

Algún día celeste y blanca flameará para siempre en nuestras Islas Malvinas.

AÑO 6 - Nº 19 - ABRIL 2007



ORGANO DE PRENSA
Y DIFUSION DE LA
ASOCIACION VETERA-
NOS DE GUERRA DE
MALVINAS (AVEGUMA)

Asociación en los fines de lucro.
Per. Jurídica N° 305/2002
Tel/Fax (011) 4776-6606
aveguma@yahoo.com.ar
www.aveguma.org.ar

+ notas de esta edición

Epopeya de los barcos
mercantes argentinos.

Yo vi morir al Teniente
Estévez.

Constructores aeronáuticos.

Ex combatientes de la Fuer-
za aérea.

Veteranos de Guerra de la
Orov. de Bs. As.

Boletín Oficial N° 10.441



Acto conmemorativo del 2 de Abril. Cenotafio Plaza San Martín Ciudad de Bs As.

Recordamos

ELECCIONES 2007

Asamblea General: 26 de junio de 2007 a las 18:30 hs.
Las elecciones se llevarán a cabo en el Centro de Convenciones, sito en Av. Salguero 1433C.A.B.A.

MISA DE ACCION DE GRACIA

Misa de Acción de Gracia por los ex-combatientes y sus familias.
Iglesia Castrense Stella Maris Comodoro Py 2053 1104 - C.A.B.A - 14 de junio a las 12:00 hs

Escuadrón Fénix en el Conflicto
del Atlántico Sur



pag. 8

Familiares de caídos
en Malvinas e Islas
del Atlántico Sur.



pag. 7

Veteranos de Guerra del RIM6



contratapa

Submarino ARA Santa Fe



pag. 10

Caza-bombarderos de la FAA



pag. 3

“Epopeya de los Barcos Mercantes Argentinos en la Guerra de Malvinas”

*Por el Señor Jorge Muñoz

Desde el momento que la Fuerza de Tareas Británica, partió del Puerto de Portsmouth hacia el Atlántico Sur, el 5 de abril de 1982, su comandante, el Almirante Woodward, tuvo entre sus principales preocupaciones, tratar que su desplazamiento se realizara dentro de la mayor discreción posible, procurando que se mantuviera en reserva el exacto tipo y número de naves; su posición; la verdadera orientación de su ruta (hacia-Georgias, Buenos Aires o Malvinas) y cualquier otra referencia que pudiera servir a la Inteligencia Militar Argentina.

Contrariamente a lo que se podía suponer, ya que era sabido que nuestro país no contaba con satélites espías, ni tampoco con veloces submarinos nucleares de amplio radio de acción, para poder obtener información por medios de avanzada tecnología; nuestros mandos militares, a través de una red informativa no convencional, tuvieron, casi siempre, el conocimiento, con apreciable exactitud, de los movimientos de la flota enemiga.

A partir de su zarpada de Inglaterra, luego en su base de la Isla Ascensión y más tarde en medio del Atlántico, la observación Argentina estuvo atenta a la actividad de los efectivos que integraban la operación que el oponente denominó "Corporate". Por supuesto el comando inglés siempre tuvo la firme convicción de que estaban siendo observados por medio no ortodoxos y trató de evitarse de cualquier forma.

Para llevar a cabo las operaciones de inteligencia nuestra Armada, que tomó el control de las mismas a partir del 20 de abril, contó con la participación, además de un Boeing 707 de la Fuerza Aérea; con un cierto número de buques de la Empresa Nacional ELMA y también un grupo de pesqueros de altura con su tripulación incluida, cedidos por algunas empresas de ese rubro comercial.

Estas unidades, algunas con Oficiales de la Armada embarcados en las mismas, quedaron bajo el control de la Jefatura de Inteligencia Naval OEIN), a cargo del Contralmirante Eduardo M. Giding y recibieron la Misión de realizar en los sectores asignados las tareas de: búsqueda (de la flota de tareas británica), interceptación, patrullajes, inteligencia de comunicaciones y también el eventual salvamento y rescate de naufragos. En caso de concretar alguna localización debían mantener, en lo posible, exploración en Contacto, informando los movimientos, composición y actividad del enemigo.

A fin de crear una orgánica operacional se constituyó en un principio el Grupo de Tareas 17 (G.T.17) integrado por los siguientes Elementos de Tareas (E.T.) E.T.17.1: BOEING 707 de la Fuerza Aérea E.T.17.2: Buque "TIERRA DEL FUEGO 11" (ELMA) E.T.17.3: Pesqueros de altura: "USURBIL", "MARIA LUISA" Y "MAR AZUL". Las operaciones aéreas de exploración y reconocimiento lejano sobre el Atlántico Sur y Meridional, en cuya etapa de planificación se contó con asesoramiento voluntario de pilotos de Aerolíneas Argentinas, permitieron obtener información temprana sobre la composición, ubicación y desplazamiento de la flota británica a partir de la Isla Ascensión hasta alcanzar el lateral del Río de la Plata y posteriormente de las evoluciones de las naves británicas en las proximidades de Malvinas y Georgias. A tal efecto la Fuerza Aérea registra a partir del 21 de abril y hasta el 14 de junio, cuarenta y nueve salidas operativas de sus Boeing 707 TC91 y TC 92. Cabiendo destacar que cuando la Fuerza de Tareas británica alcanzó la latitud 34° 40' S se transfirió el control de las operaciones aéreas de exploración al Comando del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (COATLANSUR). Sin perjuicio de ello desde el principio del conflicto se contó con un número de información por parte de naves mercantes, que daban cuenta de avistajes supuestamente ciertos e importantes, pero esta actividad bastante dispersa, Inteligencia de la Armada, no la consideró lo suficientemente confiable y por lo tanto tampoco fue objeto de un particular análisis. Fue tal el caso del Buque Mercante de ELMA, "Glaciar Perito Moreno" que informó haber avistado el día 3 de abril al B.M. HMS "Apple Leaf" en posición 310 33' N 010 06' W y también del pesquero "Doña Manuela" quién, al día siguiente, denunció la presencia de un submarino en el Golfo San Jorge.

