



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

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

EN ESTA EDICION...

- EDITORIAL
- SEGUNDA ESCUADRILLA
AERONAVAL DE SOSTEN
LOGISTICO MÓVIL CAM-
PAÑA AEREA EN MALVINAS
- UN CRIOLLO DURO
- ACTO EN SARMIENTO,
PROV. DE CHUBUT
- 13 DE JUNIO -
LA ESCUADRILLA "NENE"
- LOS VEHICULOS BLINDA-
DOS EN LA GUERRA
- LA ESPIRITUALIDAD EN
MALVINAS
- Vta. REUNION DE CAMARA-
DERIA - LAS ALOCUCIONES
MAS IMPORTANTES DE LA
REUNION
- EL 3 DE ORO ENTRO EN
COMBATE
- APOSTILLAS DE LA
REUNION
- EL HIMNO INCONCLUSO
- CONMEMORACION DEL 2
DE ABRIL EN EL DORADO,
MISIONES
- LA ODISEA MIKE 5
- CRONICAS Y NOTICIAS
- SEGUNDO CERTAMEN
LITERARIO
- NUEVOS BENEFICIOS PARA
LOS VETERANOS

**SE REALIZO EN JUNIO LA ASAMBLEA ANUAL ORDINARIA DE LA
ASOCIACIÓN Y LA QUINTA REUNIÓN ANUAL DE CAMARADERÍA DE
VETERANOS DE GUERRA**

Numerosos concurrentes a ambos actos.

ARRIESGADAS ACCIONES DE ATAQUE Y DE TRANSPORTE A CARGO DE LOS INTEGRANTES DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA FUERON EJECUTADAS HASTA EL ULTIMO DIA DE LOS COMBATES EN MALVINAS

Así lo atestiguan los relatos que incluimos en este número



"Desde un avión cisterna se observa la difícil operación de reabastecimiento en vuelo de un A-4B. Durante escasos minutos, ambas aeronaves debían mantenerse unidas igualando sus muy diferentes velocidades. El hecho que se describe en la nota interior obligó a que los aviones viajaran más de 50 minutos en estas condiciones"

EL HIMNO INCOCLUSO



Segundo premio Certamen Literario AVEGUEMA.

14 DE JUNIO DIA DE LA RESISTENCIA FINAL



El Obispo Castrense celebró la tradicional Misa por los camaradas muertos en combate.

***Dada la calidad de los trabajos presentados en el corriente año, que con su originalidad han enriquecido el anecdotario y difusión de aspectos desconocidos de las acciones, AVEGUEMA llama al
SEGUNDO CONCURSO.: MALVINAS, LA GUERRA DESDE ADENTRO :.***

PERIÓDICO DE DISTRIBUCIÓN GRATUITA A SOCIOS ¡¡¡ASOCIESE!!!

DISTRIBUCIÓN TRIMESTRAL

Editorial

Es oportuno volver sobre un tema recurrente que hace a la esencia de lo que, desde siempre, hemos reclamado los veteranos: un reconocimiento histórico.

Cuando hablamos de reconocimiento histórico nos estamos refiriendo a lo que significa, para aquellos que estuvieron dispuestos a dar su vida por un ideal, ideal este compartido por toda una sociedad, ser reconocidos por sus conciudadanos.

Algunos pícaros o mal intencionados, pretenden desvirtuar y envilecer lo que significa este genuino sentimiento, degradándolo a una simple remuneración económica. En realidad tratamos de recuperar lo que se nos negó a nuestro regreso, cuando se nos intentó "barrer debajo de la alfombra" y se instrumentó un impresionante operativo de desmalvinización en la sociedad, que algunos apostatas intentan perdure en nuestros días y se eternice en nuestra historia.

Pretendemos que se instrumente un verdadero "regreso con gloria", no tenemos nada de que avergonzarnos; fuimos a Malvinas convencidos e iríamos nuevamente si se nos volviera a pedir.

No estamos arrepentidos, al contrario, sentimos orgullo de haber podido participar en este hecho trascendente para la historia de nuestra Nación.

¿Qué existieron errores en la planificación estratégica del conflicto? Por supuesto que sí, pero ello no quita el mérito a los combatientes, quienes debíamos suplir con imaginación, creatividad y mucho esfuerzo en el campo táctico, las equivocaciones que se habían producido en el nivel político - estratégico del conflicto.

No es bueno equivocarse, pero peor es no aprender de los errores. Como dijimos en una editorial anterior, las grandes naciones de la tierra han pasado por experiencias traumáticas también en su historia, pero lo que hacen es tomar nota de las conclusiones para evitar equivocarse nuevamente.

Nosotros mismos tampoco hemos sido siempre "victoriosos", o acaso San Martín, Brown, Belgrano, etc., no sufrieron derrotas en algunas de sus batallas y sin embargo no bajaron los brazos. Ellos fueron más grandes en la adversidad, antes que en la victoria.

Hemos estado "negando" la realidad por años. En nuestras mismas Escuelas de Guerra de las FF.AA., se tardó en estudiar las riquísimas experiencias que aportó el conflicto de Malvinas.

En su momento, no hicimos una correcta lectura de la situación estratégica que caracterizaba al mundo a los comienzos de los años 80 y, consecuentemente, fue incorrecta la apreciación y posterior resolución estratégica a la que se arribó.

Esto no significa, necesariamente, que no debió de hacerse "algo" ante el atropello de que viene siendo objeto nuestro país desde 1833. En rigor de verdad, las ambiciones inglesas sobre nuestros territorios, bien sabemos, se remontan a 1806 en adelante, cuando edificaba su imperio marítimo a

expensas de otros pueblos.

¿Cuál fue la verdadera "utilidad" de la guerra de Malvinas? Hacer conocer a la comunidad de las naciones, la existencia de un viejo conflicto colonial que no terminaba de resolverse; en una época en la que las grandes potencias estaban concluyendo de devolver, a sus legítimos dueños, una cantidad importante de territorios usurpados en tiempos en que estos actos eran tolerados y aceptados.

También el conflicto sirvió para que los argentinos reconociéramos que tenemos sentimientos que nos unen como pueblo. Esto incluye una cultura, una historia, e intereses comunes que nos amalgaman. Malvinas vino a demostrarnos que tenemos causas por las que podemos sentirnos unidos y que van más allá de los eventos deportivos.

En momentos en los que nos invade una cierta desazón, porque ciertos actores buscan dividimos por rencillas internas, Malvinas viene a I demostrarnos que somos un solo pueblo.

Así como los golpes hacen crecer a las personas, a quienes nos refugiamos en esos casos en el seno de nuestras familias, así también las experiencias traumáticas de una sociedad, sirven para unirla y hacerla crecer, a condición que se sepan aprovechar sus lecciones.

Entonces, sirvan de síntesis las palabras que pronunciara el presidente de nuestra asociación en ocasión de la última reunión de camaradería, que tuvimos el pasado 23 de Junio:

"Tenemos conciencia que las necesidades económicas existen y que se incrementan día a día, pero no debemos envilecer el sacrificio de quienes han quedado en custodia en las islas o en las frías aguas del Atlántico Sur; debemos luchar con nobleza para lograr nuestros objetivos, que son, insisto, el HONROSO REGRESO Y el MEREcido RECONOCIMIENTO, obtenido éste, en el ámbito nacional, el resarcimiento será una consecuencia, no un fin.

SEGUNDA ESCUADRILLA AERONAVAL DE SOSTÉN LOGÍSTICO MÓVIL CAMPAÑA AÉREA EN MALVINAS

*** Por el Contraalmirante (R) Norberto Ulises Pereiro**

Preliminares

La Aviación Naval realizó el Sostén Logístico Móvil de la Armada con dos unidades de transportes. La Primera Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logística Móvil, dotada con tres aviones Electra L-188, Turbohélices de cuatro motores, y la SEGUNDA ESCUADRILLA AERONAVAL DE SOSTEN LOGISTICO MOVIL, que es a la que nos referiremos en este artículo, con tres aviones birreactores FOKKER F-28 de fabricación holandesa con capacidad para transportar 65 pasajeros o 7000 kilos de carga a una altura máxima de 10600 metros y una velocidad aproximada de 800 km. por hora.

En aquel entonces, ambas Escuadrillas tenían su asiento en la Base Aeronaval Ezeiza, hoy ESTACION AERONAVAL EZEIZA, actualmente solo la Segunda Escuadrilla se mantiene en ese lugar ya que la Primera Escuadrilla fue pasada a situación de Reserva, y dependen del Comando de la Aviación Naval a través de la Fuerza Aeronaval N°3, antiguamente Comando de Transportes Aeronavales (C.T.A.)

Con los actuales aviones, o con los nobles DC-3 que los precedieron, a lo largo de sus 57 años de vida, esta unidad además del diario transporte de personal y abastecimientos entre las distintas bases y puntos de apoyo que la Armada tiene particularmente a lo largo del litoral Atlántico, ha participado activamente en todas las actividades de apoyo a la comunidad en las cuales la Armada formó parte del sistema de ayuda humanitaria, como ejemplo podemos citar la participación en apoyo a los damnificados en el terremoto de Valdivia en Chile; el histórico echo que constituyó el primer aterrizaje en el Polo Sur en el año 1955, los innumerables vuelos sanitarios en 1955 y 1956 durante la epidemia de Poliomielitis que conmoviera a la Nación; el traslado de las más altas autoridades de la Nación y el extranjero, tanto en el país como en el exterior; ha efectuado incontables lanzamientos de paracaidistas del Ejército y la Armada. Fundamentalmente apoya a las unidades de Infantería de Marina y a las Escuadrillas de la Aviación Naval cuando se destacan para efectuar operaciones fuera de sus lugares de asiento habituales, transportándoles la munición, el personal y los equipos necesarios.

La Escuadrilla vivía los días previos al desembarco de una manera muy especial. Se presentía que algo muy particular estaba por ocurrir y en previsión a ello, sin que mediara ninguna directiva superior, se comenzó a trabajar más activamente que de costumbre en la puesta en servicio de los aviones.

El Día 2 de Abril

En los planes de Operaciones confeccionados para la recuperación de las Islas Malvinas no aparecieron incluidos los aviones de Sostén logístico de la Aviación Naval. Por eso mismo el avión Fokker F-28 matrícula 5-T-20 al mando del entonces Capitán de Corbeta Dn. Rubén Gómez no fue autorizado a aterrizar por las unidades destacadas de la Fuerza Aérea que controlaba el aeródromo de Puerto Argentino.

Mientras se realizaban gestiones para la rectificación de esa orden las que estuvieron a cargo del Señor Contraalmirante Dn. Carlos Büsser, el avión permaneció orbitando por más de una hora sobre las Islas, permitiendo a la tripulación y su pasajero el Comandante de la Aviación Naval Contraalmirante Dn. Carlos García Boll, observar con toda tranquilidad y detalle esa parte de nuestro territorio, visión que durante tantos años tuviéramos vedada.

El avión paradójicamente lleva el nombre de Islas Malvinas, y trajo de regreso al continente los restos del Señor Capitán de Corbeta Dn. Pedro Giachino, quien cayera valerosamente en la gesta de recuperación de

ese suelo patrio. Este vuelo sirvió para afirmar la existencia de los Transportes Aeronavales, los que como ya dijéramos no fueron tomados en cuenta inicialmente pero que con su accionar posterior dejaron establecida su importancia al haber intervenido en cuanto evento trascendente se desarrolló en la Campaña de Malvinas.

Se inician los requerimientos de transportes:

Ante la inminencia de la llegada de pedidos en gran escala de transporte de personal y materiales, se convoca a los pilotos de Fokker que habiendo estado antes en la unidad se encontraban en ese momento prestando servicios en otros destinos de la Aviación Naval. Es así que, entre los adscriptos se incorporan a la Escuadrilla dos ex comandantes, los que pese a ser más antiguos quedan subordinados por cargo al por entonces Comandante de la Unidad y que significaron a lo largo de todo el conflicto de una invalorable ayuda en cuanto a sus opiniones y al apoyo de todo tipo brindado.

Se destacaron dos aviones a la Base Aeronaval Río Grande y un grupo de mecánicos con repuestos y herramientas a la Base Aeronaval Ushuaia, para eventuales reparaciones menores e inspecciones. Este personal, al igual que las tripulaciones de vuelo, eran rotados semanalmente, no por problemas de fatiga o anímicos, sino por el entusiasmo de todo el personal de la Escuadrilla por participar en las acciones en las que le tocara intervenir a la Unidad.

El primer requerimiento de envergadura fue el transporte de la Fuerza de Desembarco que había reconquistado y ocupado la Capital de las Islas Malvinas, hasta la Base Aeronaval Comandante Espora y Mar del Plata.

Los vuelos se cumplían transportando el máximo de carga, compatible con la operación en una pista como la de Malvinas de tan reducidas dimensiones, 1100 metros de largo por 40 metros de ancho, lo cual nos obligaba a reducir la carga útil a 6000 kilos en lugar de los 7000 habituales y llevar el combustible estrictamente necesario para regresar a Río Grande. Los días, que no eran pocos, donde había que enfrentar en el regreso vientos huracanados de cien nudos de intensidad o más, y la particular meteorología de la Isla de Tierra del Fuego, contribuían a crearnos condiciones tales que podríamos decir cualquier cosa de los vuelos, menos que eran rutinarios.

Cincuenta minutos sobre el mar, en una dirección en la que nunca antes habíamos transitado, la visión de la Gran Malvinas primero y luego Soledad, la sensación de estar participando en algo grande, más las limitaciones propias del vuelo en condiciones marginales de operación, hacían que cada “cruce” fuera realizado con una euforia muy particular.

El empleo regular de día y de noche de la Pista de Puerto Argentino, con las características meteorológicas locales de fuertes vientos asociados con techos bajos y chubascos, representaban operaciones con alto riesgo aeronáutico, lo cual motivó que a partir del vuelo del avión “Islas Malvinas” del 2 de abril, la experiencia acumulada por esa tripulación nos fuera transmitida a aquellos que nos tocara el siguiente vuelo, a partir de cual ese fue el procedimiento adoptado por el resto de las tripulaciones, inclusive los Comandantes de aeronave se habilitaban con un “briefing” particular y luego de cumplir vuelo de reconocimiento previo.

Cada vuelo significaba para nosotros un *yo estuve*, y en consecuencia nos sentíamos mirados con cierta admiración, respeto, y tal vez envidia, por aquellos, que en el continente, estaban lejos de la zona del conflicto.

Una vez que la superioridad tomó la decisión del traslado de Batallón de Infantería de Marina N°5 a las Islas para contribuir a su defensa, comenzaron a materializarse los requerimientos de transporte de gran magnitud, los que no disminuirían hasta finalizado el traslado de nuestros prisioneros liberados, en el mes de julio.

Consecuentemente se trasladó el Batallón de Infantería de Marina N°4 de Trelew a Río Grande para ocupar el lugar que el primero de los batallones dejaría vacante, en Tierra del Fuego.

Con todos estos movimientos, la Oficina de Pasajes de la Base Aeronaval de Río Grande se transformó en Central de Cargas, con una interminable ronda de montacargas equipos de apoyo y personal, que durante las 24 horas y con cualquier condición de tiempo, recibía los materiales, los clasificaba y cargaba los aviones.

Así fue transcurriendo el mes de Abril y con la llegada de los Tracker y Macchi a Puerto Argentino, la incipiente Estación Aeronaval Malvinas asumió toda la apariencia de una de nuestras Bases Aeronavales del sur del país, esas que nosotros “los camioneros” como nos llaman en Transportes conocemos tan bien y que abastecemos regularmente. Allí también como es tradicional, comenzamos a cumplir con nuestro ritual, haciendo unas veces de médico, otras de lavadero, las más de correo, y en oportunidades, enlace familiar. En fin todas aquellas tareas que cumplimos diariamente en tiempo de paz y que nos son tan caras, pues además de tratarse de nuestra razón de ser, tienen la particularidad de coincidir con nuestra misión en tiempo de guerra.

Transporte de combustible líquido

A partir del 24 de Abril se nos planteó el requerimiento del transporte de combustible para los aviones de Puerto Argentino, al que comenzamos a trasladarlo en tambores de 200 litros. Obvio resulta comentar el cosquilleo que nos producía el compartir el vuelo con este tipo de material, el cual ante la posibilidad de una simple chispa nos transformaría en una tea en medio del mar. Y es así que cumplimentando este tipo de vuelos nos sorprende el 30 de abril, fecha en que sin saberlo nosotros, se daba por finalizado el puente aéreo a Malvinas.

Zona de Exclusión:

A las ocho de la mañana de ese día se iniciaba el bloqueo aéreo anunciado por Gran Bretaña, que complementaba al naval que ya regía con anterioridad.

Amaneció como un día más y sabíamos que la flota inglesa estaba cerca, pero concentrados en nuestra tarea no nos imaginábamos cuán cerca. Despegamos de Río Grande con nuestra carga de tambores de combustible, y habían transcurrido treinta minutos de vuelo cuando comenzó a llamarnos la atención el no escuchar como era habitual las comunicaciones de los otros aviones que participaban del puente aéreo, operando desde otros aeropuertos del continente. Verificamos repetidamente la radio y la frecuencia y continuamos con una sensación incómoda volando a 20000 pies de altura hacia Puerto Argentino. Cuando aterrizamos vimos una plataforma totalmente desierta en un aeródromo donde hasta el día anterior todo era actividad. “¿Qué hacen ustedes aquí?” fue la recepción que tuvimos.

Puestos en situación de la proximidad del enemigo, la salida la efectuamos cumpliendo el procedimiento en vigor, que consistía en volar rasante por la costa hasta la Isla Bougainville y luego ascender y continuar con máxima velocidad en procura de Río Grande. Esta era la primera vez que volábamos con el Fokker, una aeronave de generalmente de uso comercial, a 30 metros de altura; la sensación era fantástica, en la cabina el silencio era total, todos admiraban el paisaje, pero sin embargo nadie quitaba un ojo del radio altímetro, sin dejar de observar con cierta preocupación las gaviotas que levantaban vuelo al paso de nuestro avión.

Llevábamos a bordo enfermos infecto-contagiosos de nuestra Fuerza Aérea y un Capellán del Ejército.

Una vez arribados a Río Grande, y luego de contar nuestras experiencias a los circunstanciales oyentes, nos ordenaron cargar el avión con combustible en tambores y efectuar otro cruce. Cuando el vuelo estuvo lleno eran más de las cuatro de la tarde, con lo que no nos daba el tiempo para llegar a Malvinas antes de las cinco, hora en que se cerraba el aeropuerto. Solicitamos una extensión del servicio, a lo que nos respondieron que podíamos ir, pero que debíamos pernoctar en Puerto Argentino.

La decisión tomada de no ir fue providencial. De haberse realizado ese vuelo, por el estado en que quedó la plataforma de cargas y estacionamiento luego del bombardeo inglés de esa madrugada, hubiéramos perdido uno de los tres Fokker F-28 con que cuenta la Armada.

En vista de que había que evaluar el resultado de los ataques al Aeropuerto y determinar la modalidad de operación a utilizar con los transportes en el futuro, el 1º de Mayo nos trasladamos a Ushuaia para comenzar un corto período de descanso.

Localización y traslado de náufragos del “Belgrano”

A partir de la información de la posición dada por un avión Neptune, el día 3 de mayo, destacamos de Ushuaia un F-28 para explorar la zona del hundimiento del Crucero A.R.A. “General Belgrano” y mantener contacto con las numerosas balsas salvavidas que se encontraban en los alrededores.

El cuadro era tremendo, olas inmensas mecían las balsas esparcidas en un radio no mayor de 60 millas, algunas estaban amarradas entre sí y otras se encontraban solas. Desde lejos no se veía la menor señal de vida porque los náufragos se encontraban dentro de las balsas con las aberturas de éstas cerradas, para tratar de conservar un poco la temperatura en el interior de las mismas, pero a medida que nos acercábamos volando a no más de cien metros del agua, dado que la presencia de nubes bajas nos impedían hacerlo más alto, oían el ruido del avión y salían de las embarcaciones efectuando grandes señales con sus brazos, con espejos de supervivencia, bengalas y cuando tenían a su alcance, para asegurarse de ser vistos. Nuestra congoja por semejante visión, se compensaba cuando pensábamos que para esa gente, luego de las penurias que les había tocado vivir, el ancla pintada en nuestras alas, adquiriría más que nunca su verdadero significado simbólico de puerto, fin de viaje, casa.....

Tres unidades navales se encontraban realizando tareas de rescate, y nuestra misión consistió en indicarles a estos buques el lugar donde se encontraban las balsas. Luego de tres horas de labor fuimos relevados por un avión Electra L-188 de la Primera Escuadrilla, Al día siguiente debimos concurrir nuevamente relevando a otro Electra, pero ya con otro ánimo, dado que habíamos presenciado el regreso de la misión de los Super Etendard que habían lanzado sus temibles misiles Exocet los cuales habían impactado en el destructor HMS. “Sheffield”.

Con las primeras luces del día 5, juntamente con nuestros “primos” de la Primera Escuadrilla y aviones de la Fuerza Aérea, comenzamos la evacuación de los náufragos del Crucero A.R.A. General Belgrano, desde Ushuaia hasta Comandante Espora. Por la tarde de ese mismo día trasladamos 18 heridos, en su mayor parte afectados por quemaduras y en gravísimo estado, en vuelo directo para ser internados en el hospital de Puerto Belgrano. A bordo viajaba un grupo de médicos aeronáuticos que les brindaron todos sus cuidados, sin poder impedir que uno de ellos, falleciera en vuelo. El avión se encontraba acondicionado especialmente para el traslado de enfermos en camillas. Este dispositivo, al igual que otro similar para avión Electra, con capacidad para 18 camillas, fue construido en tan sólo veinticuatro horas por operarios del Arsenal Aeronaval N°3, sito por ese entonces en la Base Aeronaval Ezeiza.

Reabastecimiento de bases y de escuadrillas.

Los siguientes doce días los ocupamos en trasladar personal y material entre Buenos Aires y las distintas bases del Sur. Entre estos materiales, uno de ellos muy particular, los misiles Exocet. Nuestra pequeñísima colaboración a este binomio Sue-Exocet que tanto diera que hablar en el mundo entero, consistía en llevarles los misiles al caer la tarde desde Río Grande a Comandante Espora, desde allí eran transportados por camión hasta la Base Naval Puerto Belgrano, donde eran recorridos y calibrados; nos los devolvían a las tres o cuatro de la mañana y los regresábamos de manera que estuvieran listos para intervenir en cualquier misión con las primeras luces del día siguiente.

El 17 de Mayo, Día de la Armada, que mejor para festejarlo que realizando un cruce a Malvinas, burlando el bloqueo impuesto por el enemigo. Las primera ciento cincuenta millas las volábamos a una altura de tres mil metros, luego iniciábamos un descenso a seiscientos metros y ya, con la Gran Malvinas a la vista, descendíamos a cien metros, en vuelo rasante, cruzando el Estrecho de San Carlos y luego pasando a Soledad, esquivando sus alturas y tratando de no sobrevolar Darwin, cuya defensa aérea tenía una bien merecida fama de buena puntería.

Así arribamos a una pista cuyo ancho había quedado reducido a tan sólo veinte metros y se encontraba cubierta de esquirlas, piedras y restos de bombas, que por un lado eran el resultado de los bombardeos ingleses y por otro eran escombros esparcidos para engañar al enemigo sobre el verdadero estado de la pista, pero que en cada aterrizaje nos llenaba de espanto por los golpes que daba el parante del tren de nariz cada vez que impactaba en esos obstáculos, transmitiéndolo todo al resto del avión en forma de fuertes vibraciones, que daban la sensación que se desarmaría en cualquier momento. En uno de esos aterrizajes trasladábamos munición para un cañón 150 mm. Los proyectiles venían acondicionados en esqueletos de madera, los que estaban asegurados por zunchos. Como no contábamos con montacargas, había que desarmar el cajón y bajar los proyectiles de a uno por vez.

Un eficiente copiloto, para acelerar esta maniobra en Puerto Argentino, quitó los zunchos y los cajones con sus proyectiles, en su interior quedaron sujetos solamente por las trabas del avión. Al aterrizar se desparramaron todos los proyectiles por el fuselaje con gran estrépito lo que produjo la momentánea parálisis de más de un corazón de la tripulación.

Vicisitudes en los vuelos de “Cruces” a Malvinas.

La trayectoria de vuelo sobre las Islas, sólo la pudimos utilizar hasta el día 19, Las condiciones meteorológicas desfavorables y el desembarco inglés en San Carlos nos obligaron a efectuar otra derrota, esta vez bordeando las islas, lo que necesariamente prolongaba los tiempos de vuelo y obligaba a llevar mayor cantidad de combustible y consecuentemente disminuir la cantidad de carga transportada. Para mantener el peso de operación en el valor máximo que se había fijado, ahora podíamos cargar solamente 5000 kilos.

Cada misión, la que inicialmente luego de un ajetreada espera en la Central de Operaciones de Río Grande, donde nos íbamos imponiendo de la situación táctica de las islas y sus evolución meteorológica, establecíamos la derrota a seguir para ese día y las frecuencias a utilizar.

Lo más difícil de determinar era la hora más propicia para efectuar los cruces. De día el mayor peligro lo constituían los aviones Harrier, que gozando de total superioridad aérea, se ubicaban en posiciones favorables para batir todo avión argentino en forma instantánea. De noche, el peligro por un lado lo constituían las unidades navales, que en caso de detectarnos con sus radares alertaban a las PAC, las que estaban en condiciones de caer sobre nosotros en no más de 8 minutos.

