronaves, *ACL “Atlantic Conveyor”*.Debido a su actuación fue distinguido por la Armada con las Medallas:**

“Honor al valor en Combate" (1983), homologada luego por el Poder Ejecutivo a "La Nación Argentina al Valor en Combate" (1984) y "Al Mérito Naval", otorgada por la Marina de Brasil (1987) En la actualidad es socio activo de nuestra entidad

Primer viaje

Cuando allá por el 1996 me dijeron que podía existir la posibilidad de ingresar a Malvinas con doble ciudadanía, no dejé pasar ni un instante esa posibilidad que aparecía en mi camino. Ya que mi bisabuelo había venido de tierras muy lejanas (Italia), era factible, con mucha paciencia y dedicación, obtener la ciudadanía italiana , además de la argentina que poseía. Con el pasaporte de aquel país tendría asegurada la entrada a las islas.

Así empezó la cruzada que tuvo su punto de partida en la organización previa del viaje; como primer medida mandé un fax a las islas para poder tener la confirmación de la gobernación y de migraciones que mis papeles estaban en regla, en octubre del 97 obtuve la respuesta positiva, algunos meses después de obtener mi pasaporte.

Un amigo de la provincia de Córdoba, había viajado a las islas un año antes, lo que permitió contar con todos los datos acerca de hoteles, comedores, empresas de turismo, contactos y otros aspectos que me otorgarían tranquilidad durante la estadía, disponiendo de ellos al momento de iniciar la planificación del viaje.

En septiembre del 98 envié una nueva carta a migraciones y por fax me remitieron el permiso respectivo para efectuar la visita, por lo que de inmediato reservé el pasaje en Lan Chile (única empresa aérea que efectuaba los viajes) para el mes de enero del 99,e hice lo mismo con el alojamiento y las excursiones.

El sueño estaba en marcha; solo restaba esperar el día y rezarle a Dios para que todo saliese bien; por fin llegó el 14 de enero de 1999 fecha en la que partí de Humberto 1º, previa escala en Ataliva donde vivo, para juntar mis cosas y tomar rumbo a Buenos Aires desde donde, a las cinco y diez de la mañana del siguiente día, partí en un vuelo de LAPA hacia Río Gallegos, aeropuerto en el que aterrizamos después de tres horas de vuelo.

Luego de una tensa espera de cuatro horas, tomé el colectivo que me conduciría a Punta Arenas (Chile), desde donde embarqué hacia nuestras queridas Islas Malvinas. Pasé una noche en la referida ciudad chilena, muy bella por cierto, el sábado 16 a las quince horas, con un retraso de dos horas, partí hacia el objetivo final descendiendo el avión a las dieciséis y veinte horas en la base de Mount Pleasant.

Esta base militar se encuentra a unos 40 km de Puerto Argentino, contaba con una dotación de 1000 a 1500 hombres, aviones Tornado, muy buena infraestructura y su sistema de seguridad al ingreso era muy difícil de burlar debido a los controles de pasaporte, papeles y equipaje que se efectuaban.

Cumplimentados todos los requisitos de aduana, ingresé a un recinto donde el guía me estaba esperando, debo confesar que me encontraba muy emocionado ya que mi sueño se había hecho realidad, , me encontraba en *nuestras Islas Malvinas*.

Recorrimos el camino que une el aeropuerto con Puerto Argentino (estaba en construcción y faltaba muy poco para finalizar el asfalto). No podía salir de mi asombro a medida que nos aproximábamos a destino y el guía me nombraba los lugares por los que pasábamos, recordaba entonces que en muchos de ellos otros argentinos habían ofrendado sus vidas en defensa del territorio por entonces recuperado.

Pasado un tiempo divisé a lo lejos el poblado y en pocos minutos más me encontraba recorriéndolo. Melancólico respiraba su aire, mientras buscaba el hotel denominado Upland Goose donde me alojaría, él sería mi cuartel general durante los siete días de estadía.

El sábado y domingo fue utilizado para reponerme del viaje y adecuarme a la vida y costumbres propias de los lugareños. Conocí el puerto, el cementerio inglés de Puerto Argentino, el West Store (pequeño supermercado), la iglesia protestante, la católica St Mary y otros lugares característicos del pueblo.

El lunes 18 realicé mi primera excursión que por ser la primera fue la mas emotiva. Partimos con el guía a las nueve de la mañana desde Puerto Argentino y luego de abastecernos en la base aérea a la que habíamos arribado dos días antes, pusimos rumbo a San Carlos, distante unos 90 km de la capital. En este lugar las fuerzas inglesas desembarcaron para recuperar las islas. El poblado tiene ocho habitantes, cuenta con un hotel, un muy bonito museo referido al lugar y a la guerra, una pista de aterrizaje de tierra y el cementerio inglés en el que yacen los restos del Teniente Coronel Jones (el oficial inglés de mayor rango caído en combate con los argentinos).

De San Carlos pusimos rumbo a Goose Green (Pradera del Ganso), separado unos 50 Km. de Puerto Argentino, habitado por unos treinta pobladores. Allí se desarrollaron intensos combates entre argentinos y británicos y a cinco km del lugar se encuentran los restos del avión de Fausto Gavazzi, piloto argentino derribado por la propia artillería cuyos restos descansan en el Cementerio de Darwin.

Horas después arribamos a Darwin, un pequeño pueblo en el que, en una de sus viviendas paran los familiares de los soldados argentinos caídos en combate, cuando realizan las periódicas visitas al cementerio ubicado muy próximo de allí. En pocos instantes más viviría un momento más que emotivo, luego de andar pocos kilómetros, me encontraba en la entrada del Cementerio Argentino. un cartel identificatorio así lo indicaba, estaba en el lugar de descanso de nuestros silenciosos guardianes de la soberanía argentina en el archipiélago.

Encontré al cementerio colorido y muy arreglado ya que los familiares habían estado dos días antes rindiendo homenaje a sus seres queridos. En el lugar se respira un silencio de paz, solo se escucha el soplo del viento que protege y acompaña las almas de los que allí están; no puedo describir en palabras lo que sentí en ese momento, pero seguramente nunca se borrará de mi memoria ni de mis sentimientos, será de por vida mi homenaje a hombres de la talla de Estévez, Cisneros, Lotuffo, Falconier, Casco, Gavazzi, Giménez, Rava, Buschiazzi, Araujo, Perlata, Márquez, Castaganari, Patrone, y tantos otros, muchos de ellos incluso sin identificar cuyas cruces solo dicen *AQUI YACE UN SOLDADO SOLO CONOCIDO POR DIOS*.

Después de dos horas regresé a Puerto Argentino, tenía la tranquilidad que me otorgaba el sentir que todo lo vivido me había permitido alcanzar muchos de los anhelos acariciados durante años.

Visité también en otra ocasión la otra isla (Gran Malvina) y conocí Port Howard (Puerto Yapeyú para los argentinos); un lugar muy bonito, con gente muy amable en el que también hay un hotel y una pista de aterrizaje de tierra. En el patio del hotel hay un museo dedicado a la guerra con mucho material del conflicto y recuerdos de nuestras tropas. El dueño del hotel se llama Robin Lee y con su barco me llevó a recorrer las aguas que golpean al pequeño poblado; luego en su vehículo 4 por 4 me trasladó a un lugar donde yacen restos de dos aviones argentinos, separados un km uno del otro y cuyos pilotos se eyectaron salvando sus vidas.

Existe una abundante fauna y vegetación, realmente es un lugar digno de conocer no solo por lo que significa para los argentinos sino también por su belleza.

Quando ya iba culminando mi estadía hice una visita a los montes de la guerra: Tumblendown, Longdon, Harriet, Two Sisters, Kent, William y algunos más, junto al guía, que conocía muy bien el lugar, recorrí estos lugares en los que ocurrieron duros combates de la batalla de Puerto Argentino.

En el Monte William había todavía posiciones argentinas con restos de algunos elementos, también se notaba que la zona había recibido bombardeo naval y fuego de artillería.

El monte Tumblendown es muy recordado por los ingleses ya que allí se libró un duro combate que se extendió toda una noche y del que participaron entre otros efectivos del Batallón de Infantería de Marina 5 de Río Grande y de la Compañía B del Regimiento de Infantería 6 de Mercedes, Bs As, pudiendo observar algunas posiciones aun armadas y muy bien construidas.

En Monte Longdon se advierten restos de cañones y de equipos producto del combate en que participaron efectivos del Regimiento 7 de Infantería de La Plata, la unidad que sufriera mayor cantidad de bajas en los enfrentamientos, así lo confirman evidencias existentes en el terreno; en monte Kent y separados en cien metros, yacen dos helicópteros argentinos que fueron derribados por los ingleses.

Cumplido el tiempo de estadía retorné al continente, había alcanzado la meta soñada durante mucho tiempo, el viaje me había enseñado mucho, me había permitido valorar aun más el esfuerzo realizado por muchos compatriotas que defendieron con sus vidas ese territorio. El apego a esas Islas tan queridas y tan argentinas era aun mayor.

Sentí un profundo agradecimiento también hacia todos los que habían ayudado para que un humbertino haya podido pisar ese suelo tan querido; hacia aquellos que supieron de mis ansiedades, mis historias, mis desvelos e inquietudes, hacia los que aportaron material, fotografías, libros, relatos o su valiosa experiencia y fundamentalmente hacia mi familia, mi señora y mi hija, que siempre me alentaron a llevar adelante esta empresa.

A todos simplemente ¡Gracias!.

Particularidades - Usos y Costumbres

Todo viaje a un lugar distante nos permite conocer no solo una geografía diferente sino también aquellos aspectos que hacen a los hábitos de vida de sus habitantes, su cultura, esparcimientos, etc

Malvinas pese a sentirla entrañablemente nuestra mantiene estas características. Lo mismo puede ocurrir cuando un patagónico visita una provincia nortea o viceversa, quizás en este caso la influencia del Reino Unido a profundizado estas particularidades

A modo de ejemplo pude advertir en Puerto Argentino, capital de las islas, que el desayuno en cuanto a horario es muy riguroso al igual que el almuerzo o la cena. El primero se sirve a la europea o estadounidense, es decir

de siete y treinta a ocho y treinta horas y consiste en platos muy variados que van desde el simple café con tostadas y mermeladas a las frutas, solas o en ensaladas, también se suele acompañar la infusión con huevos fritos, jamón, jugo de ananá y alguna porción de carne.

El almuerzo se sirve entre las doce y las trece y quince horas y consisten en un plato sobre la base de carne porcina, ovina o pescado incluyendo una variedad de pasteles o tartas. La comida de la noche se sirve a partir de las diecinueve horas y a las veinte ha finalizado. Luego es común la concurrencia a los Pub en donde se consumen variadas bebidas en cantidad por demás abundante.

Llamó mi atención en dichos lugares, que a las veintidós y cincuenta horas sonase una campana, reiterándose el toque a las veintitrés, momento en el que todos los presentes se retiran a sus domicilios. La disposición es acatada en el acto, por cuanto las infracciones en este sentido son severamente reprimidas.

También en el Pub del hotel donde me alojaba advertí una particularidad, en el salón más lujoso bebían algunos isleños; separado por una pared y una puerta existía otro bar en el que permanecía otra gente bebiendo. Cuando pregunté el porque, me respondieron que la ubicación dependía de la categoría social variando por ende los precios de las bebidas; una cerveza en un lugar costaba 2 libras esterlinas (4 pesos) mientras que en el otro 1 libra esterlina (2 pesos).

Las provisiones de la semana arriban vía Chile (frutas, verduras, carne) en la misma línea aérea que transporta a los pasajeros, por lo que los primeros asientos son reservados para ubicar estos productos. El combustible para la base militar procede vía Chile o vía Rusia. En Puerto Argentino existe una sola estación de servicio y el precio del combustible oscila los 0,6 centavos.

Habría muchas otras cosas para comentar que marcan una diferencia con nuestros hábitos y costumbres pero que igualmente nos permiten afirmar cada día con mas fuerza ¡La Malvinas fueron, son y serán Argentinas!

Segundo Viaje

Un día de marzo del 2003 decidí repetir el viaje a ese lugar tan recordado, tan nuestro, a esa tierra de la que no solo nos atrapa su pasado sino también lo realizado por aquellos que un día, hermanados por un ideal, con el corazón celeste y blanco, marcharon hacia ellas para recuperarlas y defenderlas. Partí entonces hacia nuestras queridas Islas Malvinas.

Llegué y emocionado pisé por segunda vez su suelo, como lo habían hecho tiempo atrás nuestro soldados, recorrí entonces el camino ya terminado que conduce desde el aeropuerto a Puerto Argentino, observando, recordando, los lugares donde las tropas libraron muy duros combates, son los mudos testigos de aquellos días del 82.

Así arribé a la capital, a sus pintorescas casas, a sus calles, a los sitios donde alguna foto o imagen del pasado me ubicaba en el hecho allí ocurrido. Ese Puerto Argentino, que vio flamear nuestra bandera, que cobijó a los combatientes y que sintió la tristeza del adiós.

Comenzaba mi recorrida con el viejo aeropuerto, su faro, sus posiciones, alguna pieza de artillería antiaérea que queda en el lugar, bahía Cristina y los restos del avión de Benítez lugares estos del terreno donde hubo presencia de argentinos.

Luego Wireless Ridge y Longdon, el recuerdo de nuestros bravos regimientos que allí defendieron con la sangre de sus integrantes lo que por derecho nos pertenecía y nos había sido arrebatado por la fuerza ciento cincuenta años antes; pozos de zorro, posiciones, elementos, cantimploras, algunos borceguíes y una cruz en la cima que refleja el honor de los que cayeron en ese campo de combate.

En Longdon advertí una cruz dejada por los ingleses, en memoria de un sargento caído cuando atacaba en el lugar. Vi también un cañón argentino, del estoico Regimiento 7, custodiando a la espera de nuestro regreso. Muchas rocas, terreno irregular y la visión del lugar trajeron a mi memoria el recuerdo de aquellos bravos valientes

No me olvido de Moody Brook, el viejo Moody, que vio un día llegar a nuestros comandos y presenciar un momento histórico para nuestra Patria; de ese lugar solo la imagen de los que ahí estuvieron, solo el recuerdo, ya que el tiempo y los cambios le otorgan otra fisonomía.

Tumblendown y Williams, con sus bunker, sus carros cocinas de la Armada, con su homenaje en la cima del primero por lo hecho en el lugar, con las posiciones frente al mar, con los objetos existentes en el segundo de ellos (calzado, dentífricos, etc) que traen a mi memoria el recuerdo de los combatientes que allí lucharon.

Dos Hermanas y Harriet, con las posiciones que ocuparan los infantes del 6 y el 4, de cuya presencia abnegada solo quedan cajas de munición, restos de lo que fuera un puesto de socorro, envases de granadas antitanque,

paños de carpa, medias, zapatillas y los grandes cráteres que dejaron los bombardeos navales y el fuego de la artillería enemiga.

En Harriet doy fe del paso del glorioso RI 4, por las inscripciones en algunos elementos que perpetúan los nombres de valientes correntinos que con dientes apretados supieron defender ese suelo tan querido.

Wall y Challenger se unen al recuerdo, presentes también Darwin y Goose Green. La escuela de Darwin no está más, solo queda como recuerdo de ella el pasto del lugar; los paracaidistas ingleses volvieron a rendir homenaje a su gente, reconociendo así a los duros del 8, del 12 y del 25, a los artilleros y aviadores y a los otros combatientes que se batieron junto a ellos

La evocación a Estévez y su gente, a los correntinos enardecidos al grito de un sapukay, combatiendo todos al límite de sus posibilidades.

Fluyen también en los recuerdos el Pucará de Tomba y un Harrier derribado en el lugar por el fuego de nuestras armas antiaéreas, son emotivos jalones de estos colosos del aire; su restos esparcidos, inmóviles hablan de por sí de la dureza del combate; son mudos pero mas que elocuentes testigos de lo que fue esta guerra.

Por último, el lugar máspreciado, el más emocionante, sus moradores nos acongojan y enorgullecen: el Cementerio Argentino de Darwin.

No alcanzan las palabras para relatar los sentimientos, para expresar las sensaciones que producen los nombres de tantos héroes conocidos y anónimos que ahí descansan, y que actualmente constituyen el testimonio de la soberanía argentina en las Islas

Podría continuar hilvanando recuerdos, todos confluirían en una gran reconocimiento hacia los caídos y a los que regresaron con las huellas imborrables de los combates, todos de una u otra forma hicieron por la Patria con lo que tuvieron todo lo que pudieron.

¡VIVA LA PATRIA! ¡VOLVEREMOS!

- **El autor es Contador Público Nacional, Subteniente de Reserva, egresado del Liceo Militar General Belgrano, conferencista, historiador e investigador de Malvinas.**

*** Por José María Camarotti**

En mi condición de periodista, enviado por el diario "La Razón", luego de sendos llamados desde Puerto Belgrano del contralmirante Carlos Büsser a mí mismo y al subdirector del diario, hoy fallecido, Félix Laiño, me hice presente apenas unas horas después, en la Base. El almirante Büsser me habló, vagamente, de "unos ejercicios inusuales, aunque importantes". Fue el domingo 28 de marzo de aquel año trascendente.