Sin embargo, la incursión, el 23 de abril, en el fondeadero de la Isla Ascensión, del mercante de ELMA, "Río de la Plata", a instancias de la Jefatura de Inteligencia de la Armada, dio inicio a una tarea orgánica de inteligencia cuya fuente debidamente explotada iba a proporcionar uno de los datos más concretos y valiosos en ese segmento de la conflagración.

Esa información y a medida que se acercaba la Flota, fue confirmada y ampliada por un avistaje del día 26. La apreciación sobre la derrota y modalidad de traslado de la Fuerza de Tareas inglesa con sus dos portaaviones y su escolta quedó reflejado claramente en la pantalla de radar del "Tierra del Fuego 11", que logró acercarse peligrosamente al enemigo y fue reafirmada más tarde por los pesqueros "Usurbil", "María Luisa" y "Mar Azul" componentes del Elemento de Tareas, ET. "17.3", cuya misión primordial fue patrullar formando una barrera perpendicular a la derrota estimada de la Flota enemiga, para tratar de establecer contacto radarizado con la misma.

Más adelante y sin perjuicio de la continuada y eficaz labor de los Boeing 707 y los aviones Neptune de exploración de la Armada, la información desde mar en la zona de Malvinas, dependió casi exclusivamente de otro grupo de pesqueros formado por el Comando Naval de Tránsito Marítimo, que ubicó a tres de esos buques, ("María Alejandra", "Constanza" y "Narwal") éste último, con un oficial naval a bordo, en tres zonas adjuntas situadas a unas 300 millas al noroeste de las islas. Este servicio que comenzó en la segunda quincena de abril se dio por finalizado alrededor del día 20 de mayo. Diez días después esos mismos pesqueros, pero con dotación naval militar, fueron dispuestos para tratar de llevar adelante una misión logística denominada "Relámpago", destinada a Malvinas, pero la misma no pudo concretarse integralmente.

Yo vi morir a nuestro querido teniente Estévez

Pertenezco a la clase 63 e ingresé en febrero de 1982 en el Regimiento de Infantería 25 que tiene asiento en la localidad de Sarmiento, provincia del Chubut. A poco de haber llegado, los que teníamos estudios fuimos separados del resto de los soldados conscriptos. Yo estaba cursando la carrera de analista de sistemas en el primer año; me ubicaron en la sección de aspirantes. El teniente Roberto Néstor Estévez, quien posteriormente dejaría un recuerdo imborrable en todos nosotros, fue el que nos seleccionó personalmente uno a uno.

Comenzó una instrucción que no vacilo en calificar de dura y severa hasta el 24 de marzo a cargo de Estévez, que pertenecía al grupo de Comandos y su segundo jefe de sección, el cabo primero Faustino Olmos, también de esa misma especialidad.

La instrucción era diurna y nocturna con todo tipo de armamentos, teoría y práctica y estaba destinada solamente a este grupo seleccionado al que yo, gracias a Dios, tuve la suerte de integrar. Debo añadir que esta instrucción fue altamente valiosa a la hora del combate y Estévez, un jefe calificado que no sólo se preocupaba por nuestro estado físico sino también por nuestra espiritualidad no cesaba de darnos ánimo y valor con sus propios gestos personales. Les cuento un ejemplo:

Allá en el sur hay unos espinillos ásperos y filosos y durante nuestros habituales "cuerpo a tierra" y posterior deslizarse, tratábamos de evitados. Al darse cuenta de esto, Estévez hizo él mismo el ejercicio sin importarle de las lastimaduras que tales arbustos le ocasionaron y luego nos dijo: "Si están en pleno combate no van a tener tiempo de bordearlos, la guerra es así".

Este tipo de ejemplos era muy a tono con su naturaleza de persona de una alta moral, ética y honor y sólo tenía 24 años. Nosotros los AOR (Aspirantes a oficiales de Reserva) en la mitad de la noche más de una vez fuimos levantados y nos hacían salir a correr sorpresivamente bajo fina lluvia o nevizca, solo vestidos con pantaloncitos cortos y ballenera (remera de manga corta).

Y como decía Nietzsche, lo que no te mata, te fortifica. Ese fue nuestro caso. Del inicial grupo escogido, cuarenta y cinco, quedamos cuarenta. Yesos cuarenta fuimos a Malvinas.

Aquel inolvidable 2 de abril nos tocó desembarcar a mediodía y nos sentíamos muy orgullosos en razón de pertenecer al único elemento del Ejército que participó de la operación de neto corte aeronaval en aquel momento. A bordo del Almirante Irizar fuimos partícipes de una tocante ceremonia que nos concernía de un modo muy especial.

Como no habíamos tenido tiempo de jurar la bandera se organizó para nosotros una jura de nuestra enseña nacional, que tuvo el carácter de provisoria y levantó nuestro orgullo hacia las nubes. Y ahí nos enteramos que íbamos a Malvinas. Puedo afirmar que entre lágrimas y abrazos, ahí mismo se terminó de consolidar nuestro grupo.

Estuvimos brevemente en Puerto Argentino y luego, a bordo del barco Isla de los Estados fuimos enviados a Darwin con el objetivo de tomado. Nuestro grupo de AOR era parte de la compañía C formada por tres secciones, Gato, Bote (la de Estévez) y Romeo, a cargo de Gómez Centurión. Entre el 4 y 5 de abril nos asentamos en Darwin y comenzamos nuestras tareas de limpieza, minado y excavación de "pozos de zorro" y puestos de ametralladora. Nuestro jefe directo era Estévez y el jefe de la compañía, el teniente primero Daniel Esteban. Yo era tirador de MAG (ametralladora pesada) y fui elegido para eso debido a mi buena puntería en aquellos ejercicios anteriores en Chubut. Disponíamos de 2 MAG, 2 lanzacohetes y fusiles FAP y FAL. Nuestra base de operaciones era una escuela kelper construida íntegramente de madera que constaba de dos pisos, ahí estaba ubicada la compañía C. Recuerdo que faltando algo de raciones algunos oficiales y suboficiales, se fueron a cazar avutardas y durante tres días esos pajarracos fueron parte distinguida de nuestro menú. Disponíamos de un buen equipo de abrigo, muchas medias de recambio y guantes que nos protegían manos y pies del frío.