Por otro lado esas mismas unidades misilísticas, bien podríamos encontrarlas en nuestra ruta y ser abatido por su artillería o por sus misiles. Pero el enemigo que verdaderamente nos requería el máximo de

nuestra atención y concentración era el “riesgo aeronáutico”, por volar tan sólo cincuenta pies (diecisiete metros) por instrumentos, de noche y en vuelo de tres horas de duración.

Habíamos observado que los aviones enemigos desarrollaban muy poca actividad nocturna y las unidades de superficie iniciaban su cañoneo sobre Puerto Argentino con el famoso “expreso de medianoche” alrededor de las diez u once de la noche, esto nos sirvió para determinar como la mejor oportunidad para nuestros vuelos las horas siguientes al crepúsculo vespertino.

Tratábamos de despegar de Río Grande poco después de la puesta del sol, con media hora de intervalo despegábamos otro Fokker F-28, de manera que el primero tuviera tiempo de descargar, y despegar de Puerto Argentino. Esta maniobra debía hacerse con tal precisión, dado que cualquier demora en la que incurriera el primer avión ocasionaría tener que orbitar al otro en las proximidades del aeropuerto, con el riesgo que esa maniobra podría implicar. Afortunadamente esto no ocurrió.

Cada tripulación estaba compuesta por un Comandante de avión un copiloto, un mecánico de vuelo y un ayudante de mecánico de vuelo, este grupo además de ser el mínimo reglamentado para cumplir las tareas a bordo se constituía de esa manera porque facilitaba todo tipo de coordinaciones.

Nuestras caras eran el fiel reflejo de lo que estaba ocurriendo en nuestro interior, teníamos la sensación de que la probabilidad de pasar inadvertidos para los buques enemigos era nula, por lo tanto, sentíamos un miedo atroz.

Una vez que nos sentábamos en el avión y comenzábamos a cumplimentar las listas de verificación para poner en marcha y a medida que progresábamos en ellas, iba cambiando nuestro estado de ánimo, nos invadía una tensa calma. Esa transformación era la que posibilitaba que oyéramos sin escuchar, viéramos sin mirar y tuviéramos los reflejos a flor de piel. Toda esta sensibilidad era la que nos permitía aterrizar el avión, en una pista en el estado en que estaba la de Malvinas, de noche, sin balizar y utilizando nuestras propias luces recién a último momento.

Iniciábamos el vuelo en Río Grande poniendo un rumbo este, en dirección a Puerto Argentino ascendiendo para mantener una altura inicial de mil quinientos metros. Navegadas unas cien millas en estas condiciones descendíamos a doscientos metros de altura y cambiábamos el rumbo al sur. A partir de ese momento adoptábamos una derrota en zig-zag con piernas de unas cincuenta millas de longitud, las que alterábamos diariamente en función de la situación. Los puntos de inflexión de esa derrota los designábamos con nombres de mujer, la sola mención de “Beba”, “Marta”, “Pocha”, servía para que todos los que estaban expectantes por el desarrollo de esa misión tuvieran una idea de la posición del avión.

La fase final del vuelo se iniciaba con la recalada en el Faro San Felipe, al cual nos aproximábamos provenientes del sudeste y finalizaba con la ubicación de la pista y el aterrizaje, maniobra para la cual había que ascender, habida cuenta que la pista se encontraba a setenta y dos pies sobre el nivel del mar y nosotros veníamos volando durante las últimas ciento cincuenta millas de nuestro traslado, a tan sólo cincuenta pies, vale decir diecisiete metros de altura, considerando el tamaño de las olas en esas latitudes, podríamos decir sin temor a equivocarnos, que el mar nos “lamía”, al menos la sal la traíamos de regreso, impregnando superficies del avión y parabrisas.

En la penumbra de la cabina había un clima muy particular, silencio total, solamente interrumpido por el sonido de la radio, donde se escuchaba hablar a los operadores y la interferencia que los ingleses hacían en la frecuencia que sonaba como si fueran arpas, la concentración era total.

En la Central de Operaciones de Río Grande un Jefe de la Escuadrilla estaba en contacto radial con el Jefe del Grupo Aeronaval ubicado en la Central de Informaciones de Combate de Malvinas, intercambiaban mensajes sin mayor sentido, y en lunfardo pero en cualquier momento del mismo se recibía a bordo, donde

permanecíamos en total silencio, pero interceptando todas esas comunicaciones la palabra “todo bien” o simplemente “regresen”. En el primer caso continuábamos el vuelo con una gran confianza en la voz que proveniente de Malvinas nos daba seguridad de que podíamos proseguir el vuelo, esa voz para nosotros tenía nombre y apellido, muchas veces a lo largo de nuestra carrera naval, habíamos volado o compartido alguna tarea o simplemente conocíamos su prestigio y calidad profesional y eso nos tranquilizaba y nos hacía continuar el vuelo tan sólo concentrados en los instrumentos y la navegación de la misma manera el “regresen”, cuando aparecían peligrosas patrullas aéreas de combate de aviones Harrier, significaba un giro de 180 grados sin aumentar la altura, de manera que la sensación era de que tocaríamos el agua con el ala, y un contener la respiración, dado que en ese instante presentábamos nuestro mayor blanco radar para cualquier unidad naval que se encontrara en las proximidades de nuestra vía de aproximación y todos pensábamos a bordo que dada la orden recibida de regresar era probable que esa temida unidad misilística enemiga se encontrara en la cercanías.

No teníamos posibilidades alguna de eyectar o abandonar el avión en caso de ser atacados, o que impactáramos en el agua a semejante velocidad. Sin embargo, tal vez por contagio de ver las vestimentas de nuestros pilotos de ataque en Río Grande con sus trajes antiexposición para el agua, o tal vez porque necesitábamos pensar que el usarlos aumentaría nuestros escasos márgenes, un día nos pusimos una de esas vestimentas sobre las que nos colocamos el correspondiente chaleco salvavidas que tenía todos los elementos de supervivencia necesarios; luego ocupamos nuestros asientos, ajustamos los cinturones de seguridad y allí nos dimos cuenta de que no íbamos a poder estar las próximas tres horas en esas condiciones, realizando un vuelo cuyo éxito radicaba en la prolijidad y precisión con que se lo efectuara, por lo cual nos quitamos todo y volvimos a lucir nuestro viejo y tradicional over-all de vuelo y la campera de cuero.

Nuestro verdadero salvavidas era el equipo de navegación VLF-Omega que nos llevaba por los distintos puntos de notificación hasta depositarnos en el Faro San Felipe, evitando de esta manera que cualquier error nos llevara a colisionar con la Isla, dada la baja altura a la que volábamos y las malas condiciones de visibilidad.

En uno de los “cruces” un piloto debió regresar en diversas oportunidades por inconvenientes de distinta índole y eso lo tenía preocupado. Por fin inició un vuelo el que parecía estar coronado por el éxito, sin embargo en la mitad del mismo se quedó sin el equipo de navegación. Influido por los anteriores vuelos abortados, decidió seguir viaje. Cuando creyó estar en las proximidades del aeropuerto pidió le encendieran el radiofaro, y allí grande fue su asombro cuando tomó conocimiento de que se encontraba varias millas al Este de Puerto Argentino, vale decir que se trataba del avión de transporte que más cerca había estado de la flota inglesa.

En plena maniobra de descarga conversábamos con nuestros camaradas destacados en el aeropuerto, quienes nos requerían novedades del continente, poco era lo que nosotros podíamos decirles, pero en cambio tratábamos de hacerles sentir todo nuestro apoyo. Mientras esto ocurría no dejábamos de prestar atención a la radio, para el caso que se diera la alarma de aviones enemigos en acercamiento, a lo que debíamos responder con un despegue inmediato.

El tener que cargar uno de los heridos que evacuábamos sobre nuestros hombros para subirlo al avión, observando luego fugazmente en la cara del soldado su agradecimiento y el momento que habíamos compartido con los que peleaban por defender las Islas, nos daba la justificación plena de todos los momentos difíciles por los cuales habíamos atravesado para llegar allá.

Aterrizados en Río Grande, ya de regreso, nos acometía una euforia mezcla de satisfacción por la misión cumplida, de orgullo por los cumplidos que nos hacían los pilotos de ataque, navales y de la Fuerza Aérea y también por haber hecho fracasar esa posibilidad que antes de partir habíamos presentado... y en unos

momentos más, cuando caíamos en la cuenta que al día siguiente volveríamos a intentar burlar nuevamente el bloqueo inglés, dejábamos la euforia de lado para dar lugar a una tensa y vigilante espera.

¡Que rara mezcla de frialdad y fervor era el que nos embargaba! ¿Qué nos ponía así, el sentido de patria, el deber, el desafío profesional o el grado de mentalización que habíamos logrado? E inmediatamente después surgía la necesidad de olvidar rápidamente las emociones, para obtener la máxima concentración en el vuelo siguiente que nos permitiera hacer las cosas mejor que en el anterior.

El día 11 de Junio, efectuamos nuestro último aterrizaje en Puerto Argentino correspondiente a esta campaña, ya que aún no habíamos cerrado nuestro plan de vuelo para volver a pasear el ancla de nuestras alas por las Islas Malvinas. Los días 12 y 13 intentamos efectuar cruces pero la situación táctica cada vez se ponía más difícil y debido a ello ambos vuelos debieron ser abortados cuando se encontraban cerca de las islas. Antes del ataque británico del 1º de mayo habíamos realizados 57 vuelos a Malvinas transportando 304 toneladas y 633 hombres. Durante la vigencia del bloqueo 13 vuelos debieron abortarse por oposición enemiga en alguna de sus fases, pero 12 fueron exitosos llegando a transportar 57 toneladas de materiales y 270 hombres.

Epilogo

Podrá apreciarse que los transportes aeronavales habían tenido en esta campaña una participación activa, desde la primera hora y prácticamente en todos los eventos de la guerra. Aún sobre el final, cuando la mayoría de las unidades habían sido replegadas por esos mismos aviones de transportes y se encontraban abocadas a escribir los informes de la guerra, el Sostén Logístico Aeronaval estaba en la Patagonia replegando los prisioneros liberados por los ingleses, para transportarlos a sus bases respectivas y luego, sin que mediara ningún tipo de intervalo, esos mismos aviones restablecían nuestras líneas regulares de comunicación con las bases del sur.

Más allá de lo circunstancial de esta historia, queda como conclusión para todos aquellos que tuvimos el privilegio de probarnos si realmente éramos capaces de entregarnos por entero al servicio de la Patria, que todo lo logrado se debe pura y exclusivamente al personal de dotación de la Escuadrilla, a los pilotos adscriptos que intervinieron y a los Suboficiales que habiéndose retirado poco tiempo atrás ofrecieron y brindaron sus servicios como uno más, el alto grado de profesionalismo que posibilitó la realización de vuelos y maniobras que nunca antes habían sido practicadas, se debió a que todo ello fue a lo largo de los tiempos, recibido como herencia de todos y cada uno de los que nos precedieron. De la misma manera que a bordo de un viejo DC-3 un puñado de valientes de esta Unidad, nos dieran un concreto ejemplo de soberanía al enclavar la Enseña Patria el 6 de enero de 1962 en el mismo Polo Sur, veinte años después un grupo de sus dilectos hijos, sus discípulos, volaban a ras del mar en el Atlántico Sur llevando abastecimientos y trayendo heridos, paseando esa misma Enseña Patria que se enclavaba en cada aterrizaje en esas Islas largamente añoradas. Nada había cambiado...

Me permito transcribir un párrafo de la carta, que le remitiera al Comandante de nuestra Escuadrilla, quien fuera Jefe de la Estación Aeronaval Malvinas, porque de la misma se infiere la razón de la poca difusión que tuvo la tarea de los Transportes Aeronavales:

“Si bien estas operaciones aéreas de Sostén Logístico no tienen el brillo de otras unidades de las llamadas operativas de la Aviación Naval que trasciende por lo espectacular de sus acciones y el daño material causado al enemigo, no dude de que el riesgo y capacidad profesional de los integrantes de su Escuadrilla no sólo los iguala, sino que en determinadas ocasiones los supera”.

La Segunda Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil, fue distinguida por el Honorable Congreso de la Nación con la Condecoración “Honor al Valor en Combate” por “Contribuir al sostén logístico en apoyo de las fuerzas destacadas en Malvinas, transportando elementos vitales para el combate en condiciones límites de seguridad, a pesar del bloqueo impuesto por el enemigo, las adversas condiciones meteorológicas y las precarias facilidades de aeronavegación”.

- **Durante la guerra con la jerarquía de Capitán de Corbeta se desempeño como Comandante de la 2da Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil**

Fuente: Relato personal del suboficial Oscar Walter Doria.
Resumen: Emilio Duca
Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea

UN CRIOLLO DURO

Si un mérito tuvo la Batalla de Malvinas fue haberle enseñado al mundo que los argentinos saben combatir y que son hombres duros. Expuestos a un clima adverso, el “almirante Invierno” no pudo con sus voluntades. En Inglaterra se creyó que el envío de una enorme flota – la más grande movilizada luego de la II Guerra Mundial – apabullaría a los defensores y la rendición sería rápida y casi indolora para ellos.

Después de 45 días de lucha las tremendas pérdidas humanas y materiales sufridas fueron el duro resultado de ese error de apreciación. A tal punto que se decidió ocultar lo ocurrido hasta dentro de cien años en un intento de diluir esos 45 en 36.000 días.

¿A qué se enfrentaron las tropas inglesas en Malvinas? A la heterogénea suma de idiosincrasias que forman nuestro pueblo; descendientes de criollos, de gringos y de indios se fundieron en una masa con destino de honor.

Pero no sólo los hombres se destacaron. También las máquinas ocuparon su sitio en la historia del combate. Y algunas eran tan criollas como el que más. Los cañones CITEFA de 155 mm., por ejemplo, o los aviones Pucará.

Ese nombre indígena que significa “fortaleza” identifica al más criollo de nuestros aviones y Malvinas le dio el diploma definitivo de “duro”. Concebido para el apoyo de fuego cercano, los “Pucas” tuvieron la oportunidad de mostrarse en su elemento, luego del desembarco británico del 21 de mayo.

Hasta ese momento, impotentes ante los bombardeos de Harrier, habían rumiado sus ganas y sufrido bajas humanas y materiales. Las ansias de los pilotos se descargaban en vuelos de exploración o reconocimiento ofensivo, en patrullas que buscaban helicópteros o grupos comando enemigos, pero sin resultados.

Pero llegó el día en que los Pucará entraron de lleno en la batalla. La Base Cóndor estaba bajo cañoneo naval y era necesario salir en reconocimiento ofensivo. Los pilotos se reunieron en el Puesto de Operaciones y se ordenó el despegue inmediato. Las salvas eran constantes con intervalos de noventa segundos; los pilotos se guarecían en un refugio construido en la cabecera de la pista y cuando los abnegados mecánicos y armeros tenían listo el avión, entre andanada y andanada, corrían a las máquinas y despegaban.

El primero en hacerlo fue el capitán Jorge Benítez (A-531), quien voló solo a la zona de desembarco, confirmó la presencia de los buques de asalto y observó las tropas que avanzaban desde la playa hacia las colinas. Mientras buscaba un blanco apropiado, sintió una tremenda explosión y su avión se estremeció herido de muerte. Había sido alcanzado, en el motor de estribor, por un misil FIM-92A Stinger, lanzado desde una patrulla adelantada del Escuadrón 22 de la SAS. La aeronave ascendió y luego comenzó a caer en picada, pero le dio al piloto el tiempo para eyectarse a una altura aproximada de 300 pies. El avión se estrelló contra el terreno y Benítez, que llegó ileso a tierra, logró regresar a las posiciones argentinas luego de evitar las patrullas británicas.

Mientras esto ocurría, despegaban el mayor Carlos Tomba y el teniente Néstor Brest que atacaron posiciones terrestres enemigas en proximidades de Darwin. Brest se dirigió luego a la Base Aérea Militar Malvinas mientras Tomba regresaba a su base y orbitaba en las proximidades esperando el despegue del primer teniente Juan Micheloud. Se reunieron y dirigieron al Cerro Bombilla en busca de helicópteros que no encontraron. En su excitación, intentaron perseguir un Harrier que pasó sin verlos pero la diferencia de velocidad era notoria.

Pusieron proa a la cabecera de playa y fueron atacados por la fragata HMS Ardent que les disparó misiles Sea Cat y los cañones de 4.5 pulgadas. Cuando intentaban ubicar el origen del ataque se les ordenó dirigirse a Puerto Argentino, orbitaron

sobre el mar, observaron el faro y trataron de enlazar, por VHF, con la Base Aérea Militar Malvinas. Habían seleccionado una frecuencia errónea y no lo consiguieron por lo que regresaron a la Base Cóndor.

Allí se les asignó como objetivo, una casa ubicada en la colina, próxima a la base, donde había elementos del Special Air Service (SAS) que reglaban el tiro naval. Atacaron la casa con cohetes y la destruyeron.

Enseguida les ordenaron atacar otro blanco más al norte. Ya volaban en esa dirección, cuando fueron interceptados por tres Sea Harrier (Lt Cdr Nigel Ward, Lt Cdr Alistair Craig y Lt Steve Thomas). Intentaron evadirlos volando rasante. Tomba, sin éxito puesto que fue alcanzado por los cañones del avión de Ward. Se eyectó a cinco metros del suelo y, repuesto del stress del combate, se encaminó hacia la base Cóndor. A la mitad del trayecto fue recuperado por el helicóptero Bell 212, matrícula H-85. El primer teniente Micheloud escapó rasante, entre cañadones. Hizo un amplio rodeo y aterrizó en su base.

Para derribar al Pucará, Ward debió disparar varias veces. En el primer ataque, sus cañones alcanzaron el alerón de babor, pero la velocidad del Sea Harrier era alta y el piloto debió bajar los flaps y ponerlo en giro cerrado por izquierda. Así logró colocarse a la cola del A-511 y averiar el motor de estribor; en un tercer ataque logró impactos en la parte superior del fuselaje. Tomba, ya sin control de su avión debió eyectarse.

Los duros criollos eran difíciles de derribar y además, daban a sus pilotos la protección, seguridad y tiempo suficiente para abandonarlos cuando la situación era definitiva. Fue tan grande la confianza en sus aviones que tanto Benítez como Tomba, pese a haberse eyectado, sin someterse a un examen psicofísico como estipulaban las normas, por propia voluntad e insistencia ante sus jefes, continuaron volando hasta el fin de las operaciones.

El 28 de mayo las tropas inglesas rodeaban a los defensores de Darwin. Ante la difícil situación, los Pucará se habían trasladado a la Base Aérea Militar Malvinas desde donde continuaron brindando apoyo de fuego cercano. El capitán Roberto Vila participó en una de estas salidas y su relato es más que elocuente:

A las 8 [...] salgo con tres aviones; me faltaba un numeral, el teniente Brest, por hallarse enfermo. Nos encontramos con el problema de siempre; la visualización del objetivo. En contacto con Darwin me dicen que desde la fumígena de señalamiento en más, son todos enemigos. Efectivamente, la visualizamos y seguimos para San Carlos [...] y nos encontramos con las primeras tropas. Pasamos un grupo y sobre el próximo comenzamos el lanzamiento. Me llamó la atención el comportamiento de los ingleses, ya que nadie se tiró cuerpo a tierra, sino que todos nos apuntaron. Le conté a los numerales, lanzamos y salimos rasante ya que no había más de 50 metros de techo.

Decidí el regreso por Darwin para saludar y mostrar nuestro apoyo, acá fue donde peor nos recibieron y por eso insisto en la mala señalización de blancos y claros objetivos. Antes de la pista ya nos estaban tirando con todo; si antes habíamos tenido un mal recibimiento, esto era peor; las cortinas rojas ya nos eran familiares, pero este abanico superaba a cualquiera, sentía los golpes en el avión como martillazos.

Aterricé y el avión presentaba unos cincuenta impactos, de los cuales dos estaban en el paquete del paracaídas.

De los aviones que regresaron, sólo quedaron dos en servicio y en ellos salieron el capitán Grünert y el teniente Tadeo Russo. La visibilidad continuaba muy baja y el techo no superaba los 50 metros. Con la reciente información proporcionada por el capitán Vila, se dirigieron a atacar la tropa que se encontraba cerca de la Base Aérea Militar Cóndor.

Al alcanzar la posición de tiro, Grünert disparó toda la munición, no así Russo, que debió realizar un giro total de 360° para entrar nuevamente y descargar su parque. Los ingleses les tiraron con todo lo que tenían y el espacio se cubrió con las manchas rojas de las trazantes. Los aviones recibieron numerosos impactos, sobre todo el 2 cuando hizo el reemplazo. El noble Pucará llevó a su piloto de regreso a la base, pero quedó fuera de servicio con un motor inutilizado.

Inmediatamente después, despegó la sección SOMBRA, integrada por los tenientes Miguel Giménez y Roberto Címbaro. En ese momento, helicópteros ingleses operaban en la zona de Camilla Creek, transportando municiones para reabastecer a

las tropas que atacaban la base Cóndor y trasladando, de regreso, a las bajas producidas en el combate, entre ellas el cuerpo del jefe del 2 PARA Lt Col Herbert Jones.

Giménez y Címbaro observaron el movimiento de dos helicópteros – los Scout del 3 Commando Brigade Air Squadron de Royal Marines XP902 y XT629 – y se lanzaron sobre ellos combinando el disparo de todas sus armas. El primer ataque logró ser evadido pero en el reemplazo, Giménez alcanzó al XT629, hirió de muerte a su piloto, Lt R. J. Nunn y gravemente al Sgt A. R. Belcher. El helicóptero cayó a tierra y se incendió. Pese a la seriedad de sus heridas, Belcher fue rescatado posteriormente.

Mientras tanto, Címbaro atacó al XP902. Ambas aeronaves maniobraron, uno para escapar, el otro para rematar ataque. El piloto argentino apreció que había destruido al helicóptero aunque no pudo ser confirmado.

Luego de su ataque, el teniente Giménez entró en la capa de nubes y mantuvo breves comunicaciones por VHF con Darwin, tras lo cual se perdió el contacto. Las primeras versiones inglesas dieron cuenta de que el avión había sido derribado por un misil (probablemente un Blow Pipe). Sin embargo, cuatro años después, el 30 de agosto de 1986, los restos del Pucará fueron encontrados en una ladera del Cerro Azul, Isla Soledad y se comprobó que la visibilidad casi nula en la que volaba hizo que se estrellara contra la montaña, su piloto aún estaba en la cabina, hombre y máquina habían compartido el destino final en la especial comunión de los hombres del aire. Fue sepultado en el cementerio argentino de Darwin, con honores militares y la presencia de familiares, el 3 de octubre de ese año.

Ese intenso día, el primer teniente Juan Micheloud realizó otra salida, esta vez su compañero era el teniente Miguel Cruzado. A las 17.20, los hombres del escuadrón que esperaban ansiosos, sólo vieron regresar un avión muy averiado. El teniente Cruzado había sido derribado; nuevamente, el duro Pucará resistió hasta que pudo eyectarse pero cayó tras las líneas enemigas y fue tomado prisionero.

En su relato, el primer teniente Micheloud nos hace vivir las dramáticas sensaciones que experimentaban los pilotos:

No se apagaba la luz de “prohibido decolar” con ninguno de los procedimientos normales, pero como el funcionamiento era aparentemente correcto, decidí salir igual. [...] estaba completamente cubierto y el viento era de moderado a fuerte aunque bien orientado. No habría más de 150 metros de techo. [...] Íbamos, con unos 10 metros, sobre el ondulado terreno, lo que hacía un poco dificultosa la orientación.

Era una navegación prácticamente de memoria ya que lo característico y reducido del terreno hacía fácil su reconocimiento pero, el no poder ver la Cordillera de Rivadavia, nos restaba lo valioso de esta magnífica referencia rocosa. Contribuyó también a desorientarme un poco, una ventana abierta en el horizonte por donde se colaba el rojo resplandor de la puesta del sol y se la atribuí al incendio de la escuela de Darwin que había escuchado antes de la salida.

[...] no tardaría en darme cuenta del desacierto cuando, a unos diez grados a la derecha, se notaba claramente el caserío de Goose Green y la agonizante columna de humo un poco más atrás. Nos abrimos hacia la izquierda para entrar sobre la línea de avance enemiga, en forma transversal, dejando a la escuela a la derecha.

Cuando efectuamos la corrida final esperaba encontrarme con el grueso de las tropas, pero eran esporádicos grupos de cinco a diez hombres, y muy aislados. Me di cuenta, enseguida, que estábamos pasando por la retaguardia enemiga. Continuamos con la trayectoria que llevábamos al frente para, en un nuevo ataque, separado del primero por unos minutos, entrar sobre las posiciones que por VHF nos estaban indicando. Estas estaban referidas a una depresión, en forma de valle, entre Goose Green y la escuela.

Efectuamos una entrada, desde el noroeste, sobre el agua y muy bajos. A pesar de la falta de obstáculos, confiaba en tener algo de sorpresa por la escasa luz y el viento en contra que no delataba nuestros ruidos. Próximo a la costa, levanté más para ver algo, sólo unas figuras que se recortaban sobre el terreno, nada más. Puse rumbo hacia ellas buscando otro blanco más significativo y, una vez en distancia de tiro, abrí fuego con cañones. Se acabaron las siluetas y pese a la proximidad nada más se podía apreciar, sí en cambio, que comenzaban a venir hacia mí, desde el frente y muy lentamente al principio, un enjambre de trazantes.