A primera hora de la mañana me indicó: " a mediodía embarcamos". También se me invitó a comunicarme con mi familia, desde el teléfono conectado al mismo buque de desembarco "Cabo San Antonio" para hacer saber que, por unos días, no tendrían noticias mías, a fin de aliviar inquietudes, hartas probables. Mi esposa se reponía de una operación menor, pero comprendió el imperativo del deber de informar, que es el eje de la vida del periodista. Cuando llegué al muelle supe que se embarcaban también dos representantes del diario "La Nueva Provincia" Salvador Fernández y el reportero gráfico que lo acompañaba Osvaldo Zurlo, según órdenes del Comandante de Operaciones Navales vicealmirante J.J. Lombardo. Algo confuso por el inusual movimiento, que incluía el izado continuo al buque de vehículos anfibio a oruga (V AO) o la presencia de un grupo de soldados del Ejército, que estaban encabezados por el entonces teniente coronel Mohamed Alí Seinfeldín. Finalmente, la cubierta quedó atestada de VAO, fuertemente amarrados, destinados al desembarco. Era la preparación para afrontar los movimientos bruscos, el rolido en todos los sentidos imaginados de una nave, en aquellas latitudes del mar. Otros detalles han sido generosamente abordados (y con mayor autoridad y conocimiento) en números anteriores de esta misma publicación, incluida la arenga del almirante Büsser, al comunicar por altavoces a las tropas a bordo la misión que iríamos a cumplir. Fue ello de abril, al caer la tarde una, curiosamente, más luminosa que de costumbre en esas zonas de mar gris negruzco, embravecido por el viento y las tormentas. El cielo refleja siempre tinieblas que parecen venir desde el remoto fondo de las aguas, con sus incesantes y a veces gigantescas olas, que barrían la cubierta. Invitado a recordar algunas anécdotas haré referencias, apenas concretas, a algunos episodios aislados: 1) la adaptación a dormir en una cucheta en uno de los niveles bajos del buque, no es menos sencilla que comer en platos que "bailan" al compás de los rolidos (algunos de hasta 45 grados); 2) intranquiliza ver, en medio de un temporal, un voluminoso V Aa (algo así como un equivalente a un pesado tanque de guerra) suelto de sus amarras y notar la lucha desesperada por "enlazarlo" de audaces infantes de marina, cuidando no caer ellos mismos al mar. 3) Menos dramático fue un episodio personal que puedo relatar sin magullones ni marcas, gracias a un oportuno consejo. Embarcado en el V Aa comando junto al almirante Büsser y sus colaboradores, entre una maraña de radios y otros medios de comunicación incansables con transmisiones simultáneas desde buques, Malvinas y hasta de Puerto Belgrano, había atinado, de pie por falta de espacio a tener en mis manos, algo fascinado por tal ajetreo, un casco de guerra que me entregaron al entrar al anfibio. Un marino, mientras navegaba el V Aa, tras salir de las entrañas del "Cabo San Antonio" me recomendó, con cierto tono imperativo, que luego entendí, que me lo pusiera. Como buen novato en esas lides, obedecí. A los pocos minutos, el V Aa comenzó a rodar de improviso sobre pedregullo y mi casco sonó con la fuerza de una campana contra el techo del vehículo. Habíamos llegado a la playa. Desde que estábamos por abordarlo, todo ocurría con un telón de fondo de tiroteos que provenían de las islas, a las que volvíamos los argentinos con ánimo de recuperación, tras un siglo y medio de usurpación británica. 4) Cuando el almirante Büsser fue a parlamentar a casa del gobernador inglés, ayudé a improvisar con una bolsa de residuos, gracias a Dios, blanca, la bandera de paz que empuñaron, en manos del comandante del desembarco en el trayecto a pie. Les acuciaba obtener no solo la rendición, cuando ya la recuperación era un hecho, sino poder atender a los heridos, misión que no se pudo cumplir en su totalidad, en el caso del primer caído argentino, el capitán de fragata Pedro Giachino, que se desangraba, mientras los ingleses disparaban a quien intentara rescatarlo de entre ambos grupos. Por último (habría mucho más, que alguna vez contaremos) vive en mi memoria, nítida, la imagen de como cobijaba a Giachino, moribundo, en un Land Rover que se dirigió al hospital, el ayudante de Büsser, su compañero y camarada (años después almirante y comandante de la Infantería de Marina) capitán oscar A. Monnereau, con desesperación patente en el rostro.

También porque me atañe, la que fue segunda orden imperativa de uno de los servidores del VAO que estaba en la torreta, cuando aguardábamos y yo había descendido, solo para ver casas bajas, como deshabitadas, con las cortinas celosamente corridas y en las calles vacías del hasta entonces Puerto Stanley transitadas, solo de vez en cuando, por infantes de marina que llevaban apuntándoles, a civiles de la Fuerza de "kelpers", nada inocentes en sus intenciones, si había que juzgar por las armas que aun portaban como, por ejemplo, una bazooka.

"!Suba ya mismo!" fueron sus palabras y a modo de explicación, mientras era obedecido por su novel protegido, agregó: "están tirando con matagatos", alusión que nunca supe si era a algún arma de calibre 22 que yo, como buen debutante, ni siquiera oía. Hasta aquí llegamos en este relato, agradeciendo a "LA GACETA MAL VINENSE" su invitación. Hemos obviado la médula de aquello que estuvo en juego ese día, ya incorporado a la historia, aunque todavía se polemice.

*** Corresponsal de guerra acreditado ante el Ejército Argentino**

EN RECUADRO DENTRO DEL TEXTO ANTERIOR

VERDADEROS HÉROES

En mi caso, el suceso se constituyó en la posibilidad de dar una primicia casi mundial, desde el lugar del hecho, ya que fue la primera información ulterior que salió de un periodista para un medio, en este caso, la extinguida LA RAZON tradicional. Además publicada, en esas condiciones, en la sexta edición del mismo 2 de abril de 1982, ya ocurrido el desembarco y es, tal vez única, como vivencia personal. Si le añadimos el contexto histórico, el episodio asume, por cierto, otra dimensión. Pero en verdad, quisiera destacar la acción de los periodistas en las islas, en especial de aquellos que, durante la ofensiva británica debieron aguantar a pie firme junto a los soldados los cañoneos, bombardeos y otras calamidades. No sólo fueron corresponsales de guerra, como el tan injustamente agraviado (al punto que hoy despliega su extraordinaria destreza profesional en el exterior del país) Nicolás Kasanzew, sino también enviados especiales de la agencia TELAM, camarógrafos, reporteros y otros casi anónimos.

Fueron 45 días bajo fuego durante el accionar bélico del mayor despliegue de Gran Bretaña, después de la Segunda Guerra Mundial. No es poco, es una muestra de heroísmo, ante la que merecen mi reverencia. Tanto como los soldados, infantes de marina, pilotos, suboficiales y oficiales en el mismo trance, así como otros civiles llevados para atender servicios públicos o los marinos mercantes y tripulantes de pesqueros. Hubo durante las hostilidades 18 muertos civiles, de ellos 15 marinos mercantes. Las bombas y los misiles no llevan nombre y apellido... Tampoco la metralla y otros proyectiles.

ACCION DE LOS CIVILES EN LA GUERRA DE MALVINAS

*** Por Jorge Muñozⁱ**

No bien se conoció en el ámbito ciudadano el acto de recuperación de nuestras Islas Malvinas debido a la acción de nuestras Fuerzas Armadas el 2 de abril de 1982 y la posterior decisión del Gobierno Argentino de consolidar nuestra posición en el archipiélago, se dio inicio en el orden nacional, a una movilización espontánea de un número muy importante de civiles quienes expresaron su deseo de brindarse en apoyo de la gesta.

Así mas allá del llamado que los organismos oficiales efectuaron a sus componentes, se autoconvocaron miles de argentinos quienes a través de sus oficios o profesiones se ofrecieron voluntariamente para cumplir funciones en el Atlántico Sur. Sin perjuicio de ello también diversos organismos no gubernamentales se presentaron a las autoridades con objeto de poder ser útiles en la emergencia nacional.

La participación de civiles en la gesta de Malvinas tuvo comienzo en las jornadas del mes de marzo de 1982 cuando 39 operarios civiles que se encontraban cumpliendo con el desguace de una factoría en las Islas Georgias del Sur, fueron testigos de la recuperación de esas islas por parte de los efectivos argentinos. Posteriormente, a fines de abril, estos hombres fueron hechos prisioneros, por fuerzas inglesas que volvieron a ocupar Georgias y sufrieron las duras contingencias de un injusto cautiverio en el portaaviones Invencible hasta que fueron liberados un mes después en el puerto de Montevideo.

OPERACIÓN ROSARIO

La Operación “Rosario” por la cual nuestras Fuerzas Armadas recuperaron Malvinas, también contó con la participación de civiles. En este caso se trató de tres periodistas que acompañaron a la fuerza de desembarco. Ellos fueron José María Camarotti del diario la Razón; el redactor Salvador Fernández y el fotógrafo Osvaldo Zurlo ambos del diario Nueva Provincia. Estos eficientes profesionales además de soportar estoicamente las peripecias de una mar embravecida cuando estuvieron embarcados junto a las tropas en la difícil travesía, al desembarcar se encontraron en grave peligro cuando los infantes ingleses que ocupaban las islas resistieron atacando a nuestras fuerzas.

Posteriormente la necesidad inmediata de proveer a la nueva gobernación de Malvinas de una infraestructura oficial necesaria para su debido funcionamiento hizo que se presentaran para ser trasladados a las islas los componentes de un nutrido contingente de empleados, funcionarios y técnicos que iban a dar vida y funcionamiento a la flamante administración.

Dentro de esta categoría de profesionales el Estado Nacional a través de sus Empresas de servicio proveyó de los siguientes elementos civiles:

ENCOTEL (Empresa Nacional de Correos y Telégrafos)

La Secretaría de Comunicaciones dispuso la creación de la Oficina Radiopostal “Islas Malvinas” con asiento en Puerto Argentino y para su funcionamiento designó como Jefe al Director General Everto Hugo Caballero secundado por José Manuel Chavez y Lucio Eduardo Manzini como Jefe de Radioaficionados. Esta delegación se vio reforzada luego por la llegada de dos funcionarios Victor Ramsky y Virgilio Vitaliano.

La oficina Radiopostal dio curso sin tregua durante todo el conflicto a la entrega y envío de miles de cartas, telegramas y encomiendas cuyos principales destinatarios fueron nuestros soldados. Esta función se cumplió en las más difíciles condiciones, bajo constante amenaza de los ataques enemigos y en diversas ocasiones las entregas fueron llevadas atrevidamente en una pequeña avioneta al interior de las islas.

ENTEL (Empresa Nacional de Telecomunicaciones)

Fueron seleccionados para trasladarse a Malvinas el Jefe de Transmisión, Agrimensor Carlos Rossato, con 27 años de servicios, especialista en microondas; el jefe de Servicio Técnico de la Planta Don Bosco, Vicente Pugliese; el jefe de Servicio Mario Pietra y el Telegrafista Segundo Lares. Arribados a Pto Argentino pasaron a depender del Mayor de la Fuerza Aérea Antonio González Iturbe, Jefe de la Planta de Transmisión.

Desde la Planta Central se transmitió por varios circuitos, vía Bs As se efectuaron enlaces internacionales (Phon – Pach), especialmente con la línea cadena Caracol Colombia. Por radio Pacheco por vía costera, B Blanca, Trelew, Ushuaia.

Además de proporcionar comunicación al todo el sistema de las islas, se habilitaron cabinas de funcionamiento público, permanente y gratuito para los combatientes en Pto Argentino.

LRA 60 RADIO NACIONAL y TV CANAL 7

Radio Nacional inició su transmisión desde Puerto Argentino el 4 de abril con la voz del locutor nacional Norman Powell con la colaboración del operador Fernando Péndola y bajo la dirección de Ernesto Dalmau. Pocos días después comenzaría la emisión de LUT8, Canal 7 Islas Malvinas con el técnico Eduardo Oderigo. Estas emisiones locales en inglés y castellano, sirvieron para difundir noticias, servicios y música clásica y folklore nacional.

VIALIDAD NACIONAL

Bajo él la dirección del Ingeniero Alberto Gaffuri secundado por tres técnicos de Vialidad Nacional y once voluntarios de empresas privadas se formalizaron tareas conjuntas con Ingenieros Militares consistentes en trabajos de conservación vial; construcción de caminos, conformación de pistas para helicópteros, construcción de defensas etc. Para estos y otros trabajos los técnicos contaron con camiones, grúas, topadoras, motoniveladoras y demás elementos que le facilitaron cumplir su misión en el difícil suelo malvinero.

MEDICOS

El Ministerio de Salud Pública seleccionó entre miles de profesionales de la salud a tres médicos que fueron destinados a cumplir servicios en Malvinas. Ellos fueron los doctores Mario Lazar Bellico; José Hechor Soria y Oscar Ricardo Rojas, todos cirujanos que se hicieron cargo del Hospital civil “Eduardo VII” de Puerto Argentino. Las tareas médicas además de la atención de la población local, se extendieron al personal militar que era derivado para tratamientos y otras terapias en especial aquel personal victima de heridas de bala y pié de trinchera.

ORGANIZACIONES VINCULADAS A LAS FFAA

Siempre dentro de la categoría de voluntarios se hicieron presentes dos organizaciones compuestas de civiles que se nuclearon por su especialidad bajo la conducción de la Fuerza Aérea Argentina. Estas Fueron la R.O.A.(Red de Observadores Aéreos) y el Escuadrón “Fénix”.

La ROA que con sus radioaficionados tuvo una estructura operativa de cientos de técnicos en la Red Costera y Continental, participó activamente en Malvinas con la presencia de 23 miembros que distribuidos estratégicamente en el archipiélago cumplieron con notable efectividad funciones de observación, rastreo, localización e interpretación.

Munidos de sus propios equipos de transmisión particular, estos valientes radio operadores fueron ubicados de dos en dos en lo alto de los montes de la Isla Soledad desde donde cumplieron su valioso servicio. Al finalizar el conflicto dos de sus miembros cayeron prisioneros junto a los efectivos militares.

La otra rama de voluntarios de la FA, el Escuadrón Fénix, estuvo compuesta por mas de cien pilotos y mecánicos civiles que operando maquinas de uso civil cumplieron tareas de diversión, guiado de escuadrillas, exploración, reconocimiento, búsqueda, transporte, información, fotografía y patrullaje.

Las aeronaves tipo ejecutivo provistas por Empresas particulares y organismos del Estado no tuvieron descanso y el peligro de tales misiones siempre estuvo presente. Casi al finalizar el conflicto el Jefe del Escuadrón y su tripulación fueron abatidos cuando operaban sobre Malvinas.

VOLUNTARIOS CIVILES - CAPELLANES

Dentro de la categoría de voluntarios civiles debemos mencionar a los Capellanes que acompañaron durante toda la campaña a nuestras tropas.

Más de veinte sacerdotes de todas las órdenes y niveles eclesiásticos cumplieron el arriesgado servicio de asistir espiritualmente a nuestros soldados y reconfortarlos en los momentos más duros de la batalla.

La siguiente es la nómina de los sacerdotes argentinos que concurrieron a las Islas durante el conflicto incluyendo a los sacerdotes con estado militar:

CARGO	JERARQUÍA	APELLIDO Y NOMBRE	DESTINO
Obispo Castrense VGM	Monseñor Dr	Manual Medina	Guarnición Malvinas
Ex Pro Vicario Castrense VGM	Monseñor Dr	Victorio Bonamín	Guarnición Malvinas
Capellán Castrense	Pbro Dr	José Fernández	Coordinador
Capellán Castrense	RP Fray	Salvador Santore ((OP)	Cdo Agr Ejército Pto Argentino
Capellán Castrense	Pbro	Dante Vega	Hospital Militar Malvinas

Capellán Auxiliar	Pbro	Idelfonso Benigno Roldan (SDB)	Cdo Br I Mec IX
Capellán Auxiliar	Pbro	Natalio Astolfo (SDB)	Hospital Militar Malvinas
Capellán Auxiliar	Pbro	Santiago Mora	Guarnición Darwin Pradera del Ganso
Capellán Auxiliar	Pbro	Luis Sesa	Guarnición Darwin Pradera del Ganso
Capellán Auxiliar	Pbro	Santiago Bautista Baldazari	RI 4
Capellán Auxiliar	Pbro	Jorge Luis Piccinali	Ca Cdos 601/602 - RIMec 3 RI 4
Capellán Auxiliar	Pbro	Marcos Gozzi	Guarnición Bahía Fox
Capellán Auxiliar	Pbro	Nicolás Solonisky (SDB)	Guarnición Puerto Yapeyú
Voluntario	Pbro	Vicente Martínez Torrens (SDB)	RIMec 25
Voluntario	RP Fray	Domingo Renaudier de Paulis (OP)	RIMec 6 – Ca A/ RI 1
Capellán Castrense	CN Capellán Pbro	Pablo Cantalicio Sosa	BIM 5
Capellán Castrense	CF Capellán	Angel Maffezini	Componente ARA
Capellán Castrense	Monseñor	Roque Manuel Puyelli	Componente FAA
Capellán Castrense	Pbro	Gonzalo Eliseo Pacheco	Componente FAA – Prisioneros de Guerra St Edmund
Capellán Auxiliar	Pbro	Juan Corti (SDB)	Componente FAA
Capellán Auxiliar	RP Lic Fray	Norberto Sorrentino (OP)	Componente FAA
Voluntario	Pbro	Gustavo Miatello	Guarnición Malvinas

Acompañaron a Mons Medina en su visita pastoral del 16ABR82 los Capellanes Mayores de EA Mons José Mario Menestrina, ARA Pbro Domingo Carmelo Genise y FAA Pbro Ovidio Félix Trípode

Acompañó al que fuera Pro Vicario Castrense Mons Bonamín el 22ABR82 el Capellán Castrense del Min Defensa y EMC Pbro Francisco Pablo Casella

Monseñor Desiderio Elso Collino, Obispo por entonces de Lomas de Zamora viajó a las Islas con la Comitiva que asistió el 7 de abril a la puesta en posesión del Gobernados Militar.