El 10 de Mayo a las 8 de la mañana los Harriers ingleses atacaron a los Pucará estacionados en el aeropuerto de Darwin. Nosotros estábamos ubicados a unos 500 metros del aeropuerto y vimos perfectamente todo. Darwin es un caserío, una especie de pequeña bahía, todo bastante plano geográficamente hablando. Luego del ataque abandonamos la escuela y nos instalamos en nuestros "pozos de zorro". Desde ahí en más el agua y el frío fueron nuestros íntimos compañeros. Recuerdo que rezábamos al levantarnos y al acostarnos. En los respiros que nos daban los desayunos hablábamos de nuestras respectivas familias y el hecho histórico y singular que estábamos protagonizando todas esas cosas no hacían más que reforzar la alta moral que, inculcada por la labor encomiable de Estévez, existía en el grupo. Debo añadir que el día 24 de abril hicimos nuestro juramento oficial a la bandera en suelo malvinense, privilegio que, creo, nadie lo tuvo. La compañía se dividió. Rumbo a San Carlos marchó Esteban y los suyos, al caserío de Darwin, Gómez Centurión con su gente y nosotros quedamos en nuestros "pozos de zorro" a cargo de Estévez. Y permanecemos en aquel sitio hasta el 27 de mayo, momento en que el teniente coronel Piaggi le ordenó a Estévez que debíamos marchar hacia la primera línea de combate debido a que los ingleses, que habían desembarcado en San Carlos el 10 de mayo, avanzaban hacia Darwin y ya se habían producido enfrentamientos con efectivos del Regimiento de Infantería 12. Según nos testimonió el capellán militar padre Mora, al recibir la orden, Estévez se puso contento: y al fin. Era lo que estaba esperando", dijo. A

las 2 de la madrugada del 28 de mayo llegamos a Boca House (Casa Boca), sitio cercano al cementerio de Darwin que ya era zona de combate. Al hacerlo nos cruzamos con gente del Regimiento 8 a cargo del subteniente Peluffo que venían de combatir. Estévez nos hizo desplegar en abanico y quedamos distribuidos allí. Luego, a la derecha del abanico entró en contacto con el enemigo y nosotros, que aún no estábamos en las posiciones que debíamos ocupar según las órdenes recibidas, nos unimos con los del 12 para permitirles un respiro pues mientras ellos se replegaron nosotros contraatacamos. Al hacerlo, chocamos con la compañía A del batallón de paracaidistas ingleses, que tenía unos ciento cincuenta efectivos y estaban muy bien armados. Se peleó muy duro, sin dar ni pedir cuartel en un combate que desde las 5 de la mañana se prolongó hasta casi las 10. Fueron casi cinco horas de auténtica estadia en el infierno. Nosotros efectuamos tres repliegues y sucesivos contraataques. Ellos tenían apoyos de las fragatas que estaban en San Carlos y de artillería, combinada con los Blowpipe (misiles antiaéreos) que barrían el terreno. La disparidad de fuerzas era abrumadora en favor del enemigo. Al hablar de lo que fue ese combate recuerdo las balas trazantes que iluminaban la oscuridad, los morteros, los gritos de dolor y de furia con que unos a otros nos animábamos. Debido a la elevada preparación física espiritual con que contábamos, durante el combate estábamos calmos, tranquilos. La angustia previa al choque con el enemigo nos había tenido nerviosos, pero, ahora, en plena lucha las cosas se revelaban tan simples como terribles. Y en la sencillez del "matar o morir" todo estaba resumido. Yo estaba a cargo de una de las dos MAG que teníamos y Zabala, otro soldado conscripto, era mi cargador de municiones. Desde nuestro puesto disparaba a todo lo que veía o creía ver frente a mí. De pronto un proyectil de mortero cayó muy cerca de nosotros. El pobre Zabala recibió de lleno las esquirlas y murió en el acto. Yo recibí impactos de esquirlas en el perineal izquierdo. Recuerdo que antes de perder la lucidez, atontado por la onda explosiva, le pedí a Dios que no me dejara morir allí.

Realmente no sé cuánto tiempo estuve inconsciente o atontado. Luego, sin soltar mi MAG me arrastré hasta un pozo cercano mientras sentía la tibieza de la sangre en mi piel y no sabía que tan herido estaba. Me zambullí en el pozo y encontré que allí había soldados del 12.

Ese pozo era como tener una butaca para contemplar el infierno. El cabo Castro había intentado llegar también al pozo donde yo estaba cuando un proyectil de fósforo lo alcanzó y lo envolvió, convirtiéndolo en una antorcha humana. Oíamos sus gritos desgarradores. El pobre decía: "¡Rodríguez, máteme!- gritaba mientras se quemaba vivo.

A Romero, otro soldado que estaba allí le gritó lo mismo, pero nadie se atrevió a dispararle y terminar con su agonía. Un rato después no escuchamos más su voz; que Dios lo tenga en la gloria.

Y llegó en mi relato a lo que considero el instante supremo del combate, desde mi situación personal por supuesto. No hay que olvidar que en medio de ese caos del combate muchos estaban sufriendo experiencias únicas e indelebles. La que les narro a continuación fue la mía:

El teniente Estévez estaba recorriendo las posiciones, gritando órdenes a derecha e izquierda, todo esto, repito bajo el terrible fuego enemigo. Al salir del pozo contiguo al mío recibió dos balazos en el brazo y pierna izquierda, respectivamente. Tambaleándose llegó al pozo donde yo me encontraba. Este valeroso oficial, sin preocuparse de sus propias heridas me preguntó por las mías pues yo estaba ensangrentado. Le contesté que podía arreglármelas. Estévez tomó un FAL y comenzó a disparar; luego, por radio estuvo dando nuevas órdenes. Mi MAG la tomó otro soldado del 12 y abrió fuego contra el enemigo. Ese soldado recibió un balazo en la cabeza, obra de francotiradores -los que mayores bajas causaron en nuestra dotación- y cayó muerto. Éramos cinco en el pozo en ese momento. Comenzamos a soportar fuego directo de morteros y las cercanas explosiones de los proyectiles que caían nos arrojaban lluvia de tierra sobre nuestras cabezas. Estévez, lo repito, sin importarle de sus heridas tomó el casco del soldado muerto del 12 y me lo colocó en mi cabeza para protegerme, ya que nosotros usábamos boinas verdes yeso no protege nada ante una bala o una esquirla.