La ráfaga de cañones cesó indicando que se habían trabado. El tiempo para llegar hasta el blanco parecía una eternidad sin el propio fuego protector. Fue imposible ver algo. Esto ya me había ocurrido en San Carlos, cuando la tropa se inmoviliza y aferra al terreno resulta muy difícil de ver, aún más teniendo en cuenta la hora.

Sobre el punto que había visto movimientos en la entrada final, comencé a apretar el pulsador de bombas, una y otra vez, muchas más que las necesarias, pero me quería asegurar que saldrían. Sentí varios impactos en mi avión, me agaché un poco más y con la potencia a pleno que traía, seguí al frente unos segundos más donde puse un suave viraje por izquierda para ver si habían explotado las bombas, a la vez que escucho por VHF: “¡muy buenas bombas!”. No atiné a otra cosa que llamar a mi numeral para saber cómo salió pero no tuve respuesta. Sólo al repetirlo varias veces me contesta un operador de la base Cóndor para decirme que se había eyectado.

Con fallas en un motor y varias luces de alarmas encendidas, emprendí el regreso. Un helicóptero propio que estaba en vuelo, próximo al lugar, me alertó y prometió cubrir mi regreso por si lo necesitaba.

Aterricé bajo alerta roja, me aguardaba el mayor Argente y el jefe del escuadrón, quienes me dieron un abrazo. [...] No tuvimos respuesta al principal interrogante sobre la suerte corrida por el teniente Cruzado.

Los Pucará continuaron con sus misiones casi hasta el final de la batalla. Sus fuselajes quedaron cubiertos de orificios que más que averías, eran emblemas de su bravura y dureza. Ese criollo de raza no permitió que ninguno de sus pilotos falleciera por manos enemigas, sus blindajes los protegieron y su empeñada vocación de vuelo los mantuvo estables hasta que pudieron eyectarse

Pero no terminó aquí su tarea. El destino insólito de la guerra les tenía reservada una responsabilidad más. Varios de ellos, capturados aún en condiciones de vuelo, fueron llevados a Inglaterra para ser estudiados y luego puestos en exhibición. El A-515 fue encontrado con averías por fuego de armas livianas, pese a lo cual se encontraba en excelentes condiciones. Se lo embarcó rumbo al Reino Unido y en el Centro de Experimentación de Aviones y Armamentos de Boscombe Down se le asignó un número de serie británico (ZD485). El 22/2/83 realizó el primer carreteo y su primer vuelo fue el 28/4/83; se le habían pintado la escarapela rojo-azul y franjas en la cola.

Se lo sometió a un riguroso programa de evaluación en vuelo que incluyó operaciones desde pistas de tierra y simulacros de combate con todo tipo de aviones incluso Harrier. Fue considerado un avión sólido y eficiente aunque la RAF no tenía ningún tipo de función para una aeronave de este tipo. Finalizados los ensayos, se le devolvió la apariencia original argentina y se lo envió, para su exhibición, al Museo Aeroespacial de Cosford.

El A-522 también fue trasladado a Inglaterra y se lo llevó a Abingdon. Se le asignó número de mantenimiento de la RAF 8768M y se exhibe en el Museo de la Marina en Yeovilton. El A-528 fue encontrado en precarias condiciones aunque se mantenía sobre el tren de aterrizaje. Tenía rotas las palas de las hélices, averías en la nariz e impactos de metralla debajo de la cabina, donde podía leerse la inscripción “Toto Juan”. En Abingdon se le asignó el número de mantenimiento de la RAF 8769M. En diciembre de 1982 fue exhibido en Londres, en el “Boat Show” y luego permaneció en exhibición en el Museo del Ejército del Aire en Middle Wallop. Finalmente, fue trasladado al Norfolk & Suffolk Aviation Museum (Flixton).

El A-533 fue hallado en el aeródromo de Puerto Argentino, sin signos de averías. Fue trasladado a Inglaterra y exhibido en Finningley, durante la exposición conmemorativa de la “Batalla de Inglaterra”. Trasladado luego a Abingdon, se le asignó el número de serie ZD496 y se lo llevó al Centro Experimental de Aviones y Armamentos aunque no llegó a volar pues se lo utilizó como repuesto para el A-515. Posteriormente fue entregado al Museo del Ejército del Aire de Middle Wallop.

El A-549 fue hallado en el aeródromo, en excelentes condiciones pero al descargarlo, en Inglaterra, le produjeron daños en los planos. No obstante, fue llevado a Yeovilton para su exhibición en el “Air Day”, en julio de 1982. Posteriormente se lo llevó al Centro Experimental de Aviones y Armamentos, donde se le asignó el número de serie ZD487. Sin embargo, los daños estructurales producidos durante la descarga motivaron que también fuera utilizado como repuesto del A-515. Fue expuesto en sucesivas exhibiciones tales como la de la Batalla de Inglaterra en St.

Athan, en el Museo Naval de Yeovilton y luego de su regreso a Boscombe Down, fue entregado al Museo de Guerra Imperial.

La preocupación inglesa por rescatar varias de estas aeronaves, llevarlas a Gran Bretaña, repararlas, estudiar sus capacidades de vuelo, haberle dado números de identificación RAF, etc. demuestran claramente la importancia que se le asignó al duro criollo y el honroso respeto que despertó en quienes padecieron sus ataques.

Autor: Emilio Duca

Fuente: Archivo de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

ACTO EN LA PROVINCIA DE SARMIENTO CHUBUT

El día 28 de Mayo, día del bautismo de fuego del RI25 de Malvinas, tres asociaciones hermanadas por la lucha por la patria: El Centro Patriótico del Mercado Central, el Foro del Atlántico Sur y la Agrupación de Veteranos de Guerra del Regimiento de Infantería 25, concurrieron a la Ciudad de Sarmiento, provincia de Chubut con el fin de inaugurar el tercer monumento en lo que va del año. Este monumento (realizado por el escultor Arnaldo M. Carbone) fue donado por el centro Patriótico del Mercado Central y fue emplazado en la ciudad que alberga al glorioso RI 25, regimiento que tuvo el honor (al comando del Cnl Mohamed Ali Seineldín) de ser el primero en entrar en Malvinas el 2 de abril de 1982 y el ultimo en retirarse el 14 de junio de 1982 habiendo cumplido con todas las fases de la campaña; saliendo victoriosos del revés militar sin haber cedido las posiciones defensivas y dando a la Patria vida de 12 Caídos y numerosos heridos.

Concurrieron de Buenos Aires a tan Magno la Sra. Marta A. Labeau de Seineldín, el presidente del Centro Patriótico del Mercado Central Sr. Héctor Encina y Sra., el secretario del C.P.M.C. Sr Ruben Taboada, el Vicepresidente del Foro del Atlántico Sur Dr. Héctor González Viana y Sra., los Sres. Neil Malizzia y Héctor Capria, la productora del programa Malvinas, la verdadera historia de radio 10 Lic. Graciela Bellatti, el periodista y V.G. Sr. Alberto Puglelli conductor del programa Malvinas, la perla austral de San Andrés de Giles (programa que fue realizado el viernes de 21 a 23 Hs. Desde Sarmiento en duplex con la localidad de norte bonaerense con gran audiencia y con la presencia de la Sra. De Carrascul, madre del caído del RI 25 (Fabricio Carrascul).

El sábado por la mañana se realizo una formación militar y un desfile en el Patio de Armas del RI 25. Su jefe el Tcnl Roberto Reyes (héroe de Malvinas siendo subteniente) se dirigió a los presentes, luego lo hicieron otros heroicos combatientes como el Mayor Juan José Gómez Centurión, el Suboficial Principal Oscar M. Saavedra y el Padre Vicente Martines Torrens.

Acto seguido en el centro de la ciudad de Sarmiento se descubrió el monumento donado y que consta de la estatua a tamaño natural de un combatiente y distintas placas de mármol zulú negro con los nombres de los Caídos de la Patagonia, el logo del centro Patriótico con las frases: “Para la justicia Dios, para la verdad el Tiempo” y: “La Patria se restaurara con la Fe Cristiana, las banderas de Malvinas y la participación del pueblo Argentino” y de un trozo de porfido con el que esta construido el monumento de Darwin.

Se dirigieron al pueblo de Sarmiento el Sr. Ruben Taboada., el Dr. Héctor González Viana, el Mayor Juan José Gómez Centurión y el Sr. Intendente Don Ricardo Alberto Britapaja. Luego de un rico loco cocinado en una cocina de campaña y servido por los soldados, el Sr. Héctor Encina y el Dr. Héctor González Viana entregaron diplomas de Honor al Sr. Intendente y al actual Jefe del RI 25 y a 8 Veteranos de Guerra designándolos de por vida Miembros Honorarios y Vitalicios de las respectivas instituciones.

Por la noche, el Sr. Tcnl Roberto Reyes y el Sr. Intendente Britapaja, concejales y autoridades militares y civiles agasajaron a nuestra comitiva con un asado y el obsequio del escudo de la ciudad del RI 25 y productos regionales. A los postres se brindo por la patria. El domingo por la mañana festejando el dia del Ejercito Argentino y con la satisfacción del deber cumplido, el grupo de patriotas regresó a Buenos Aires dirigiéndose por la noche a Radio 10 para participar en el programa Malvinas, la verdadera historia.

13 DE JUNIO – LA ESCUADRILLA “NENE”

El domingo 13 de junio sería el último día de combate de la Fuerza Aérea Argentina. La Fuerza Aérea Sur (FAS) dispuso diversas salidas con los escasos aviones remanentes en condiciones de volar: Dos C-130 para el puente aéreo; dos KC-130 para reabastecer las escuadrillas ofensivas; dos escuadrillas de A4B; cuatro de M5; una sección de MK-62 y dos secciones de M-III para cobertura. También se efectuaron ocho salidas de exploración y reconocimiento: un B-707; cuatro F-27; un DHC-6 y un TS-60. A la escuadrilla “Nene” de A-4B Skyhawk, integrada por el capitán Antonio Zelaya (Nº 1), en el C-230; teniente Omar Gelardi (Nº 2), en el C-227; teniente Luis Cervera (Nº 3), en el C-212; y alférez Guillermo Dellepiane (Nº 4), en el C-221, se le ordenó, por Orden Fragmentaria Nº 1319, atacar las instalaciones inglesas ubicadas en las laderas del Monte Dos Hermanas donde, se suponía, estaba el puesto comando del Grl. Moore, fuertemente protegido con artillería antiaérea convencional y misilística. Armados con bombas BRP y cañones, los “Nene” despegaron de la Base “San Julián” a las 10:35 hs.

Para apoyar como reabastecedor se ordenó el despegue del KC-130, TC-69, indicativo “Piedra 1”. Tripulantes: vicecomodoro Luis Litrenta (comandante), capitán Guillermo Destéfani (copiloto), mayor Francisco Mensi (navegador); mecánicos de vuelo: cabos principales Juan Perón y Juan Tello; auxiliares de carga: suboficiales auxiliares Hugo González y Vicente Reynoso; y pararescate: suboficial auxiliar Manuel Lombino. El avión nodriza despegó de Río Gallegos a las 9.15 y se dirigió al Punto de Control para reunirse con la escuadrilla.

Durante el reabastecimiento, el capitán Zelaya, absorbió combustible por la toma de aire de la turbina y debió regresar a San Julián. El Nº 3, teniente Cervera, tomó el comando de la escuadrilla.

Al llegar a la zona del objetivo, divisaron tropas y helicópteros que transportaban módulos de gran tamaño, color verde oscuro (puestos de comando); atacaron los blancos terrestres con bombas y cañones, de norte a sur. En el escape, rasante, el alférez Dellepiane vio un helicóptero Sea King, a su izquierda y arriba, lo atacó con sus cañones, pero le salió un solo disparo. Con rumbo 330° / 340° vio otro helicóptero al que, previo a recargarlos, intentó atacar con su armamento fijo, que siguieron sin funcionar.

Aunque parezca paradójico, ese único proyectil que disparó Dellepiane, atravesó una pala del rotor principal del ZA298 (846 Naval Air Squadron), piloteado por el Lt Cdr Thornewill. El helicóptero aterrizó cerca del Monte Challenger donde se le cambió la pala dañada. Esta aeronave había sido utilizada el 25 de mayo, en el rescate de los naufragos del destructor HMS Coventry y el 15 de junio trasladó al general Menéndez y cinco miembros de su estado mayor hasta el HMS Fearless

Luego de arrojar las bombas, Cervera también atacó con cañones (estos si funcionaron) a helicópteros en

tierra y en vuelo, logrando varios impactos. Salieron por derecha, al tiempo que desde el CIC de Malvinas les informaban que tenían una PAC (patrulla aérea de combate), al norte del Estrecho de San Carlos y otra cerca de Fitz Roy, con nivel de vuelo 180.

Alertado por su numeral, consiguió eludir dos misiles, pero no pudo impedir ser alcanzado por impactos británicos de pequeño calibre. A máxima potencia, en vuelo rasante de 900 kilómetros por hora y cuando se disponía a tomar altura, debió eludir tres patrullas de Harrier y el buque “Exeter”, al norte del estrecho. Cuando terminó el ascenso, comprobó que apenas tenía combustible para volar los 600 kilómetros faltantes hasta el continente, por lo que decidió encontrarse con el avión cisterna.

En ese mismo momento, escuchó por radio que uno de sus numerales (Dellepiane) estaba en emergencia, perdiendo combustible por las perforaciones en sus tanques. Con el cisterna a la vista, decidió cederle el puesto a su numeral, el vital reabastecimiento.

Administrando el poco combustible que tenía, Cervera descendió planeando desde 15.000 metros de altura y aterrizó con sus tanque casi en cero, pero con la alegría de ver llegar a su numeral, aún acoplado a la manguera reabastecedora.

Más allá de las tensiones propias del momento, Gelardi fue quien menos problemas tuvo. Lanzó sus armas, esquivó las PAC, llegó al reabastecedor, pudo repostar y regresar a San Julián.

Pasada la frustración por la falla de sus cañones, Dellepiane alertó al guía sobre las PAC, y recibió varios impactos que le perforaron el avión. Eyectó tanques y voló en zig-zag, con rumbo 360°, hasta la salida de la Isla Soledad; luego puso rumbo 290°, localizando una fragata detenida en la boca norte del Estrecho San Carlos. Colocó rumbo 250°, voló veinte minutos más y se dirigió al abastecedor. Se dio cuenta de que el combustible no le alcanzaría para llegar hasta el KC-130, lo llamó y le informó su situación. Debía decidir si se eyectaba o si intentaba llegar hasta él; escogió esta alternativa ya que así podría salvar el avión.

Mientras esto ocurría, el vicecomodoro Litrenta, mantenía el TC-69 en circuito de espera reabasteciendo los A-4B “Skyhawk” que regresaban de su ataque a las islas. Cuando escuchó el llamado urgente del alférez Dellepiane, no dudó en ir a su encuentro, internándose decididamente en la zona de exclusión, con alto riesgo de ser derribado, al mismo tiempo que lo hablaba y lo alentaba por radio.

Con el A4 en emergencia a la vista, utilizó al máximo su anterior experiencia como piloto de caza, maniobró eficazmente acelerando hasta el límite estructural del Hércules con las mangueras desplegadas, para facilitar el acople inmediato del piloto al sistema de reabastecimiento, evitando así su segura eyección. El joven alférez, con un dominio total de sus nervios y perfecto control sobre los mandos del avión, logró conectarse con el reabastecedor

Al constatar que las pérdidas no permitían que el combustible trasvasado se almacenara en los tanques del Skyhawk, sino que parte del fluido era consumido por el motor y el resto escapaba por las perforaciones de las alas, el vicecomodoro y el alférez resolvieron realizar juntos la última maniobra posible: mantener el A-4B permanentemente conectado al sistema de trasvase del Hércules. Así, enganchados y pendiendo de sus respectivas habilidades de pilotaje, durante eternos 55 minutos, lograron cruzar el mar que los separaba del continente, hasta llegar a la Base Aérea de San Julián.

Ya en final de aterrizaje, Dellepiane se desprendió, roció la pista con el combustible que manaba de los tanques de su noble avión que, aún seriamente averiado, se había mantenido en buen funcionamiento, posándose a las 13.45.

En otra muestra de responsabilidad profesional, pese a tener apenas la autonomía justa, sin reservas, el Comandante del Hércules, decidió continuar vuelo hacia Río Gallegos por dos razones: la pista de San Julián no estaba totalmente segura por el combustible derramado, y por otro lado, conociendo el espíritu de cuerpo de los cazadores, si aterrizaba allí, los festejos y los homenajes que los “Halcones” compañeros del alférez preparaban para su tripulación, seguro que iban a demorarlos, mientras que en el futuro inmediato podría haber otras misiones que necesitaran ese avión y sus tripulantes. El aterrizaje del Hércules cisterna se produjo en la Base Aérea de Río Gallegos, a las 14.20, luego de 5 horas. de un emotivo y memorable vuelo, único en los anales históricos de nuestra aviación y quizás uno de los pocos de la aeronáutica internacional.

Cuenta Dellepiane, en “Halcones sobre Malvinas” de Pablo Carballo:

“Reduje la velocidad, me parecía que estaba parado en el aire, que no avanzaba nada. Antes me sentía protegido por la velocidad. Seguí hasta 1400 libras y comencé a tomar altura pues pensé que ya estaría al oeste de las Islas, comunicándoselo a mi Jefe de Escuadrilla”

“Le pedí al radar de Puerto Argentino que me mantuviera al tanto de las PAC enemigas. ¡Me las refirió muy técnicamente por lo que le pedí: - Por favor con relación a puntos notables de la Isla y con distancia, porque no estoy en condiciones de pensar!”

“Las PAC estaban lejos; me fui decididamente hacia arriba, sobre las nubes brillaba un sol esplendoroso. Busqué probables enemigos por todo el cielo y pronto descubrí que estaba al norte de la entrada al Estrecho de San Carlos. Cuando tenía unos 6000 mts de altura le volví

a preguntar al radar si tenía PAC y me contestó que no, por lo que me olvidé de los Harrier y comencé a preocuparme por el combustible”

“Los pilotos que estaban en vuelo escuchaban mi situación y algunos preguntaban demostrando intenciones de hacerme una sugerencia. El Jefe de Escuadrilla dijo: Déjenlo al PIANO que decida si se eyecta o intenta llegar a la Chancha (entiéndase Hércules C-130)”.

“Continué mi ascenso, estaba muy preocupado pues mi indicador de combustible caía rápidamente y yo todavía estaba en la isla. Al ver la tierra pensaba -¿me eyecto en la isla o me juego al cruce?- recordé que con el capitán muchas veces habíamos comentado que, dentro de lo posible había que volver y decidí seguir adelante cuando mi liquidómetro indicaba 900 libras. Para tener una idea aproximada de lo poco que era, un A-4B consume 500 libras desde que se pone en marcha hasta que despega en un vuelo normal.....”

“Mientras iba ascendiendo comencé a llamar a la chancha, que ese día tenía el indicativo Piedra (el Piedra 1) y le pedí que me vinieran a buscar, pues me estaba quedando sin combustible. Para mi tranquilidad me contestaron: - No te hagas problemas pibe que ya mismo ponemos rumbo hacia las islas y vamos a buscarte...”

“¿Que distancia nos separaba? yo preguntaba a cada momento. Ellos mentían piadosamente y yo calculaba mis posibilidades de llegar.”

“En los momentos de silencio pensaba: ¡ sonaste, de ésta, no la contás ! ¡ Te vas a morir de frío en medio de la inmensidad del mar ! Rezaba con fervor inmenso. Los otros pilotos seguían con un -¡Vamos PIANO, fe que ya estás!”

“- ¡Tengo solo 300 libras!”

“- ¡Tenés de sobra quedate tranquilo!”

“- ¡ Sólo alcanzan para diez minutos de vuelo !”

“- ¡ Te sobra con eso, si ya estamos llegando !”

“¡ Me quedan 200 libras ! Comencé a esperar que el motor se parase en cualquier momento mientras pedía - ¡COCO no me abandonés! (Coco era el sobrenombre del vicecomodoro piloto de la chancha y viejo cazador que ahora oficiaba de reabastecedor)”

“Del Hércules me preguntaron: Piano¿hasta donde llegás si se planta?”

“- ¡Solo al medio del mar!”

“- ¿Cuánto combustible te queda?”

“- ¡200 libras!”

“- ¡Ah ... le sobra para llegar con eso!”

“- ¡Dije 200, no 2000!”...

“Me quedaban 100 libras; ya no llegaba a ningún lado. Mi indicador de combustible marcaba casi cero.”

“¡Me parece que te tenemos; poné viraje por derecha nos tenés que ver!”

“Los vi allí y a la derecha. Mi indicador estaba en cero. Pensé que no llegaba. Reduje todo motor y me lancé en picada mientras les pedía que, haciendo viraje, se acomodaran para mi comodidad. Adelante estaba la canasta.”

“Les dije: - ¡me juego, doy potencia a pleno para alcanzarlos!”

“- ¡Bien pibe, esos son hombres!”

“Me acercaba a mucha velocidad por lo que les pedí que picaran. Inmediatamente escuché en mis auriculares - ¡Picando para un looping!”

“Llegaba, estaba allí, era mía... saqué freno de vuelo y un segundo después, mi lanza se incrustaba en la canasta. En ese momento escuché por la radio nuestro viejo grito de guerra...Y ...¡no hay quien pueda!”

“Por las ventanillas del C-130 veía a los mecánicos que gritaban y se abrazaban. Mi liquidómetro comenzó a subir... Había nacido de nuevo”

Bueno, hasta aquí las vicisitudes de la escuadrilla “Nene”, que ponen en evidencia el desprendimiento del guía, teniente Cervera, que llega a la base con mínimo combustible por renunciar a recargar su avión y cederle el lugar a un numeral, con mayores dificultades. También se destaca la proverbial sangre fría y habilidad de un joven alférez que, primero, esquiva las PAC, y luego llegar hasta el reabastecedor y vuela enganchado a la canasta hasta el aterrizaje. Por último, el gran sentido del deber del comandante del C-130 que no dudó en ingresar en una zona peligrosa para buscar al Halcón en problema, y efectuar maniobras de gran riesgo para posibilitar el acople del A4 y llevarlo hasta la base de recuperación.

Comodoro (R.) Aldo Escudero
Vicepresidente de la Asociación Bahía Agradable

El artículo, es una recopilación de testimonios incluidos en: “La guerra inaudita”, del Comodoro Rubén O. Moro; “Halcones sobre Malvinas”, del Capitán Pablo M. Carballo, “La Batalla Aérea de nuestras Islas Malvinas” del Comodoro Pío F. Matassi; y “La Fuerza Aérea en Malvinas”, Historia de la Fuerza Aérea Argentina (Tomo VI, volumen II)

LOS VEHÍCULOS BLINDADOS EN LA GUERRA DE MALVINAS

* Por el Teniente Coronel VGM Gustavo Adolfo Tamaño

Durante el conflicto armado sostenido entre la República Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña, una pequeña fuerza blindada compuesta por doce vehículos blindados de exploración de rueda Panhard fue enviada a las Islas Malvinas.

1. Las autoametralladoras ligeras (AML) Panhard H90 F1.

Estos vehículos blindados ligeros dotados de ruedas, fueron adquiridos por el Ejército a principios de la década del '80 a la firma francesa Panhard et Levassor, diseñadora y constructora de una interesante familia de blindados de ruedas. Estos AML, eran del tipo 4x4, completamente protegidos por un blindaje ligero, y armados con un muy efectivo cañón de 90 mm de baja presión montado en una torre. Y dos ametralladoras calibre 7,62 mm. Estos vehículos carecían de medios de visión nocturna, u otros refinamientos como telémetros para la puntería.

2. Participación de los vehículos en la Campaña.

Un total de 12 AML Panhard fueron desplegados en Malvinas, pertenecientes a las unidades siguientes:

Destacamento de Exploración de Caballería Blindada 18 con Cuartel en Esquel - Pcia del Chubut	8 AML
Escuadrón de Exploración de Caballería Blindada 9 Cuartel en Río Mayo - Pcia de Chubut	2 AML
Escuadrón de Exploración de Caballería Blindada 10 Cuartel en La Tablada - Pcia de Buenos Aires	2 AML

3. Seiscientos kilómetros a través de la Patagonia.

Los blindados pertenecientes a Esquel, conformaban dos secciones, una al mando del Subteniente de Caballería Gustavo Adolfo Tamaño con cuatro vehículos, y la otra, al mando del Subteniente de Caballería Fernando Pedro Chércoles, con cinco vehículos. El 5 de abril, ya avanzada la mañana, el Jefe de Destacamento recibió la orden de enviar ambas secciones a Comodoro Rivadavia. Inmediatamente convocó a ambos Jefes de Secciones, quienes iniciaron el alistamiento para no sólo enfrentar la larga marcha de 600 kilómetros en una sola jornada, sino que hicieron las previsiones para afrontar el operar en las Islas Malvinas, por un período de tiempo que no estaba precisado. A las 1900 hs de ese día, luego de ser despedida por toda la Bandera, Banda y la Unidad formada al completo, las dos secciones rompieron la marcha. Las órdenes recibidas eran simples y claras, arribar cuanto antes a Comodoro Rivadavia y quedar a órdenes del Comando de la IXna Brigada de Infantería. .