MARINOS MERCANTES

La participación de mas de cincuenta barcos mercantes argentinos en apoyo de la batalla por Malvinas con la concurrencia de casi mil hombres de la Marina Mercante nos hablan de la masiva participación de los civiles en el conflicto. Estos elementos cumplieron acabadamente con dos misiones primordiales: Tareas Logística y de Inteligencia. Dentro de las primeras mencionaremos el abastecimiento a las islas y puertos Patagónicos, transportes de personal, abastecimiento y reabastecimiento de nuestra Flota de Mar.

Las tareas de inteligencia llevadas a cabo por cargueros de ELMA y pesqueros particulares tuvieron el resultado de un alto rendimiento de información para nuestros mandos militares.

Sin perjuicio de ello también se contó el apoyo del Servicio de Prácticos y del buque Escuela de nuestra Marina Mercante para el control del Río de la Plata.

Pero quizá la sola enumeración de un dato nos daría la dimensión del valor y sacrificio de nuestros civiles en el mar. Dieciocho hombres de nuestra Marina Mercante dieron su vida al ser resultar atacados y hundidos los barcos que tripulaban.

Los peligros que debieron soportar nuestros marinos quedaron reflejados también en la cifra de barcos siniestrados en Malvinas. De ocho barcos mercantes que arribaron o se acercaron a las islas tres de ellos resultaron hundidos: el ELMA “Rio Carcarañá” (Capitán Dell’Elicine), el Transporte Naval “Isla de los

Estados”(Capitán Tulio Panigadi +) y el pesquero “Narwal” (Capitán Néstor Fabiano); el cuarto, el Transporte Naval “Bahía Buen Suceso”, quedó fuera de servicio por efecto de un ataque aéreo.

PERSONAL SANITARIO

Fueron seis profesionales Instrumentistas Quirúrgicas que sirvieron voluntariamente en el Buque Hospital “Alte. Irizar”. Las mismas simbolizan el valor de la Mujer Argentina en beneficio de la Patria durante la Gesta de Malvinas.

COLABORADORES

Debe señalarse también la colaboración prestada entre otros, por el empresario Lic Alfredo Péculo, quien asesoró en cuanto al adecuado tratamiento de los caídos en combate para su correcta inhumación cuando fue posible.

PRESENTACIONES VOLUNTARIAS

Un merecido recuerdo merecen los miles de ciudadanos que se presentaron espontáneamente en los Centros de Reclutamiento, en calidad de Voluntarios para Malvinas y que actualmente conservan como preciado tesoro el reconocimiento que mediante un certificado les otorgó el Ministerio de Defensa.

*** Historiador e Investigador de la Gesta. Socio adherente de nuestra entidad.**

El reconocimiento a los civiles y militares que la integraron

Por el Comodoro (R) Oscar Aranda Durañona

Desde 1975, de modo similar a lo efectuado en la II Guerra Mundial, la Fuerza Aérea Argentina había adoptado el procedimiento de complementar la cobertura de vigilancia de sus radares con Redes de Observadores del Aire. En 1978, ante la inminencia de un conflicto con Chile se requirió la colaboración de los radioaficionados, llamándolos a las filas en base a las disposiciones relativas al servicio de la Defensa Civil.

Para 1982, el Comando de Defensa Aérea mantenía activado un mecanismo perfectamente ajustado de convocatoria de radioaficionados. Por esa causa, cuando le fue solicitado por el Sector de Defensa Malvinas, en pocos días movilizó y trasladó a los radioaficionados, en este caso pertenecientes al Radio Club Córdoba para que, desplegados, conformasen la red de 9 Puestos de Observación Aérea (POA) alrededor de Puerto Argentino.

La ROA de Puerto Argentino, dependía directamente del Centro de Información y Control (CIC) y estaba integrada por el Suboficial Mayor Alfredo Ocampo como encargado, el Suboficial Auxiliar Álvaro Portal y el Señor Carlos Biasotto como auxiliares. El citado personal se alternó en la operación de la Central de Filtraje de la red y como operadores de la Mesa de Información de la ROA en el CIC. Inicialmente, los siguientes radioaficionados se desplazaron a distintos puntos de las islas y montaron los Puestos de Observadores del Aire (PPOOAA):

1º) M-1: Gustavo Lescano y Carlos Re.

2º) M-2: Enrique Font, Abel Ramírez y Roberto Parets.

3º) M-3: Sergio Rdelnik y Jorge Noguera.

4º) M-4: Rafael Escuti y Luis Monti

5º) M-5: Suboficial Mayor Manuel del Pino y Enrique Guevara.

6º) M-6: Erio Díaz y Raúl Bottin

7º) M-7: Julio Rotea y Terciano Zampieri

8º) M-8: Ricardo Consigli y Juan Oliver

9º) M-9: Norberto Poletti y Cabo Primero Jorge Lanza de la IX Brigada Aérea, operador del Radar ELTA

10º)

Las inclemencias del tiempo, la lluvia, nieve, bajas temperaturas (sensaciones térmicas de -2/-3Cº) y vientos promedios de 70 kilómetros por hora con ráfagas máximas de 130 kilómetros por hora, se confabularon contra el funcionamiento de la ROA, provocando heridos y la destrucción de carpas. Es por ello que antes del comienzo de las hostilidades fue necesario levantar, en forma definitiva, los POA 4 y 6 y el personal fue reembarcado hacia el continente.

A cada puesto de observación se destinó, más que nada como apoyo moral, un soldado de seguridad. Con esa finalidad, de la Compañía de Defensa del I Brigada Aérea asignada a la defensa de la BAM Malvinas se desplegaron a los puestos los soldados clase 63 Armando Schiaschiner, Guillermo Scortio, Albino Roque Almeida, Balicio Desousa, Indalecio Rosas, Héctor Chazarreta, José Zirk, José Sosa, Guillermo U. García (falleció en Puerto Argentino) y Francisco Frontini, ayudante operador radar ELTA (de la IX Brigada Aérea).

A partir del 1º de mayo, se tomó conciencia de la falta de protección jurídica para los radioaficionados civiles. Si eran capturados no los amparaba la Convención de Ginebra. Ante esa situación, el 7 de mayo, el Brigadier Castellano ordenó su reemplazo por personal militar, destinándose como observadores a oficiales que habían llegado para conformar los Equipos de Control Aéreo y a los suboficiales que el progreso de las operaciones dejaba sin ocupación.

Se desempañaron como Observadores en distintas etapas de la guerra los Primeros Tenientes Pedro Altamirano Bernahola, Luis Edmundo París; los Tenientes Eduardo Túñez, Abelardo Félix Alzogaray; los Suboficiales Auxiliares Roberto O. Alonso, José Coutto, Ramón Campos; los Cabos Principales Raúl Héctor Guerra, Jorge Irusta, Jorge Humberto Capellino; los Cabos Primeros Omar Alfredo Canesini, Ricardo José González Ávalos; y los Cabos César Roca, Carlos Alberto Funes, Roberto A. Pochetti, Oscar Walter Doria y Carlos Osvaldo Gómez.

Estos oficiales y suboficiales de la Fuerza Aérea, mantuvieron activados los puestos de observación prácticamente hasta el final del conflicto. Sus informes contribuyeron en gran medida a salvar vidas humanas gracias a las oportunas alertas, como así mismo a asestar los golpes más duros a la flota enemiga. El sacrificio de estos hombres

ya pertenece a la historia. A título de ejemplo se describen a continuación algunas de las peripecias que debieron afrontar los distintos Puestos de Observación que formaron la ROA de Puerto Argentino.

Para comenzar, merecen una mención especial los radioaficionados Terciano Zampieri y Julio Rotea quienes, a pesar de recibir orden de replegar, se negaron y permanecieron en el M-7. Esta decisión permitió, no sólo detectar desplazamientos aéreos, sino también facilitar la evacuación de una patrulla atacada cerca de Fox Point. A mediados de mayo fueron reemplazados por personal militar, y evacuados a la BAM Cóndor, continuaron trabajando hasta caer prisioneros. A partir del reemplazo, el M-7 fue cubierto por los Alfereces Egurza y Gazzo, quienes realizaron observaciones, pese a ser sobrepasados en varias oportunidades por fuerzas enemigas que los rastreaban por tierra y aire. Un Alférez y dos soldados pudieron ser dirigidos hacia un lugar seguro y luego rescatados por helicópteros propios.

El puesto M-8, compuesto por el Suboficial Auxiliar Roberto Alonso, Cabo Principal Raúl Guerra y soldado clase 63 José Zirk, operó hasta que fue rebasado por tropas enemigas. Localizados y bombardeados por fuego naval, abandonaron la posición y regresaron a pie. Al tercer día perdieron contacto radial y al quinto día fueron encontrados por hombres del Ejército en las inmediaciones del Monte Challenger, después de eludir patrullas enemigas. Desde el Monte Harriet, finalmente se los trasladó a Puerto Argentino.

El puesto M-5, operado por el Suboficial Mayor Manuel Del Pino y el Cabo Primero Ricardo González Ávalo cumplió una esforzada labor. El constante movimiento de personal y de vehículos en la zona, dificultó los reemplazos y tuvieron que permanecer hasta el 5 de junio cuando fueron capturados. Es de destacar que ese día se intentó rescatarlos, pero el helicóptero Bell-212, donde viajaba como guía el jefe del CIC, Vicecomodoro Aranda Durañona, al sobrevolar la zona de Bombilla Hill se encontró de frente con un Sea King. Sorprendidas, ambas tripulaciones efectuaron maniobras de escape. El británico escapó hacia el norte y el Bell argentino se internó nuevamente en la bahía y, al ras del agua, buscó Port Louis. Desde allí siguió rumbo a Puerto Argentino.

El puesto M-9 y su radar ELTA, operado en un principio por Norberto Poletti y Cabo "Primero Jorge Lanza, mantuvo la vigilancia en forma intensa.

El puesto M-3, que había sido desalojado por fuego naval, dada su estratégica posición se lo intentó montar nuevamente en los últimos días de la guerra. Con esa finalidad el CIC envió al Suboficial Auxiliar José Coutto y Cabo César Roca que, lamentablemente, no pudieron poner en marcha los equipos de comunicaciones. Con gran vocación de servicio, el Cabo Roca caminó entre 20/30 kilómetros hasta el poblado de Port Louis y pidió ayuda al encargado de la ROA. En reemplazo, el CIC envió al Cabo Primero Capellino y Cabo Carlos Gómez, quienes fueron tomados prisioneros antes de entrar en contacto con la cabecera.

Red de Observadores del Aire zona Costera

Con un distinto nivel de exigencia, también es justo recordar a los radioaficionados que formaron la Red de Observadores que el Comando de Defensa Aérea desplegó en otras zona del país. Todos se presentaron con sus propios equipos de comunicaciones y movilidad.

La ROA Costera cubría el litoral atlántico desde La Plata hasta el extremo sur de Santa Cruz. La integraron: Juan Anna, Carlos Azamor, Eduardo Bernal, Marcelo Bocceli, Carlos Boratto, Raúl Cabot, Enrique Calvo, Bernard Cienfuegos, Juan Carlos Cuestas, Alejandro Crovetto, Naldo De Biasi, Néstor Deocarets, Carlos Desousa, Rubén Esteban, Manuel García, Antonio González, Aldo Kovacevich, Emilio Martínez, Eleuterio Méndez, Martín Montenegro, Víctor Monticcelli, Jorge Neman, Eduardo Nikoniuk, Daniel Notaro, Gaspar Olguín, Carlos Olivieri, Carlos Palacios, José Ricardo Palacios, Guillermo Pasos, Carlos Paterson, Roberto Povelka, Raúl Policastro, Ernesto Rocha, Luis Rusch, Fernando Sabaye, Alejandro Samper, Edgardo Saavedra y Osvaldo Serrano.

Red de Observadores del Aire zona Continental

Su tarea específica consistió en cubrir desde sus lugares de origen las frecuencias utilizadas por el enemigo, interceptando mensajes y suministrando información al comando. Los asientos principales de este grupo fueron: San Carlos de Bolívar, Comodoro Rivadavia, Dolores, Grupo I de Vigilancia Aérea (GIVA). Se trabajó con un sistema de guardias rotativas que cubrió el espectro radioeléctrico durante las 24 horas. Lo integraban: Rafael Padilla, Juan Carlos Landó, Alberto Almar, Ricardo Boaglio, Juan Berthoud, Alvaro Bilancetti, Adolfo Cárdenas, Héctor Césare, Néstor Ciaparelli y Gustavo Denevi.

El personal que se detalla a continuación fue convocado por la Fuerza Aérea Argentina para relevar a la ROA en las islas. A causa del mal tiempo, no pudieron aterrizar, y retornaron al continente. Almar Alberto, Boaglio Ricardo, Cárdenas Adolfo L., Césare Héctor, Chiaparelli Néstor, Denevi Gustavo, Friedrich Oscar Ricardo, Geller Mario, Giometti Juan, González Lelio A., Hermida Juan, Laverne Omar, Lourenzo Manuel, Malvido Giménez Carlos, Ramírez Carlos A., Rastellino Horacio y Teruggi Roberto.

Red de Observadores del Aire de la BAM Cóndor

Entre el 28 y 29 de abril, la BAM Cóndor desplegó cuatro puestos: “BIGUÁ” y ““HIENA”-“ROCA”-“VASCO” y una Central de Filtraje NIDO. Los Puestos de Observación Aérea fueron distribuidos en posiciones coincidentes con las probables avenidas de ataque y se cubrieron los ángulos muertos de los radares de artillería Elta y de la batería de 35 mm Skyguard.

Los Alfereces Rómulo Antonio Sasone, Jorge Alfredo Blázquez, Mario Eduardo Egurza y Eduardo Javier Daghero ocuparon los puestos, mientras que el Alférez Andrés Alejandro Gazzo se hizo cargo del Centro de Filtraje en la BAM Cóndor. Además, cuatro soldados, con formación secundaria, integraron voluntariamente los puestos en calidad de auxiliares.

Comentarios del Brigadier (R) Luis Guillermo Castellano

El Brigadier Castellano se desempeñó como Comandante del Componente Aéreo en Malvinas, y en sus breves comentarios de las acciones bélicas que se incluyeron en el Libro “PROBADO EN COMBATE”, señalaba al respecto:

“El día diecinueve de abril, arribó un grupo humano singular, eran diecinueve civiles acompañados por un selecto grupo de suboficiales. Se trataba de los radioaficionados pertenecientes al Radio Club Córdoba y Carlos Paz, quienes al escuchar el llamado de la Patria, abandonándolo todo, sin dudar ni pedir nada, se presentaron voluntariamente munidos de sus valiosos equipos personales con el fin de integrar la Red de Observadores del Aire (ROA), elemento vital para la conducción de las operaciones aéreas y que, merced al elevado profesionalismo y conmovedor espíritu de entrega de sus hombres, al iniciar las acciones bélicas se transformó en la pieza clave e imprescindible de la defensa, tanto Aérea como Terrestre y Naval.”

“Su incansable vigilia, su inquebrantable espíritu de sacrificio y su ejemplar vocación de servicio, coadyuvó en buena medida al éxito de muchas misiones de combate y lo que es aún más importante, a salvar valiosas vidas que sin lugar a dudas se hubieran perdido de no contar con las oportunas alertas tempranas.”

“En síntesis, su heroico y patriótico desempeño, contribuyó a que la Fuerza Aérea escribiera páginas de gloria para la historia de la Patria.”

***Durante la guerra con el grado de Vicecomodoro se desempeñó como Jefe del Centro de Información y Control (CIC) Malvinas. Actualmente es socio activo y miembro de la Subcomisión Asuntos Académicos de nuestra entidad.**

BUQUE DE TRANSPORTE MONSUNEN SÍNTESIS

* Por El Sargento Primero Rubén Oscar Marchetti y el Soldado Clase 62 Ramón Orlando Godoy

El 6 de mayo de 1982 me encontraba con mi sección de apoyo de combate de la compañía “C” del Regimiento de Infantería 4, de Monte Caseros en Monte Wall, cuando recibí una orden del jefe de compañía Capitán Marpegan por la cual, según lo dispuesto por el Comandante de la Brigada de Infantería III, junto a dos soldados, una ametralladora MAG y dos cajones de munición, debía presentarme en Puerto Argentino en el sector de muelles.

Durante la marcha al lugar ordenado pensaba que la misión que debería cumplir sería la defensa de una posición en las adyacencias del puerto, pero no fue así, me ordenaron embarcar en un pequeño buque, el Monsunen, anclado en el muelle Nro 4, a fin de proporcionarle defensa antiaérea en todo los viajes que realizara hasta su regreso a Puerto Argentino, uno de los soldados debió reintegrarse a la unidad.