En ese momento recibió un nuevo balazo en el pómulo derecho y se desplomó pesadamente a mi lado. "tratamos de auxiliarlo y le oímos decir algo que nadie entendió/ y luego expirar. Como estaba cargado de granadas cualquier proyectil podía impactarlas y volamos a todos, se las quitamos y sacamos el cuerpo fuera del pozo. Luego, afuera, su cuerpo de héroe recibió numerosos balazos más, quedó casi irreconocible y la prueba de esto es que luego del combate lo reconocieron por la manera especial que tenía, como lo hacen los comandos, de atarse los cordones de los borceguíes. Tomé la radio y después de algunos intentos logré comunicarme con el teniente coronel Piaggi y le informé que Bote (nombre clave de Estévez) estaba muerto. Le pedí instrucciones.

"Esperen y aguanten hasta que lleguen los Pucará de apoyo"- me contestó. Los Pucará nunca llegaron. Entretanto, los ingleses habían logrado tomar las alturas y desde allí su fuego nos estaba acribillando. El subteniente Peluffo, para evitar un inútil derramamiento de sangre, ya que habíamos agotado todas nuestras municiones alzó la bandera blanca y todo terminó para nosotros. Recuerdo que en nuestras posiciones los muchachos se pusieron a fumar o comer chocolates y caramelos, embargados de una total tranquilidad y satisfacción por haberse batido como bravos.

Al tomarnos nos registraron prisioneros los ingleses descubrieron que tenía mas ocultos cuchillos y "ahorcadores" (tanzas usadas para estrangular) y algunos suvenires de tropas británicas que habíamos conseguido después de desembarcar. Eso más que nada les hizo entrar en furia y nos golpearon. A mí, que estaba herido en el suelo tendido sobre un chapón, me propinaron un

puntapié. La noche del 28 nos efectuaron los primeros auxilios. El soldado Giraudo, que fue herido cumpliendo funciones de estafeta bajo el fuego enemigo, falleció esa noche. Sé que todos mis compañeros caídos, con el teniente Estévez a la cabeza, deben estar ahora en el paraíso brutal de los valientes. Y vaya mi recuerdo sincero y emocionado para todos ellos.

Prosiguiendo con mi relato. A la mañana siguiente -era el 29 de mayo- nos llevaron a un hospital de campaña en San Carlos y allí me efectuaron dos operaciones, una colotomía (ano contra natura) y una aparato mía C operación de búsqueda en el interior de mi cuerpo, tratando de localizar fragmentos de proyectil). Posteriormente, cirujanos argentinos me hicieron otras cuatro operaciones. Debo añadir que estando internado, un compañero me relató que Gómez Centurión y un grupo de prisioneros intentaron fugarse para regresar a nuestras líneas pero no pudieron lograrlo. Luego fui trasladado al buque hospital Uganda y ahí un capellán inglés que hablaba un perfecto castellano me dijo: "La guerra se terminó para vos". Antes que me trasladaran al Bahía Paraíso, el 5 y 6 de junio debí soportar, como todos mis compañeros, el interrogatorio de la inteligencia inglesa. El hecho de tener prisioneros a "boinas verdes" en San Carlos y Darwin y la enconada resistencia que les opusimos les hacía no creer que cincuenta efectivos con sólo dos MAG, dos lanzacohetes y fusiles hubieran podido detener a toda una compañía de tropas altamente especializadas, obligándolas a replegarse tres veces durante aquellas cinco horas infernales. Así fue, ciertamente, el combate de Goose Green o Pradera del Ganso. Algunos pocos soldados del 8 y del 12 y nuestra sección AOR dio material al jefe del comando inglés, brigadier mayor Julián Thompson que en su libro No picnic describió la dureza de esta batalla que retrasó considerablemente los planes ingleses de tomar Darwin.

También supe que en otra acción durante el 29, el teniente coronel Jones, jefe del batallón de paracaidistas ingleses murió en un choque con las fuerzas de la sección Romeo a cargo del subteniente Gómez Centurión.

El regreso

El 7 de junio desembarqué en Puerto Belgrano y permanecí internado en el hospital naval por seis meses, afrontando, como ya dije, cuatro operaciones más.

Recibí la condecoración de herido en combate y aquí quiero dejar constancia de algo que mis compañeros y yo consideramos como asunto pendiente. Creemos que en algún momento debemos ser acreedores al grado de Oficiales de Reserva ya que estábamos destinados a un curso de siete meses que nos daría tal grado y dicho curso no pudo ser efectuado por la llegada de la guerra. Pero creemos, con toda la humildad del mundo, que el comportamiento y las experiencias vividas en el campo de batalla nos hacen dignos y orgullosos merecedores de ostentar tal condición. Quiera Dios que alguna autoridad competente, al leer estas líneas, ponga las cosas en su justo lugar. Así sea.

Aquel maravilloso grupo formado por el teniente Estévez aún perdura. Entre agosto y octubre de cada año solemos reunirnos en comidas de camaradería donde abundan los recuerdos, las emociones y porqué no alguna que otra lágrima furtiva.

A pesar de todas las penurias sufridas, he logrado rescatar lo positivo que hubo y que fue mucho. Quien tiene a la muerte cara a cara no deja, después de esos momentos, de mirar la vida de otra forma, la jerarquiza y trata de darle el más valioso y noble de los sentidos, el del amor a la familia, el trabajo, el estudio, la responsabilidad y el respeto.