La marcha transcurrió a una velocidad bastante elevada para elementos blindados, tratando de mantener los 80 Km/h. Estos vehículos se caracterizan por su alta velocidad de desplazamiento por carretera, lo que sumado a lo breve de la columna, permitía desarrollar un elevado promedio de velocidad. Pronto la noche cayó rápidamente sobre los cerros. No había pasado mucho más de una hora, cuando la columna entró a Tecka, a unos 80 km de Esquel. Allí surgió nuestro primer problema mecánico. El mando eléctrico del embrague de un vehículo se negaba a responder. Luego de varios intentos, volvió a funcionar normalmente. Reiniciamos la marcha cubiertos por la noche. De allí en

adelante debimos enfrentar el tramo mas difícil, sin pavimentar y con algunos vados, y curvas cerradas, que disminuyó la velocidad crucero. Más tarde, retomamos el asfalto, lo que nos permitió volver a nuestro veloz ritmo. Ya muy avanzada la noche, y vencidos por el cansancio, detuvimos la marcha en una estación del Automóvil Club Argentino. La prudencia aconsejaba detener la marcha, y evitar que la fatiga causara algún accidente. Su salón nos sirvió de improvisado y bien recibido lugar de descanso. Reabastecidos de combustible y descansados, volvimos a la ruta con el amanecer. Más una espesa niebla dificultó nuestra marcha, al punto tal que era imposible controlar la columna. A media mañana alcanzamos Colonia Sarmiento, siempre cubiertos por la niebla. Uno a uno surgían de la masa gris los AML. Mi vehículo les había sacado una apreciable ventaja, gracias al excelente conductor, que superó raudamente el último tramo de pendientes y curvas. En los trayectos dificultosos uno pronto puede diferenciar quienes saben extraer el rendimiento a los motores de los que no. Finalmente ocho vehículos se reagruparon, más uno faltaba. El noveno, llegó más tarde remolcado por el camión de auxilio. Una falla del sistema de lubricación había provocado la rotura de una biela y del cárter. Esta avería requería de un trabajo prolongado para su reparación, así como contar con los repuestos necesario. De contar con un motor de reemplazo hubiera estado nuevamente en servicio en cuestión de horas.

Este vehículo ya no pasaría a las islas.

EL CUBRIR GRANDES DISTANCIAS, A UNA ALTA VELOCIDAD CRU-CERO, CON UN CORTO TIEMPO DE PREPARACIÓN, Y UN MÍNIMO APOYO LOGÍSTICO, FUE UNA MUESTRA DE LA CAPACIDAD DE MOVILIDAD ESTRATÉGICA QUE POSEEN LOS VEHÍCULOS BLINDADOS DOTADOS DE RUEDAS.

El 6 de abril, poco después del mediodía, arribamos al asiento de paz del Comando de la IXna Brigada de Infantería, ubicada en pleno centro de Comodoro. Allí debimos esperar hasta el día 9 para disponer de bodega para iniciar el aerotransporte de los AML.

El cubrir grandes distancias, a una alta velocidad crucero, con un corto tiempo de preparación, y un mínimo apoyo logístico, es una muestra de la capacidad de movilidad estratégica que poseen los vehículos dotados de ruedas.

4. El vuelo de Icaro.

En la tarde del 9 de abril, al fin se dispuso de bodega para el transporte del primer grupo de vehículos. Cada vuelo de los aviones C-130 "Hércules" estaba habilitado para transportar dos vehículos en orden de combate. Esa tarde, a bordo de mi vehículo comando, y seguido por otros de mis AML, rodamos tranquilamente hacia el aeródromo de Comodoro. Allí, luego de una breve espera, enfilamos los dos vehículos hacia la rampa de carga de uno de los rechonchos "Hércules". Los cargamos con la proa hacia la nariz del avión, sin ningún problema. Cada vehículo fue sujetado por cadenas afirmadas al piso del avión. Las pequeñas dimensiones del AML, hacían que cupieran fácilmente, e incluso restaba lugar para un tercer AML. La razón de no cargar un vehículo más estaba dada por la longitud de la pista de Puerto Argentino, que limitaba el peso para no someter la aeronave y carga a un esfuerzo excesivo en la desaceleración.

El despegue y el aterrizaje fueron tan normales como el de cualquier aeronave, los vehículos bien sujetos no mostraron ningún movimiento alarmante. El vuelo transcurrió sereno. Cabe destacar que era nuestra primera experiencia en un aerotransporte. El desembarco fue una maniobra sencilla y rápida. Durante el carreteo de la aeronave hacia la plataforma de descarga, el Comandante autorizó la puesta de marcha de los vehículos y su desamarre, por lo que al bajar la rampa solo tardamos unos pocos minutos en dejarla libre.

La facilidad y sencillez con que se ejecutó esta operación de aerotransporte, sin una instrucción previa, fue una demostración de la flexibilidad que poseen este tipo de vehículos, lo que sin duda es una clara prueba de sus virtudes en el campo de la movilidad estratégica.

LA FACILIDAD Y SENCILLEZ CON QUE SE EJECUTO ESTA OPERACIÓN DE AEROTRANSPORTE, SIN UNA INSTRUCCIÓN PREVIA, FUE UNA DEMOSTRACIÓN DE LA FLEXIBILIDAD QUE POSEEN ESTE TIPO DE VEHÍCULOS, LO QUE SIN DUDA ES UNA CLARA PRUEBA DE SUS VIRTUDES EN EL CAMPO DE LA MOVILIDAD ESTRATÉGICA.

No me consta que con anterioridad, se hubiese ensayado y puesto en práctica el aerotransporte de vehículos blindados en orden de combate en nuestro país. Esta operación fue una clara prueba que a las unidades aerotransportadas se le puede incrementar notablemente su potencial con vehículos blindados dotados de una potencia de fuego como las de los AML, cuyo cañón de 90 mm constituye un poderoso elemento antitanque. Una unidad de paracaidistas, o aerotransportada, sin un apoyo antitanque adecuado, puede terminar diezmada ante la acción de elementos blindados. La historia tiene claros ejemplos de ello.

EL TRASLADAR VEHÍCULOS BLINDADOS EN AERONAVES, MAS PRECISAMENTE TANQUES, NO ES ALGO NUEVO. DURANTE LA II GM, LOS PROYECTISTAS ALEMANES, DISEÑARON Y PUSIERON A PUNTO UN GIGANTESCO PLANEADOR, EL MESSERSCHMITT ME 321, CAPAZ DE TRANSPORTAR UN TANQUE LIVIANO.

El trasladar vehículos blindados en aeronaves, más precisamente tanques, no es algo nuevo. Durante la II GM, los proyectistas alemanes, diseñaron y pusieron a punto un gigantesco planeador, el Messerschmitt ME 321, capaz de transportar un tanque liviano. Su eficacia era tal, que se decidió construir una versión motorizada, el ME 323, que pasó a ser uno de los más eficaces transportes.

De hecho los AML fueron los únicos vehículos blindados que participaron en la defensa de las islas, ya que sus característica de movilidad estratégica, le permitieron desplazarse por aire, eludiendo cualquier intento de bloqueo naval. Un intento de transportar tanques SK-105, se vio frustrado por el efectivo bloqueo impuesto por la marina británica.

Cabe mencionar, que el 2 de abril, participaron los medios blindados anfibios de la Armada Argentina, constituidos por LVPT-7, que jugaron un gran papel en esa acción. Terminadas estas fueron reembarcados.

5. Puerto Argentino.

El atardecer del 9 de abril, fue testigo de la llegada de los dos primeros AML a Puerto Argentino. Enfilamos hacia un grupo de viviendas en construcción donde nos alojamos por esa noche. A la mañana siguiente, mientras arribaban los vehículos restantes, nos presentamos al Puesto Comando de la IXna Brigada de Infantería, donde nos asignaron un edificio escolar para alojar el personal de ambas secciones. Rápidamente lo acondicionamos, restableciendo el servicio de agua corriente, e incluso logramos obtener varios calefactores eléctricos que nos serían muy útiles en las frías noches que vendrían pronto. El edificio estaba completo, con ventanas de vidrios dobles, y un notable aislamiento térmico, asimismo contaba con todas las instalaciones sanitarias, excepto agua caliente. Para el racionamiento, contábamos con el comedor del Comando de Brigada, instalado en lo que había sido el cuartel de los Royal Marines. Allí también gozábamos de excelentes duchas con agua caliente. La posibilidades de gozar de buena, abundante y variada comida caliente, alojamiento adecuado y un baño periódicamente, constituyen una contribución fundamental al sostén de la moral de las tropas, expuestas al riguroso clima malvinense.

LAS POSIBILIDADES DE GOZAR DE BUENA, ABUNDANTE Y VARIADA COMIDA CALIENTE, ALOJAMIENTO ADECUADO Y UN BAÑO PERIÓDICO, CONSTITUÍAN UNA CONTRIBUCIÓN FUNDAMENTAL AL SOSTEN DE LA MORAL DE LAS TROPAS, EXPUESTAS AL RIGUROSO CLIMA MALVINENSE.

Los días siguientes fueron empleados para efectuar reconocimientos del terreno. Rápidamente advertimos, que el suelo insular era de una superficie poco apta para los vehículos de rueda. El suelo estaba constituido por un colchón de vegetación, que descansaba sobre un suelo turboso sumamente blando. El desplazamiento de las ruedas de los vehículos, causaba un efecto similar al de moverse sobre un blando colchón, en este caso vegetal. Mientras el tejido vegetal soportaba el peso de las ruedas, el desplazamiento era posible, pero si este se desgarraba, el vehículo quedaba irremediabilmente atascado. Esto ocurría frecuentemente, ya porque al acelerar o girar el vehículo las ruedas desgarraban el colchón vegetal, ya porque este era demasiado débil, o bien porque el paso del primer vehículo lo debilitaba, y el segundo o tercero terminaba apoyado en el blando fango. Cuando este colchón vegetal se quebraba, generalmente el vehículo terminaba con su vientre apoyado sobre el piso. Tan poco firme era la turba, que en una oportunidad, al usar una plancha metálica de casi dos metros de longitud para desatascar un vehículo, esta se hundió en su totalidad sin encontrar firme. Intentos de trepar por las laderas de los cerros circundantes terminaron también en empantanamientos. Ante tal situación, arribamos a la conclusión que nuestra movilidad táctica se vería seriamente comprometida, al punto tal de estar prácticamente limitados a desplazarnos por los pocos caminos y huellas existentes. Fue así, que cuando expuse ante el Comandante de Brigada

NUESTRA MOVILIDAD TÁCTICA SE VERÍA SERIAMENTE COMPROMETIDA, AL PUNTO TAL DE ESTAR PRÁCTICAMENTE LIMITADOS A DESPLAZARNOS POR LOS POCOS CAMINOS Y HUELLAS EXISTENTES.

las capacidades y limitaciones de los AML. Señalé claramente esta incapacidad de desplazarse fuera de los caminos. En esa oportunidad recomendé, que se enviaran vehículos dotados de orugas, en particular el tanque liviano SK-105 y el M-113. Cuando uno de los jefes me interrogó sino seria mejor traer los tanques medianos TAM, de concepción mucho más moderna, le mencioné, las siguientes ventajas del pequeño y liviano tanque austriaco. La primera de ellas, era que el SK-105 ejerce una presión sobre el suelo bastante menor al TAM, y eso era un factor fundamental (el SK-105 ejerce unos 0,68 kg/cm² contra 0,77 kg/cm² del TAM). El segundo era que el SK-105 pesa 18 ton contra las 30 ton del TAM, y esto era algo fundamental, pues se podía no solo transportar un mayor número de SK-105, sino que también a la hora de desatascar uno de ellos la cosa era bien distinta, a lo que debemos agregar que teníamos vehículos recuperadores de la familia SK, pero no de la TAM. Otra razón importantísima, era que los SK-105 estaban provistos de sistemas de visión nocturna y los TAM no, y por lo menos en mi caso, el problema del combate nocturno era problema fundamental. Los hechos luego me darían la razón. Un factor de no menor peso, era que el SK-105 tenia dimensiones más pequeñas, habiendo a sido diseñado para operaciones de montaña de carácter defensivo, mientras que el TAM poseía dimensiones mucho mayores, siendo su diseño para operaciones de llanura de carácter ofensivo. Esto hacía que el SK-105 se pudiera maniobrar y enmascarar ventajosamente en comparación del TAM. Por último otro aspecto nada desdeñable, el consumo de combustible del SK-105 era muy inferior al del TAM, y en una situación como la que viviríamos en Malvinas, donde el bloqueo haría escasear los efectos, y se carecía de transporte, los tonelajes a mover pasaban a tener un peso decisivo. Indudablemente el SK-105 era el medio blindado dado más apto de nuestro arsenal de tanques, máxime si tenemos en cuenta que su rival más probable serían los ALVIS "Scorpion", armados con un cañón de 76 mm de baja velocidad inicial. No eran rivales para el pequeño pero potente SK-105, excepto en el tema de la movilidad, ya que el "Scorpion" ejercía una presión sobre el suelo de solo

0,45 kg/cm². En cuanto al M-113, es harto conocida su versatilidad, no solo nos hubiese permitido mover tropas bajo su protección blindada, sino también remolcar armas, transportar cargas, evacuar heridos, explorar, etc.

Convencido de la utilidad de estos vehículos, el Comandante militar solicitó su envío, más nunca llegaron por los efectos del bloqueo naval británico. La ventaja que otorgaba la gran movilidad estratégico, de los vehículos de ruedas, fue anulada por la falta de aptitud para desplazarse en un terreno extremo como el que presentaba las Islas Malvinas.

LA VENTAJA QUE OTORGABA LA GRAN MOVILIDAD ESTRATÉGICA DE LOS VEHÍCULOS DE RUEDAS, FUE ANULADA POR LA FALTA DE AP- TITUD PARA DESPLAZARSE EN UN TERRENO EXTREMO COMO EL QUE PRESENTABA LAS ISLAS MALVINAS.

6. Velando las armas.

Dice un viejo refrán: "quien espera, desespera". Nada más sintético para reflejar el estado de ánimo que se va apoderando de aquellos hombres que aguardan a un enemigo que parece no llegar. A eso se suma las permanentes noticias que hablan de una solución pacífica, que luego es aventada por nuevos vientos de guerra. No hay nada peor que el rumor, ese ácido que corroe el espíritu de los hombres. El ocio, las horas interminables de la vigilia, son otros de los ácidos que carcomen el temple del guerrero. La preparación mental, el mantener al personal informado y las actividades de mantenimiento de la moral son los remedios eficaces para estos males.

NO HAY NADA PEOR QUE EL RUMOR, ESE ÁCIDO QUE CORROE EL ESPÍRITU DE LOS HOMBRES. EL OCIO, LAS HORAS INTERMINABLES DE LA VIGILIA, SON OTROS DE LOS ÁCIDOS QUE CARCOMEN EL TEMPLE DEL GUERRERO.

En nuestro caso en particular, se puso especial, énfasis en dar al personal la mayor comodidad posible, sobre todo cuando debe operarse en un clima riguroso como el de Malvinas. Otro aspecto importante fue el de continuar con las actividades de instrucción y mantenimiento, lo cual evitaba el ocio pernicioso. El tercer elemento fue la organización de actividades recreativas, tanto deportivas, como juegos de salón. Diariamente enviábamos un vehículo con su tripulación para despachar el correo, y a su vez efectuar un paseo por la ciudad. Estas medidas, más la iniciativa desplegada por los suboficiales, en busca de mejorar las condiciones de nuestra vida en campaña, nos permitió sortear la espera sin contratiempos, y a su vez completar la instrucción de las tripulaciones.

7. El ataque.

La calma de amanecer del 1ro de Mayo fue quebrada por los estallidos de las bombas de un solitario Vulcan que intenta sin éxito destruir la pista de aterrizaje. Poco más tarde los Harrier inician un violento ataque sobre el mismo objetivo, recibiendo una violenta respuesta de la defensa antiaérea. El bello amanecer se cubre de trazantes y explosiones. Así se inicia la primera acción en las Islas. Desde ese día nos veríamos sometidos a una muy dura prueba, la de resistir los diarios bombardeos navales y aéreos, y sumado a eso, una creciente sensación de aislamiento e impotencia. Aislamiento, debido a que los británicos habían logrado un efectivo bloqueo naval, y solo nos quedaba el transporte aéreo, cada vez más limitado por la acción aérea enemiga. Impotencia, por tener que soportar el bombardeo naval nocturno sin poder devolver el golpe.

Esta dura prueba la pudimos superar por ese espíritu de cuerpo que tan bien se desarrolla en las unidades blindadas, donde cada tanque o vehículo blindado es un equipo en el que la supervivencia de uno depende del otro.

Este aspecto fue siempre bien conocido y explotado por los alemanes, hasta el punto que influya en la distribución de la tripulación de sus aviones bombarderos. El hombre aislado tiene menor capacidad de resistencia a las vicisitudes del combate.

ESTA DURA PRUEBA LA PUDIMOS SUPERAR POR ESE ESPÍRITU DE CUERPO QUE TAN BIEN SE DESARROLLA EN LAS UNIDADES BLINDADAS, DONDE CADA TANQUE O VEHÍCULO BLINDADO ES UN EQUIPO, EN EL QUE LA SUPERVIVENCIA DE UNO DEPENDE DEL OTRO.

En nuestra función de reserva, permanecimos en la zona de Moody Brooke durante todo ese tiempo, a excepción de cuatro vehículos, que en grupos de dos se asignaron a dos unidades de infantería. Estos regimientos solicitaron el apoyo de los AML, dado que defendía las costas, y querían contar con cañón capaz de batir los medios de desembarco. Si bien contaban con cañones sin retroceso de 105 mm, no confiaban en ellos, pues la gran humedad afectaba su funcionamiento.

Durante todo el resto del tiempo, nos vimos obligados en nuestro rol de reserva, esperar acontecimientos. Así desfilaron frente a nosotros los hechos, que se empezaron a precipitar rápidamente una vez acontecido en desembarco en San Carlos. Ávidos de noticias, con la radio BLU de mi vehículo comando, noche a noche seguía los sucesos por medio de la edición en español de la BBC de Londres. El relato y entonación jamás perdían una sobriedad que parecía garantizar una permanente objetividad. Es más, los hechos demostraron, que la BBC al menos en la mayor parte de sus contenidos mantuvo una veracidad digna de elogio. Estos flemáticos noticieros, contrastaban con los sensacionalistas y poco confiables informes provenientes de radioemisoras uruguayas, que parecían relatar más un encuentro futbolístico que una guerra. Las informaciones proveniente de las radios argentinas sufrieron un serio revés, al escuchar en una de ellas un parte del Estado Mayor Conjunto en el que se aseguraba que nuestros vehículos se encontraban atacando la cabeza de playa de San Carlos. A partir de ese momento sabíamos que las informaciones propias habían sucumbido a la tentación de la propaganda de guerra. Este error no era una exclusividad argentina, ya que en sobran ejemplos de informaciones inexactas o deliberadamente urdidas en la II GM.

Nuestro "esperar acontecimientos", se vio quebrado una noche, cuando se requirió la presencia de una de nuestras secciones para un probable ataque helitransportado que no aconteció.

8. El final.

El inevitable desenlace se acercaba. Pese a los heroicos y efectivos ataques de la Fuerza Aérea y la Aviación Naval que produjeron durísimas pérdidas a la flota británica, el avance de sus fuerzas continuaba. El desastre de Bahía Agradable (o Fitz Roy), que alguna fuente británica caratuló como el "día más negro de la flota", frustró la maniobra británica concebida para acortar el conflicto.

Algunos analistas militares, lamentan que la gran victoria de la aviación argentina no se hubiese explotado oportunamente por las fuerzas terrestres. Quizás aquí se perdió la oportunidad de asestar a los atacantes un golpe que desarticulase su ataque a Puerto Argentino. No es el propósito de este artículo analizar este hecho, pero de hecho ha quedado cierta sensación de que tal vez se dejó pasar una buena oportunidad.

Los británicos se recuperaron de las duras pérdidas sufridas, sin ser amenazados por las tropas de tierra, y así pudieron perseverar en su ofensiva. Para la primera semana de junio la situación se acercaba a su final. El 12 de junio, nuestra Zona de Reserva quedó expuesta a la observación y tiro de la artillería de campaña británica, lo que llevó al Comando a decidir nuestro repliegue a un lugar menos expuesto. El Comando decidió enviarnos a las proximidades del Hipódromo de Puerto Argentino, un sitio que nos dejaba igualmente expuesto a la observación y tiro. Pese a solicitar que se reconsiderara la orden, esta se mantuvo, y el resultado fue que a los pocos minutos de emplazar allí las secciones, se desatase sobre nuestros vehículos un nutrido fuego de artillería. Tan sorpresivo como

preciso fueron los cañones británico, que nos sorprendió desmontados. Afortunadamente, el blando suelo, hacía que los proyectiles detonasen una vez que se habían hundido tan profundamente, que la proyección de esquirlas quedaba prácticamente neutralizada. Pero la fortuna cambió súbitamente cuando uno de ellos dio contra un depósito de gas licuado, haciéndolo estallar en una gigantesca llamarada. Los fragmentos perforaron las frágiles paredes de la construcción que nos cubría e hirieron a mi tripulación, que agazapados detrás de un pequeño cobertizo, esperábamos la oportunidad de alcanzar la seguridad del vehículo blindado.

Me tocó recibir la peor parte, mi brazo derecho fue fracturado y desgarrado, de tal modo que quedó inutilizado. El izquierdo también encajó una esquirla que quedó detenida por el radio. La pierna izquierda sangraba abundantemente traspasada de lado a lado.

EL SER HERIDO, Y QUEDAR INCAPACITADO, PRODUCE SOBRE EL QUE LAS SUFRE, UNA SENSACIÓN DE DESAMPARO E INDEFENSIÓN, YA QUE NO PUEDE VALERSE MAS POR SI MISMO. A SU VEZ LA ORGANIZACIÓN SE VE AFECTADA, NO SOLO POR SU PERDIDA, SINO TAMBIÉN POR LA DE LOS HOMBRES QUE LO AUXILIAN.

Los otros dos miembros de la tripulación afortunadamente recibieron solo leves heridas. En medio del fuego de artillería, vino en auxilio uno de mis hombres, desdeñando peligros y consecuencias me llevó hacia una alambrada que debimos cruzar en medio de esa zarabanda de fuego. El ser herido, y quedar incapacitado, produce sobre el que las sufre, una sensación de desamparo e indefensión, ya que no puede valerse más por sí mismo. A su vez la organización se ve afectada, no solo por su pérdida, sino también por la de los hombres que lo auxilian.

Son las situaciones límites, como esta, las que permiten ponderar el calibre de los hombres que a uno lo rodean.

SON LAS SITUACIONES LIMITES, COMO ESTA, LAS QUE PERMITEN PONDERAR EL CALIBRE DE LOS HOMBRES QUE A UNO LO RODEAN.

9. Rumbo a casa.

Ya en el hospital, fui prontamente atendido. Recostado en una camilla, rodeado de heridos, sufriendo el dolor y con un fondo de las descargas de artillería, acudían a mi espíritu un doble sentimiento de alivio y preocupación.

Alivio porque haber salido de la lucha como consecuencia de serias heridas. Atrás quedaban las penurias de la guerra, más se iniciaba otra, de carácter personal, para vencer las secuelas del daño recibido.

Preocupación, por mi gente, que había quedado sin su jefe, en un momento tan crítico y necesario. Mis pensamientos se esfumaron bajo el efecto de los anestésicos, en la sala de operaciones.

Las imágenes que pude ver en ese hospital de campaña no eran nada agradables, el fantasma de la mutilación es muchas veces más fuerte que la muerte misma.

LAS IMÁGENES QUE PUDE VER EN ESE HOSPITAL DE CAMPAÑA NO ERAN NADA AGRADABLES, EL FANTASMA DE LA MUTILACIÓN ES MUCHAS VECES MAS FUERTE QUE LA MUERTE MISMA.

Horas más tarde dejaba las islas en un uno de los últimos vuelos furtivos que ejecutaron los cuatrimotores Hércules. Dos días más tarde, la Guarnición rendía la plaza ante la insostenible situación. La campaña llegaba así a su fin.

***Con el grado de Subteniente se desempeñó como Jefe de un Sección de Exploración del Destacamento de Exploración de Caballería Blindada 181, que guarnecía en Esquel el que había destacado dos secciones a Malvinas luego del 2 de abril. Fue condecorado por el Ejército con la Medalla al Herido en Combate, actualmente es socio Activo de nuestra entidad.**

LA ESPIRITUALIDAD EN MALVINAS

El P. Vicente Martínez Torrens fue el primer sacerdote de Ejército en llegar a las Islas Malvinas en el conflicto bélico de 1982. Vivió de cerca los horrores de la guerra y regresó al continente cinco días después de la rendición con el buque hospital Almirante Irizar. Rescató la espiritualidad de la tropa, la moral que tuvieron; realizó un desesperado llamamiento a evitar más suicidios entre los ex combatientes, dándoles el lugar que se merecen en la historia argentina.

“Con mucha picardía, un muchacho, cuando lo licenciaron después del conflicto, tomó un teléfono, le habló a su madre y le dijo: te hago una pregunta, tengo conmigo un compañero, mutilado, y quisiera llevarlo a casa, ¿cómo lo recibirías?... ¿si fuera hijo tuyo qué le dirías? La madre, sin reflexionar, respondió: ¿un mutilado en mi casa?, para que sea un inútil y sólo estorbe... ¡preferiría verlo muerto!. Era él el mutilado. Al escuchar la respuesta de su madre, tomó un arma y se pegó un tiro. La sociedad (en este caso su propia madre) lo indujo al suicidio, al igual que a otros cuatrocientos soldados, por no comprender los actos de heroísmo de los que había formado parte”.