Fui recibido a bordo por el 2do Comandante, el Teniente de Navío Oscar Vázquez, quien me asignó un lugar como integrante de la tripulación, zarpando ese mismo día a Puerto Yapeyú (Howard), con una sección del Regimiento de Infantería 5 que guarnecía en ese lugar, transportando también a bordo cañones 105mm, munición y alimentos para dicha unidad.

Los primeros dos días de navegación pasaron en calma, pero siempre a la espera de un ataque naval o aéreo. De inmediato me integré a la tripulación del Monsunen de la que recibí su afecto y cordialidad como si fuera un integrante más de la Armada, logrando concretar una amistad que se ha fortalecido y perdura a través del tiempo, en los buenos y malos momentos.

Este sentimiento es privativo de personas que ofrecieron sin retaceos sus vidas por la Patria, en las que el sufrimiento de uno era compartido por el otro, que supieron anteponer por sobre todo el desinterés que presupone el riesgo permanente, manifestado en forma continua hasta el regreso al continente. *Solo importaba cumplir acabadamente con la misión*

Luego de tres días de viaje llegamos a Puerto Yapeyú, donde desembarcó la sección aludida, prosiguiendo luego a Puerto Darwin en donde se debió traspasar del Transporte ARA Bahía Buen Suceso, combustible para aeronaves JP1 y munición con destino a Puerto Argentino, al cual finalmente nunca llegaríamos.

El día 23 de mayo, siendo aproximadamente las 0230 Hs de la madrugada, realizábamos un viaje en calma cuando el Comandante de la nave, el Teniente de Navío Jorge Gopceovich Canevari impartió la alerta amarilla (ataque de helicópteros), preguntando de inmediato quien se encontraba a cargo de la ametralladora, por lo que respondí que yo me encontraba en dicho puesto, expresándome de inmediato el Comandante, que se aproximaba al buque un helicóptero enemigo.

La noche era clara, se veían las siluetas de los cerros en el horizonte, tomé la ametralladora MAG y le ordené al soldado clase 62 Ramón Orlando Godoy, que era el auxiliar abastecedor de munición, que girara conmigo a mi derecha cuando apareciera el helicóptero.

En la proa del buque se sentía a lo lejos que el enemigo se aproximaba, una vez localizado y en alcance procedí a abrirle el fuego observando como las balas trazantes, dejaban de verse dentro del fuselaje, seguidamente hizo un giro buscando la costa, originándose un resplandor en el cielo que iluminaba la noche.

De inmediato nos surgió incertidumbre por lo que podría suceder, pero instantes después sobrevino la respuesta de las fragatas que se encontraban dentro del estrecho, las que abrieron el fuego con bengalas de iluminación para ubicar la posición del buque, prosiguiendo con fuego de cañones y misiles que no dieron en el blanco gracias a la valentía y coraje de nuestro Comandante que en una demostración de destreza hizo zigzaguar al buque para evitar constituir un blanco de la artillería naval del enemigo. Por alta voz nos comunicó que debíamos prepararnos para desembarcar en la costa.

En esas circunstancias me encontraba en la proa del buque junto al soldado clase 62 Godoy y al Teniente de Corbeta Héctor Lehman, el fuego del enemigo era constante, el buque en busca del lugar para poder desembarcar hasta que en un momento dado se clava con su proa en la costa, de características rocosas, tirando entonces de inmediato las balsas salvavidas al mar para poder desembarcar.

El soldado Godoy decide lanzarse desde lo alto del buque hacia las rocas pegando con su chaleco salvavidas en ellas e hiriéndose en una pierna, yo me arrojé en una balsa que se encontraba en la popa cayendo dentro de ella, mientras el resto del personal apurado por el peligro que implicaba la carga, trataba de salvar su vida bajo el fuego del enemigo.

Una vez en la balsa, escucho que desde el buque alguien pregunta: quien se encontraba en la balsa de popa, respondí con mi nombre y de inmediato sentí caer sobre mi a una persona a la que ayudé a ingresar, reconociendo al cabo Brunetti.

Desde la costa también a viva voz interrogaban sobre quienes se encontraban en la balsa de popa, al contestar nuestro nombres ,nos dicen que la corriente nos estaba llevando mar adentro, con peligro de ser atrapados por la rotación de la hélice del buque que seguía girando.

Comenzamos entonces a remar con las manos, que se amorataban por el frío del agua; al no obtener resultados decidimos arrojarnos al mar y nadar hacia la costa, distante aproximadamente a cincuenta metros, que se nos hacían eternos por el frío que comenzábamos a tener. Al lograr tomarme de una roca siento que alguien me ayudaba a subir porque resbalaba debido al musgo que esta presentaba.

Una vez reunidos, ayudo al soldado Godoy que se encontraba herido, abandonando todos rápidamente la zona bajo el fuego enemigo, hasta alcanzar un lugar donde nos pusimos a cubierto. Pasados unos minutos el fuego enemigo cesó, observando a lo lejos como ametrallaban las balsas que flotaban a la deriva.

El ataque enemigo continuó sobre la costa, debido a la imposibilidad de localizar el buque porque se encontraba varado en las rocas, las que impedían su localización ya que provocaban el rebote de las ondas del radar. Continuamos la marcha alejándonos de la costa.

La madrugada del 23 de mayo transcurrió con mucho frío, llegando casi al limite de la hipotermia debido a que todos nos encontrábamos mojados. Para poder mantener el calor nos manteníamos juntos, lo más cerca posible unos de otros.

Al amanecer un grupo nos dirigimos al buque para ver si se encontraba en el lugar y era posible recuperarlo, otro grupo realizó un reconocimiento por los alrededores. Al llegar nos encontramos con la nave desencallando debido a que la marea estaba creciendo, El Comandante junto con el cabo Brunetti, el suboficial Cabana y el conscripto clase 62 Bazan, subieron por una cuerda que se encontraba atada al buque para poder recuperarlo, en el intento queda enganchado en la soga el suboficial Cabana cayendo al agua siendo auxiliado por el conscripto Bazan.

El cabo Brunetti logró abordar, tirando una balsa al agua con la que se efectuaron transportes desde tierra hasta el buque para lograr su recuperación. Lamentablemente una amarra se había enrollado en la hélice por lo que no fue posible continuar el viaje, comunicándose el Comandante por radio para solicitar un auxilio. Entrada la tarde arribó el buque Forrest que nos remolcó hasta Pradera del Ganso sin avistar al enemigo..

El dia 25 de mayo, día de la Patria, al mediodía, se impartió una alerta roja (ataque aéreo), debiendo ocupar rápidamente las posiciones en tierra, a cubierto de la acción de los Harriers. El día 27 comenzó el ataque ingles a Darwin - Pradera del Ganso desbordando la primera línea defensiva por lo que las tropas debieron replegarse, sucediéndose duros combates por parte del grueso de las unidades destacadas en el lugar, con cruentos intercambios de artillería y armas pesadas hasta el dia 29 de mayo. El enemigo debió retroceder en mas de una oportunidad por encontrarse frente a sólidas defensas en las que campeaba el valor y el coraje de nuestras tropas que no cejaban ante el invasor.

.
Pero ese espíritu y arrojo de nuestros combatientes no fue suficiente, en la madrugada del 29 se produce un alto el fuego, se comentaba en la propia tropa que era posible una rendición. No lo podía creer pero llegó el momento más amargo de mi vida finalizando también mi humilde participación en el conflicto. Fue una situación dolorosa pero honrosa puesto que las tropas argentinas hicieron con lo que tenían mas de lo posible, luchando denodadamente hasta el final. Los muertos y heridos atestiguan la dureza del combate de Darwin - Pradera del Ganso

Esta pequeña relato escrito con mucha emoción y sentimiento está dedicado a todos los camaradas que ofrendaron sus vidas en defensa de nuestra soberanía, muy en especial a los de la Armada que en todo momento me hicieron sentir como un marino mas durante los duros momentos compartidos en el Monsunen , correspondiéndoles con esta amistad de por vida.

TRIPULACIÓN DEL MONSUNEN

Teniente de Navío	Jorge Gopcevich Canevari
Teniente de Corbeta	Vázquez Oscar Guillermo
Teniente de Corbeta	Hector Rodolfo Lehman
SSMN	Cabana Lucas
SSMN	Mamani Adolfo Blas

CPEN

Gramajo Raúl

CPEN

Pedraza Jose Antonio

CPMN

Rivero Carlos Javier

CSMN

Bruneti Carlos Alberto

CSMN

Calizaya Zerpa Jesús

CC 62

Bazan Romualdo Ignacio

Cc62

Avila Jose Dulcillo

Sgt Inf EA (RI4)

Marchetti Ruben Oscar

Sold C 62 EA (RI 4)

Godoy Orlando Ramon

* Socio activo de nuestra entidad

UN ENCUENTRO DE CABALLEROS

* Por el Mayor Luis Giunti y el Capitán Odontólogo Luis Azar

No tengo por que odiar aquello que combato. No tengo por que amar aquello que protejo.
W. B. Yeats

Hace 20 años fueron enemigos mortales. Armados con las armas más letales de su época estaban dispuestos a matarse mutuamente. Unos en defensa de un pedazo de patria usurpado, el otro en pos del cumplimiento de su deber militar. Hoy se vuelven a encontrar vistiendo los mismos uniformes de antaño pero sin sus elementos de muerte. Sus manos vacías significan algo más que la paz. Su apretón de manos, el reconocimiento mutuo de enemigos que combatieron heroicamente. Como caballeros. Sin odios.

El Capitán Kevin Robison luchó junto al Ejército Británico sirviendo como cabo en el Regimiento 3 de Paracaidistas en el Conflicto del Atlántico Sur. Allí tomó parte de los combates de Monte Longdon y Wireless Ridge. Aún en su regimiento y formando parte de un programa de intercambios con nuestro país, fue invitado a participar en el entrenamiento de nuestra Brigada de Paracaidistas. Apenas tomó conocimiento de su designación realizó un pedido: que se le concediera permiso de visitar la unidad que tan duramente lo había enfrentado en el Combate de Monte Longdon: el Regimiento de Infantería Mecanizado 7 “Cnl Conde”.

Concedido el permiso y, puestos en alerta los veteranos del 7, todo se fue preparando para el encuentro. La ansiedad de nuestros hombres seguramente no sería menor que la del oficial inglés. Todos nos preguntábamos cual sería la reacción de los antiguos enemigos. Si bien los cuadros de nuestro ejército sirven junto a los británicos en misiones de paz como la de Chipre, pocas veces se había dado el caso de que se reunieran hombres que habían estado en la trinchera exactamente opuesta del campo de batalla.

El Capitán Robison, acompañado por el Agregado Militar de Gran Bretaña, Coronel Peter Reynolds (también veterano del conflicto) fue recibido por el Jefe del Regimiento Teniente Coronel Marcelo Bergallo en el Casino de Oficiales de la Guarnición, mientras los ex combatientes, suboficiales y soldados, se encontraban esperando en semicírculo en la Plana Mayor de la unidad.

Y llegó el momento. El jefe de la unidad los presentó y toda desconfianza se disipó ante las primeras palabras del visitante: “Es un gran honor para mi, como miembro del Regimiento 3 de Paracaidistas visitar la unidad de quienes fueron unos bravos y dignos enemigos y, agregó, que tantos problemas nos causaron”. La sonrisa general dio paso a un dialogo abierto, sincero y amistoso.

A medida que recorría el museo del regimiento, las preguntas entre los ex combatientes comenzaron a cruzarse. Todos querían saber que era lo que se sentía del lado opuesto del frente. “Realmente la pasamos mal, dijo el oficial inglés. Mi subunidad era parte de la reserva del ataque del regimiento y teníamos al iniciar la operación, la orden de atacar Wireless Ridge, tres horas después de lanzado el ataque sobre Monte Longdon. Tres horas era lo que se estimaba demorarían las otras compañías en ocuparlo y liberarnos el camino. La realidad fue muy otra, después de 12 horas de combate seguíamos tratando de ocupar Longdon, habiendo empeñado nuestra compañía de reserva y con un gran número de bajas. Nuestra sorpresa fue muy desagradable, pensamos que después de tanto tiempo en las posiciones los argentinos se retirarían rápidamente, pero nos equivocamos”.

-“¿Cuándo tiempo estuvieron ustedes viviendo en las posiciones?”, preguntó el inglés a nuestros veteranos.

- “Alrededor de sesenta días”.
- “Es como yo creía. Realmente es admirable. Les cuento algo: en Inglaterra cuando instruyo a los nuevos reclutas y veo que luego de un par de días en el terreno se encuentran con la moral baja, siempre les digo: “Los argentinos estuvieron sesenta días en un pozo de zorro, con un frío terrible y mojados por las pésimas condiciones del clima y cuando tuvieron que combatir lo hicieron como si recién hubiesen llegado. Aprendan de ellos.” Pero después preguntan nuevamente: “¿Sesenta días y sin ningún relevo? Realmente admirable. Eso sólo se logra con un elevada moral y una férrea acción de mando de todos los niveles.
- “¿Cuántos fueron los que atacaron Monte Longdon?”, es la pregunta que siguió.
- “Entre las tres compañías y la compañía de apoyo sumábamos más de 400 hombres, sin contar con los elementos de apoyo fuera del regimiento. Para el ataque utilizamos a todos los hombres. Aquellos como los conductores, cocineros, oficinistas que no estaban en los elementos de combate iban llevando mochilas con municiones y baterías para la primera línea y regresaban transportando heridos. Sufrimos 24 muertos y más de 40 heridos”
- “¿Cuántos argentinos crees que defendían las posiciones?”.

- “Sabíamos por inteligencia que se hallaba un regimiento pero no completo por lo cual siguiendo los manuales que marcan como deseable atacar con un mínimo de dos a uno suponíamos que eran alrededor de 200” (lo cual era acertado ya que había un poco menos de esa cantidad).
- “¿Qué arma era la que tenía un láser rojo que me tuvo a mal traer todo el combate y con la que soñé después durante varias noches?”, pregunta el Suboficial Principal Diaz.
- “Seguramente el misil antitanque MILAN. Es un arma guiada muy precisa pero con una desagradable desventaja que comprobamos aquella noche: los gases cuando sale el misil son muy visibles y atraía el fuego de todas las armas argentinas. Recuerdo que un grupo misilístico fue alcanzado de lleno por un disparo de 105 que mató a sus tres miembros”.
- “¿Es verdad que ustedes usaron nuestro cañón 105 antitanque contra nuestras propias posiciones?”
- “Si y no sólo el 105 sino también las ametralladoras .50 (12,7 mm). Cuando terminamos de ocupar Monte Longdon nos encontrábamos prácticamente sin munición, por la cual usamos todo lo que encontramos. Su 105 es muy parecido a un arma similar de dotación en nuestro país y la ametralladora también es un arma de nuestra dotación así que la dimos vuelta y disparamos”.
- “Esa fue la primera vez que vi el efecto de un 105 mm desde el otro lado”, se ríe uno de nuestros suboficiales que estaba en Wireless Ridge, “y no es para nada agradable”.
- “¿Conocés al que disparaba con los morteros sobre Wireless Ridge?, preguntó uno de nuestros veteranos.
- “Si, yo también estuve tirando con ellos en algún momento ya que quedamos como apoyo del ataque sobre Wireless Ridge”.
- “Entonces vos sos el responsable de mi herida”, dijo el teniente (retirado) sonriéndose. “Realmente los tengo que felicitar por la potencia y la eficacia de sus fuegos. Sinceramente no pudimos alzar la cabeza un milímetro del suelo por varias horas. ¿Te acordás DIAZ (se dirige al Principal), que durante un par de horas quedamos aplastados contra el piso?” “Si, agrega el principal, era imposible asomarse un centímetro sin correr el riesgo de que le volaran la cabeza”.
- “Es que sobre Wireless Ridge no quisimos sufrir lo mismo que sobre Monte Longdon. Las bajas que tuvimos y la resistencia fueron mucha así que se tiró con todo lo que tenía: artillería, morteros, “Milan”, fuego naval y de los tanques “Scorpion y Cimitar”. (Los ingleses reconocen haber disparado sobre Wireless Ridge alrededor de 6.000 proyectiles durante esa noche, una cantidad increíble si se tiene en cuenta que las fuerzas argentinas dispararon 17.000 proyectiles en toda la campaña).
- “¿Cuál fue lo anécdota más graciosa que oíste durante la campaña?”
- “Bueno, recuerdo que cuando nos aproximábamos a Longdon, un grupo de tiradores se acercó durante la noche hasta un valle entre dos cerros que estaban separados por un arroyito. Cuando llegaron ahí se detuvieron ya que la oscuridad era demasiada. Según cuentan ellos, escuchaban gente conversando y riéndose del otro lado y dieron por seguro que eran los otros miembros de su compañía que se encontraban delante. Al amanecer comienzan a cavar sus posiciones y ven que del otro lado la gente se encontraba haciendo lo mismo. Así que empiezan a saludar con sus manos y a gritar. Al principio todo iba a bien hasta que los de enfrente extrañados dejan las palas y agarran las ametralladoras y empiezan a tirar. ¡Era un grupo de soldados argentinos! Los nuestros se había adelantado demasiado y se habían topado con sus primeras posiciones. Por supuesto salieron muy rápido de la zona.”
- “¿Qué fue lo que más te sorprendió de la guerra?”
- “Algo muy particular. Terminado el combate de Longdon y después de Wireless Ridge al tiempo llegó la rendición y la orden de bajar a Stanley (Puerto Argentino). Cuando lo hicimos nos cruzamos con los soldados argentinos que se estaban replegando también hacia allí. Todos estábamos armados hasta los dientes. Miles de hombres que un minuto atrás tratábamos de matarnos nos encontrábamos mezclados en las calles del pueblo. Pero aunque parezca increíble no hubo un sólo incidente. Era como si alguien hubiera tocado un silbato y los odios, broncas y resentimientos hubiesen desaparecido. Incluso en muchos lugares se veía a los soldados confraternizando como si se conocieran de años. Realmente increíble.”