El haber tenido el privilegio de estar junto a hombres de la talla del teniente Estévez, que se convirtió en un modelo a seguir en mi vida, es algo que me ha marcado a fuego y que jamás olvidaré.

Malvinas fue un punto de inflexión en nuestra historia. Nada será igual después de eso. Ojalá todos los argentinos nos encolumnemos tras el objetivo de recuperarlas, esta vez siguiendo los caminos de la diplomacia, el respeto mutuo y la paz. En lo personal, me he propuesto rastrear, investigar y profundizar para rescatar *del* olvido a esos héroes y sus ejemplos, cosa que noto está faltando en la actual sociedad argentina. Los conceptos de patria, probidad, honor, moral, ética, sustentados con la propia vida, estrella polar de los que cayeron en el Atlántico Sur, no deben caer jamás en saco roto. A las nuevas generaciones debemos hacerles conocer quiénes fuimos los que padecimos y luchamos y que ahora tenemos una edad de alrededor de cuarenta años; nosotros comenzamos a ser los nuevos dirigentes de este ciclo. Dios quiera que sepamos volcar nuestras experiencias para construir una Argentina mejor.

Deseo volver a Malvinas, detenerme ante la tumba del teniente Estévez y las de mis compañeros caídos. Quiero volver a cierta gruta natural donde junto al padre Mora emplazamos la imagen de la Virgen ante la que teníamos misa por las mañanas. Quiero volver a rezar allí por el alma de los vivos y los muertos y agradecerle por haberme preservado. Y pedirle fuerza y conciencia para que mi vida no sea inútil sino provechosa para quienes me rodean, mi comunidad y mi familia.

Después de todo, ese es el mensaje que nos legó el teniente Estévez.

Los Constructores Aeronáuticos.

Luego del 2 de abril, nada respondió a lo imaginado por la Junta Militar argentina. Lejos de avenirse a negociar, la primer ministro del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte decidió recuperar militarmente el viejo bastión, y puso en marcha su aceiteada maquinaria bélica.

El fracaso de la recuperación pacífica prevista por la Junta, obligó a las fuerzas armadas argentinas a realizar un supremo esfuerzo para crear y abastecer a una guarnición militar que llegó a sumar alrededor de 10.000 hombres.

Poco antes de mediados de mes, la probable presencia de submarinos nucleares británicos neutralizó la acción de nuestra flota de mar y cortó la línea de suministros que se estaba llevando a cabo con los buques de ELMA. A partir de ese momento, el traslado de personal, equipos, armamento y abastecimientos quedó en manos de la aeronáutica, aviones F-28, de la Armada; Hércules C-130, F-27 y F-28, de la Fuerza Aérea; Boeing 737, de Aerolíneas Argentinas; un BAC 111 de Austral y, al menos en una oportunidad, un Fiat G-222 de la aviación de Ejército, conformaron un puente aéreo inédito en nuestra historia.

Para que todas esas aeronaves pudieran operar era imprescindible ampliar el pequeño aeródromo. La idea de extender la pista quedó desechada cuando las placas de aluminio necesarias quedaron a bordo de uno de los buques que suspendió su cruce. Sin embargo, el ELMA Formosa había transportado algunas, junto a varias máquinas viales que serían utilizadas por los hombres del Grupo I de Construcciones para aumentar la superficie de la plataforma de descarga.

El 5 de abril, llegó el primer contingente. Eran nueve hombres del Escuadrón Pistas, encabezados por el mayor Raúl Maiorano, acompañado por el suboficial mayor Gerardo González, el suboficial ayudante Ricardo Díaz, los suboficiales auxiliares Alberto Natalino y Miguel Muñoz, el cabo principal Erio Moyano, y los cabos Edgardo Acosta, Víctor Gutiérrez y Carlos Montoya.

El Formosa había trasladado una topadora D-7 Caterpillar, una moto niveladora Astarsa 120, una cargadora frontal 955-12 Caterpillar, camiones volcadores Mercedes Benz 1114, un camión playo Unimog, un grupo electrógeno Koearting 285 KVA, doscientas placas de aluminio y herramientas de todo tipo.

En una cantera, a 20 kilómetros de Puerto Argentino, hombres del Grupo I de Construcciones encontraron dos topadoras D-6, una cargadora 977-R sobre orugas, y cuatro camiones volcadores. Por la falta de caminos, las grandes máquinas debieron ser trasladadas pendiendo de los ganchos de carga de helicópteros Chinook; y el tiempo que llevaban abandonados obligó a trabajar arduamente para ponerlos en funcionamiento.

Comenzaron por construir dos plataformas de aluminio que incrementaron en 3600 m² la capacidad de estacionamiento de aviones de la terminal aérea, luego mejoraron las viejas instalaciones, construyeron nuevas y colaboraron en la preparación de las fortificaciones para las piezas de artillería antiaérea.

Los días pasaban y la guerra aparecía como inevitable. Era necesario que el Grupo tuviera capacidad de alistamiento inmediato para responder rápidamente y reparar la pista en caso de que fuera alcanzada por bombardeos o fuego naval. Había que incrementar la cantidad de personas y en los primeros minutos del 13, de un F-28, descendía el contingente de refuerzo. Eran el primer teniente Ignacio Galardi, el cabo principal Eduardo Cubí y para desempeñarse como maquinistas de la moto niveladora, los civiles Carlos Alfonso Corona y Carlos Alberto Corona. Estos últimos, tal vez, constituyen el único caso de padre e hijo desplegados simultáneamente.

En la tarde siguiente, ocurrió el primer accidente en un aterrizaje. Llovía y un fuerte viento cruzaba la pista; en esas condiciones, el F-28 TC-53 intentó tocar tierra en el sentido contrario al que habitualmente se hacía pero venía muy cruzado y a excesiva velocidad. El avión siguió de largo, salió de la pista, reventó el neumático izquierdo y rompió el tren de nariz. Al detenerse, quedó a cincuenta metros de la cabecera y con la cola levantaba.