Esta historia, terriblemente verdadera, enmarca la lucha del sacerdote Vicente Martínez Torrens, el primer cura salesiano en llegar a las Islas Malvinas durante el conflicto bélico de 1982. Ahora, junto a los veteranos, trata de que la sociedad no ignore y no dé la espalda a los soldados que lucharon por una ilusión: ser soberanos y recuperar el territorio malvinense. El sacerdote concluyó su reflexión respecto a ese soldado que ante la incomprensión de su madre se suicidó, diciendo que “a él, como a cientos de otros soldados, los mantenía vivo aquello que yo les había dicho: ‘con un brazo menos o una pierna menos, mientras tengas la cabeza pegada al cuerpo tu madre te quiere igual’ el objetivo era seguir vivo, pero muchos no pudieron resistir el rechazo de gran parte de la sociedad y hasta de su propia familia”.

El Padre Vicente guarda escritos con infinidad de anécdotas e historias que hacen estremecer. Desde hace diez años que, dejada la docencia, es parte integrante del equipo que dirige el archivo histórico salesiano, en Bahía Blanca.

Los salesianos en Malvinas

Una de sus tareas específicas es la de incrementar el patrimonio que tiene la Congregación Salesiana sobre las Malvinas. Cabe destacar que los salesianos llegaron al archipiélago en el año 1888. Anexo a la iglesia parroquial fundaron un colegio primario en Port Stanley. Desde entonces y hasta 1952, año en el que se creó la Prefectura Apostólica de Malvinas, dependiente de la Santa Sede, mantuvieron una presencia ininterrumpida en el archipiélago. Esa presencia permanente de la Iglesia debe considerarse como un hito de soberanía, porque el nombramiento de los sacerdotes en las islas era realizado desde las diócesis argentinas.

Su arribo a las islas

El primer Capellán desembarcado el día de la recuperación fue el Padre Ángel Mafezzini, de la Armada. Formaba parte de la tripulación del buque Cabo San Antonio, en el operativo “Rosario”.

El Padre Martínez fue convocado por la comandancia de la Brigada Infantería IX con asiento en Comodoro Rivadavia el día 3 de abril. Entre el 2do Comandante de la Brigada, Coronel Alais y el Padre Benigno Roldán, hoy fallecido, entonces Jefe del Servicio Religioso de la Brigada, lo impusieron acerca de la misión que debería desempeñar como Capellán. Transportado de inmediato en un avión C130 Hércules, su arribo al aeródromo Malvinas le despertó sentimientos indescriptibles. “Al descender por la escalerilla del avión y poner el pie en la verde turba me hizo sentir todo un “Amstrong” cuando pisó la luna”, dijo el sacerdote. Su primer asentamiento fue en el ex cuartel de los Royal Marines, en Moody Brook.

Lo primero que hizo

“Lo primero que hice a mi llegada fue tratar de descubrir algún conocido para compartir esa inmensa emoción. En ocasiones, las emociones si uno no las comparte quedan como ahogadas; uno siente la necesidad de participar esas vivencias. El palmear la espalda de alguien y decirle ‘¡che, mirá en dónde estamos!’ eso es importante. Encontré a algunos exalumnos míos de Comodoro Rivadavia y también al teniente coronel Mohamed Alí Seineldín. Trece años atrás había establecido una relación muy buena con él al trabajar como capellán auxiliar en la Compañía “B” del R. I. 2 Parac., a su cargo. En 1969 realicé el curso de paracaidista y pude hacer varios saltos con él”, destacó.

Agregó que “(Seineldín) me adoptó como capellán de su regimiento.” Su misión en la guerra fue proveer a las necesidades espirituales, la contención de la persona en los momentos difíciles, a todo nivel. El logro de estos objetivos los llevó a cabo mediante la celebración diaria de la eucaristía y de la Semana Santa, la administración de los sacramentos de la reconciliación y la confirmación, con charlas personales y grupales, manteniéndose codo a codo con todos, fueran éstos personal de cuadros o soldados.

“La moral, en el sentido militar, es mantener siempre vivo un ideal para que la persona logre un objetivo, aún en medio de situaciones adversas”, enfatizó el Padre Vicente Martínez Torrens. Esta moral se mantuvo alta en todo momento, aseguró. Para facilitar su misión contó con un helicóptero que lo transportaba hasta la Gran Malvina y un Jeep para recorrer toda la Isla Soledad.

Historió que durante todo el mes de abril, hasta el 1° de mayo, a las 4:30 de la mañana, fue un preparar la defensa. Los soldados cavaron sus trincheras, que fue el hábitat durante los setenta días de contienda.

La incertidumbre de la llegada del enemigo

El pensamiento de los soldados sobre qué harían los ingleses a su arribo a las Islas, era el de sus superiores. El sacerdote dijo que “el soldado es el fiel reflejo de sus jefes; si éstos eran muy cuerdos y pensaban bien contra quien nos enfrentábamos no creaban ilusiones. Pero también estaba el otro, que relativizaba las cosas, que vivía manifestando que no llegarían...” El apoyo de las familias fue decisivo. “He leído muchas cartas enviadas a los soldados alentando la lucha: ‘debés mantener en alto la moral, tenés a un Dios que te acompaña, a una familia que te espera y a una Patria que te necesita’”.

Con un clima y un hábitat totalmente desacostumbrado: húmedo, ventoso, con poco sol, con los pies mojados (origen del “pie de trinchera”), soportando varias andanadas de bombas durante el día y el cañoneo naval en la noche, con pocas horas de sueño, es decir: protagonistas de una guerra y no un picnic, como los mismos británicos dijeron, los soldados no se quebraron. Hubo excepciones.

El primer bombardeo

En su relato llegó al momento del primer ataque inglés. Se lanzó el 1° de mayo. El capellán se encontraba haciendo compañía a la guardia reforzada. Estaban enfrascados en una conversación muy amena con un grupo ecuménico. Lo componían cristianos evangélicos, gente de extracción judía, católicos y también algunos universitarios que, por no ser practicantes se decían ateos. Hablaban de la vida, la fe, el noviazgo. Estaban redondeando los temas cuando a eso de las 4,30 sintieron una explosión y un temblor tremendos en el refugio que ocupaban. Salieron y observaron que un avión triangular, de grandes dimensiones, negro, visto desde abajo, bombardeado el aeropuerto, escapaba por el sector noreste. De inmediato escucharon las sirenas de la alerta y de las ambulancias.

Fue el inicio de un día infernal.

La respuesta fue tan pronta y tan efectiva que la aviación enemiga tuvo que elevar la altura de sus máquinas para no ser derribadas.

Presencia del sacerdote en la guerra

En torno a la participación de un sacerdote en la guerra, dijo que "la Iglesia acompaña la vida del hombre, en todas sus circunstancias; si ese hombre entra en guerra también la Iglesia va a ir a la guerra, no para aplaudirla sino para sostener a ese hombre. Se deja en claro que la guerra defensiva es el último recurso de la

tutela de los derechos legítimos de la nación. La presencia del Capellán ayudará a no permitir que el rencor y mucho menos el odio ganen terreno en los corazones.

Las balas no ven ni saben leer. Yo no portaba armas –aclaraba el Padre Martínez Torrens-, tampoco portaba insignia alguna que lo identificara a la distancia como sacerdote. Por consiguiente corría los mismos riesgos que los soldados y padecía las mismas vicisitudes. Estaba al alcance de las balas, las esquirlas o de los campos minados.

Hacia mediados de mayo recibió una consoladora carta del Vicario Castrense que entre otras cosas le decía: “Si S.S. Juan Pablo II pudo decir (24.1.1980) que los Capellanes Castrenses en tiempo de paz realizan una obra sacrificial y entusiasta, ¿qué os puedo decir, mis Hermanos Capellanes, que en el presente estáis en nuestras Malvinas o en la costa continental sureña? ¿Quién puede medir vuestro patriotismo, vuestro esmerado servicio, vuestros sacrificios bélicos, vuestro desgaste holocaustal?

La dificultad aneja a toda vida auténticamente sacerdotal, y la surgente de la pastoral castrense, hoy se acrecienta por el flagelo de la guerra.

Capellanes, os admiro; porque si como Sacerdotes os habéis hecho todo para todos, como castrenses os habéis hecho soldados con los soldados, y por ello, en el hoy de la Patria, estáis imitando el servicio de la Virgen María en su misterio de la Visitación; estáis encarnando de un modo vivencial al compasivo Samaritano; aceleradamente estáis completando la pasión de Jesús; y si lo dispusiera Dios, mañana acompañaríais al Señor en su muerte.

Capellanes hermanos, os reitero mi admiración.”

La protección de la Virgen

Fuentes confiables afirman que al aeropuerto le tiraron entre mil quinientas y mil ochocientas toneladas de bombas. ¡Nunca la sacaron de funcionamiento!.

Era creencia común que ese error de las bombas a la pista se debió a la consagración de la misma a la Virgen, el día de la ocupación. En efecto, despejada de los obstáculos con la que se la había inutilizado, se enterró en la cabecera un rosario como signo de impetración de su auxilio.

Un sin fin de anécdotas manifiesta el por qué de ese alto espíritu de los combatientes.

- *Imposición de nombre al Operativo y cambio climático que, a la postre salvó de una masacre en el desembarco.*

La flota que se dirigía al archipiélago, al segundo día de navegación, fue sorprendida por una inusual tormenta. Su magnitud hizo que uno de los helicópteros en el hangar rompiera sus amarras y causándole averías de importancia. La mayoría de los embarcados, no siendo marinos, sufrieron el mal de mar y quedaron en un estado tan deplorable que aconsejaron el cambio del día “D”. Lo pasaron al día 2 en lugar del 1º de abril. Todo volvió a la normalidad después de ponerse bajo la protección de la Virgen honrándola con la denominación del operativo: “Rosario”. Asimismo, el cambio de lugar de desembarco, evadió las playas minadas.

- *Ataques aéreos se ejecutaron sobre personal que participaba de la celebración de misas, sin infligir baja alguna.*

En una oportunidad se estaba celebrando la eucaristía. Al momento de elevar la Hostia el sacerdote observó que un avión tomaba la posición de ataque sobre el grupo. Pidió a la tropa que hiciera “rodilla a tierra”. El personal lo hizo de inmediato creyendo que era un gesto de adoración. Esa postura se mantuvo hasta que se escuchó la detonación de la bomba lanzada detrás del último hombre. Después que sobrevoló a la gente el avión, se ordenó “de pie”. La misa prosiguió con naturalidad. Se dirá que la posición de “rodilla a tierra” evitó la onda expansiva y las esquirlas de la bomba detonada. El hecho se presta a varias lecturas. La de aquellos hombres fue la lectura desde la fe: la Virgen nos protegió. Otro suceso similar ocurrió durante la misa de la festividad de la Virgen de Luján, Patrona de la República, el 8 de mayo.

- *Utilización de la “ametralladora de 50 tiros” (que así llamábamos a la corona del rosario) y la finalización del hostigamiento naval enemigo.*

Cuando los nervios se encrespaban por el largo cañoneo y las naves se pavoneaban valiéndose de la oscuridad y fuera del alcance de nuestras armas, echábamos mano al rezo del rosario. Finalizado el mismo concluía el ataque; se recobraba la calma y se podía dormir.

- *Un inglés quiso rematar a un comando. Le disparó y el proyectil quedó atascado en su trayectoria al soldar con la cuenta del rosario que llevaba rodeando el cuello.*

Persona y circunstancia de este hecho, que podría catalogarse de “milagroso” son conocidas. El entonces Tte. Jorge Manuel Vizoso, integrante de la Compañía de Comandos 602, fue herido en una emboscada. Mientras se hacía el muerto, el enemigo le descerrajó un tiro de remate. Es conocido el impulso de un proyectil trazante de FAL. Esa pieza de acero quedó frenada en su trayectoria hacia el cerebelo cuando se encontró con la cuenta del rosario de plástico, que quedó fusionada.

- *Varios casos de soldados tapados por la tierra de las explosiones de bombas y su aparición con vida.*

Al pasar revista en una Compañía del R. I. 25 después de un bombardeo, faltaban dos soldados. “¿Quién los vio? ¿Dónde están?”. Dos preguntas que no tuvieron respuesta inmediata. Con el consiguiente nerviosismo se mandó hacer un “rastrillaje” en la zona. Resultado negativo. Nuevos interrogatorios; indagatorias y nada. Por ahí, un tímido soldado dijo:

— “a mí me pareció escuchar unos gritos que pedían auxilio, pero no vi nada”.

— “¿Dónde, soldado, dónde?”, fue la pregunta general.

— Por allá abajo, agregó. E indicó la ladera de la posición cercana al agua.

Fueron todos corriendo hacia el punto señalado.

El rápido desplazamiento de un centenar de hombres en el blando suelo, hizo retumbar la turba.

Nuevamente se escuchó el pedido de auxilio.

Desesperadamente se pusieron a remover un montículo de tierra formado junto a un enorme cráter de bomba.

Allí abajo, en su pozo de zorro, aparecieron los dos soldados perdidos sacudiéndose la tierra de la cabeza y dando la novedad de la pérdida del fusil y del casco.

Una risotada espontánea estalló en toda la Compañía que festejó de esa manera la salida de los soldados, al tiempo que descargaban los nervios.

El Capitán Fernando Isturiz, contemplando la escena, exclamó: “No hay duda de que la Virgen nos protege”.

Escena similar narró el Suboficial de Marina Miguel Nika y comentó que el desenterrado era el Cabo 2º Forastier.

- *Una prueba más de la protección de la Virgen se palpó cuando un misil, hilo guiado, ingresó en el despacho del Jefe de la Policía Militar saliendo ileso el Mayor Roberto Berazay.*

Un día del mes de junio el Mayor Roberto Eduardo Berazay, Jefe de la Policía Militar recorría la orilla de la playa. Ve relucir un objeto entre el ripio. Lo levanta y observa. Era una “Medalla de la Virgen Milagrosa”. Con veneración la guarda en su bolsillo. Al amanecer del día siguiente, un misil “hilo-guiado” hizo blanco en la casa-cuartel. El sillón del escritorio donde el Mayor se encontraba dormitando fue destruido. Pocos segundos antes, necesidades fisiológicas lo habían despertado y salió de su oficina para realizarlas.

La relación entre la Medalla de la Virgen y el salir ileso del ataque, para este hombre de fe, fue clara: la Virgen le devolvió la gentileza.

- *Relación entre la recepción del sacramento de la comunión eucarística y el coraje del soldado*

El entonces Capitán Raúl Sevillano, aprovechando el paso del Capellán Martínez Torrens, le encarece que hable con un soldado afectado de una crisis depresiva. Toma conocimiento el Capellán que ese día era el cumpleaños del soldado y, como era habitual para esa circunstancia, le hace entrega del rosario bendecido por el Papa. Luego lo invitó a vivir sus próximos 365 días con Cristo. Jocosamente agregó: “que tu próximo cumpleaños sea con menos ‘petardos’ (entiéndase bombas)”. Manifestó el soldado su deseo de confesar y comulgar. Fue satisfecho. La semana siguiente el mismo Capitán llama al sacerdote y le pregunta “¿Qué le hizo a aquel soldado? ¿es un suicida?”. Contó su Jefe que en esa semana un bombardeo había cortado el tendido del cable del teléfono. En medio del ataque el soldado se ofreció para recorrer la línea arrastrándose. Logró reestablecer las comunicaciones. Frente al soldado el Capellán no sabía si felicitarlo o llamarle la atención por lo de kamikaze. Quedaron atónitos con la aseveración del corajudo soldado: “En qué quedamos. ¿No me dijo Ud., Padre, que quien a Jesús tiene nada teme? Yo lo recibí en la comunión y con Él paso el día ¿Qué puedo temer!”

Mil hechos más han hecho decir a testigos de la fuerte espiritualidad vivida en Malvinas, cosas como estas:

Mayor Luis Puga: “Soy un hombre de fe”

Teniente Carlos Perona: “Tuve a Dios como piloto”

Capitán Fernando Alberto Isturiz “No hay duda que la Virgen nos protege”

Tcnel. Mohamed Alí Seineldín: “Entre una bolsa de arena más y la protección de la Virgen, prefiero a la Virgen”.

Actos de heroísmo

Destacó Vicente Martínez la actitud de los equipos de sanidad durante la guerra, a quienes al ser convocados no medían los peligros a enfrentar en las acciones que debían realizar para llegar hasta el herido. Añadió que “los suboficiales con la cocina de campaña también aportaron lo suyo; en más de una ocasión tuvieron que tirarse con el camión a la banquina por el bombardeo. Pasado el ataque continuaban la marcha para llevar la comida hasta la trinchera.

Después, con mucha emoción, recordó que “en el repliegue”, que era el momento más duro, se observaron muchos actos heroicos. Tenían la plena convicción de que habían hecho todo lo posible para resistir, pero fueron desbordados por el enemigo. Los heridos no eran desatendidos. Eran cargados por sus compañeros para que no cayeran prisioneros. El herido pedía que se lo abandonase, en más de una ocasión. Nunca se accedió. Hubo un caso concreto, en Darwin, donde el herido al ver que retardaba el repliegue pidió que se lo abandonara. Sus compañeros le dijeron que lo iban a dejar escondido, tapado con pastos, para que los ingleses no lo vieran. Por la noche traspasarían las líneas enemigas y lo rescatarían. Y así lo hicieron. Fue llevado a Sanidad y se lo atendió en su propio hospital. Fue un acto de amor, de heroísmo.

Un triste recuerdo

Con respecto a los actos atribuibles a las miserias humanas, el Padre Vicente dijo que fueron muy pocos, casi intrascendentes, aunque hubo uno que le dolió mucho, porque ocurrió con su chofer.

El Capellán tuvo un encontronazo con uno de los jefes militares, de alto rango. Por otro lado el 16 de abril habían llegado unos diez capellanes castrenses. ¿Qué hago aquí? Se preguntó. De acuerdo con el recientemente nombrado Jefe del Servicio Religioso en Malvinas, el P. José Fernández, retornó la tarde del día 19 de abril a Comodoro Rivadavia. Cuando explicó a sus superiores lo que había sucedido le hicieron valorar la acción pastoral que se vino haciendo y en la mañana siguiente retornó a bordo de un Fokker. Se presentó al Jefe del R. I. 25 y se reencontró con su chofer. Durante uno de los viajes el soldado me contó, como una anécdota, lo que le ocurrió el lunes 19, día en el que cumplía sus 19 años. Un superior lo había tomado entre ojos porque lo consideraba “privilegiado”: estaba al servicio exclusivo del Capellán, disponía del jeep 243, nunca le faltaron vales para el combustible, etc. etc. En la ausencia del Capellán, justo el día de su cumpleaños, recibió como regalo una permanencia a cielo abierto, en medio de la humedad de la turba y el frío. Fue doloroso haber recibido esa confidencia. Fue gratificante el comprobar que no guardó rencor, pero, no pudo menos que dar la información para establecer un correctivo a un caso tan triste –concluyó el sacerdote.

Las lágrimas de la guerra

Al consultarlo sobre los momentos de emoción, tanto de él como de los soldados, el sacerdote dijo que “gracias a Dios, lágrimas de emoción hubo muchas, lágrimas de tristeza... también. Recordó al primer muerto, a dos horas de haber llegado a Malvinas. Era un soldadito casi imberbe, chico de cuerpo, con una herida de bala en el pecho. Fue operado. Salió bien del quirófano, pero tuvo un infarto y no resistió. Lo recuerdo así, en la camilla, sin su ropa. Le administré el sacramento de la unción y adecenté lo mejor que pude para enviarlo al continente. Provisto de su uniforme debía ser enviado a la familia. En ese momento me conmoví hasta las lágrimas. Contemplar su palidez mortuoria, imberbe, imaginármelo cuatro meses antes

tirando tizas en el aula me quebró. Después, con el correr de los días de la guerra, uno se va insensibilizando, se va endureciendo,” acotó el P. Vicente.

Una parrillada

"Recuerdo un muchacho al que una esquirla le había abierto el vientre. Las esquirlas grandes tocan a la persona en estado incandescente. No sólo cortan sino que también queman. Para suturar la herida hay que sacarle toda la carne quemada, la piel muerta. Después de la esterilización te das cuenta que están faltando diez centímetros de piel. Se impone, con el tiempo, un estiramiento de la piel. Mientras tanto el vientre de ese soldado queda al descubierto y los intestinos quedan expuestos. Para darle ánimo al herido, pasaba por delante reiterándole ‘No te quedes dormido’. La respuesta consabida era: 'no padre, no'. A un punto lo cansé y me dice ‘¿por qué a cada rato me dice que no me duerma? Y con una sonrisa en el rostro le digo: 'Hijo, llevamos tantos días sin comer carne que al verte así, con los chinchulines al aire, nos dan ganas de hacer una Parrillada' y en forma instantánea largó una risotada festejando el chiste. Esa era la moral que reinaba entre los soldados. A pesar del mal gusto del chiste había ganas de sonreír, porque estábamos convencidos que con un brazo o una pierna menos, basta que la cabeza permaneciera pegada al cuerpo, nuestra madre nos esperaba y amaba igual. La esperanza que teníamos era retornar al continente. Este soldado volvió. Después de seis o siete meses en el hospital central militar le hicieron las operaciones que requería y regresó al Chaco, a su hogar.

Una conclusión

El Padre Vicente Martínez, por último, comentó que “perdimos una batalla, no la guerra”. Hemos adquirido un reconocimiento mundial por nuestro valor. Hay muchos libros escritos sobre la destreza de la Fuerza Aérea, la habilidad del personal que piloteó los Súper Etendart y realizó la adaptación de los Exocet para tierra – mar, la valentía de una tropa que oscilaba entre los 18 y 20 años. No se han escrito, pero existieron, inventivas como los falsos radares de Bahía Fox o los lanza misiles contruídos con los restos de las cohetas de los Pucará.

El gobierno de la Sra. Margaret Thatcher puso como secreto de estado todo lo concerniente a la actuación en Malvinas hasta el año 2072. Noventa años de ocultamiento de la verdad. Mientras que acá, en la Argentina, hicimos culto a la desmalvinización. Veo con agrado como el estrés postraumático de la guerra y los veteranos hablan; son la historia viva, la verdadera historia”.

Recordó finalmente, con tono de preocupación, que la desatención al veterano, los calificativos peyorativos difundidos, la marginación de una gran parte de la sociedad ha llevado a casi 400 el número de los suicidios de excombatientes. El triunfo tiene muchos padrinos (rememoremos la Plaza de Mayo el 2 de abril de 1982), pero la derrota ninguno (remitámonos al recibimiento posterior al 14 de junio). No tenemos que agregar un suicidio más. No debemos tener conductas que induzcan a un solo suicidio más. GLORIA A LOS HÉROES MUERTOS Y HONOR A LOS HÉROES QUE VOLVIERON CON VIDA

EL 3 DE ORO ENTRÓ EN COMBATE

Por el Tcnl (R) VGM Víctor Hugo Rodríguez *

El contraataque del 3 de Oro.

13 de Junio de 1982, 22:00 hs, cerro Tumbledown mirando al valle del arroyo de Moody Brook ,a la izquierda el Longdon; enfrente el Regimiento 7 de Infantería de La Plata estaba recibiendo fuego intensivo desde hacía dos días el 11 y el 12 de Junio, era un infierno, estábamos unos cien metros en altura más arriba que ellos y allá a 5 Kms de distancia; día y noche el enemigo inglés no dejaba un centímetro sin castigar con fuego naval, artillería y morteros; estaba claro que preparaba el ataque sobre las alturas del Regimiento, de vez en cuando nos atendían a nosotros como para avisarnos que se vendrían luego hacia el Tumbledown.

Debajo del Longdon el capitán Soloaga, héroe en la guerra que supo trasladar sus valores sanmartinianos a la paz, “se aferraba como una ostra” a las rocas; ellos ya estaban en combate resistiendo el cañoneo infernal al que eran sometidos día y noche; veíamos como espectadores privilegiados y azorados su resistencia, algunas patrullas se desprendían...; pero para sacar sus muertos y depositarlos en una ambulancia abandonada y empantanada en el medio del Valle y volvían al combate! El solo verlos marchar nuevamente a esa ducha de artillería, conmovía.

Eran las 22 hs del 13 de junio, me llama el Capitán Zunino, jefe de la Compañía A Tacuarí del 3 de Oro, un capitanozo de aquellos para tenerlo de jefe en la guerra; nos convoca al Tte. Dobrovecic Jefe del grupo apoyo, al Tte. Mones Ruiz jefe de la 2da sección de tiradores, al Subte. Aristegui jefe de 3ra sección y al suscripto.

“Debemos ir a apoyar al Regimiento 7 que está siendo atacado en aquella altura”.

No conocíamos el terreno sino por las vistas, nunca habíamos hecho un reconocimiento, ya que nuestro arribo era del día anterior, no estaba previsto nuestro empleo en esa dirección, nos estábamos preparando para sostener nuestra posición contra el ataque que sería al otro día, sobre nuestras posiciones que no eran otras que unas pocas piedras bajas, ya que las palas Tempex que llevamos se rompieron antes de cumplir una semana; eran de aluminio roscado y la presión de la greda las hacía polvo, no teníamos con qué hacer pozos.