En un momento, también el Coronel Reynolds interviene: “Cuando se produjo la rendición no teníamos más de 20 rondas por arma. Si los argentinos hubiesen resistido doce horas más tendríamos que haber detenido el ataque por varios días antes de estar en condiciones de reiniciar el avance”.

La conversación poco a poco se diluye y comienzan los aspectos protocolares. Las fotos entre los enemigos. Los intercambios de presentes. El Regimiento le obsequia una lámina con un dibujo de los hombres del regimiento combatiendo en Monte Longdon. Le ofrecemos hacérsela firmar por los veteranos y el capitán responde: “Me encantaría. Pero por favor que la firmen al frente porque quisiera hacer un cuadro para colgarlo en nuestro regimiento”.

El Director de la Banda le regala una copia de la Marcha Monte Longdon con la historia de su música y de su letra. El oficial inglés se compromete a hacérsela llegar al “Master” de la banda de su unidad quién también había compuesto una marcha llamada Monte Longdon y nos pide un mail para hacernos llegar en retribución una copia de la misma.

Luego viene el paseo por el campo de la gloria, donde por cada uno de los 36 muertos del regimiento (el Regimiento 7 fue la unidad con más muertos y heridos de la contienda: 36 muertos y alrededor de 100 heridos). La sorpresa del capitán es mayúscula: “Nosotros también tenemos uno igual en nuestro regimiento”.

Por último la despedida. La emoción embarga a todos los hombres. El Principal Víctor Martínez le presenta a su hijo, hoy voluntario, “cuando estuve en Malvinas sólo tenía 3 meses”. El inglés responde: “El mío, como el de muchos, es pos guerra. La alegría de llegar vivo”, dice, y se ríe.

Un postrer apretón de manos. Un abrazo cordial. El orgullo de uno y de otros de saberse reconocidos por un bravo enemigo. Un poco de dignidad y caballeridad en un desastre como es la guerra. Tal vez, el filósofo francés Jean Jacques Rousseau, pensara en un día como hoy cuando en su trabajo Fragmentos de la guerra, escribiera: *“Se mata para ganar, pero no hay hombre tan feroz que quiera ganar para matar”*.

*** “2do Jefe y oficial Odontólogo del Regimiento de Infantería Mecanizado 7 “Cnl Conde “ en oportunidad de la visita que efectuara el Capitán Kevin del 3er batallón de Paracaidistas Inglés durante el año 2002**

PRISIONEROS DE GUERRA EN SAN CARLOS Y A BORDO DEL BUQUE
“ST EDMUND”

* Por el Coronel (R) VGM Roberto Eduardo Berazay

Desde la Bahía Ajax (San Carlos), los Prisioneros de Guerra fuimos embarcados en el buque “Saint Edmund”, finalmente en este transporte arribaríamos posteriormente al continente.

El viaje finalizó con nuestro desembarco en Puerto Madryn el 14 de julio de 1982,un mes después de finalizados los combates en Puerto Argentino.

La mencionada nave, integraba el contingente naval británico, su tripulación era civil, de diferentes nacionalidades, el personal de cocina y el destinado a la tarea de distribución del racionamiento era de origen chino.

Son innumerables las anécdotas que podrían relatarse, pero este artículo tiene como objetivo principal recordar a los Prisioneros que, en el Frigorífico y en un sector del buque, compartimos un lapso de nuestras vidas y mencionar solo algunas de ellas para permitir a los lectores conocer el desarrollo de esta triste etapa de la guerra.

Los números subrayados corresponden a los camarotes asignados, las jerarquías eran las correspondientes al año 1982, a continuación se consignan los nombres y apellidos, entre paréntesis el número de Prisionero de Guerra otorgado por los ingleses finalmente, el cargo que desempeñaban y Unidad a que pertenecían. Colocar en dos columnas para ocupar menos espacio

-505 Según el CN Silva no correspondía al pasillo

Tte 1ro Roberto Francisco Eito (¿?)(Ca Ing Comb 601)
Tte.....¿?
TF.....¿?
Subof My Audano Nicolás Palacios (¿?) (Cdo Br X)

-502

Vicecom Enrique José Viñales (334) (Componente FAA – Serv de Construcciones BAMM)
Vicecom Oscar Luis Aranda (336) (Componente FAA – Jefe del Centro Información y Control CIC)
Vicecom Roberto Manuel Gamen (337) (Componente FAA ex Gte LADE en Malvinas, 2do Jefe BAMM)
Vicecom Esteban Luis Correa (338) (Componente FAA – Jefe Grupo Operaciones Especiales)
Oficial PNA ¿????

-581

Vicecom Alberto Alegria (335) (Componente FAA .Jefe de Operaciones)
Vicecom Hector Gilobert (333) (Jefe BAM Darwin)
Vicecom Auditor Eugenio Miari (010) (Secretaría de Justicia de la Gobernación)
Tcnl Jorge Alberto Romero Mundani (346) (Centro de Operaciones Logísticas)
Tte (FAA) Abelardo Félix Alzogaray (569) (Componente FAA – ROA)

-580

Comodoro Guillermo Mendiberry (330) (Componente FAA – Jefe de Inteligencia)
Vicecom Saúl Costa (642) (Componente FAA)
Vicecom Eduardo Giannattasio (332) (Componente FAA)
My José Rodolfo Baneta (017) (EM Br I Mec X - Jefe de Personal)
Cap de Corbeta Auditor Leopoldo Vinelli (022) (Secretaría de Justicia de la Gobernación)
Alférez Gustavo Lema (669)

-579

Tcnl José Trias (340) (Jefe B Log 10)
Tcnl José Carlos Hilgert (348) (COL)
Tcnl Omar Jiménez (012) (Jefe R I Mec 7)
Tcnl Raúl Héctor Montes (352) (Jefe Dest Icia Malvinas)
Vicecom Juan José García De Diego (331)
Tte (FAA) Horacio Enrique Calderón (648)

-578

Cap de Fragata Daniel Ponce (694) (2do Comandante BIM 5)
Cap de Corbeta Héctor Silva (68 B0) (Comandante BIAA)
Cap de Corbeta Guillermo Gregorio (025) (Componente Armada)
Cap de Corbeta Rodolfo Llambí (549) (Comandante “Yeguin”)
Guardiamarina Carlos Bianchi (696) (BIM 5)

-577

Cap de Fragata Ing Julio Perez (508) (Componente Naval – A/C Exocet)
Cap de Fragata Marcelo Craveri (509) (2do Comandante FTIM)
Cap de Fragata Alberto Olssece (S 013) (Componente Armada – Aeronaval)
Tte de Fragata Edgardo A. Rodríguez(692) (BIAA)
Guardiamarina Marcelo De Marco (699) (BIM 5)

-576
Sarg 1ro Guillermo José Potocslyak (659) (R I 12)
Cbo 1ro Hernán Luis Reinoso (622) (RI 12)
Cbo Omar Daniel Dalroni (625)
Cbo Jerónimo R Rosales (617) (RIMec 8)
Civil José Luis Núñez (456) (Operador Radio Dest Icia)
Civil Bernardino N. Garcia (457) (Operador Radio Dest Icia)

-575
My Odon (FAA) Roberto Orlando Stvrtecky (540) (HM Malvinas)
Capellán (FAA) Pbro Gonzalo Pacheco (613) (Componente FAA)
Tte 1ro Jorge Hugo Isola (562 (RIMec 25)
Tte 1ro Fernando N. Nieves (409) (GA 3)
Tte de Fragata Guillermo Lasic (685) (BIAA)

-574
Cap de Fragata Adolfo Aurelio Gaffoglio (007) (Comandante Apostadero Naval Malvinas)
Tcnl Luis María Gil (350) (EM Br III – Jefe de Operaciones)
Tcnl Juan Ramón Torres (343) (EM Br III – Jefe de Inteligencia))
Tcnl Med Miguel Angel Andrade (342) (Br I III - Oficial de Sanidad)
Oficial Principal (PNA) Osvaldo Aguirre (607) (1er Oficial GC 82)

-573
My Roberto Eduardo Berazay (543) (Jefe Ca PM 181)
My Carlos Martinez Brandan (014) (EM Br I X-Jefe de Logística)
Cap José Máximo Ugozzoli (641) (R I 8)
Tte 1ro Ricardo Claudio Kaliciñsky (618) (R I 8)
Tte Med Rubén Juan Cucchiara (711) (R I 4)

-572
Cap Alberto Guillermo Nieto (671)
Cap Eduardo Jesús Olmos (676) (RIMec 25)
Cap Fernando Alberto Isturiz (675) (RIMec 25)
Cap Héctor Gustavo Pugliese (547) (RIMec 25)
Subt Mario Jorge Herrero (674) (GA 3)

-571
Tcnl Diego Alejandro Soria (036) (Jefe R I 4)
Tcnl Héctor Lubín Arias (341) (Jefe GADA 601)
Tcnl Alfredo Andujar (011) (Jefe B Com 181)
Tte 1ro Gustavo Adolfo Calderini (672) (Cdo Br I Mec IX)
Tte Lucio Mario Candia (673) (RIMec 5)

-504
CF Carlos Robacio (684) (Comandante BIM 5)
Tcnl Mohamed Alí Seineldin (682) (Jefe R I Mec 25)
Vicecom Néstor F. Gimenez Ortiz (683) (Componente FAA)

-503
Cnl Argentino González (339) (Jefe Centro Operaciones Logísticas)
Cnl Francisco Machinandiaarena (S 06) (Secretaria de Comunicaciones de la Gobernación)
Tcnl Martín Balza (344) (Jefe G A 3)

-188
Tte 1ro Adalberto Mario Alfonso (563) (B Com 181)
Tte 1ro Oscar Eduardo Martinez (564) (B Com 181)
Oficial Principal (PNA) José Carlos Carrega (611) (Capitán GC 82)

-189
Tcnl Eugenio Dalton (351) (EM Br I X-Jefe de Operaciones)
Tcnl Ernesto Alejandro Repossi (644) (Jefe R IMec 8)
Tcnl Norberto Villegas (349) (Br I X -Jefe de Inteligencia)

-190
My Julio José Ferro (544) (B Com 181)
My Carlos María Vergara (538) (RIMec 25)
Subt Pablo Esteban Scarafia (590) (B Com 181)

-191
Cnl Juan Ramón Mabragaña (643) (Jefe R I 5)
Comodoro Héctor Luis Destri (537) (J BAM “MALVINAS”)

-192
Cnl Horacio Osvaldo Chimeno (S 03) (2do Comandante Br I III)
Comodoro Carlos Bloomer Revé (S 05) (Secretario General de Gobierno de la Gobernación)

-193
Cnl Manuel Dorrego (S 02) (J Agr Ingenieros y Secretario de Obras Públicas de la Gobernación)
Cnl Int Oscar Rodolfo Chini (S 04) (Secretario de Economía y Finanzas de la Gobernación)

-194
CN Barry Melbourne Hussey (SO 01) (Secretario de Educación y Salud Pública de la Gobernación)

Algunas anécdotas del Frigorífico en San Carlos y a bordo del buque “ST EDMUND”

Los primeros días del mes de Julio de 1982, los Prisioneros de Guerra que estábamos en la Planta Frigorífica en San Carlos, desde el 17 de junio, fuimos embarcados, mediante un helicóptero, en el buque transportador inglés “Saint Edmund”, mercante que habitualmente cruzaba el Canal de la Mancha..

Previo a ello los ingleses prepararon unas duchas a la intemperie, con paños de carpa y agua caliente. Allí nos hicieron duchar, a la voz de: “*Rápido, caraujo..*”, vocablos que habían aprendido junto a otros, que los argentinos se encargaban de enseñarles a modo de distracción. El que escribe estas anécdotas, tuvo durante la ducha que duraba breves instantes - el agua caliente, provenía de un tambor de 200 lts colocado en la parte superior del dispositivo - el mismo turno que un Teniente Coronel que años mas tarde sería su Comandante de Cuerpo en Bahía Blanca.

Recuerdo que la ropa interior del suscripto era irrecuperable por el tiempo de uso, por lo que decidió arrojarla, con disimulo y algo de vergüenza, a un fuego que había cerca del lugar de baño en el que se calentaba el agua caliente.

Antes de producirse la asignación de sectores y camarotes los prisioneros fueron objeto de una detallada revisión, por parte de un facultativo, incluida la apertura de glúteos por si existía algún émulo del personaje de la novela “Papillón”

Quizás esta actitud haya obedecido a la circunstancia de haber encontrado en la revisión a un Jefe del Ejército que poesía desarmado entre sus pertenencias, el fusil FAL de dotación. Un suboficial interrogador inglés que acompañaba desde el inicio a los Prisioneros y que por su fisonomía, petizo y gordo, había sido bautizado “el Gñomo” (no gozaba del aprecio de nadie), ante lo ocurrido exclamó: ¡Que me ha hecho! (no era la primera revisión de la que participaba). Aun permanecíamos en la parte superior del buque cuando los prisioneros lo vieron partir en un a barcaza con su equipaje, despidiéndolo “afectuosamente” con la mano.

La lectura de los libros en razón de su escasez, se realizaba por “fascículos”,es decir se desarmaba el libro en cuadernillos, respetando la cantidad de hojas de cada capítulo. Recuerdo que leí “El Círculo Matarese” de Robert Ludlum, pero no lo hice por capítulos correlativos sino mezclados , según se fuera consiguiéndolos. A pocos días de llegado a Bahía Blanca, mi lugar de residencia, adquirí un ejemplar de la obra y recién entonces pude entender su trama.

Los canjes de “fascículos”se realizaban por lo general durante los “recreos”, lapsos en los que los ingleses nos sacaban a tomar aire, el método empleado era a viva voz: “Cambio tales hojas de tal obra por otras del mismo libro”.

Con relación a “canjes”, los viciosos, entre los cuales estaba incluido, cambiábamos postre y golosinas por cigarrillos que recibían también los no fumadores, pero no de marcas inglesas sino Jockey Club, obtenidos de nuestro depósito en Pto Argentino, reaprovisionado días antes de la finalización de las operaciones.

En el camarote donde fui alojado, compartido con otros cuatro camaradas, existía cierta rivalidad entre el suscripto y otro Jefe de Infantería ambos fumadores de ley. Todo radicaba en que de los cinco, dos fumábamos y tres estaban libres de este vicio, por lo que los primeros competíamos en atenciones y simpatía con los restantes para lograr el obsequio de los que ellos recibían. Si bien no existían gestos y las entregas se efectuaban entre sonrisas por parte de ambos “la circunstancial y pasajera procesión iba por dentro”

La cuota de cigarrillos era por demás exigua uno después de cada comida, según lo especificado por la Convención de Ginebra – así nos lo dijeron los que conocían sus disposiciones – esto condujo a lograr la obtención de una cuota adicional (marcas inglesas), mediante el canje de algunos elementos personales a los soldados ingleses que nos custodiaban (los de cuero eran los mas codiciados). Recuerdo que el límite lo imponía el valor que se otorgaba a algunos símbolos, como el brevet, escudos, etc)

Un Coronel – años atrás, mi oficial instructor de IVto. año del Colegio Militar, en 1963 – realizaba reiteradamente, oficiando como Ayudante un Vicecomodoro, desfiles que iban de una punta a la otra del pasillo, al ritmo del canto de la Canción del Infante. Las voces de estos Señores Oficiales no siempre eran lo afinadas que uno deseaba, pero el jocoso hecho ayudaba a mantener nuestro espíritu en buena forma.

Un día nos pagaron en concepto de PG unas libras esterlinas (más o menos ocho), los viciosos adquirimos hasta seis paquetes de cigarrillos, golosinas y elementos de aseo. Por supuesto que también hubo canjes, golosinas (chocolate en especial) por cigarrillos.

La Convención establecía el pago diferenciado por jerarquías pero los oficiales más antiguos decidieron que se realizara en forma igualitaria a todos los prisioneros.

Cierto día, por cada camarote pasó un militar inglés fotógrafo y su ayudante, que nos tomaron una foto, tipo prontuario incluso recuerdo que nos identificaba un Nro.. Los fotografiados, adoptaban ciertas muecas que seguramente deben haber entorpecido la posterior identificación.

En un pasillo que no era el nuestro, el jueves 8 de julio se hizo presente un Capitán de Corbeta o grado similar inglés, de Administración, que hablaba el español perfectamente bien con acento aporteñado. Lo primero que le preguntaron los prisioneros fue que noticias había sobre su destino, a lo que el interrogado respondió: “ recién puede haber novedades el martes, porque mañana es nueve de julio, luego sábado y domingo y el lunes San Perón....”. Los más antiguos de inmediato advirtieron su conocimiento sobre lo ocurrido durante el gobierno depuesto en 1955, en ocasión de la finalización de los actos que se efectuaban los 17 de octubre, en los que los presentes gritaban: “mañana San Perón”, obteniendo como respuesta el feriado del día siguiente.