En esa ubicación representaba un peligro, a punto tal que las operaciones nocturnas fueron suspendidas. Sin ser especialistas, los hombres del grupo pusieron manos a la obra. Lograron levantar la trompa haciendo subir gente encima de la cola. Inmediatamente, colocaron dos batanes en el lugar de la rueda delantera faltante y, una vez asegurado el fuselaje, las grandes máquinas viales sirvieron de tractores para alejar la aeronave de la peligrosa posición.

Las tareas se incrementaban y un tercer refuerzo arribó el 26; eran el vicecomodoro Enrique J. Viñals y los cabos primeros Jorge R. Ortiz y amar Casal.

El equipo humano estaba completo, las máquinas en servicio, las tareas previstas cumplidas, pero para los constructores nunca hubo un "nada que hacer". Sus máquinas fueron comodines para todo; participaron en la descarga de 800 tambores de JP-1, transportados por el buque Río Cíncel y los trasladaron a la planta de YPF. Los camiones volcadores, junto al Unimog, sirvieron de transporte de tropas llevando, por caminos casi intransitables, a los hombres del Batallón de Infantería de Marina N° 5 hasta sus posiciones.

El 10 de mayo todo cambió. Las bombas lanzadas por el Vulcan destruyeron dos camiones y una moto niveladora. En la pista, el demoledor efecto de los 500 kilos de explosivos había abierto un cráter de 18 metros de diámetro y 6,80 de profundidad. Pero el puente aéreo no podía detenerse así es que se reunieron los equipos disponibles y se pusieron a trabajar. Desgraciadamente, fue imposible cubrir el cráter y asfaltarlo nuevamente. Por eso sólo se quitaron los escombros diseminados, se alisaron los bordes y, con una de sus cabeceras reducida en ancho, el aeródromo continuó operando.

Era evidente la intención británica de impedir el abastecimiento de la guarnición argentina. Para burlar su reconocimiento aéreo, los hombres del Grupo simulaban tres cráteres sobre la cinta asfáltica, que se limpiaban ante la llegada de cada avión. Informes posteriores revelaron que la estratagema había dado resultado. Confundidos, los ingleses buscaron algún aeródromo de alternativa que estuvieran utilizando los aviones argentinos.

Los bombardeos aéreos y el asedio del fuego naval se transformaron en molesta costumbre pues dejaban, como saldo, cráteres de diversos tamaños, escombros dispersos e instalaciones afectadas. Y en cada ocasión, los incansables constructores, despejaban, emparchaban y reparaban, pero todo eso significó un uso intensivo del material que, sumado a las condiciones climáticas poco favorables, provocaba constantes desperfectos. No obstante, el espíritu de sacrificio de los hombres y la prolífica imaginación de los técnicos, se unieron para lograr mantener en servicio el 60 % del material.

Y ellos estaban en todos lados, reparaban instalaciones, despejaban calles, colaboraban en el rescate del armamento de Pucará averiados, participaban en la descarga de aviones y trasladaban los abastecimientos hasta Puerto Argentino.

Pese a los intentos del enemigo, la pista se mantuvo operable hasta el último día, con los caminos y calles de acceso transitables. Así, la Base Aérea Militar Malvinas pudo dar un ejemplo de capacidad operativa, y para ello, fue fundamental la labor de los hombres del Grupo I de Construcciones que demostraron su excelente capacidad de trabajo, aún en situaciones límite, cuando se vieron exigidos a realizar las tareas, mucho más rápido que en tiempos de paz.

El 14 de junio cesaron las hostilidades. Pocas horas antes, en el último Hércules que había logrado aterrizar, aquel recordado TC-65, indicativo PATO, parte del personal fue evacuado a Comodoro Rivadavia. En Malvinas permanecieron, como prisioneros de guerra, el vicecomodoro Viñals, el mayor Maiorano, el cabo principal Cubi y los cabos primeros Ortiz y Casal. El 18 de junio, los tres suboficiales fueron embarcados en un buque que los trajo de regreso al continente, Viñals y Maiorano debieron aguardar hasta el 14 de julio.

Autor: Emilio Duca

Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Fuente: - Informe del Grupo I de Construcciones Relato del primer teniente Ignacio Galardi

El escuadrón Fénix en el Conflicto del Atlántico Sur.

En setiembre de 1918 se cernía o sobre nuestro país la grave amenaza de un conflicto armado con la hermana República de Chile por la soberanía en las islas australes Picton, Lennox y Nueva. En ese contexto surgió en la Fuerza Aérea Argentina (FAA) la idea de organizar una unidad aérea especial. Se trataría de un escuadrón integrado por aviones civiles que actuaran en apoyo a las misiones en operaciones aéreas.

El creador del proyecto fue el Brig. Gilberto H. Oliva, ya fallecido, quien en esa fecha se pone en contacto con el Cap. (R) Jorge Páez Allende. En el encuentro el Brig. Oliva le expresó:

-Lo he llamado porque así lo sugirieron varias personas y el pero contar con usted para que me ayude a concretar un proyecto -y después de explicarlo agregó: -Como resultado de mis entrevistas, el Brig. Gral. Agosti me ha comunicado que considera importante el proyecto pero que no tiene medios ni personal para asignar a este asunto. No obstante cuento con su aprobación en el caso que podamos desarrollar algo interesante.

Inicialmente el Comando de Operaciones de la Fuerza Aérea Argentina planificó el empleo de aviones civiles en misiones de observación y engaño. Así durante los días previos al inminente conflicto con Chile, se realizaron muchos vuelos de observación visual a lo largo de la frontera (aproximadamente entre los paralelos 21 y 55) y en especial sobre todos los pasos habilitados en la cordillera, con la finalidad de disponer de alta temprana en el caso de movimiento de tropas enemigas. También se habían previsto vuelos de diversión que consistían en el ejemplo de aviones civiles – de performances similar a los de combate – con el fin de provocar la reacción de la artillería antiaérea, lo cual permitiría plotear sus posiciones y sistemas, como también provocar la intercepción de la caza interceptora.