Equipo.... manta y paño de carpa terciado, solo tres cargadores.

Infrarrojo... uno solo, el del Capitán.

Radios, ninguna, sin pilas, sin comunicación con el jefe de compañía ni entre nosotros; en Malvinas la infantería de la 1ra guerra, presente.

Sí, porque solo teníamos tres cargadores, entonces ordené llevar munición dentro de medias que uníamos y nos las poníamos sobre el cuello...

Hablamos con Aristegui, era un cadete de 4to año “comisionado subteniente” para Malvinas, de la misma edad que sus soldados, no obstante siempre un ejemplo.

“Aristegui, formemos en cadena Ud. a la derecha yo a la izquierda, salgamos cuanto antes del valle, vamos a atravesarlo a paso firme para llegar a las alturas cuanto antes”.

El campo de combate era un infierno, todo rugía, todo era incandescente, el Longdon , el valle, Wirelles Ridge donde estaba el R I 7, Puerto Argentino, el Williams, las trazantes, los lanzacohetes, toda la guerra a pleno, el asalto final a full. Hacha y tiza de los dos lados.

Cruzamos el arroyo donde nos mojamos hasta la cintura, nevaba..., frío... no me acuerdo, la adrenalina a mil calentaba nuestros cuerpos.

De pronto observamos desde el valle, que donde debía estar el Regimiento 7 esperándonos, había ingleses allá arriba que estaban tirando con fuego de fusil y de cohetes sobre los ex cuarteles de los Royal Marines; nada entendíamos, sin comunicaciones solo podíamos resolver sin esperar órdenes de nadie.

“Aristegui, arriba está el enemigo tratemos de sorprenderlo, no siga derecho para no chocar, gire a su derecha y ganémosle la altura” luego de esa conversación de combate el joven oficial camina cinco metros y me gritan... “¡el subteniente cayó herido en el cuello!”. Corrí hasta el lugar y luego de tocar su cuello ensangrentado escucho que uno de sus hombres le dice... golpeándolo en la mejilla con su palma de la mano... “Vos te portaste muy bien con nosotros pendejo, nosotros te vamos a sacar de acá” y rápidamente se lo llevaron para abajo.

Hoy es un ejemplar oficial malvinero, el “Nono” Aristegui, que supo ganarse el respeto de sus soldados con solo 19 años, el disparo le atravesó el cuello detrás de la columna vertebral.

El enemigo nos detecta y nos ilumina con bengalas aéreas, todavía estábamos en el valle, con cuarenta hombres de Aristegui y cuarenta míos; advirtiéndome que harían fuego de eficacia mandé el asalto sobre sus posiciones que estaban unos cien metros arriba del cerro, en la alturas de Wirelles Ridge.

Segundos después caía sobre el lugar donde estábamos antes una barrera de fuego de artillería de aquellas...

No me entraba en la cabeza que mis hombres iban a contraatacar en el medio de esas bombas que conocimos esa misma noche, explotaban cincuenta metros arriba de nuestras cabezas y caían las esquirlas con una ducha encendida para destruir todo lo que tocaban.

¡Al asalto!.... ordené; no había opción para llegar arriba y apoyar al R I 7, que alegría, que emoción ver mis soldados y los de Aristegui con todos los suboficiales a la carrera que llegaban arriba, era increíble verlos al “Cata” Carballo mi estafeta veloz, al “Mono” Paz mi radiooperador sin radio, Aumasane, Izaguirre, “Bombón Díaz”, Juan Fernández hoy dirigente de la Federación, todos soldados porteños impulsados por el amor a la Patria pechando desde el valle la pulseada con los ingleses por ése pedazo de tierra malvinera. Y tenían solo 18 años y hambre y frío y sin comunicaciones, pensar que la prensa amarilla los llamó “*chicos de la guerra*”; que saben los giles...

Esto dijeron los británicos del 2do Batallón de paracaidistas que actuaron apoyados por dos naves de guerra, dos baterías de artillería, dieciséis morteros de 81 milímetros y 4 tanques livianos que dispararon más de 6000 proyectiles en 48 horas sobre el Regimiento 7 y después sobre nosotros de ése choque...

“El primer pelotón del Teniente Primero Víctor Hugo Rodríguez entra en acción. Los hombres avanzan por saltos individuales, entre los componentes del segundo pelotón, tratando de encontrar cubiertas donde podían; en su avance abrieron fuego intenso y el pelotón 12 de la Compañía B del Teniente Jonathan Page y los paracaidistas del Batallón 2 no parecían retroceder, la cosa se tornó como en el lejano oeste; cada uno debía arreglarse de manera individual en forma conjunta con los paras”

La sección mía no alcanza a girar a la derecha y el extremo izquierdo choca contra el enemigo que se sorprende y comienza a replegarse quedando esa porción del cerro en nuestro poder; estábamos mezclados con ellos y por lo tanto el fuego de artillería y naval británico mermó.

Allí cayó Villegas... un sargento conductor motorista, el mejor jefe de grupo que tenía; quedó seriamente herido por tiro de fusil en el estómago, al caer intentó continuar el combate o al menos tomar su

fusil y un preciso disparo le pegó en la mano que se dirigía a su arma en el suelo, un francotirador con mira telescópica nocturna lo vigilaba desde menos de 30 metros

.

Villegas queda a merced del enemigo del otro lado de unas rocas grandes, sus soldados lo quieren ayudar pero no pueden, el combate es intenso, “el Gorila” pide que le peguen un tiro porque se ve gravemente herido. Pero faltaba un criollo de ley, el soldado Esteban Tries de 20 años se desnuda el torso, sin armamento y con las manos levantadas se muestra ante los ingleses y con señas informa que buscará a su jefe, qué coraje, que ganas de morir por su jefe, qué entereza moral, cuanto amor...

Hoy Villegas trabaja en mi empresa, dos veces cruzó la cordillera con sus hijos con nuestra Asociación Cultural Sanmartiniana, Cuna de la Bandera de Rosario, www.crucecelosandes.com.ar

A Tries lo llevé dos veces a cruzar los Andes en mula porque el solo hecho de verlo me hace feliz y disfruto de su leal amistad, aparte brinda exposiciones de los combates durante la marcha.

Los ingleses se quedaron en las más cortas distancias ya que las grandes rocas y piedras del cerro permitían esconderse y combatir. Les vimos las espaldas, se replegaron creyendo que era un contraataque importante.

Pero qué hacíamos combatiendo con Ingleses si la orden había sido avanzar para apoyar al 7... Es que el Jefe del Regimiento 7 informó que se replegaba dos horas antes y a mí ni a Aristegui nadie nos pudo avisar, no solo porque no teníamos radios sino porque nos mandaron cuatro estafetas y ninguno nos pudo localizar en el campo de combate.

La orden que dio el General Jofré, Comandante de la Xma Brigada, fue de abortar el apoyo al R I 7, nosotros jamás nos enteramos, por eso nos metimos dentro de las fracciones del 2do Batallón de Paracaidistas británicos.

Nuestra compañía pudo recuperar la sección apoyo y la 2da sección, pero la velocidad de marcha por llegar a las alturas no permitió que nos encontraran.

Por eso cuando subimos combatiendo estábamos solos, sin apoyo de artillería ni de morteros, ni de nadie, es más solamente nuestro Capitán sabía que allí estábamos.

Los ingleses continúan describiendo ese combate de la siguiente manera. “Estábamos en una zona descampada y sin apoyo, parecía como si diez pelotones de fusileros nos estuvieran tirando. Varios conscriptos del Teniente Primero Rodríguez sin ser vistos tomaron posiciones en las rocas donde la compañía "D" perteneciente al Mayor británico Neame había estado anteriormente. Le preguntamos al Mayor, a fin de volver y retomar nuestra posición. Efectuó unos tumbos fuera de la posición sin importarle los proyectiles que caía a su alrededor. (Hugh Mc Manners, "The Scars of the War", pág 186).

“Aún al amanecer la compañía D permanecía bajo presión.”

Continuamos nuestro avance “tratando de encontrar al R I 7” y el enemigo nos iluminaba con sus bengalas y ordenaba fuego de artillería y naval, no nos hizo daño ya que sus proyectiles caían 50 metros a la derecha pero en distancia, exacto. Las piedras permitían una cobertura importante.

El 7 debe estar por aquí me decía yo mismo y nuestros hombres continuaban el avance, combatiendo y cayendo; así le toca al Juanjo, el Sargento Vallejos, que no pertenecía a mi sección, se me presentó en la salida del otro lado del valle y me dijo... “Perdí mi sección me voy con Ud., tengo mi grupo completo” fue gravemente herido en una pierna, que hoy patrulla sola el valle de Moody Brook, combatió

cómo un héroe en el medio de la neblina y la primera nevada del año, lo rescata en un acto heroico su compañero y amigo el Sargento Domínguez, otro soldado del 3 de Oro.

Mi estafeta el Cata Carballo, un soldado de solo 18 años que le saqué al Sargento Villegas, no sin reproches del “Gorila”, por ser el más hábil y rápido, fue el encargado de sacarme una esquirla muy chica que se me incrustó en la mandíbula durante el fuego de artillería inglés. Me dieron Cata, le gritaba mientras pretendía saber qué tenía que me quemaba, al día de hoy todavía debo soportar sus cargadas por mi susto hasta ver que solo fue la esquirla más chica de toda la guerra, la que me pegó en el rostro, hoy es mi orgullo y mi suerte.

El combate continuaba en el mayor de los desórdenes en todas direcciones, con cohetes asediaban a nuestro Grupo de Artillería 4 de Córdoba disparando desde el otro lado de la ría muy cerca nuestro; al frente el enemigo avanzaba con toda la unidad, a la izquierda y al intentar recuperar dos grupos míos recibo fuego de un grupo de tiradores ingleses; ya no cabían dudas, el R I 7 no estaba, encontramos sus morteros 81 milímetros sin afustes.

Estábamos prácticamente rodeados, por derecha, por izquierda y por el frente, solo manteníamos bajo control nuestras espaldas.

De pronto escuchamos el sonido de nuestros cañones de artillería y al segundo el estallido de las municiones cerca nuestro, no sabían que estábamos allí, solo nuestro capitán Zunino, quien ordenó el alto el fuego, hacíamos señales con linternas que jamás podrían ver; los artilleros bajaron los cañones y hacían tiro directo sobre Wirelles Ridge, pensar que dirigía el fuego mi vecino en Báez el Capitán “Turco” Perandone.

Yo no quería que el amanecer nos sorprendiera arriba porque el repliegue sería imposible, ya que no había cubiertas contra las vistas. Llamé a los jefes de grupo y ordené preparar fuego en todas las direcciones a fin de desaferrarnos del enemigo, luego bajamos hacia el río a gran velocidad amparados por la neblina y el incipiente amanecer.

En el puente de Moody Brook me junté con el Capitán Zunino, quien me impuso de la real situación, cuando nosotros subíamos él recibía la orden de replegar todas la secciones.

Así combatió en Malvinas la Compañía “A” “Tacuarí” del Regimiento 3 de Infantería “General Manuel Belgrano”, como dijo el General Don José de San Martín: “en pelota como nuestros paisanos los indios” pero con todo el espíritu de los infantes del glorioso 3 de Oro que comandó el entonces Teniente Coronel David Comini.

Testigos de la fiereza de nuestros soldados, los integrantes del 2do Batallón de Paracaidistas Británicos.

- El autor se desempeñó en Malvinas como Tte 1ro, Jefe de la 1ra Sección de la Compañía “A” del R I Mec 3 “Gr1 Belgrano”, bautizado el “3 de Oro” durante la guerra de la Triple Alianza por la pechera amarilla que conformaba su chaqueta azul.

ALOCUCIÓN PRESIDENTE DE AVEGUEMA BRIG MY (R) ALBERTO VIANNA PRONUNCIADA EN LA VTA REUNION ANUAL DE CAMARADERÍA DE VETERANOS DE GUERRA

Trataré de ser breve y si me dispensan no hablaré en primera persona, ya que lo haré no solamente en mi nombre, sino también, en el de la C.D. que tengo el honor y responsabilidad de presidir.

Expresábamos, al hacernos cargo el año pasado, que recibíamos una Asociación que estaba de pie, funcionando, dijimos que trabajaríamos en silencio para continuar alcanzando los objetivos fijados por quienes nos antecedieron.

La Asociación contaba, entonces, con un medio de difusión, La Gaceta Malvinense, que hemos tratado de mantener vivo y actualizado; para que ello pueda continuar así, es conveniente que todos y cada uno de nosotros aportemos artículos para su publicación.

Es justo reconocer el trabajo silencioso y desinteresado que realiza, para mantener viva La Gaceta, nuestro ex presidente Gral Div. Jorge Halperin, a quien queremos agradecer, públicamente, en este acto.

También se había iniciado una página Web; hoy, bajo la supervisión del vicepresidente segundo, Calte Guillermo Delamer, se va modernizando y actualizando para que sea un elemento que posibilite que nos conozcan en todos los ámbitos, para lo cual se prevé, a corto plazo, hacerla bilingüe, de modo de transmitirle al mundo no hispano, que fue y que significa MALVINAS para los argentinos. Así se transformará en la única página de veteranos de guerra en dos idiomas.

Dijimos que era nuestra intención potenciar las distintas Subcomisiones, que creíamos necesarias para el desarrollo de nuestra institución, esa es una materia pendiente, ya que a la fecha la única que está trabajando es la Subcomisión de Cultura, integrada por el Contraalmirante José Luis Tejo, el Gral Br. Diego Alejandro Soria y el Com. Oscar Luis Aranda Durañona; que, sin lugar a dudas, este año ha desarrollado una ardua tarea, cual fue la de analizar todos y cada uno de los trabajos presentados para el Certamen Literario “MALVINAS LA GUERRA DESDE ADENTRO”, a fin de determinar, con justicia, la distribución de premios y menciones.

Una de las mayores responsabilidades asumidas fue la de lograr que sea una realidad el concepto integral de Veterano de Guerra, sin discriminar por el origen y situación de revista de las personas.

A lo largo de este año hemos venido trabajando para que ello se concrete, impulsando Proyectos de Ley que contemplasen la inclusión de todos los veteranos, reconocidos por las respectivas Fuerzas, tanto Armadas como de Seguridad, en los beneficios existentes.

Muchos fueron los intentos, pocos los logros, pero no desistimos de nuestras aspiraciones y seguiremos, sin prisa y sin pausa insistiendo en nuestras justas reclamaciones.

Es importante no perder de vista que lo que debemos buscar, por sobre todas las cosas, es el RECONOCIMIENTO NACIONAL y el poder disfrutar lo que se nos privó en su momento: el HONROSO REGRESO, que aún no se ha producido, lo demás vendrá por añadidura.

Hemos sido duramente criticados por algunos socios y otras Asociaciones y Federaciones, por no adherir a los distintos movimientos que se sucedieron en búsqueda de un resarcimiento, exclusivamente económico, para los veteranos o ex combatientes.

Al respecto debemos decir que no participamos de esas medidas, pues no es nuestro estilo de reclamar lo que naturalmente nos corresponde; empleamos otros métodos, quizá, aparentemente, no tan efectivos, pero que se ajustan a las normas básicas de convivencia en un estado de derecho, puesto que somos respetuosos de la Constitución y de la Ley.

Seguiremos batallando con la pluma y la palabra, no nos cansaremos de visitar despachos y expresar nuestra posición basada en fundamentos lógicos e irrefutables.

A fin de desvirtuar los comentarios maliciosos o desinformados y para conocimiento y tranquilidad de todos ustedes; si bien nuestra Asociación no apoyó movimientos de fuerza, tampoco estuvo ausente cuando debió participar, ya que, silenciosamente, brindó el sostén logístico adecuado, cuando consideró que debía hacerlo, y lo hizo sin estridencias.

Tenemos conciencia que las necesidades económicas existen y que se incrementan día a día, pero no debemos bastardear (degradar, envilecer, desnaturalizar) el sacrificio de quienes han quedado en custodia en las islas o en las frías aguas del Atlántico sur; debemos luchar con nobleza para lograr nuestros objetivos, que son, insisto, el HONROSO REGRESO y el MERECIDO RECONOCIMIENTO, obtenido éste, en el ámbito nacional, el resarcimiento será una consecuencia, no un fin. Se lo debemos a ellos, NUESTROS HÉROES MUERTOS EN COMBATE, y no los traicionaremos.

Es oportuno adelantarles el proyecto que tenemos pensado encarar para este próximo período; se trata de la formación e inauguración de una biblioteca temática sobre MALVINAS, con la idea de ir incrementándola año a año y que pueda, en el futuro, llegar a ser referente, del tema malvinense, en el país. Para ello les solicitamos a todos aquellos que puedan donar libros referidos exclusivamente a MALVINAS, GEORGIA y SANDWICH DEL SUR, su historia, geografía y también sobre lo acontecido en el Conflicto del Atlántico Sur, nos los hagan llegar.

Para no prolongar mucho más estas palabras, procederemos a realizar la entrega de premios y menciones correspondientes al Certamen Literario, para lo cual voy a requerir a los galardonados, que tengan a bien acercarse al estrado a medida que sean mencionados.

(Los nombres de los premiados fueron publicados en el número anterior)

Finalmente el Presidente expresó:

Antes de solicitarle al señor Subjefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea que ofrezca el brindis, deseamos agradecer a todos aquellos que son nuestros benefactores, que de diferentes modos han ayudado y ayudan a consolidar esta Asociación.

A la Jefatura VI BIENESTAR DEL EJÉRCITO, los dueños de casa.

Al RI 1 PATRICIOS, nuestros vecinos, que siempre están bien dispuestos para brindarnos su apoyo.

Al ESTADO MAYOR CONJUNTO.

A los ESTADOS MAYORES GENERALES DEL EJÉRCITO, ARMADA Y FUERZA AÉREA.

A la GENDARMERÍA NACIONAL y PREFECTURA NAVAL ARGENTINA.

A la SOCIEDAD MILITAR SEGURO DE VIDA

A la MUTUAL PERSONAL INTENDENCIAS MILITARES

Al CIRCULO MILITAR.

Al OBISPADO CASTRENSE.

Al CIRCULO DE SUBOFICIALES DEL EJÉRCITO.

A los colaboradores de LA GACETA.

A todos aquellos que brindaron su apoyo desinteresado y sostén logístico, para que esta reunión sea posible, que están hoy aquí presentes.

A todas las personas, socios y no socios y entidades nacionales y privadas que de una u otra forma ayudan a que continuemos vigentes.

A los presentes, por responder a esta convocatoria y brindarnos su confianza.

A todos ¡¡MUCHISIMAS GRACIAS!!

EL HIMNO INCONCLUSO

* Por el ex S / C VGM Sergio Ariel Vanroij

Habiendo pasado ya más de sesenta días en las islas, todo parecía empeorarse cada vez más. Los ataques de los buques ingleses que otrora habían sido esporádicos, irrumpían desde hacía más de dos semanas con frecuencia nocturna. Ya como una costumbre a la que no podíamos acostumbrarnos y no dejaba de sorprendernos, veíamos desde nuestra posición los fogonazos y estruendos que cada noche impactaban más cerca nuestro. A modo de contrapunto musical se hacían oír los aviones ingleses volando muy bajo, como buscando blancos de ataque. Y efectivamente un avión *Sea Harrier* atacó con un misil al radar, del cual nosotros nos encontrábamos a unos seis metros. No vimos nada de lo que quedó del radar sino hasta la mañana, ya que por orden de nuestros superiores permanecimos en nuestra posición. También recuerdo cómo un *Sea Harrier* fue derribado en vuelo por una de nuestras antiaéreas, y cuyo piloto logró eyectarse y caer al mar.

En medio de esos escenarios un día vi venir hacia mí a un soldado compañero, y gran amigo, Gustavo Saez, que venía del frente en terribles condiciones. Nos dimos un gran abrazo y le di un alfajor que tenía en el bolsillo proveniente de la única encomienda que pude recibir de mi familia en Buenos Aires.

Ante este estado de situación, un mediodía el Capitán López nos ofreció algo inusual: Un excepcional almuerzo de bifés con puré!!!. Así que se creó en ese momento un cuadro impresionista, algo así como “El Almuerzo Final”. Y así lo expresaron las palabras de nuestro Capitán: “*Coman con gusto, soldados, este puede ser nuestro último almuerzo*”. Tal era nuestra necesidad de alimento que los estruendos, disparos y los vuelos rasantes de los aviones los tomamos como “música funcional” del mejor restaurante porteño!!! No obstante, lo que más nos tranquilizó fue la actitud del Capitán López al comer con nosotros sin importar lo que estaba ocurriendo a nuestro rededor. En la guerra hay situaciones muy insólitas. No hay horarios, no hay regularidades. Entonces, si todos podemos aprovechar un tiempo para comer, *se come*, no importan las circunstancias, porque esa comida bien puede ser la última ó bien pueden pasar varios días hasta tener otra. Y eso también es tener “valor”. Además, la comida es igual a la prolongación de la vida del combatiente, o sea, es también combatir. Nunca olvidaré la valuable actitud del Capitán López.

Estas circunstancias eran ensordecedoramente angustiantes, indefinidamente tortuosas, en donde el vivir tenía mucho que ver con el sólo instinto.

De un instante a otro, todo aquel panorama de ruidos y estruendos cesó poco antes del amanecer. Había una tensa calma. No sabíamos qué esperar. ¿Sería el preludio de algo peor?

Nuestras mentes estaban lejos de presuponer el fin de la guerra. El silencio y la quietud nos atemorizaba y al mismo tiempo nos adormecía.

Amaneció. Un sol radiante iba elevándose convirtiendo el terreno en un escenario intrigante y silencioso, escenario sobre el cual, avanzada la mañana, vimos desfilar a nuestros compañeros que volvían de las líneas del frente. Voces de dolor y quejidos empezaron a invadir el silencio. Ahí fue cuando vi a dos soldados llevando en una palangana los restos de un compañero, el soldado Soria, de mi regimiento, que, según contaban, había pisado una mina. Otro! El soldado Reyes Lobos, quien el día anterior se había acercado hasta mí dándome una aerograma para que yo lo despachase a su madre, fue noticia: Había sido muerto por una esquirra.

Olores y hedores nauseabundos, como a ropa quemada, empezaron a inundar las calles de Puerto Argentino.

Ya la noticia de la rendición se había hecho oír. No cabía en nosotros ninguna expresión. No podíamos estar “contentos” por volver a casa. El desfile de heridos seguía pasando delante nuestro y tras el verde oliva oscuro y manchado de sangre se empezó a ver “otro verde”. Eran soldados ingleses. Venían tras los heridos. Ahí fue que nuestro capitán nos dijo que él sabía tanto como nosotros cuál sería nuestro destino, que estábamos en manos y a las órdenes de los ingleses. Pasado el mediodía recibimos órdenes de caminar con nuestro armamento y equipo en dirección al aeropuerto. Fue una intensa y lenta caminata integrada por todos los efectivos militares argentinos que se prolongó hasta horas de la noche. En un punto los ingleses nos hicieron dejar el armamento, el que se acumuló formando una montaña.

Seguimos la caminata bajo una noche casi sin luna y sin estrellas, la fina llovizna terminó por mojarnos, no todos teníamos el poncho de plástico. Las piernas se hacían cada vez más pesadas y a veces el andar se transformaba en una especie de baile, en un intento instintivo de descansar los pies al variar el movimiento. Algunos caían y volvían a levantarse. Los pies mojados pero calientes por el constante caminar, hacían que de los borceguíes manara vapor.

Finalmente llegamos al aeropuerto. Sus instalaciones estaban en ruinas y habían restos de aviones desparramados. Recibimos entonces órdenes de acampar y nos entregaron cajas con raciones de comida. En ese ínterin me reencontré con mi compañero y amigo, el Dragoneante Martín Bava. Nos dio mucha alegría saber que estábamos vivos.

La comida nos reanimó y, creyendo que podríamos descansar, llegó otra orden de levantarse y encolumnarse hacia el puerto. Otra larga y pesada caminata nos esperaba.

Llegamos a las inmediaciones del puerto antes del amanecer. Cada vez se veían más soldados ingleses. Ya encolumnados para ingresar al muelle descubrimos que pasábamos por un galpón donde estaban almacenadas unas provisiones de comida. Completamente a oscuras entramos allí. Detecté con mis manos algo que se parecía a una lata de dulce de batata. Efectivamente eso era y me la llevé conmigo a la formación, y abriéndola con mi sable bayoneta, mis compañeros y yo tuvimos una especie de desayuno.

La formación se acercaba cada vez más al muelle en donde nos esperaban los ingleses para revisarnos antes de hacernos subir a una barcaza. Al llegar mi turno de revisión, el soldado inglés vio que yo tenía un bulto en el bolsillo derecho de mi bombacha. Ese bulto era mi flauta dulce que aún conservaba y que en los momentos en que pude, durante la guerra, tocaba alentando a mis compañeros y a mi mismo. El soldado inglés, creyendo que poseía un arma me dijo que sacara lo que tuviera en el bolsillo. Saqué la flauta, se la mostré y me hice entender como para que me dejara conservarla. Éste al revisarla y ver que no representaba ningún peligro, dejó que la guardara nuevamente.