Interrogado sobre el porque del conocimiento sobre el referido hecho y su correcto dominio del “porteño” relató que había llegado a la Argentina cuando contaba un año ya que su padre gerenciaba la Sucursal de una empresa telefónica, cursando sus estudio primarios y secundarios en el Colegio St George. Había regresado a G Bretaña a los diecinueve años.

Relataba un integrante del camarote 502, en el que se alojaba el Vicecomodoro (R- Art 62) Viñals, muy querido por todos, que dicho alojamiento se encontraba en una de las puntas del pasillo, siendo desechado por la mayoría porque estaba cerca de los baños (sin puertas) y el piso estaba inundado. Gracias a Dios – nos cuenta- nos guiaba un “maestro” como el “viejo” Viñals (se subió de contrabando en un Hércules y apareció en Malvinas porque no se la quería perder). Gracias a él y al charco en el piso nos alojamos sólo cuatro , cuando los demás camarotes eran ocupados por cinco y hasta seis, por lo cual algunos debían dormir entre las literas. El “maestro”, todas las mañanas se ocupaba de vaciar un jarro de agua en la alfombra para evitar que nos agregaran más prisioneros. De todos modos, una tarde nos visitó un prefecto que no tenía donde dormir. Nos cayó simpático, le revelamos el secreto del agua y, a partir de entonces, permaneció en el 502 el resto de los días.

El 9 de Julio, se llevó a cabo una ceremonia muy emotiva, formados en el pasillo, se cantó el Himno Nacional y se dieron vivas a la Patria, hubo lágrimas en el rostro de la mayoría de los Prisioneros. Ese día y como es tradicional, estrechamos la mano del superior más antiguo presente en el buque, el .General.. Mario Benjamín Menéndez, quien era acompañado por el Almirante Otero, el Brigadier Castellanos y los otros dos Generales Prisioneros.

Durante este tiempo de reflexión, no exento de ansiedades, se labró una sólida amistad entre los prisioneros, hermanados por los difíciles momentos que compartían y el permanente recuerdo de la Patria y las familias.

*** Durante la guerra con la jerarquía de Mayor se desempeñó como jefe de la Compañía de Policía Militar 181**

CRONICAS Y NOTICIAS

CRÓNICAS

PRESENTACIÓN DEL LIBRO RESEÑA HISTORICA DEL CUERPO DE INTENDENCIA DEL EJERCITO ARGENTINO – TOMO III

El martes 9 de septiembre a las 1800 horas, en el salón Levalle del Círculo Militar, la Comisión Histórica del Intendencia del Ejército, realizó un acto mediante el cual se efectuó la presentación del referido libro elaborado por integrantes de dicha Comisión.

El evento contó con la presencia de numeroso público, asistiendo invitado en nuestra representación el Presidente de la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas General de División (R) VGM D. Jorge Halperin

Durante su transcurso hizo uso de la palabra en primer término, para referirse al motivo de la reunión, el Presidente de la Comisión Histórica de Intendencia, General de Intendencia (R) VGM D. Oscar Chini, a continuación el Presidente del Instituto Nacional Sanmartiniano y Presidente de la Subcomisión Asuntos Académicos de nuestra entidad General de Brigada (R) VGM D. Diego Soria, efectuó un breve relato de la historia de la Especialidad de Intendencia del Ejército.

Con referencia al lapso correspondiente a la Guerra de Malvinas el aludido disertante expresó:

“En 1982, el Cuerpo de Intendencia fue probado en la guerra de Malvinas, y su actuación fue relatada en el II tomo de esta obra. Esa guerra fue el hecho más trascendente de la historia del Ejército en el siglo pasado. Lamentablemente, su desencadenamiento nos tomó por sorpresa y nos encontró sin una adecuada preparación para ella (como por otra parte ocurrió en todas las guerras internacionales que nuestra Patria debió afrontar). Esta imprevisión impuso a nuestro Ejército la improvisación y ello se tradujo en precariedad de medios y un enorme sacrificio”.

“En Malvinas debimos enfrentar en condiciones muy desfavorables a un enemigo muy superior en efectivos, medios y tecnología, que además contaba con el apoyo incondicional de la primera superpotencia mundial. Pese a ello, nuestras Fuerzas disputaron palmo a palmo el terreno y para nuestro oponente la campaña “no fue un paseo”, como lo expresó uno de sus comandantes en un difundido libro”.

“En la guerra, todas las Fuerzas, y dentro de las terrestres todas las armas y especialidades cumplen su papel; ellas son complementarias y todas son indispensables. Pero hay algunas que son más lucidas o espectaculares que otras. Así, por ejemplo los Paracaidistas, Comandos, Blindados o Buzos Tácticos brillan más que otras especialidades. En ese sentido, la Logística no es la rama que más fulgura. Cuando Logística, y en particular Intendencia funcionan bien, pasan totalmente desapercibidas; pero cuando funcionan mal, se nota su importancia”.

“ El Soldado de Intendencia cumple un papel abnegado, silencioso, humilde, desapercibido, pero fundamental. Y además de la función específica, en el momento del combate debe batirse, como me consta lo hizo en el caso de mi Regimiento , como un combatiente individual más”.

“Yo quiero rendir mi homenaje aquí a los soldados de Intendencia muertos en Malvinas, *el Sargento Ayudante Edgar Néstor Ochoa, del Regimiento de Infantería Mecanizado 6 “Grl Viamonte” y el Cabo Eduardo Labalta, del Batallón Logístico 3.* Y también quiero, para cerrar mi intervención en este acto, rendir homenaje a los soldados de Intendencia que ofrendaron sus vidas a la Patria, abatidos por el terrorismo durante los años 70, *Coronel José Esteban Dalla Fontana, Capitán Luis María Petruzzi, Teniente Juan Carlos Gambandé y Sargento Ayudante Anselmo Ríos”.*

“Ellos merecen nuestro permanente y emocionado recuerdo”.-

Finalmente el General De Intendencia (R) Juan Valentín de Iriarte, Vicepresidente de la Comisión se refirió al contenido de la obra, de inestimable valor histórico, con la que se alcanza un importante hito en este aspecto.

Concluido el acto, los asistentes fueron agasajados con un vinos de honor en el salón Broquen, recibiendo la entidad un ejemplar de la obre presentada, el que ha pasado a integrar el patrimonio de la Biblioteca societaria.

GENDARMERIA NACIONAL INCORPORA EL CARGO DE ENCARGADO DEL ESTADO MAYOR Y DESIGNA A UN DISTINGUIDO VETERANO DE GUERRA SOCIO DE NUESTRA ENTIDAD.

El 7 de agosto del corriente año, en un acto desarrollado en la Región I de Campo de Mayo, el Subdirector General de Gendarmería Cte Grl Gerardo Cristian Daniel Chaumont puso en posesión del cargo al Subof My (VGM) Victor Miguel Pepe, designado en mérito a sus destacados antecedentes y elevadas calificaciones.

Entre sus diversos destinos se destacan: integrante del primer contingente de misiones de paz en Angola, Instructor y subinstructor en variados cursos, e integrante del Escuadrón “Alacrán” durante el conflicto del Atlántico Sur.

Merece señalarse el aprecio que el referido Suboficial supo también ganarse en los centros de veteranos y las comunidades mercedinas y gilenses, durante su permanencia en su destino anterior El Centro de Perfeccionamiento de GN de la ciudad de Mercedes, Bs As.

Debido a su destacada actuación durante la guerra de Malvinas mereció la Medalla “La Nación Argentina al Valor en Combate”, la medalla “La Gendarmería Nacional al Valor en Combate” y la “Orden de los Servicios Distinguidos” en el grado de “Comendador” otorgada por el Ejército Argentino.

Nuestras felicitaciones y deseos de éxitos en su gestión.

HOMENAJE A LOS HALCONES DE LA V BRIGADA AÉREA CAÍDOS EN MALVINAS.

El gobierno de San Luis los declaró “Hijos dilectos de la Provincia”

Colaboración del Brigadier Mayor (R) Rubén Gustavo Zini, socio activo de esta entidad y que durante el Conflicto de Malvinas se desempeñó como Jefe Escuadrón Aéreo A4-B desplegado en Río Gallegos.

San Luis se convirtió en la primera provincia del país en incorporar a su patrimonio histórico cultural un “Libro de Honor” para reconocer “a las personalidades ilustres que se destacaron a lo largo de la historia puntana por su servicio al pueblo de la Provincia”.

El “Libro de Honor” fue creado por el Senado y la Cámara de Diputados de la Provincia mediante la Ley N° 5384; normativa que además establece que las personalidades que sean incorporadas al libro merecerán el título honorífico de “**Hijo Dilecto de la Provincia de San Luis**”.

En su artículo 5°, la ley determina que el “Libro de Honor” sea iniciado con la inscripción en el mismo de los “Héroes de Malvinas que partieron hacia el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur desde la Base Aérea de Villa Reynolds y entregaron su vida por la Patria”. Este hecho resulta doblemente significativo, ya que son los nombres de los nueve pilotos de la V Brigada Aérea muertos en el Conflicto del Atlántico Sur los que se inscribieron en el inicio del “Libro de Honor”, a quienes, al reconocerlos como *personalidades ilustres*, se les confiere el título de “Hijos Dilectos de la Provincia”. En estas páginas habrá que detenerse cada vez que la confusión o el desánimo impidan la lucidez de la reflexión.

La ceremonia en la V Brigada Aérea.

La ceremonia se concretó en la calurosa mañana del viernes 05 de Septiembre de 2003 en el magnifico parque de la unidad militar, entre la serenidad que infunde la frondosa y añosa arboleda y la nostalgia que despierta un

viejo Douglas A-4B en un simbólico y eterno vuelo. El marco no podría haber sido más adecuado para este reconocimiento póstumo que estuvo presidido por el Ministro de Defensa, el Señor Gobernador de la Provincia de San Luis, el Jefe del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas y el Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea entre otras autoridades.

El rigor del protocolo no restó emotividad a la ceremonia. Los familiares de los caídos, los ex-integrantes de los Escuadrones Aéreos, camaradas, alumnos de las escuelas presentes y el público en general, compartieron el mismo sentimiento de admiración, respeto y recogimiento.

En la oportunidad, con el fondo de un bravío A4-B, ahora silencioso, se inauguró un nuevo mástil y se descubrió una placa recordatoria con la siguiente inscripción: “***Homenaje del pueblo de la Provincia de San Luis a los héroes caídos en Malvinas de la V Brigada Aérea declarados hijos dilectos de la Provincia de San Luis***”.

Los nombres del Capitán **Hugo del Valle Palaver**; de los Primeros Tenientes **Manuel Bustos Luciano Guadagnini, Fausto Gavazzi y Danilo Bolzán**; de los Tenientes **Mario Nivoli, Jorge Ibarlucea y Juan José Arrarás** y del Alférez **Jorge Vázquez**, fueron pronunciados otra vez, en un acto de reconocimiento a su valiente entrega y sus imágenes volvieron a surgir claras en el recuerdo de sus compañeros de armas, de quienes los conocieron y de los que los vieron subir por última vez a sus Douglas A4-B para iniciar el vuelo del que no tendrían retorno.

El acto fue extremadamente emotivo, pero sin duda alcanzó su máxima emoción cuando los familiares de los oficiales caídos firmaron el “Libro de Honor” de la provincia y recibieron, de manos de las autoridades presentes, la copia de la Ley por la que sus muertos eran declarados “Hijos Dilectos de la Provincia”.

En la ceremonia y mientras la Banda de Música ejecutaba un minuto de silencio, una formación de cuatro de los nuevos aviones A4-AR que hoy equipan a la Unidad, efectuó un pasaje a baja altura, y sobre el público presente, uno de ellos se apartó de la escuadrilla elevándose hacia el cielo en simbólica alusión a la partida definitiva de los pilotos recordados.

Mensaje del Jefe de la V Brigada Aérea – Comodoro Normando Constantino.

Sus palabras estuvieron cargadas por la emoción y el recuerdo de los camaradas caídos, y entre otros conceptos señaló:

“Aquel día 02 de abril, no fue necesaria convocatoria, enfervorizada arenga, ni acción psicológica alguna para estos hombres. Se pusieron a disposición de la nación con el sentido de patria que todos tenían latente en lo más recóndito del ser. Era la primera vez después de las gestas de la independencia que los argentinos enarbolaban juntos su pabellón, como emblema representativo de su identidad nacional, con orgullo de su pasado y con la decisión de luchar por proyectarse hacia el futuro”.

.....

“Para poder medir realmente cuan trascendentes fueron las acciones llevadas a cabo basta preguntar al enemigo. El Almirante Woodward, finalizado el conflicto, en 1982 expresaba: Lo que paso es que desconocía el potencial de la Fuerza Aérea; mejor dicho, jamás pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron. No fue un error mío, cualquiera en mi lugar hubiera actuado como yo. ¿Acaso alguien podía imaginar que nuestra flota iba a quedar desprotegida? Pero nada se pudo hacer contra el coraje de los pilotos argentinos. Fue algo extraordinario y aprendimos a respetarlos ”

“En ese instante de la historia la Fuerza Aérea Argentina tenia su bautismo de fuego. Tiño sus alas de sangre, pero remonto mas alto y se cubrió de gloria ante la admiración del mundo entero por la valentía y gallardía de sus guerreros”.

“La esencia de estos hombres esta hoy presente y permanecerá en nuestra memoria a través del sacrificio realizado, preservando lo que nos es común, nos une como nación y ennoblece la acción de sus hombres. Este reclamo argentino recibe una dramática contribución de una vez y para siempre: *la sangre derramada con honor y coraje*”.

.....

“Su recuerdo nos emociona, su ejemplo nos guía y su grandeza nos compromete. Llegará el momento de la redención negada, llegara el día en que nuestra enseña patria flameara en nuestras islas; entonces, cuando ese día llegue, nuestros hombres, que yacen en el fondo de las gélidas aguas del Atlántico Sur se estremecerán para decirnos que sus muertes no fueron en vano y que la patria tiene, por fin, las heridas restañadas”.

.....

Dirigiéndose a los familiares expresó: “ No nos caben dudas del sufrimiento de todos ustedes por la perdida, pero tengan la alegría que está y seguirán estando en el bronce, tal cual la placa que hemos descubierto, y que eternamente seguirán en las filas de nuestra querida Fuerza Aérea. Ha desaparecido su cuerpo, pero no su nombre, su acción, su ejemplo; y quienes están aquí, padres, esposas e hijos tengan la absoluta seguridad que fueron más allá de lo terrenal y que para todos nosotros seguirán estando vivos. Siguen el vuelo de nuestros HALCONES”.

.....

Al agradecer a la Provincia de San Luis éste homenaje, señaló:..... “No fue esto una sorpresa, ya que estas tierras puntanas desde siempre han tenido una especial consideración y respecto hacia los hombres de la Fuerza Aérea Argentina. Siempre nos dieron la satisfacción y el orgullo que en San Luis, al igual que en otras partes del país, *los héroes de Malvinas no sean olvidados*, cumpliendo con total adhesión las palabras de Nicolás Avellaneda cuando dijo: Los pueblos que olvidan sus tradiciones pierden la conciencia de sus destinos y los que se apoyan sobre tumbas gloriosas son los que mejor preparan el porvenir. Gracias Pueblo de San Luis”.

Palabras del Gobernador del Gobernador de San Luis – Dr. Alberto Rodríguez Saa.

El Gobernador expresó la emoción que lo embargaba al recordar a los héroes de Malvinas junto a sus familiares en ésta ceremonia en la que también se inauguraba un imponente mástil con la Bandera Argentina y trajo el recuerdo de la activa participación de los puntanos en los hechos trascendentes de la historia patria.

Al traer a la memoria la “Gesta Libertadora”, señaló que en ese hecho de armas tres soldados puntanos -
Januario Luna, Basilio Bustos y Gregorio Franco - dejaron sus vidas en el bautismo de fuego del Ejército de Granaderos a Caballo.

Al referirse luego a los halcones de la V Brigada Aérea, manifestó que cuando salieron a defender el cielo de Malvinas, fueron una reiteración histórica de aquellos puntanos que participaron de la Gesta Libertadora y agregó que la Gesta de Malvinas “nos trajo muchas cosas positivas: la unidad nacional de esos días, el reconocimiento al heroísmo y la actitud ejemplar de nuestros hombres”.

Al final de su mensaje el Gobernador de San Luis, pronunció los nombres de los nueve pilotos de la Va. Brigada Aérea caídos en el Conflicto del Atlántico Sur y emocionado dijo: **“Halcones de la Patria, halcones del cielo, halcones de Malvinas, halcones de San Luis: ... Presente”.**

Los pilotos recordados.

El **Mayor Palaver** perdió la vida el 25 de mayo, en un ataque a buques ingleses en el estrecho de San Carlos. Luego del mismo, los tanques de combustible de su avión fueron perforados, lo que lo obligó a tomar altura para eyectarse, recibiendo en ese momento el impacto de un misil Sea Dart lanzado por el Destructor Coventry.