Sin embargo el Brig. Oliva se proponía extender totalmente el rango de operaciones de la unidad aérea especial planeada, hasta el punto de armar esos aviones y lanzarlos a la ejecución de esas operaciones tácticas; el proyecto fue aprobado por lo cual se lo autorizó el alistamiento del material disponible. El Comando de Operaciones emitiría la orden de empleo cuando lo considerase oportuno.

-Si hay guerra tengo claro que deseo participar -expresó confidencialmente el Brig. Oliva. Creo que podemos ser de gran ayuda para nuestras fuerzas armadas si podemos utilizar eficientemente los aviones civiles.

¿Cómo denominar a la unidad aérea especial?

Los nombres propuestos para identificar a este conjunto de oficiales retirados, pilotos y aviones civiles, fueron muchos. Finalmente se escogió Escuadrón Fénix considerando la característica del ave mitológica que muere y renace de sus propias cenizas: ésta era precisamente la función del escuadrón como entidad, sólo renacería en tiempos de guerra.

Durante el alistamiento fue desarrollado y robado en vuelo un sistema lanzabombas especialmente diseñado para instalarlo en aviones civiles, efectuando simultáneamente los planes y previsiones emergentes para utilizar 140 aeronaves en operaciones tácticas que consistirían en ataques a blancos terrestres con nula o baja protección antiaérea.

A medida que avanzaba el proyecto fue recibiendo el aporte de oficiales retirados entre los que se encontraban Enrique Wilkinson de Almeida y Guillermo Cevallos, y también de piloto y entidades aeronáuticas civiles tales como Luis Dammonti, Ricardo Camps y Carlos Recanatini. En aquellos tempranos días de su creación el potencial del Escuadrón Fénix no alcanzó la prueba de fuego dado que, felizmente, la guerra fue evitada por mediación de Su Santidad el Papa Juan Pablo II.

A principios de 1979 el Comandante de Operaciones Aéreas, Brig. My. Jesús O. Capellini, ordenó al Cap. (R) Páez Allende la confección de un informe sobre el Escuadrón Fénix, que fue elevado el 21 de febrero de ese año. Desde ese momento capia del mismo estuvieron en poder de los sucesivos comandantes. Pocos días después de la recuperación de los territorios insulares australes, el 2 de abril de 1982, el Cap (R) Páez Allende fue convocado a prestar servicios en el departamento de Planes y Programas

del Comando de Operaciones Aéreas. El titular de del organismo. Com. PNUD E. Andreasen, ya había adelantado el propósito de emplear aviones civiles en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, área en donde se liberarían los combates. Por ello se requeriría determinar las tareas previstas, los aviones necesarios y las tácticas que se emplearían, además de una exacta actualización de datos concernientes a los pilotos y aviones civiles obtenibles.

Durante el período comprendido entre el 13 y 28 de abril fueron seleccionadas las aeronaves entre las existentes en el país, teniendo en cuenta sus performances y equipamientos electrónicos de navegación.

Entre ellas se destacó el Hawker Siddeley HS-125 (L V-ALW) fabricado en Gran Bretaña, que pertenecía a la empresa YPF; podía desarrollar las velocidades de un avión de combate, tenía buena altura de vuelo y además disponía de dos equipos VLF (Very Large Frequency) que serían de gran utilidad para establecer posiciones sobre el océano sin referencias de tierra. La mayoría de los aviones incorporados pertenecían a compañías privadas y estatales.

Durante este período de alistamiento fueron seleccionados y convocados los pilotos civiles, se determinó el tipo de misiones que se les podría asignar, se establecieron las condiciones legales y contractuales en que tales pilotos y aviones serían incorporados a la Fuerza Aérea Argentina y se completaron las diligencias necesarias para legalizar debidamente los hechos en el Departamento Movilización y Reserva, en la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad y en la Dirección de Material.

Finalmente, en la mañana del 28 de abril, en el Grupo Aéreo 6ela V Brigada Aérea se realizó una breve, ceremonia en la cual los pilotos civiles del Escuadrón Fénix, quienes voluntariamente ofrecieron sus servicios para integrar la unidad, recibieron el grado de alferoces en comisión. Fueron ocasionales testigos algunos oficiales integrantes del Escuadrón Helicópteros de esa brigada, que se encontraban en las inmediaciones. El Cap. (R) Páez Allende informó a los nuevos alferoces en comisión que a partir de ese momento se encontraban bajo leyes y reglamentos militares y les reiteró las esperanzas que la FAA depositaba en ellos. La unidad reunía los mejores pilotos y aeronaves obtenibles en el territorio nacional. Acto seguido se firmaron las actas y convenios por cada aeronave incorporada e inmediatamente el Escuadrón, conformado por 35 aviones desplegó, entre los días 28 y 30 de abril hacia las de la Fuerza Aérea Sur: Base Aeronaval Comandante Espora, Base Aeronaval Trelew, BAM Comodoro Rivadavia, BAM Santa Cruz, BAM Río Gallegos y Base Aeronaval Río Grande. El 10 de mayo estalló la guerra.

La flota estaba dividida en distintos grupos de acuerdo a la performances del material de vuelo. El grupo denominado "Los diez más veloces" estaba integrado por el Hawker Siddeley HS-125 y nueve Lear Jet en cuatro versiones: dos correspondían al modelo 24, tres al 25, tres al 35 y una al 36. A estas aeronaves se les asignaron las misiones de guiar los aviones de combate en navegación hacia las Islas, diversión y engaño, retransmisión de comunicaciones en vuelo durante la ejecución de operaciones de combate, exploración y reconocimiento, traslado de personal y otras tareas eventuales.

Otro grupo fue integrado por seis birreactores Cessna Citation, once bitubohélices de variados modelos, tres Mitsubishi MU 2/60, cuatro Rockwell Turbo Commander AC-690T y un Swearingen Merlin III. No obstante las limitaciones de performances y equipamiento electrónico, a los seis birreactores Cessna Citation les fue asignado el mismo perfil de misiones con excepción de guiar aeronaves de combate en navegación hacia las islas.