Una vez que la barcaza se hubo completado, nos hicimos mar adentro. A lo lejos veíamos un barco enorme. Tremenda fue la impresión que tuve al acercarnos cada vez más a semejante construcción. Yo nunca había visto antes un trasatlántico y verlo por primera vez me causó gran impresión, era como un gran edificio de dimensiones incalculables a simple vista. Subimos a él por una pequeña escalera de sogas. Era algo semejante a escalar un edificio. Llegamos a una escotilla.

Yo inicié mi servicio militar en el Glorioso Regimiento de Infantería Mecanizado 3 “Grl. Belgrano”, en la Compañía C “Ituzaingó”, donde mi rol era “Apuntador de FAP”, luego de seis meses, se dispuso mi

traslado a la Compañía Servicios, en la cual pasé a desempeñarme como escribiente en la oficina de Control y Cargos, del Grupo Logística.

Allí conocí a mi compañero, el S/C 62 Szpin que trabajaba en la oficina contigua.

Mi compañero, el S/C 62 Sabin, que era originario de la Compañía C al igual que yo, también había sido trasladado a la oficina junto a Szpin, de modo que al momento de embarcar hacia las islas, fuimos juntos como Grupo Logística al mando del entonces Capitán López. El grupo: *Capitán López; Sargento Sarmiento; Cabo Parada; S/C 62 Sabin; S/C 62 Szpin; S/C 62 Martínez y yo*. Martínez fue designado para tareas especiales, de modo que Sabin, Szpin y yo formábamos un trío de soldados muy unidos por una gran camaradería y amistad que nos unió durante toda la guerra y aún después de ésta.

Dada mi inclinación natural hacia la música desde niño, cuando terminé la escuela primaria decidí ingresar al conservatorio para estudiar música seriamente. Mi gran pasión: El Piano.

Ni bien ingresé tuve grandes avances en el estudio, lo que me permitió rendir exámenes en forma libre pudiendo así comenzar una carrera velozmente y muy prometedora.

Al ingresar al servicio militar interrumpí mis estudios, pero eso no pudo interrumpir mi música. “Me llevé la música al Ejército”, sin llegar a pertenecer a la Banda del Regimiento, yo era el “*soldado músico*” y siempre estaba provisto de mi flauta dulce, tocando en el cuartel en todo momento propicio.

Como dije antes, la escalera de sogas nos condujo a una escotilla. No miré hacia abajo mientras subía para evitar sentir vértigo ya que el Canberra era increíblemente alto. Luego de hacernos transitar por algunos pasillos, los ingleses nos ubicaron en un salón muy grande a todos juntos (oficiales, suboficiales y soldados), era algo así como una confitería. Nos hicieron sentar en el piso. Al sentarme junto a mis compañeros empiezo a observar todo el salón y me encuentro con que hay un piano... ¡¡¡no lo podía creer!!!.

Le dije a mi querido compañero Carlos Sabin: ¡¡¡Mirá Sabin un piano!!!!... ¡qué ganas de tocar!. “*¡Y andá tocá el piano!*” Me dijo Sabin. ¡¡¡*Tocá el HIMNO NACIONAL!!!* Vos sos loco? le dije. ¡Nos van a matar a todos!. ¡¡¡*No seas tonto andá!!! Tocá el HIMNO!*”. Insistió Sabin. Y Szpin, que estaba ubicado frente a nosotros se unió a Sabin en un: “*¡Tocá Vainroj! Tocá el Himno, tocá, ¡¡¡dale!!!*”. Las voces de otros compañeros se unieron a las de Sabin y Szpin: “*¡¡¡TOCÁ EL HIMNO!!!!*”. Saez me miraba con ojos sorprendidos. Miré mis manos ennegrecidas y duras por el frío intenso, y por un instante pensé: *¿Podrán mis manos tocar?*. Me froté las manos tan fuerte como pude y me dije a mí mismo: “*Mi música no sale de mis manos, sino de mi espíritu, y mi espíritu no tiene por qué estar abatido, porque perdimos esta batalla y no la guerra. Tocaré por todos los compañeros que quedaron en la isla y por todos nosotros!*”.

Así nomás me levanté, fui hacia el soldado inglés que estaba cerca del piano y le dije en el escaso inglés que sabía: “*ái pléi de piano*” a lo que me contestó con un gesto afirmativo de su cabeza y un “*Oh, yes*” y me abrió la tapa del piano. Me senté en una banqueta, hice algunas pequeñas escalas como para probar si el piano estaba en condiciones y comencé a ejecutar los primeros acordes del “Himno Nacional Argentino”.

Todavía antes de la entrada vocal: “*Oíd, mortales...*” se escuchó la voz de un oficial argentino que obviamente también había sido reducido a prisionero: ¡¡¡*Soldados!!! ¡¡¡Todos de pié!!!, ¿¿¿¡¡¡No escuchan el Himno Nacional!!!!???*”. Yo no lo vi porque estaba tocando el piano, pero me pareció ser la voz del Capitán López. ¡Imagínense a más de cien personas parándose en un sólo y enérgico movimiento! Esto alertó a la guardia inglesa. Inmediatamente el mismo soldado inglés que me había permitido tocar el piano, me agarró fuertemente del brazo mientras tocaba y me empujó junto con el resto de la tropa, que ya estaban otra vez sentados en el piso por orden y amenaza de los ingleses.

¿Qué me movió a tocar el piano en esa situación?. ¿Qué movió a mis compañeros a decirme “*Tocá el Himno*”? ¿Qué movió al oficial a decir que todos se pongan de pié?. Son cosas que sí las puedo responder: Estábamos, si bien dolidos, orgullosos de lo que habíamos hecho, habíamos perdido una batalla pero no la nobleza y la ingenuidad que llevó al oficial a ordenar con toda naturalidad “*pararse*” a la tropa ante los acordes de nuestro Himno Nacional, sin siquiera importarle que estábamos prisioneros. Era la obediencia incondicional de los soldados a las voces argentinas aún bajo el fusil inglés. Era haber perdido la batalla pero no la identidad argentina y ¡¡¡no había mejor lugar que ese para demostrarlo!!!

Queda el interrogante de saber si los ingleses supieron por qué todos se pararon “al unísono”, si lo relacionaron con la música que yo toqué, y, si acaso hayan reconocido en esa música al “Himno Nacional Argentino”.

Nota del Autor: *Carlos Sabin formó una familia con más de dos hijos y se dedicó a la mecánica de automóviles. Lamentablemente falleció el 28 de julio de 2003 en un accidente de tránsito. Nuestra amistad perduró después de la guerra hasta su fallecimiento. A diferencia de mí, Sabin se acordaba con minuciosidad cada detalle de lo vivido en Malvinas y muchas cosas que he relatado aquí perduran en mi memoria gracias a él. Claudio Szpin formó una familia con dos hijos, no tuve contacto con él luego de la guerra sino hasta el año 2000, cuando me dijo que se dedicaba al teatro y me propuso trabajar en un proyecto musical que por falta de tiempo rechacé. En el año 2003 nos reencontramos velando a Sabin y hoy trabajamos juntos en una obra de teatro musical. Gustavo Saez fue mi compañero de camarote en el Canberra. Siguió dedicándose a la música y a la docencia y siempre estuvimos en contacto desde 1982 pero para hablar de música; la guerra siempre fue un tema tácito que solamente lo adivinaban nuestras miradas. Yo, Sergio Vainroj, a pesar de haber interrumpido mis estudios musicales por más de diez años, me dediqué a la música profesionalmente. En el 2004 retomé los estudios en el Conservatorio Nacional de Bs. As. No he formado mi familia aún.*

- Durante la guerra se desempeñó como soldado conscripto integrante del Grupo Logística del RIMec 3 “Grl Belgrano”, actualmente es socio activo de AVEGUEMA

CONMEMORACIÓN DEL 2 DE ABRIL EN EL DORADO PCIA DE MISIONES

El 02 de abril del corriente año, se llevo a cabo en la ciudad de El Dorado el acto central de la provincia Misiones conmemorando un nuevo aniversario del día del “Veterano de Guerra y de los Caídos en Malvinas”.

El Intendente Municipal, VG Sr Norberto Aguirre inició los actos a las 0900 hs con la inauguración de las instalaciones del “Centro de Veteranos de Guerra de El Dorado”, continuando con el acto central en el salón multiuso municipal, donde participaron del mismo el señor Vicegobernador de la Provincia Ing. Pablo Juan Tschirsch, el señor Ministro de Coordinación Maurice Closs, el señor Subdirector Nacional de Gendarmería Nacional Comandante General Héctor Bernabé Schenone, el señor Jefe de la Región II de GN Comandante General Juan Obdulio Sainz, el señor Jefe de la Agrupación IV “Misiones” Comandante Mayor d Adalberto Ferreira, el señor Juez Federal de El Dorado Dr Mario Hachiro Doi, el Jefe y 2do Jefe del ex Escuadrón “Alacrán” Comandante General (R) VGM José Ricardo Spadaro y Comandante Mayor (R) VGM Hugo Alberto Díaz, el Encargado del Estado Mayor de Gendarmería Suboficial Mayor VGM Miguel Víctor Pepe, el Jefe de la Oficina “Veteranos de Malvinas” de Gendarmería Nacional Suboficial Principal VGM Carlos Alfredo Oliva, el Presidente del Circulo de Oficiales de Gendarmería Comandante General (R) Lázaro Mieres, como así también veteranos de guerra de la Gendarmería, autoridades militares, de seguridad y policiales de la provincia.

Dieron marco al acto, una representación de treinta veteranos de guerra con Bandera de la provincia, colegios de la zona y público en general, quienes dieron calidez, afecto y reconocimiento ciudadano a los veteranos presentes.

En horas del mediodía se llevo a cabo un almuerzo de camaradería, con la presencia de todos los veteranos y familias en las instalaciones del Casino de Suboficiales del Escuadrón 10 “El Dorado” de Gendarmería Nacional. Finalmente se realizó una entrega de presentes a los veteranos participantes por parte del Sr Intendente Municipal.

En horas de la noche, en el salón de actos de la Municipalidad realizó una presentación musical la Banda de Conciertos de Gendarmería Nacional.

LA ODISEA DE MIKE 5

El cerro Bombilla se encuentra a unos 25 kilómetros al este del estrecho de San Carlos. Entre él y Puerto Argentino, varias elevaciones impedían que los radares del Centro de Información y Control (CIC) detectaran aviones en vuelo bajo.

Esa “zona ciega” debió ser cubierta por el M-5, uno de los puestos de la Red de Observadores del Aire. Mike 5 era la identificación radial; sus hombres: cabo primero Ricardo González Ávalos, el cabo Oscar Walter Doria y el soldado clase 63 Héctor Chazarreta. Igual que el resto de los integrantes de la Red, estos abnegados combatientes vivieron y sufrieron la guerra ocultos en sus pequeñas carpas antárticas, enmascaradas con los elementos más inverosímiles. Siempre escasos de víveres y agua, su arma principal fue el equipo de radio para advertir al CIC de las incursiones de aviones enemigos que pasaban por su zona.

Luego del desembarco inglés en San Carlos, la tarea del M-5 se incrementó casi en la misma medida que el riesgo de mantener la posición. Pero la posición era clave y la presencia de los observadores, necesaria: los Harrier los sobrevolaban constantemente, los helicópteros trasladaban tropas en las inmediaciones, las fuerzas terrestres se aprestaban para atacar el istmo de Darwin... y el Mike 5, desde su platea preferencial observaba e informaba todo a Puerto Argentino.

Darwin cayó, las tropas iniciaron el avance hacia la capital isleña. En su camino, el cerro Bombilla se alzaba vigilante y algo debieron de haber descubierto los británicos pues, de pronto, el fuego naval los tuvo como blanco. Abandonaron la carpa y se refugiaron en un socavón de tierra; viviendo a la intemperie, racionaron aún más sus víveres, derritieron nieve para hacer agua, y siguieron transmitiendo los partes a Puerto Argentino.

Los días transcurrieron y la situación se complicó. Cuando les quedaba alimento para un día, pidieron ser evacuados. Lamentablemente, habían sido rebasados por el enemigo y estaban detrás sus líneas: llegar hasta allí en helicóptero era casi imposible. Tomaron una decisión, replegarse caminando hasta las filas argentinas. González Ávalos ordenó destruir el equipo de radio y comenzaron la difícil marcha hacia Puerto Argentino.

A los pocos kilómetros, un riacho les cortó el camino. Imposibilitados para rodearlo, lo vadearon con el agua hasta las cintura. Empapados, ateridos de frío, vieron caer la tarde y la nieve. Primero fue una nevisca divertida después, un cruel obstáculo en la marcha. González Ávalos, gravemente afectado, pidió que lo abandonara para no retrasar a sus compañeros. ¿Los gauchos abandonan a los amigos?, preguntó Doria. Tantos días juntos en la dura soledad del Mike 5 había forjado la camaradería que sólo conoce el hombre en las situaciones extremas. Le quitaron el equipo y Doria lo cargó sobre sus hombros. Tambaleando, desencajando las piernas atrapadas hasta las rodillas por la nieve, siguió la marcha.

Un claro entre piedras les ofreció un precario cobijo. Allí decidieron pernoctar sin saber que una patrulla inglesa los venía siguiendo. Faltaba poco para el amanecer cuando reemprendieron la marcha, las fuerzas de Doria ya menguaban y Chazarreta compartió la tarea de llevar a González Ávalos. Así caminaron todo el día mientras la nieve seguía cayendo, sus copos disminuían la visión, el frío los acosaba y un sopor traicionero los invitaba a dormir. Al fin del día, otra noche a la intemperie no les brindó el descanso.

El nuevo amanecer los encontró con la incertidumbre de saber a qué distancia estaban sus líneas. La comida se había acabado y la nieve que ingerían para impedir la deshidratación les provocaba calambres en el estómago. Sintieron el ruido de un helicóptero que no sabían si era propio o enemigo. Avanzaron con precaución hacia un cerro que se levantaba en frente de ellos. La esperanza de encontrar su gente les dio la fuerza para subir. Alcanzaron la cima; ilusionados, miraron la falda opuesta. Con una gran decepción comprobaron que no era Puerto Argentino, sino un caserío desconocido, evidentemente, controlado por las fuerzas inglesas.

El instinto les hizo preparar sus armas, pero sus cuerpos se negaban a seguir. Un tremendo esfuerzo de voluntad les permitió iniciar la retirada. En ese momento, voces en inglés los intimaron a detenerse, mientras un helicóptero aterrizaba con refuerzos. Los hombres del Mike 5 no podían seguir huyendo y se rindieron.

La salud de González Ávalos era muy delicada y fue el primero en ser atendido; luego, un helicóptero los trasladó al campo de prisioneros de San Carlos donde los interrogaron. Querían saber su actividad y las frecuencias de radio utilizadas. Nada contestaron y fueron llevados con los argentinos que habían defendido Darwin. Se encontraron con los integrantes de la base Cóndor y se presentaron a su jefe, el vicecomodoro Wilson Pedrozo.

La odisea del Mike 5 terminó. González Ávalos, Doria y Chazarreta demostraron que no habían necesitado disparar armas ni luchar cuerpo a cuerpo para demostrar coraje en la batalla. Ellos se enfrentaron a enemigos más feroces que los gurkas. Con sus uniformes mojados, sin equipos apropiados, combatieron al frío, a la nieve, al hambre y a la sed; y, mientras un resto de energía les quedó en el cuerpo, fielmente transmitieron sus partes de observación al CIC.

CRONICAS AVISOS Y NOTICIAS

1. CRÓNICAS

ACTO IMPOSICIÓN NOMBRE “ALACRAN” A LA UNIDAD DE FUERZAS ESPECIALES DE GENDARMERIA NACIONAL

El 10 de junio del corriente año se realizo una ceremonia en la Región I de Gendarmeria Nacional Campo de Mayo, durante la cual, se impuso el nombre de “Alacrán” a la Unidad de Fuerzas Especiales de dicha Fuerza de Seguridad, conforme a la disposición del Director Nacional de Gendarmeria Nro 375/05.

Este elemento fue creado el 30 de mayo de 1986, constituyendo la unidad “elite” que posee la Fuerza, siendo integrado por los grupos de empleo especial que existían y que conformaron en 1982, en oportunidad del conflicto de Malvinas, el entonces denominado Escuadrón “Alacrán”, por lo que a partir del 10 de junio dicho Escuadrón mantiene su continuidad histórica.

El acto fue presidido por el Director Nacional de Gendarmeria Comandante General Pedro Agustín Pasteris, asistiendo también el Subdirector Nacional Comandante General Héctor Bernabé Schenone, el Estado Mayor de Gendarmería, el General de Brigada (R) VGM Mario Benjamín Menéndez, el Presidente de esta Asociación Brigadier Mayor (R) Alberto Vianna, el señor VGM Aldo Rico, el Jefe y Encargado de la División Veteranos de Guerra de la Prefectura Naval Argentina, integrantes del Centro de Veteranos Civiles, la totalidad de los veteranos de guerra integrantes del Escuadrón “Alacrán” en actividad y retiro como así también familiares de los caídos y demás invitados.

En la oportunidad pronunció emotivas palabras el ex jefe del Escuadrón “Alacrán” durante la guerra, Comandante General (R) VGM José Ricardo Spadaro.

Finalmente se efectuó un desfile de los efectivos participantes

2. AVISOS

NUEVOS BENEFICIOS PARA VETERANOS DE GUERRA

LEY 7.278/04 DE LA PROV. DE SALTA - RENTA VITALICIA PARA EX COMBATIENTES DE MALVINAS

Sanción : 15 de abril de 2004

Promulgación parcial : 3 de mayo de 2004 - Decreto 968 (Obs. fin inciso "b" del artículo 3)

Publicación : B.O.5/5/04

Artículo 1 : Créase el beneficio de una renta denominada "Renta Vitalicia Héroes de Malvinas" con carácter de no contributiva, personal, mensual y vitalicia, que se otorgará a los soldados conscriptos, oficiales y

suboficiales de las Fuerzas Armadas y de Seguridad retirados con anterioridad a diciembre de 1987 y a civiles que hayan participado activamente de las acciones bélicas desarrolladas entre el 2 de abril y el 14 de junio del año 1982 en el Teatro de Operaciones Malvinas (TOM) y Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS).

Artículo 2 : Establécese que cuando el beneficiario mencionado en el artículo 1 hubiera fallecido durante el combate entre el 02 de abril y el 14 de junio de 1982 o con posterioridad al mismo, a los fines de la presente ley tendrán derecho al beneficio los derecho habientes, entendiéndose como tales:

- a) Cónyuge supérstite o concubina que haya convivido públicamente en aparente matrimonio, por dos (2) años como mínimo, inmediatamente anteriores a la fecha de deceso del beneficiario.
- b) Los hijos hasta alcanzar los 21 años de edad y los hijos mayores discapacitados.
- c) El padre y/o madre.

Quien resulte derechohabiente según lo previsto en el inciso a) concurrirá en partes iguales con los del inciso b). Los derechohabientes de las categorías previstas en los incisos a) y/o b), excluirán a los de la categoría c).

Artículo 3 : Para la obtención del beneficio establecido en la presente ley, deberán acreditarse los siguientes requisitos:

- a) Demostrar fehacientemente su condición de Veterano de Guerra mediante certificado expedido por la Fuerza Armada y de Seguridad correspondiente.
- b) Ser salteño nativo o acreditar residencia en la Provincia no menor a los diez (10) años continuos e inmediatamente anteriores a la fecha de la promulgación de la presente ley, mediante certificado expedido por la Secretaría Electoral Federal, Registro Civil con jurisdicción en el lugar de residencia o información sumaria judicial.
- c) No percibir en otra provincia un beneficio similar al otorgado por la presente ley. d) Encontrarse registrado en la Comisión Provincial de Veteranos de Guerra de la Provincia de Salta y pertenecer a algunas de las asociaciones que los representen con personería jurídica otorgada por la provincia.

Artículo 4 : La denominación del beneficio establecido en el artículo 1 deberá consignarse en las solicitudes, recibos y credenciales que se otorguen.

Artículo 5 : El Poder Ejecutivo en función de las habilitaciones presupuestarias establecerá periódicamente el importe de la renta vitalicia, el cual no podrá ser inferior al monto correspondiente a 12 (doce) horas cátedra docente.

Artículo 6 : El beneficio creado por la presente ley será compatible con el desempeño de cualquier actividad remunerada, jubilación o pensión nacional, provincial o municipal, salvo la previsión establecida en artículo 3 inciso c).

Artículo 7 : La renta vitalicia será otorgada por el Poder Ejecutivo dentro de los treinta (30) días hábiles de acreditación de los requisitos por parte del recurrente, no generando derechos retroactivos para los que inicien el trámite de acreditación con posterioridad.

Artículo 8 : El beneficio es inembargable, por lo que no puede ser comprometido por ningún acto jurídico ni cedido o transferido total o parcialmente.

Artículo 9 : El Poder Ejecutivo efectuará las reestructuraciones presupuestarias necesarias para el pago regular de la renta vitalicia de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 5 de la presente ley.

Artículo 10 : El plazo a acogerse a los beneficios de la presente ley será hasta el día 30 de setiembre del año 2004.

Cláusula Transitoria

En nombre del pueblo y Gobierno de la provincia de Salta, se les otorgará un Diploma de Reconocimiento por su actuación a quienes hayan participado en las acciones bélicas llevadas a cabo en las jurisdicciones

determinadas en el artículo 1. La entrega de los diplomas se hará efectiva en ceremonia pública presidida por el señor Gobernador de la provincia de Salta y autoridades del Poder Legislativo.

Artículo 11 : Comuníquese, etc.

MODIFICACION BENEFICIO PROVINCIA DE SALTA

Ref. Expte. N° 90-15.648/04

LEY 7355

EL SENADO Y LA CAMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA , SANCIONAN CON FUERZA DE LEY

Artículo 1º.- Sustitúyase al artículo 1º de la Ley 7.278, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ Artículo 1º.- Créase el beneficio de una renta denominada “Renta Vitalicia Héroes de Malvinas”, con carácter de no contributiva, personal, mensual y vitalicia, que se otorgará a los soldados conscriptos, oficiales y suboficiales de las Fuerzas Armadas y de Seguridad retirados, y a civiles, que hayan participado activamente de las acciones bélicas desarrolladas entre el 2 de abril y el 14 de junio del año 1.982 en el Teatro de Operaciones Malvinas (TOM) y Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS)”.

Art. 2º.- Modifícase el inciso c) del artículo 3º de la Ley 7.278, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“c) No percibir de ninguna otra jurisdicción, excepto del Estado Nacional, un beneficio similar al otorgado por la presente Ley”.

Art. 3º.- Para acogerse a los beneficios dispuestos en la presente Ley los beneficiarios tendrán un plazo de treinta (30) días contados desde su promulgación o desde su retiro si este fuera posterior.

Art. 4º.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la sala de sesiones de la Legislatura de la provincia de Salta, a los siete días del mes de julio del año dos mil cinco.

HAY FIRMAS

Dr. MANUEL SANTIAGO GODOY - Presidente Cámara de Diputados

CARLOS DANIEL PORCELO - Senador Provincial – Vicepresidente Segundo en ejercicio de la presidencia Cámara de Senadores

RAMON CORREGIDOR - Secretario Ejecutivo - Cámara de Diputados - Salta

Dr. GUILLERMO ALBERTO CATALANO - Secretario Legislativo - Cámara de Senadores de Salta

SALTA 29 JUL 2005

DECRETO N° 1515

SECRETARIA GENERAL DE LA GOBERNACION

Expediente N° 90-015648/05 Referente.

Por ello,

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE SALTA

DECRETA:

ARTICULO 1º.- Téngase por Ley de la Provincia Nº 7355, cúmplase, comuníquese, publíquese, insértese en el Registro Oficial de Leyes y archívese.

HAY FIRMAS

Dr. RAUL R. MEDINA - Secretario Gral. De la Gobernación

WALTER RAUL WAYAR - Vice-Gobernador - A Cargo del Poder Ejecutivo

**PRORROGA INTERVENCIÓN COMISION NACIONAL
DE EXCOMBATIENTES DE MALVINAS**

Boletín Oficial de la República Argentina Nº 30.693

Fecha: 12 de julio de 2005

Decreto 792/2005

**Dase por prorrogada la intervención de la citada Comisión dependiente del
Ministerio del Interior.**

Bs. As., 7/7/2005

VISTO el Decreto Nº 947 de fecha 28 de julio de 2004, y

CONSIDERANDO:

Que por medio del Decreto citado en el Visto, se dispuso la intervención de la COMISION NACIONAL DE EXCOMBATIENTES DE MALVINAS, con motivo de repetidas demostraciones inequívocas de que la Comisión no cumplía con los cometidos asignados por la normativa que determinó su creación.

Que esta intervención tenía vigencia a partir de la fecha de su publicación y por el plazo de CIENTO OCHENTA (180) días, prorrogable por un período igual, con la finalidad de normalizar el funcionamiento de la Comisión, garantizando el resguardo de los derechos de los ex combatientes.

Que habiéndose cumplido el plazo establecido por el Decreto Nº 947/04, resulta imprescindible prorrogar el mismo por CIENTO OCHENTA (180) días, a fin de dar acabado cumplimiento a los objetivos propuestos en el mismo.

Que ha tomado la intervención de su competencia la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS del MINISTERIO DEL INTERIOR.

Que la presente medida se dicta en virtud de lo normado por el artículo 99, inciso 1 de la CONSTITUCION NACIONAL.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

Artículo 1º - Dase por prorrogada, a partir del 19 de abril de 2005 y por el plazo de CIENTO OCHENTA (180) días, la Intervención de la COMISION NACIONAL DE EXCOMBATIENTES DE MALVINAS dependiente del MINISTERIO DEL INTERIOR, establecida por el Decreto Nº 947 de fecha 28 de julio de 2004.