Se debe destacar que previo a esta acción, Palaver ordeno a su numeral no lanzar las bombas en razón que el buque que estaba en su mira de tiro tenia pintado una cruz roja, Se pudo comprobar luego que se trataba del Uganda, con tropas para desembarcar en San Carlos.

El 12 de mayo, luego de inutilizar el sistema de lanzamiento de los misiles Sea Wolf de la Fragata Brilliant, el **1er.Teniente Bustos** vio aproximarse un misil y trato de esquivarlo, pero al ir rasante, su avión toco el agua y se estrello en el mar.

Al regresar del ataque exitoso al Destructor Glasgow, el cual debió ser retirado de la zona de operaciones por las averías sufridas, el **1er.Teniente Gavazzi** cae en combate derribado por la propia artillería argentina que defendía Darwin.

En la Batalla de San Carlos el 23 de mayo el **1er. Teniente Guadagnini** recibe una lluvia de misiles y proyectiles del sistema de defensa de las fragatas Antílope y Broadsword, y en la corrida final recibe impactos en el ala derecha. En un esfuerzo supremo logra enderezar su avión y lanzar su bomba, estrellándose luego contra los mástiles del buque. A la mañana siguiente, como resultado del ataque narrado, realizado conjuntamente con el Alférez Gómez, se hunde la fragata Antílope.

Los **Tenientes Nivoli e Ibarlucea** son derribados el 12 de mayo, durante el ataque a las fragatas Glasgow y Brilliant, al disparar esta ultima los misiles Sea Wolf. El **Ten.** Ibarlucea se había ofrecido voluntariamente para integrar nuevamente el Sistema de Armas A4-B, del que fue parte hasta diciembre de 1981, cuando pasó a revistar en la Escuela de Aviación Militar.

El 08 de junio, que fue denominado como “el día mas negro de la flota”, durante la segunda oleada de ataque a Bahía Agradable, y habiéndose perdido ya la sorpresa inicial, son derribados el **1er. Teniente Bolzán, el Teniente Arrarás y el Alférez Vázquez**, como consecuencia de los misiles Sidewinder lanzados por los aviones Sea Harrier que los estaban esperando en la zona.

No obstante, en esa acción, **Bolzán** logra arrojar su armamento hundiendo el Lanchón de desembarco Foxtrot-4. Cabe destacar que este oficial también se presento voluntario para integrar nuevamente los Escuadrones de A4-B.

Durante el Conflicto del Atlántico Sur, el personal de la Fuerza Aérea realizó 445 misiones de combate para atacar objetivos navales, terrestres y defensa aérea. De esas misiones, 133 salidas de ataque corresponden a los Escuadrones A-4B Skyhawk de Villa Reynolds; logrando esta unidad el hundimiento de los buques Antílope, Coventry, Sir Galahad, Arden (en grado de participación), lanchón de desembarco Foxtrot y dejando fuera de combate al Sir Tristram y averiando 6 buques mas de la flota inglesa.

Como reflexión final es justo destacar y valorar la noble decisión del Gobierno de San Luis al concretar un homenaje como el descripto y también reconocer y agradecer a las autoridades de la V Brigada y de la Fuerza Aérea por el apoyo brindado para que este Acto tuviese el marco adecuado y contase muy especialmente, con la presencia de familiares, camaradas y superiores de los oficiales caídos en Malvinas.

¡Gloria a los Halcones de Reynolds!

RECONOCIMIENTO A INSTITUCIONES Y ENTIDADES COLABORADORAS En lo posible en última hoja reverso (colores)

El lunes 20 de octubre en horas de la noche, la Asociación, mediante un asado realizado en el Quincho 1806 del Regimiento de Infantería 1 Patricios, realizó un agasajo a los representantes de las instituciones y entidades que, desde su creación, colaboran de variada forma en la concreción de los propósitos estatutarios, despidiendo también en la oportunidad al Grl Int (R) VGM Chini, en razón a su próximo alejamiento como Presidente de la M.U.P.I.M.

Se encontraban presentes en nombre de la asociación su Presidente Grl Div (R) VGM Halperin, el Vicepresidente 2do, Brig My (R) Alegría y miembros de la Comisión Directiva, asistiendo especialmente invitados: el Comandante de Educación y Doctrina del Ejército Grl Br Perez Vovard, , el Subdirector General de Bienestar del Ejército Cnl Gomez Centurión, el Jefe del R I 1 Patricios Cnl Gorriz, los Jefes de los Departamentos Veteranos de Guerra de las FFAA, Cnl VGM Perez Torello, Com (R- Art 62) Senn, Cap Navío (R) Cohen y de los Organos de Veteranos de las FFSS, Subof Pr GN VGM Oliva y Ayte de 1ra PNA De los Santos, la Presidenta de la Asociación Voluntarias para la Patria, Sra Laferrere de Pinedo, Grl Div (R) Bossi, el Presidente de la Mutualidad para el Personal de Intendencias Militares Grl Int (R) VGM Chini, el Presidente de la Sociedad Socorros Mutuos de las FFAA, Cnl (R) Moreno, el Presidente de la Comisión del Arma de Infantería Grl Br (R) Miná, e integrantes de las instituciones y entidades señaladas

Participaron también de la reunión numerosos socios fundadores y veteranos de guerra que desearon expresar su reconocimiento a las instituciones y entidades benefactoras y al saliente Presidente de la M.U.P.I.M, motivo por el cual se contó con la presencia de una nutrida concurrencia, en su mayoría veteranos, entre ellos, los integrantes del Gobierno Militar de las Islas Grl Br (R) VGM Menéndez, Clte (R) Hussey, Brig (R) Bloomer-Reeve, Brig Aud Miari, Grl (R) VGM Machiniandearena, Comandantes, Jefes e integrantes de elementos de las distintas Fuerzas, Clte (R) Tejo, Clte IM (R) Carbajal, Grl Br (R) VGM Mabragaña, Grl Br (R) VGM Soria, Cnl (R) VGM González, Cap Navío (R) Pelayo, Cte Grl (R) VGM Spadaro, Pref Pr VGM (R) Vitorello, Cnl (R) VGM Fragni, Subof 1ro Mec Av Seffino, RP Pacheco, Sr VG Disanto , Sr VG Romano. La Sra Julia Solanas Pacheco y la Dra Alejandra Ruiz Diaz

A los postres hizo uso de la palabra el Presidente de la Asociación Grl Div (R) VGM Halperin quien entre otros conceptos expresó:

La Asociación se congratula hoy por la presencia de tan distinguidas personalidades, representantes de las Instituciones y Entidades que desde su nacimiento han colaborado en la concreción de sus propósitos estatutarios.

Hace poco mas de tres años, cuando un grupo de veteranos habían coincidido en la necesidad de crear esta asociación, contaban solo con la decisión de hacerlo, solo con eso, había entonces que resolver incluso, hasta la obtención de un lugar para reunirse, charlar y redactar el proyecto de estatuto que regiría en el futuro la vida de la entidad.

Fue entonces cuando un veterano integrante del grupo fundador el Grl Chini, y por su intermedio la M.U.P.I.M, nos abrió sus puertas y puso a disposición de la primigenia idea todo lo necesario para avanzar en la materialización de lo proyectado. Nunca hubo límites, solo ofrecimientos y colaboración.

Seguramente esta actitud es el rasgo característico de esta casi centenaria mutualidad, pero si bien las instituciones trascienden a los hombres que las integran, son en realidad éstos los que les otorgan eficiencia, prestigio, los que las honran con su desempeño, sirviéndolas sin servirse, como ha sabido hacerlo el camarada al cual hoy estamos agasajando y nótese que digo agasajando y no despidiendo por que el Grl Chini seguirá de por vida unido a nuestra entidad, a los veteranos y a la causa Malvinas a la que supo honrar y prestigiar en su condición de Secretario de Economía del Gobierno Militar.

Conocíamos al Grl Chini de mucho tiempo atrás, pertenece a la clase de hombres cuyo comportamiento personal y profesional desde el inicio de su carrera irradia un sólido prestigio en el ámbito de actuación. Fuimos prisioneros de guerra juntos, una etapa del conflicto seguramente más dura que la anterior. Y finalmente en este tiempo hemos encontrado en él al camarada virtuoso, serio, equilibrado, pronto a ofrecer el máximo de colaboración y el asesoramiento prudente y adecuado.

Estoy seguro que lo hasta aquí dicho es compartido por todos los presentes, la numerosa concurrencia que agradezco, es un testimonio irrefutable del aprecio que su larga actuación ha sabido lograr.

Fortalecido el embrión e iniciada la vida societaria fueron múltiples las necesidades que se presentaban e inexistentes los recursos necesarios, todo fue posible con la ayuda de otras instituciones conducidas e integradas por otras mujeres y hombres de similar sensibilidad. Asi el Ejército nos brindó a través de la Dirección General de Bienestar las instalaciones, la Armada y la Fuerza Aérea, colaboraron con el personal, la Sociedad Militar Seguro de Vida como lo hace con tantas otras instituciones nos brindó y brinda un soporte permanente sin el cual hubiese sido muy difícil avanzar, la M.U.P.I.M nos brindó entre muchos apoyos el mobiliario, junto con el Comando de Educación y Doctrina del Ejército y la Comisión del Arma de Infantería, el Regimiento de Patricios nos permitió reunir anualmente a los veteranos en forma por demás sobresaliente, otorgando a nuestras reuniones un tono patriótico y emotivo que hizo vibrar nuestro corazones. Ex profeso he decidido mencionar en último término a la Asociación de Voluntarias para la Patria, estas nobles damas cuya dirigencia hoy nos acompaña, que desde el inicio de los combates se organizaron para contener, orientar y ayudar a curar a nuestros combatientes las heridas y el dolor físico, psíquico y del alma. En su labor no solo nos otorgan su esfuerzo, su solidaridad, su afecto y su tiempo sino también sus casas, sus consultorios y su labor profesional.

Hoy la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas (AVEGUEMA), merced a todas estas colaboraciones y al apoyo recibido de más de dos mil socios veteranos y adherentes es una entidad que camina con paso firme y medurado, en exclusivo cumplimiento de sus propósitos estatutarios.

Finalmente se hizo entrega de un presente recordatorio al Grl Chini y diplomas en reconocimiento a las autoridades de las Instituciones y entidades colaboradoras, ofreciendo el Presidente de la asociación un brindis por la felicidad de los homenajeados y el éxito de sus instituciones; por la entidad y sus asociados y por la Patria.

Con posterioridad el Grl Chini con emotivas palabras agradeció el cálido agasajo y efectuó un brindis por la felicidad de los presentes y por la Patria.

NOTICIAS

LEY NACIONAL Nº 11.904, INICIADA POR EL SENADOR NACIONAL ALFREDO L PALACIOS, CON EL OBJETO DE DIFUNDIR EL DERECHO ARGENTINO A LA SOBERANIA DE LAS ISLAS MALVINAS, SANCIONADA EL 21 DE SETIEMBRE DE 1934.

Nuestro Socio Adherente N 1118, Dr Angel A Pascua, convencido que la mejor forma de “Malvinizar” es hacerlo “donde se educa” nos ha hecho llegar con pedido de publicación, copia de una nota dirigida con fecha 3 de agosto del corriente año, al Ministro de Cultura y Educación de la Nación, mediante la cual solicita en los tres niveles de enseñanza se impartan charlas educativas a los educandos referidas a la obra que se cita en su texto y a los hechos acontecidos entre abril y junio de 1882. Refiere que respecto a esto último sabe que veteranos en actividad y retiro concurren a las aulas pues saben que los muertos durante el conflicto del Atlántico Sur no deben morir nuevamente en el “*olvido*”

Texto de la Ley

Art 1º- Siendo necesario que todos los habitantes de la Republica sepan que las Islas Malvinas son argentinas y que Gran Bretaña sin título de soberanía, se apoderó de ellas por un abuso de fuerza; encomiendase a la Comisión Protectora de Bibliotecas Populares, la publicación oficial de la obra de Paul Groussac *Les Iles Malouines*, hasta ahora inédita en español.

Art 2º- La edición ordenada contendrá fielmente el texto, las notas y los documentos que figuran en el original francés (Edic. 1910).

Art 3º- El Presidente de la Comisión Protectora de Bibliotecas Populares, traducirá al español el citado libro y a la vez, sintetizará su contenido sustancial, en un compendio, que se imprimirá por separado.

Art 4º- De cada uno de esos volúmenes se harán ediciones populares, que la Comisión distribuirá gratuitamente, entre las bibliotecas del país y del exterior, así como entre las instituciones con las que se mantenga el canje internacional. De la edición del compendio, se hará una tirada especial, destinada a todos los institutos de enseñanza de la Nación.

Art 5º - El Poder Ejecutivo entregará, de rentas generales, a la Comisión Protectora de Bibliotecas, a los fines del cumplimiento de esta Ley hasta la suma de treinta mil pesos moneda nacional.

Art 6º - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

También el autor de la nota, destaca en su solicitud una frase del extinto legislador que expresa” *¡ Que los jóvenes mantengan encendido su idealismo y no entre en sus corazones ni la claudicación ni la cobardía ¡*

¡MALVINAS HOY! HISTORIAS DE UNA GUERRA
Programa radial que se transmite por FM Radio Ciudad de Luján 104,1

Se suma desde hace algún tiempo un programa mas dedicado a la exaltación de la recordada Gesta.

En esta oportunidad los VG Alejandro Giorgio y Pascual Di Stefano del Centro de Veteranos de la ciudad de Luján conducen este programa que se transmite todos los lunes de 2100 a 2230 horas con el auspicio de la Municipalidad de dicha ciudad.

El lunes 18 de agosto del corriente año concurrió invitado al programa el Presidente de nuestra entidad Grl Div (R) VGM Jorge Halperin, quien se refirió a la actuación del Regimiento de Infantería Mecanizado 6 “Grl Viamonte” en Malvinas y a la existencia de la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas (AVEGUEMA).

Por este medio los conductores del programa solicitan la concurrencia de todos aquellos veteranos que formando parte de las distintas fuerzas participantes, deseen relatar la intervención que les cupo a los elementos que integraban o a ellos personalmente durante la guerra.
Los teléfonos del VG Di Stefano son : 02323- 430 169 Cel 02323- 15 555058.

La dirección y teléfonos de la emisora: Calle Ferrocarril 1145 Tel 02323- 422639/427774

OTRO PREMIO MÁS Y VAN

La tarea desarrollada por el programa Malvinas, la perla austral, que se transmite todos los viernes a las 2100 horas por radio FM Cristal 97.3, de San Andrés de Giles, bajo la conducción de Alberto Puglielli, recibió de APRENEM (Asociación premios Negrito Manuel) de la ciudad de Luján, el primer premio en el rubro documental-testimonial.

Los medios participantes lo fueron de nivel nacional, no solo la provincia de Bs. As., sino también de Córdoba, Formosa, Misiones, Neuquén, La Pampa, etc.

Dicho evento se realizó en la ciudad de Luján, siendo esta su décimo tercera edición.

Estuvieron presentes en el escenario para su recepción, además del conductor y Presidente del Centro de Combatientes de San Andrés de Giles, la Sra Nélida Maciel, madre del VG caído en combate, nativo de la referida ciudad, Liliana (esposa del VG Puglielli y productora del programa), Graciela Bellatti (productora de Malvinas, la verdadera historia), no pudiendo asistir por razones de salud, quien forma parte del programa como columnista desde la Ciudad de Bs As, el Capitán (R) Eduardo Cerrutti.

También la radio FM Cristal 97.3, fue premiada con el Negrito Manuel de Oro como mejor medio radial, y un canal de La Pampa como mejor medio televisivo.

En sus palabras de agradecimiento Puglielli expresó, que eran los destinatarios del premio, los veteranos que viernes, tras viernes concurrían al programa, haciéndolo posible mediante el relato de sus importantes testimonios. Por eso en nombre de esas setecientas personas lo recibía la Sra Nélida Maciel, solicitando finalmente un aplauso por Malvinas y en homenaje a los caidos en la recordada Gesta.

La Gaceta Malvinense se congratula por el merecido reconocimiento, les expresa sus felicitaciones y los exhorta a continuar por el exitoso camino emprendido.

ACTUALIZACIÓN CUOTA SOCIAL (En recuadro)

Atento al estado económico que trimestralmente se publica en nuestro periódico, con el detalle de lo percibido mes a mes, y a los gastos mínimos que debe sostener la asociación, la Comisión Directiva por unanimidad ha decidido en reunión correspondiente al mes de setiembre del corriente año, ad referéndum de la próxima asamblea de socios, modificar la cuota social de la siguiente forma:

1. Establecer una cuota social para socios activos y adherentes a incorporarse a partir del 1º de octubre de 2003, de un mínimo de \$ 1,00 (un peso) a un máximo de \$ 5,00 (cinco pesos), con excepción de aquéllos casos que por sus condiciones socioeconómicas sean exceptuados por la Comisión Directiva.
2. Invitar, a través de un aviso a publicar en La Gaceta Malvinense, a los asociados que no pagan actualmente cuota social y a los restantes, a reconsiderar el actual monto que aportan, para lo cual en

caso de desear modificarlo, deberán enviar un nuevo formulario adecuadamente confeccionado que se enviará con el referido periódico y deberá ser devuelto por correo postal o personalmente.

Debe tenerse presente que la entidad entrega gratuitamente a los asociados veteranos (militares retirados, civiles y ex conscriptos) una cinta banda distintiva valor \$8,50; un solapero valor \$ 3,00, una credencial valor \$ 1,00 y que cada periódico tiene un gasto de impresión de \$ 1,35 por lo cual sin contabilizar franqueos y otros gastos en el primer año debe realizarse una erogación de \$ 13,85. Es así que si se abona una cuota social de \$ 1,00 mensual, recién en el mes N° 14 se comienza en realidad a efectuar un aporte a la asociación.

Es por ello que recurrimos a la buena voluntad y colaboración de los socios respecto a este tema de vital trascendencia, para lo cual se adjuntaran los formularios pertinentes para quienes deseen hacer uso de ellos, los que una vez confeccionados deberán remitirse a la asociación vía postal

USO DE LA SIGLA VGM EN EL TITULO DEL GRADO PARA EL PERSONAL DE LA GENDARMERIA NACIONAL

Por Resolución del Director Nacional de la referida Fuerza de Seguridad, el personal integrante de la misma Veterano de la Guerra de Malvinas deberá usar con carácter obligatorio la sigla VGM a continuación del título del grado, Ej: Comandante General (R) VGM

MUERTE DE UN GRANDE

Homenaje de dos Veteranos de Malvinas

Hoy, 07 de Septiembre de 2003, murió a los 99 años, " El Viejo Pujato". Para los que lo conocimos en esta etapa de su vida, nos trajo la tristeza simple de no poder verlo llegar a los 100. Solamente nos ligaba a él, las ganas de darnos el gusto de que llegara a romper la marca de esa lúdica cifra de años. Es comprensible que así fuera. Era muy difícil intimar con él. Ciego y casi sordo desde hacía un tiempo, a pesar de su lucidez, el acercamiento social se hacía complicado o poco menos que imposible.

Llegado a mi casa, luego de un largo día de trabajo, me dediqué a repasar mi correspondencia electrónica, y recibí un Mail especial. Estaba escrito por un amigo. De esos amigos entrañables que uno tiene por ahí guardados, y que reaparecen cada tanto, como para darnos un golpe de "realidad verdadera". Esa que está siempre vigente, pero que no la vemos, porque nos ciega lo cotidiano. El mensaje decía esto:

“En la fecha ha fallecido en la Ciudad de Buenos Aires, a la edad de 99 años, el Grl. de División Retirado, HERNAN PUJATO. Quien fuera destacado montañés y precursor de la actividad Antártica Argentina”.

“Fue un visionario, que entre otras cosas, realizó descubrimientos geográficos al sur del Mar de Wedell, que fueron reconocidos por el explorador estadounidense, Almirante (USA) Byrd; en la década del 50.”

“Fundó, en las costas del Mar de Bellinghausen, la base " Grl San Martín". La primera base Argentina en el Continente Blanco (territorio)”

“Por su intermedio y férrea gestión, la República Argentina adquirió para la Armada el rompehielos "Grl. San Martín", buque que le permitió llegar con sus hombres al sur del Weddel, en la "costa confín" y fundar la base antártica "Gral. Belgrano".

“Desempeñó diversas funciones institucionales, destacándose la de ser Comandante Antártico del Ejército Director del Instituto Antártico Argentino, institución que lleva su nombre”.

“El Gral. PUJATO, es recordado por sus pares como un hombre integro, de valores destacables, perseverante y un verdadero ejemplo para las nuevas generaciones de argentinos que ven su dilatada trayectoria, la constancia de una vida dedicada a los grandes objetivos. Hay que analizar el marco histórico de su desempeño, para comprender que para el general, nada fue sencillo, algo que permite reflexionar y darnos fuerza para el futuro.”

“Fue reconocido por el Ejército Argentino con la " Cruz al Mérito Militar" en el año 1.997. Y en el 1.999 el Congreso de la Nación Argentina, hizo lo propio.”

“Por último rogamos por el eterno descanso de su alma Dios le dé paz de los grandes.”

Teniente Coronel VGM Lautaro Jiménez Corbalán
Centro de Estudios Estratégicos "Neuquen" Cdo Br M VI

Después de leerla, entendí mi mezquindad, entendí mi torpe omnipotencia de quien, como tantos otros, se olvida de lo importante por correr del día a día. Que ingratas son las nuevas generaciones para con los Héroes verdaderos de la Patria.

Por todo esto y porque estoy seguro de que la muerte del "viejo" no va a ocupar ningún lugar de importancia en los medios de difusión, como debería ser, escribo estas líneas, para decirme a mí mismo, y a todos los que quieran escuchar que: HOY MURIO EL GENERAL DE DIVISIÓN HERNAN PUJATO. AQUEL QUE CON SACRIFICIO Y VALOR SIN DOBLECES, SUPO, ALLA POR LAS TIERRAS HELADAS DEL SUR, HACER FLAMEAR LA CELESTE Y BLANCA DONDE NADIE ANTES HABÍA LLEGADO. DIOS Y LA PATRIA LO GUARDEN EN SU SENO...

Teniente Coronel Médico VGM Rubén Juan Cucchiara

Hospital Militar Campo de Mayo

Nota de la Redacción: El Grl Div (R) Expedicionario al Desierto Blanco D. Hernán Pujato, dedicó su vida al conocimiento y ocupación de un sector integrante de la austral Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur

ACTIVIDADES REALIZADAS POR ESTA ENTIDAD EN CUMPLIMIENTO DEL ESTATUTO, ART 2, INC C),

"Ejecutar con sus recursos mecanismos de reconocimiento y protección a sus miembros y propiciarlos ante los poderes públicos"

1. SANCION DE LA LEY 1075 POR PARTE DE LA LEGISLATURA DE LA CIUDAD DE BS AS

Pese a lo conversado previamente con algunos legisladores, se sancionó la referida ley incurriendo en una nueva discriminación con respecto a los veteranos pertenecientes a las FFAA y FFSS. Por tal motivo se solicitó una audiencia al Jefe de Gobierno de la Ciudad, la que fue concedida con un asesor de la Secretaría de Gobierno al que se le plantearon los pertinentes reparos asegurando el funcionario una adecuada respuesta, también se envió una nota a la Presidenta de la Legislatura de la Ciudad de Bs As, cuyo texto se transcribe aparte

2. LEGISLACIÓN NACIONAL Y PROVINCIAL QUE OTORGA BENEFICIOS A LOS VETERANOS INTEGRANTES DE LAS FFAA Y FFSS

Las Leyes nacionales que determinan una pensión nacional para los veteranos de guerra y las provinciales dictadas en trece provincias que prevén beneficios similares, excluyen a los veteranos oficiales y suboficiales de las FFAA y FFSS. Solo las provincias de Misiones, San Juan y Tierra del Fuego contemplan también a este personal, Entre Ríos lo incluye con un beneficio menor y Jujuy otorga un subsidio a los familiares de los muertos en combate. Catamarca, Córdoba, Formosa, La Rioja, Salta y San Luis no han otorgado este tipo de beneficio a sus veteranos.

Esta asociación estaría en condiciones de enviar a las autoridades correspondientes (Gobernador) una nota de tono similar a la enviada a la Presidenta de la Legislatura de la Ciudad de Bs AS. Para confeccionarla debería contar con el texto de la Ley discriminatoria, fecha de promulgación, nombre y dirección de la autoridad a quien debe dirigirse, etc., además sería necesario que el Presidente de la Delegación de AVEGUEMA de la Capital Provincial, entregase la nota referida en la Secretaría Privada y en lo posible pidiese una audiencia al Gobernador para explicarle la situación.

También estas Delegaciones deberían solicitar audiencia a las jefaturas o comandos de las FFAA y FFSS existentes en la provincia, a fin de requerirles que éstas, en carácter de representantes de las máximas autoridades de las Fuerzas, recaben de la autoridad competente la sanción de la legislación ampliatoria o complementaria que solucione los problemas discriminatorios. De esta forma la solicitud no solo, llegaría a través de la nota de AVEGUEMA y de los veteranos residentes o nativos sino también por medio de las máximas autoridades castrenses lugareñas, aspecto que ha sido conversado con los titulares de las Fuerzas

Atento a lo expresado resulta de importancia la integración de Delegaciones para llevar adelante estos asuntos de interés para los veteranos, como también lograr la asociación de los que no lo han hecho aun A tal efecto en el ejemplar Nº 2 de La Gaceta Malvinense fueron publicadas las normas para el funcionamiento de las Delegaciones. A la fecha existen solo Delegaciones en La Plata, Bahía Blanca, Formosa, Monte Caseros, Mendoza (en trámite), Apóstoles(en trámite), y Concepción del Uruguay (en trámite)

3. PROYECTO DE ORGANIZACIÓN DE UN CENTRO CONJUNTO DE TRAUMA Bs As

Se ha elevado una propuesta al Director de Sanidad Conjunta del EMCFFAA, destinada a organizar dicho Centro para atención de pacientes de Bs As y Gran Bs As afectados por el TEPT. Este elemento asistencial tendría carácter experimental y serviría de base para organizar otros similares en el interior del país. Con ellos se lograría la atención de veteranos y grupos familiares, según modernos criterios de diagnóstico y tratamiento.

4. AUDIENCIA CON LOS JEMCFFAA, JJEEMMGG, Dir GN y PNA

Los integrantes de la Comisión Directiva han efectuado una visita protocolar a las nuevas conducciones del EMC, FFAA y FFSS.

Durante las entrevistas se trataron los temas que la entidad ha determinado como prioritarios a saber
Discriminación (acciones a realizar)
Atención de la salud mental de los veteranos (Propuesta)
Creación de un Departamento Malvinas en el EMCFFAA

En todas las entrevistas se ha advertido un franco apoyo por parte de dichas autoridades para peticionar y lograr adecuadas soluciones a los problemas indicados.

5. AUDIENCIA CON EL SR MINISTRO DE DEFENSA

Solicitada por la Comisión Directiva, fue concedida el 22 de octubre del corriente año. En la oportunidad además de la presentación protocolar, se expusieron similares temas que los tratados con las autoridades antes expresadas, recibiendo del Sr Ministro expresiones referidas a su deseo de eliminar las discriminaciones

6. JUICIOS POR DISCRIMINACION EN MATERIA DE BENEFICIOS

Si bien toda demanda judicial es una decisión privativa de cada veterano, informamos que las pocas sentencias que se conocen a la fecha, vinculadas al no pago a retirados del complemento establecido en el Decreto 1244/98 han resultado en primera instancia favorables a los demandantes, Se tiene conocimiento que hay personal que ha iniciado demandas por la no inclusión en la Leyes que otorgan la Pensión Nacional y Pensiones, Subsidios o Asignaciones Provinciales. Se recuerda que para iniciarlas a nivel nacional, según la Ley de emergencia económica, debe haber sido negado previamente el reclamo administrativo elevado a las autoridades del Min Defensa.

Los asociados que deseen conocer el Dictamen de la AGFFAA, las sentencias conocidas a la fecha, la nota elevada a la Presidenta de la Legislatura de la Ciudad de Bs As o cualquier otro documento pueden solicitar por E- Mail su envío, no se efectuará por correo postal para evitar gastos.

OFRECIMIENTO DE LA SOCIEDAD SOCORROS MUTUOS DE LAS FFAA

La referida Mutual ha ofrecido a nuestros asociados activos, adherentes, familiares y allegados, beneficios de asistencia medico asistencial, en Capital Federal, mediante un sistema denominado Módulos Asistenciales Específicos, que varían según cuotas que se encuentran enmarcadas desde los \$5,00 mensuales según tipo y contenido del modulo seleccionado. Los servicios que pueden seleccionarse son:

- Atención medico odontológica ambulatoria En la sede central y 420 consultorios periféricos.
- Servicio de laboratorio para análisis clínicos y estudios especializados.
- Entre el 26% y el 40% de descuento en la adquisición de medicamentos sin receta, excepto los que obligatoriamente la requieran para su expendio y archivo
- Servicio de urgencias y emergencia medicas a domicilio.
- Servicio de internación sanatorial
- Servicio de Sepelio
- Inhumación de restos en Chacarita, Cementerios locales o en un Cementerio Parque ubicado en Escobar, sin necesidad de adquirir parcelas

- Servicios suplementarios de apoyo (Tarjeta de salud, Videoteca, Control anual medico preventivo, Asesoramientos jurídico, notarial, impositivo, laboral, etc)
- Planes familiares

La información adicional debe requerirse a dicha Asociación Larrea 1028/32 Cap Fed, Tel 011- 4825 -2066, Fax 011 - 4821- 2558. Lunes a viernes de 0900 a 1700 horas.

SALUDO DE FIN DE AÑO

Con motivo de encontrarse próximas la tradicionales y cristianas fiestas de fin de año, la Comisión Directiva de la entidad, hace llegar por este medio a todos sus asociados y familias, sus deseos de paz y unión en la Navidad, y verdadera justicia y felicidad en el año por iniciarse.

Se une a todos en la plegaria por los que sufren, por los que conviven con las secuelas de la guerra y por el eterno descanso de los eternos centinelas de nuestra soberanía malvinense.

NOTA A LA PRESIDENTA DE LA LEGISLATURA CIUDAD DE BS AS

Buenos Aires, 26 de setiembre de 2003



Exp N°: S 5098/03

ASOCIACION VETERANOS

DE GUERRA DE MALVINAS

Av Santa Fe 4815 – 3º Piso . (1425) Bs As

Tel/Fax: 4776-6606

E-mail: aveguema@ejercito.mil.ar

Ref: Solicitar igualdad beneficio para VVG

SRA PRESIDENTA DE LA LEGISLATURA

DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES

DÑA CECILIA FELGUERAS

S/D

De mi mayor consideración :

En nuestro carácter de Presidente y Vicepresidentes de la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas, entidad civil sin fines de lucro, Pers. Jurid. N° L805/02, tenemos el agrado de dirigirnos a Ud. a fin de proporcionarle información relacionada con los veteranos de guerra.

Hemos tomado conocimiento de la norma sancionada por unanimidad el pasado jueves 18 de septiembre, por la que se otorga, a partir del 01 de enero de 2.004, un subsidio mensual y vitalicio a los Ex Combatientes nacidos en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o que acrediten residencia en ella a la fecha de convocatoria.

La citada legislación incluye a los ciudadanos pertenecientes a las Fuerzas Armadas y de Seguridad, que siendo Veteranos de la aludida guerra, no gocen de pensión o haber de retiro, excluyendo al personal en actividad y a los que, habiendo cumplido los años de servicio pertinentes disponen de

tal beneficio. La norma acoge implícitamente, por omisión, a cualquier otro veterano que pueda percibir jubilaciones de otros departamentos del Estado, admitiendo un tratamiento desigual entre ciudadanos.

Sobre el particular consideramos oportuno poner en su conocimiento que los ciudadanos ex combatientes, oficiales y suboficiales en situación de retiro de las FFAA y FFSS nacidos en la Ciudad de Bs As o residentes en ella a la fecha del conflicto, no perciben ningún suplemento, complemento o subsidio en mérito a su participación en el mismo. Solo el personal en actividad recibe el beneficio del Decreto PEN 1244/98, que alcanza a todos los veteranos de la Administración Pública Nacional y que la reciente ley no excluye

En tal sentido creemos importante destacar que algunas provincias que han otorgado beneficios similares a sus ex combatientes, no han efectuado diferenciación alguna, sumando el subsidio al haber de retiro en el caso de integrantes de las FFAA y FFSS al igual que ex conscriptos y civiles lo suman a sus ingresos de diverso tipo (sueldos, jubilaciones etc).

Lo expuesto por ésta Asociación Civil puede ser constatado con Organismos Oficiales tales como el Ministerio de Defensa, el Estado Mayor Conjunto de las FFAA, los Estados Mayores Generales de las FFAA, Gendarmería Nacional, Prefectura Nacional Marítima o Secretaría de Seguridad dependiente del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos.

En virtud de lo expuesto precedentemente y guiados por la situación igualitaria que preceptúa el Artículo 21 de la Constitución Nacional al expresar: *Todo ciudadano argentino está obligado a armarse en defensa de la Patria y de esta Constitución, conforme a las leyes que al efecto dicte el Congreso y a los decretos del Ejecutivo Nacional*, entendemos y solicitamos un tratamiento también igualitario en materia de beneficios para los ciudadanos nativos o residentes de esta ciudad pertenecientes a las FFAA y FFSS, dentro de los términos establecidos en la norma de marras.

Recordamos, igualmente al Artículo 16 cuando establece que *“La Nación Argentina no admite prerrogativas de sangre, ni de nacimiento: no hay en ella fueros personales ni títulos de nobleza. Todos sus habitantes son iguales antes la ley, y admisibles en los empleos sin otra condición que la idoneidad. La igualdad es la base del impuesto y de las cargas públicas”*.

Estimamos igualmente oportuno señalar que no se registran, en el orden internacional, precedentes de exclusión de reconocimientos que impliquen asignaciones de beneficios para quienes expusieron su vida al servicio de la Patria en las condiciones extremas que representa la Guerra.

Sin más, saludamos a Ud muy atentamente, quedando a su disposición para brindar cualquier aclaración o asesoramiento que juzgue menester.

Fdo	Fdo	Fdo
BRIG MY (R) ALBERTO ALEGRIA	VALTE (R) CARLOS ALFONSO	GRL DIV (R) JORGE HALPERIN
Vicepresidente 2°	Vicepresidente 1°	Presidente