Art. 2º - Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. - KIRCHNER. - Aníbal D. Fernández.

BENEFICIO MUNICIPALIDAD DE CORDOBA
CONCEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE CÓRDOBA

ORDENANZA Nº 10859

EL CONCEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE CÓRDOBA

SANCIONA CON FUERZA DE ORDENANZA:

Art. 1º.- CRÉASE el Registro Municipal de Beneficiarios Ex Combatientes de Malvinas en el que podrán inscribirse todos los que:

- a) Acrediten de forma fehaciente la condición de Ex Soldados Conscriptos, Oficiales, Suboficiales, y civiles que participaron en las acciones bélicas desarrolladas en el Teatro de Operaciones Malvinas (T.O.M.), mediante certificación formal expedida por el Ministerio de Defensa u Organismos específicos de las Fuerzas Armadas.
- b) Acrediten mediante título la propiedad de los bienes.
- c) Acrediten ser titulares de una locación de Inmuebles mediante Contrato debidamente aforado.
- d) Acrediten domicilio real actual en la Ciudad de Córdoba mediante:
 - Documento Nacional de Identidad, o
 - Constancia fehaciente del Juzgado Electoral competente.

Art. 2º.- QUEDAN comprendidos en las disposiciones de la presente Ordenanza:

- a) Ex Soldados Conscriptos, Oficiales, Suboficiales y civiles que participaron en las acciones bélicas desarrolladas en el Teatro de Operaciones Malvinas (T.O.M.), que mantengan a la fecha su domicilio real en esta Ciudad.
- b) En caso de fallecimiento de Ex Soldados Conscriptos, Oficiales, Suboficiales y civiles que participaron en las acciones bélicas desarrolladas en el Teatro de Operaciones Malvinas (T.O.M.):

- La viuda del ex Combatiente mientras no contraiga nuevas nupcias.
- Sus descendientes en primer grado de parentesco hasta que alcancen la mayoría de edad.
- Los ascendientes en línea recta hasta primer grado.

Art. 3º.- INCORPÓRESE al Código Tributario Municipal Ordenanza N° 10363 y sus modificatorias, el Art. 227º bis el que quedará redactado de la siguiente manera:

“Art. 227º bis.- PODRÁ ser declarado exento del pago de la Contribución que incide sobre los inmuebles:

- a) La vivienda única propiedad de un ex Combatiente de Malvinas, cuya valuación fiscal municipal no supere los Pesos Cincuenta Mil (\$50.000.-).
- b) La vivienda alquilada por un ex Combatiente de Malvinas siempre que la valuación fiscal municipal del Inmueble sujeto a locación no supere el límite establecido en el inciso anterior.-
En ambos casos el ex Combatiente deberá encontrarse Inscripto en el Registro Municipal de Beneficiarios Ex Combatientes de Malvinas y habitar el inmueble de que se trate”.

Art. 4º.- INCORPÓRESE al Código Tributario Municipal Ordenanza N° 10363 y sus modificatorias el Art. 341º bis, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“Art. 341º bis.- PODRÁ ser declarado exento del pago de la Contribución que incide sobre Vehículos Automotores, acoplados y similares, el único vehículo cuya valuación fiscal municipal no supere los Pesos Veinte Mil (\$ 20.000.-) y sea de propiedad y uso de un ex Combatiente Inscripto en el Registro Municipal de Beneficiarios Ex Combatientes de Malvinas”.

Art. 5º.- COMUNÍQUESE, publíquese, dése al Registro Municipal y ARCHÍVESE.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONCEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE CÓRDOBA A LOS TREINTA Y UN DÍAS DEL MES DE MARZO DE 2005.

nds.

HAY FIRMAS:

CAROL CABRE - Secretario Legislativo - Concejo Deliberante Ciudad de Córdoba

Ing. NESTOR R. BORELLO - Presidente Provisional - Concejo Deliberante Ciudad de Córdoba

Dra. GLADYS VICTORIA DIAZ - Oficial Mayor - Concejo Deliberante Ciudad de Córdoba

MUNICIPALIDAD DE CÓRDOBA

CÓRDOBA, 19 ABR 2005

VISTO: -----

El expediente N° 047.303/05, por el cual el Concejo Deliberante de la Ciudad de Córdoba ha sancionado el proyecto de Ordenanza N° 10.859 de fecha 31 de Marzo de 2005.-----

ATENTO A ELLO, a las facultades que le acuerda el Art. 86º - Inc. 2) de la Carta Orgánica Municipal y, en uso de sus atribuciones.

EL INTENDENTE MUNICIPAL DE CÓRDOBA

D E C R E T A :

Art. 1º).- PROMÚLGASE Y CÚMPLASE la Ordenanza N° 10.859, sancionada por el Concejo Deliberante de la Ciudad de Córdoba, con fecha 31 de Marzo de 2005.-----

Art. 2º).- PROTOCOLÍCESE, comuníquese, publíquese y ARCHÍVESE.

DECRETO N° 1388

HAY FIRMAS

Dr. HECTOR DANIEL MONTES - Secretario de Economía y Finanzas - Municipalidad de Córdoba

Dr. LUSI ALFREDO JUEZ - Intendente Municipal de la Ciudad de Córdoba

PENSIONES HONORIFICAS DE VETERANOS DE LA GUERRA DEL ATLANTICO SUR

Establécese que las pensiones no contributivas a los veteranos de la Guerra del Atlántico Sur a que se refieren la Ley N° 23.848, su modificatoria y complementaria y el artículo 1º del Decreto N° 1357/2004 pasarán a denominarse "Pensiones Honoríficas de Veteranos de la Guerra del Atlántico Sur". Compatibilidad de la pensión de guerra instituida por la Ley mencionada con cualquier otro beneficio de carácter previsional permanente o de retiro otorgado en jurisdicción nacional, provincial o municipal. Extensión del beneficio

previsto por las Leyes Nros. 23.848 y 24.652. Percepción de asignaciones familiares. Modifícase el Decreto

Nº 2634/90. del 21/7/2005; publ. 22/7/2005

VISTO el Decreto Nº 1357 del 5 de octubre de 2004, y el Decreto Nº 2634 del 13 de diciembre de 1990, y

CONSIDERANDO:

Que en virtud del artículo 1º del Decreto Nº 1357/04 se encomendó a la ADMINISTRACION NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL (ANSES), organismo descentralizado del MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL, el otorgamiento, liquidación y pago de las pensiones no contributivas a los veteranos de la Guerra del Atlántico Sur y a sus derechohabientes, conforme la Ley Nº 23.848, su modificatoria y complementaria y las disposiciones del referido decreto.

Que el monto de las pensiones de guerra a que alude el considerando anterior fue fijado en una suma equivalente a TRES (3) veces el haber mínimo de las prestaciones a cargo del Régimen Previsional Público del SISTEMA INTEGRADO DE JUBILACIONES Y PENSIONES, instituido por la Ley Nº 24.241, sus modificatorias y complementarias, abonándose a los titulares de las citadas pensiones las asignaciones familiares, con los mismos requisitos y derechos con que se reconocen a los beneficiarios del citado Régimen Previsional.

Que el artículo 3º del Decreto Nº 1357/04 dispuso la compatibilidad del cobro de la pensión de guerra instituida por la Ley Nº 23.848, su modificatoria y complementaria, con cualquier otro beneficio de carácter previsional permanente, otorgado en jurisdicción nacional, provincial o municipal, salvo cuando la inexistencia de dicho beneficio sea condición para el acceso a la pensión de guerra, conforme lo establecido en los artículos 1º de la Ley Nº 24.892 y 7º, tercer párrafo, de dicho decreto.

Que, asimismo, se estableció que el cobro de la pensión de que se trata es compatible con la percepción de otro ingreso, excepto el de otras prestaciones y/o subsidios no contributivos de carácter nacional, en cuyo caso se podía optar por el cobro de la pensión de guerra instituida por la Ley Nº 23.848, su modificatoria Nº 24.652 y su complementaria Nº 24.892 (artículos 3º —segundo párrafo— y 4º del Decreto Nº 1357/04).

Que, además, dicha norma dispone que, a falta de los derechohabientes que enumera el artículo 53 de la Ley Nº 24.241, sus modificatorias y complementarias, gozarán del beneficio de pensión los padres incapacitados para el trabajo y a cargo del causante a la fecha de su deceso, siempre que no gozaren de jubilación, pensión, retiro o prestación no contributiva, salvo que optaren por la pensión correspondiente a los veteranos de guerra.

Que el artículo 2º de la Ley Nº 24.310 estableció que la pensión graciable vitalicia que determina el artículo 1º de la misma, sería compatible con otros beneficios que eventualmente gozare u obtuviere el ciudadano argentino que sufrió incapacidades con motivo de las acciones bélicas en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, con excepción de aquellos beneficios que en el orden nacional le hubieran sido otorgados por su participación en las referidas acciones bélicas y con motivo de su incapacidad. Si gozaban de un beneficio de estas características debían optar por la percepción de alguno de ellos.

Que el artículo 1º de la Ley Nº 24.892 extendió el beneficio establecido por las Leyes Nº 23.848 y Nº 24.652 al personal de oficiales y suboficiales de las Fuerzas Armadas y de Seguridad que se encontraban en situación de retiro o baja voluntaria y no gozaban de derecho a pensión alguna en virtud de la Ley Nº 19.101 y sus modificatorias, que hubieran estado destinados en el Teatro de Operaciones Malvinas o hubieran entrado efectivamente en combate en el área del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur.

Que teniendo en cuenta que el otorgamiento de las pensiones en cuestión implica un reconocimiento a aquellos soldados conscriptos, oficiales y suboficiales de las Fuerzas Armadas y de Seguridad que hayan estado destinados en el Teatro de Operaciones Malvinas (TOM) o entrado efectivamente en combate en el área del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS) y a los civiles que se encontraban cumpliendo funciones de servicio y/o apoyo en los lugares antes mencionados, resulta necesario reconsiderar las actuales incompatibilidades previstas por la legislación vigente.

Que sentado el carácter de la pensión de guerra como un reconocimiento honorífico por los servicios prestados a la Patria, no resulta razonable que la misma sea incompatible con la percepción simultánea de otra prestación previsional o retiro de carácter nacional, provincial o municipal, ambos de carácter contributivo, con ingresos provenientes del trabajo personal del beneficiario o el goce de la mencionada pensión con la percepción del subsidio extraordinario instituido por la Ley Nº 22.674 o con las pensiones graciabiles vitalicias otorgadas por las Leyes Nº 23.598 y Nº 24.310.

Que en esa inteligencia y atendiendo a razones de estricta justicia, corresponde ampliar los alcances de las compatibilidades estatuidas por el Decreto Nº 1357/04 y por el artículo 1º de la Ley Nº 24.892, modificando sus disposiciones con la incorporación de situaciones que eran consideradas incompatibles.

Que por otra parte y en atención a la especial composición del grupo familiar a cargo de los beneficiarios de las pensiones a que alude el artículo 1º del Decreto Nº 1357/04, debe reconocerse derecho a la percepción de las siguientes asignaciones familiares: prenatal, por nacimiento, por adopción y por matrimonio conforme las previsiones de los artículos 9º, 12, 13 y 14 de la Ley Nº 24.714 y sus modificatorias, respectivamente, además de las contempladas para los beneficiarios del SISTEMA INTEGRADO DE JUBILACIONES Y PENSIONES en el artículo 15 de la ley citada.

Que resulta necesario adecuar las normas atinentes a la determinación de la fecha inicial de pago de las pensiones emergentes del fallecimiento de los titulares de pensiones no contributivas de los veteranos de la Guerra del Atlántico Sur, equiparándolas con las disposiciones que rigen para el Sistema Integrado de Jubilaciones y Pensiones.

Que, asimismo, corresponde aclarar el alcance de la disposición contenida en el artículo 7º del Decreto Nº 2634/90 en el sentido que debe entenderse por haberes devengados y no percibidos los pertenecientes al beneficio del causante fallecido.

Que la situación económico social, de carácter excepcional que ha afectado, en particular, a los sectores de menores ingresos entre los que se encuentran los veteranos de guerra, impide cumplir con los trámites ordinarios previstos por la Constitución Nacional para la sanción de las leyes.

Que el presente decreto se dicta en uso de las facultades conferidas por el artículo 99, incisos 2 y 3, de la Constitución Nacional.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA EN ACUERDO GENERAL DE MINISTROS DECRETA:

Art. 1. — Las pensiones no contributivas a los veteranos de la Guerra del Atlántico Sur a que se refieren la Ley Nº 23.848, su modificatoria y complementaria y el artículo 1º del Decreto Nº 1357/04, pasarán a denominarse "Pensiones Honoríficas de Veteranos de la Guerra del Atlántico Sur".

Art. 2 — Sustitúyese el artículo 3º del Decreto Nº 1357/04, por el siguiente:

"Art. 3. — El cobro de la pensión de guerra instituida por la Ley Nº 23.848, su modificatoria y complementaria, es compatible con cualquier otro beneficio de carácter previsional permanente o de retiro otorgado en jurisdicción nacional, provincial o municipal, con la percepción de otro ingreso, con el subsidio extraordinario instituido por la Ley Nº 22.674 o con las pensiones graciables vitalicias otorgadas por las Leyes Nº 23.598 y Nº 24.310".

Art. 3. — Sustitúyese el artículo 1º de la Ley Nº 24.892 por el siguiente:

"Art. 1. — Extiéndese el beneficio establecido por las Leyes Nº 23.848 y Nº 24.652 al personal de oficiales y suboficiales de las Fuerzas Armadas y de Seguridad que se encuentren en situación de retiro o baja voluntaria u obligatoria, esta última en tanto no se hubieran dado las situaciones a que se refiere el artículo 6º del Decreto Nº 1357/04, y que hubieran estado destinados en el Teatro de Operaciones Malvinas o entrado efectivamente en combate en el área del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur."

Art. 4. — Establécese que los beneficiarios de las pensiones a que alude el artículo 1º del Decreto Nº 1357/04, tendrán derecho además de las contempladas para los beneficiarios del SISTEMA INTEGRADO DE JUBILACIONES Y PENSIONES en el artículo 15 de la Ley Nº 24.714, a la percepción de las siguientes asignaciones familiares: prenatal, por nacimiento, por adopción y por matrimonio conforme las previsiones de los artículos 9º, 12, 13 y 14 de la ley citada, respectivamente.

Art. 5. — Sustitúyese el artículo 5º del Decreto Nº 2634/90, por el siguiente:

"Art. 5º — Las pensiones se abonarán:

a) En el caso del artículo 1º de la Ley Nº 23.848, a partir de la fecha de solicitud de la prestación.

b) En los supuestos del artículo 2º de la ley citada en el inciso precedente, desde el día siguiente al de la muerte del causante o al del día presuntivo de su fallecimiento, fijado judicialmente, siempre que la solicitud se formule dentro del año contado desde el deceso o de quedar firme la sentencia que declare el fallecimiento presunto. Tratándose de incapaces que carezcan de representación se abonarán desde las fechas indicadas en el párrafo anterior, en tanto que la presentación se produzca dentro de los TRES (3) meses contados desde la fecha en que quedó firme la sentencia que designó al representante (artículos 3966 y 3980 del Código Civil). Los representantes legales y apoderados con facultad para percibir deberán cada SEIS (6) meses acreditar la supervivencia del representado o poderdante, mediante certificado expedido por la autoridad policial del domicilio de éste."

Art. 6. — Aclárase el alcance de la disposición contenida en el artículo 7º del Decreto 2634/90 en el sentido que debe entenderse por haberes devengados y no percibidos los pertenecientes al beneficio del causante fallecido.

Art. 7. — A los efectos de la percepción de las Pensiones Honoríficas de Veteranos de la Guerra del Atlántico Sur, el personal de las Fuerzas Armadas y de Seguridad en situación de retiro deberá desistir de las acciones y del eventual derecho que tuvieren a percibir el complemento instituido por el Decreto Nº 1244/98.

Art. 8. — Facúltase a la SECRETARIA DE SEGURIDAD SOCIAL del MINISTERIO DE TRABAJO, EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL, para dictar las medidas aclaratorias y complementarias que fuera menester para la aplicación de las normas del presente decreto.

Art. 9. — Las disposiciones del presente decreto rigen desde el 6 de octubre de 2004, fecha de entrada en vigor del Decreto Nº 1357/04.

Art. 10. — Dése cuenta al HONORABLE CONGRESO DE LA NACION, a los fines dispuestos en el inciso 3 del artículo 99, de la Constitución Nacional.

Art. 11. — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

KIRCHNER. — Alberto A. Fernández. — José J. B. Pampuro. — Carlos A. Tomada. — Aníbal D. Fernández. — Daniel F. Filmus. — Ginés M. González García. — Alicia M.

Kirchner. — Horacio D. Rosatti. — Julio M. De Vido. — Rafael A. Bielsa. — Roberto Lavagna

PUBLICADO EN EL BOLETIN OFICIAL NUMERO 30.689

FECHA: 06 DE JULIO DE 2005

CONMEMORACIONES

Ley 26.039

Establécese que el Banco Central de la República Argentina y la Casa de Moneda dispondrán lo necesario para la impresión de una moneda de curso legal vigente en conmemoración del 25º Aniversario de la "Gesta de Malvinas" y en homenaje a los combatientes argentinos que participaron en el conflicto bélico del Atlántico Sur.

Sancionada: Junio 1 de 2005

Promulgada de Hecho: Julio 5 de 2005

El Senado y Cámara de Diputados
de la Nación Argentina reunidos en Congreso,
etc. sancionan con fuerza de

Ley:

ARTICULO 1º — El Banco Central de la República Argentina y la Casa de Moneda dispondrán lo necesario para la impresión de una moneda de curso legal vigente en conmemoración del 25º Aniversario de la "Gesta de Malvinas" y en homenaje a los combatientes argentinos que con coraje e hidalguía participaron en el conflicto bélico del Atlántico Sur.

ARTICULO 2º — El Poder Ejecutivo nacional dispondrá lo necesario y reglamentará esta ley para la efectivización de lo dispuesto en el artículo anterior antes del día 2 de abril de 2007.

ARTICULO 3º — Comuníquese al Poder Ejecutivo.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, EL PRIMERO DE JUNIO DEL AÑO DOS MIL CINCO.

— REGISTRADO BAJO EL Nº 26.039 —

EDUARDO O. CAMAÑO. — MARCELO A. GUINLE. — Eduardo D. Rollano. — Juan Estrada.

3. AVISOS

NOTAS RECIBIDAS



*Legislatura de la Ciudad
Autónoma de Buenos Aires*

Buenos Aires, 19 de agosto de 2005. -

Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas

S _____ / _____ D

De nuestra mayor consideración:

Tenemos el agrado de dirigimos a Ud. a efectos de informarle que en la Sesión del 23 de junio de 2005, ha sido aprobada por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires la Resolución 260/2005.-

Se adjunta copia autenticada de dicha Resolución.-

Sin otro particular, aprovechamos la oportunidad para saludar a Ud. muy atte.-


Dr. Martín R. G. R. González
Director General
Dirección General de Relaciones
con la Comunidad




Dr. Francisco Oscar Ursic
Subsecretario de Relaciones con la Comunidad
Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires



*Legislatura de la Ciudad
Autónoma de Buenos Aires*

Buenos Aires, 23 de junio de 2005.

RESOLUCIÓN 260/2005

Artículo 1º.- La Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires adhiere a la conmemoración del cuarto aniversario de la fundación de la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas.

Art. 2º.- Comuníquese, etc.

SANTIAGO DE ESTRADA
JUAN MANUEL ALEMANY


CESAR ALEJANDRO ZÚÑIGA
DIRECTOR GENERAL
SERVICIO GENERAL DE TRÁFICO Y TRANSPORTES
LEGISLATURA DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

ES COPIA

El *Centro de Civiles Veteranos de Guerra "Operativo Malvinas"* tiene el agrado de informar a toda la comunidad interesada en los grandes temas que atañen a la defensa de la Soberanía Nacional y la problemática de Malvinas, que el próximo día Martes 5 de Julio, junto con los editores de las revistas "CUADERNOS" y "CULTURA Y POLITICA", comenzarán a difundir el Programa radial "MALVINIZAR", a las 2000 hs de una hora de duración en *Radio SOBERANÍA 890 AM*, desde donde especialistas e invitados especiales, disertarán semanalmente sobre los temas mencionados y en particular, el recuerdo y honra de los gloriosos acontecimientos protagonizadas por sus veteranos en la Gesta de Malvinas, causa Latinoamericana por excelencia.

Este programa se emitirá los días martes en el horario 2000 a 2100 hs y tendrá difusión por internet en www.am890radio soberania.com.ar

LA COMISIÓN DIRECTIVA

PUBLICACIÓN DE BENEFICIOS

A EFECTOS DE DAR ADECUADA DIFUSIÓN SE SOLICITA A LOS ASOCIADOS EN CUYAS JURISDICCIONES SE PROMULGUEN NORMAS QUE OTORGUEN NUEVOS BENEFICIOS A LOS VVGG, ENVIARLAS A ESTA ENTIDAD

CAMBIOS DE DOMICILIOS

SE RECOMIENDA UNA VEZ MAS A TODOS LOS SOCIOS QUE MODIFIQUEN SUS DOMICILIOS U OTROS DATOS FILIATORIOS, QUE LOS HAGAN CONOCER POR MAIL O CORREO POSTAL,

HEMOS RECIBIDO RECLAMOS POR LA NO RECEPCIÓN DEL PERIODICO POR PARTE DE ASOCIADOS QUE NO HAN EFECTUADO LA COMUNICACIÓN PERTINENTE

EN RECUADRO QUE RESALTE

SEGUNDO CERTAMEN NARRATIVO “MALVINAS, LA GUERRA DESDE ADENTRO”

La Gaceta Malvinense invita a todos los veteranos de Malvinas a participar en el segundo certamen de RELATOS de guerra.

Finalidad:

Rescatar para la posteridad y ejemplo de los argentinos aquellos actos protagonizados por los veteranos de la Guerra de Malvinas que exalten los valores militares y/o humanos tales como: valor, camaradería, solidaridad, espíritu de equipo, disciplina, sentido del deber o de Patria.

Bases:

- 1º- Podrán concursar todos los veteranos que lo deseen, siempre que escriba en Lengua Castellana.**
- 2º- El tema deberá referirse a acciones o experiencias reales ocurridas entre el 1 de abril y el 15 de julio de 1982 en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur y en las que el autor haya intervenido como protagonista o testigo. La autenticidad de la narración podrá ser verificada por el jurado. Las obras han de ser originales, rigurosamente inéditas, y firmadas por su autor con aclaración de nombre y apellido, jerarquía militar u ocupación y puesto desempeñado durante la guerra. Llevará adjunto un sobre cerrado, en cuyo exterior figurará el título de la obra y, en el interior, una nota con los siguientes datos: nombre, domicilio, provincia, teléfono del autor y dirección e-mail (los dos últimos no son mandatorios).**
- 3º- El trabajo tendrá una extensión máxima de SEIS (6) carillas (no hay mínimo) y se presentará por triplicado, mecanografiado o en computadora, por una sola cara, a dos espacios en hoja A4 y tipografía tamaño 10 como mínimo.**

PREMIO 1º: \$1.000, y la publicación en la Gaceta Malvinense de su obra.

PREMIO 2º: \$500 y publicación.

PREMIO 3º: \$300 y publicación.

MENCIONES:

Se entregarán DIEZ (10) MENCIONES DE HONOR y VEINTE (20) DISTINCIONES POR LA PARTICIPACIÓN.

En todos estos casos, la Dirección de AVEGUEMA considerará la posibilidad de publicar el trabajo en la Gaceta Malvinense

- 4º- Los autores seleccionados cederán sus derechos para que AVEGUEMA pueda hacer las publicaciones que considere necesario. Por lo tanto renuncian a todo tipo de retribución, indemnización o reclamo alguno, la propiedad intelectual de la obra sigue perteneciendo al autor.
- 5º- Los trabajos NO SE DEVOLVERÁN, quedarán archivados en AVEGUEMA.
- 6º- El plazo de admisión de originales vence el 30 de febrero del año 2006. Los trabajos se recibirán por Correo o personalmente en la Dirección de AVEGUEMA, Av. Santa Fe 4815, 2º Piso (1425) Capital Federal, los días hábiles, en el horario de 09 a 13 horas; o por E-Mail a aveguema@ejercito.mil.ar. En los envío por correo se tendrá en cuenta la fecha del sello postal de expedición.
- 7º- Si bien se valorará una redacción adecuada, más que las bondades literarias, el jurado premiará la originalidad del relato y la manera cómo cumple la finalidad del concurso.
- 8º- El fallo del jurado será inapelable y se expedirá el 30 de abril de 2006. Se notificará a los ganadores por teléfono y por carta; y a los participantes que reciban menciones por medio de la página www.AVEGUEMA.com.ar y por email.
- 9º- La participación en este Concurso significa la plena aceptación de estas Bases.

OBITUARIO

Comunicamos con pesar el fallecimiento de los siguientes asociados

Nº Socio	Nombre y Apellido	Grado	Fuerza	Fecha de baja
568	Prado Luis Jorge	Cap.Nav	ARA	21/04/2005
1123	Padilla Martin Alberto	Sub.Pr	ARA	27/07/2005