Los Mitsubishi MU 2/60, los Rockwell Turbo Commander AC-690T y el Swearingen Merlin III cumplirían tareas como guía de los biturbohélices IA-58 Pucará en navegación a las islas, traslados operativos (tripulantes, mecánicos, armeros), traslado de comandos y transporte de carga en general (correo interbases, enlace entre unidades y pasajeros).

A estos dieciséis reactores y ocho turbohélices, que constituían la primera línea del Escuadrón, se agregó un tercer grupo conformado por once Piper Aerostar 600, un veloz bimotor que también demostraría su valor operativo. Fueron distribuidos en todas las bases 1 de la Fuerza Aérea Sur y se les asignaron las misiones de exploración y reconocimiento, el enlace, búsqueda y rescate, traslados operativos y de comandos, transporte de cargas en general y una extensa gama de tareas.

En una de las misiones de exploración, con el objeto de localizar unidades de la Fuerza de Tareas 317 británica, el Lear Jet 35 LV-ALF, provisto por la Empresa Loma Negra y pilotado por el Ten. Edgardo Acosta y el Alf. en comisión Juan J. Redonda del

Escuadrón Fénix, volaba formando a otro Lear Jet 35 de la FAA. La operación resultó en su primera fase infructuosa por lo cual el guía decidió profundizar la operación hacia el este. Cuando se encontraban a 40 millas de Puerto Argentino entre los dos aviones explotó un misil que nadie vio llegar.

En el tomo VI, volumen II, capítulo VIII de la Historia de la Fuerza Aérea Argentina, editado por la Dirección de Asuntos Históricos, Organismo de la FAA, el Cap. (R) Paez Allende expresa en la página 519 refiriéndose al grupo denominado “Los diez más veloces”:

“(…) Precisamente las altas velocidades que estos aviones podían desarrollar, similares a nuestros aviones de combate, nos llevaron a planificar maniobras de engaño y diversión que puedan confundir al enemigo. Estoy seguro que algunos efectos de engaño habremos pudieran confundir al enemigo. Estoy seguro que algunos efectos de engaño habremos conseguido durante la batalla de 1982, especialmente durante los primeros días. Hay algunas publicaciones inglesas que se refieren a esto pero tratan de minimizar los efectos de estas misiones. No obstante yo estoy seguro que provocamos algunas conclusiones, algunas alertas inútiles, algún desgaste moral y material en los elementos de la Fuerza de Tareas Británica. Por otra parte, de nuestro lado, es difícil medir con exactitud cuales fueron los efectos positivos en nuestros pilotos de combate, los militares de profesión, cuando vieron participar junto a ellos en la batalla, desde el primero al último día, a sus compatriotas retirados y pilotos civiles (...).”

En el mismo libro el Cap. (R) Páez Allende expresa en la página 523 (sic): "Los treinta y cinco aviones cumplieron plenamente las expectativas y en algunos casos superaron lo que se esperaba de ellos. Las tareas que realizaron fueron de gran utilidad para la Fuerza Aérea Sur. Además su sola presencia en el teatro de operaciones alentó positivamente la actitud de nuestros pilotos de combate. Esto ha quedado expresado en el informe posterior a la batalla que me ordenó elevar el jefe del Departamento Planes y Programas del Comando de Operaciones, además del reconocimiento expresado por distintos autores.

Malvinas, Islas de la Memoria.

Han pasado ya 25 años del conflicto armado con Gran Bretaña, y la Argentina sigue sin tener una mirada en profundidad sobre aquel acontecimiento histórico y sus consecuencias.

Recién en los últimos tiempos, nuestra sociedad ha comenzado a hacer aflorar otras miradas sobre aquellos días de 1982, seguramente porque las explicaciones institucionalizadas que habían prevalecido hasta ahora más parecían querer olvidarse del problema que intentar iluminarlo.

Durante 74 días, el conflicto Malvinas concentró la mirada de todas las potencias mundiales, puso en movimiento a la mayor fuerza naval militar desde la segunda guerra mundial, pulverizó todos los sistemas de alianza continentales y desató en América Latina un proceso de unidad y solidaridad como jamás se había visto en nuestra historia.

En el silencioso corazón de nuestra sociedad, la indiferencia o el desprecio no tienen lugar. Capas adentro, uno encuentra un modo de recordar lleno de hondura y respeto, una actitud de reconocimiento que está reflejada en la innumerables, plazas, calles, monumentos, placas, monolitos, barrios y escuelas que a lo largo de estos años y en todo el país los propios vecinos de cada lugar han hecho bautizar con los nombres de sus Caídos.

En el Centro Cultural Recolecta, desde el 30 de marzo al 20 de mayo, se presentaron más de 300 piezas cedidas en préstamo o donadas por Familiares y por Veteranos de Guerra. Entre ellas, cartas, mapas originales, sonidos, imágenes, testimonios y elementos personales de los combatientes, muchos de ellos recuperados de los mismos campos de batalla en Malvinas, libretas de anotaciones, herramientas, calzados, municiones, banderas, restos de fuselajes, insignias, rosario, chapas de identificación, fotos y otros objetos que hasta ahora nunca habían sido exhibidos en público.

Luego de estar guardados por más de 20 años en la privacidad de sus hogares, ahora estos objetos estuvieron en un espacio público. Han venido para ponerse al día.

Traerlos hasta acá, es también un gesto. Una acción de reconocimiento. Un homenaje para los 649 soldados argentinos caídos en combate durante el conflicto bélico que la Argentina sostuvo con el Reino Unido en defensa de la soberanía de nuestras tierras y mares del Atlántico Sur, entre abril y junio de 1982.

DESMALVINIZAR ES DESNACIONALIZAR

En la mañana del 2 de abril de 1982, los argentinos nos emocionábamos hasta lo más profundo de nuestro ser, al enterarnos que la bandera azul y blanca volvía a ondear en las criollas Islas Malvinas.

Nos habían sido arrebatadas por la fuerza en 1833, por el entonces soberbio Imperio Británico. Hasta los argentinos exiliados en el exterior, contrarios al gobierno militar, salieron a manifestar su alegría y apoyo. Un consenso nunca visto.

Los gobiernos de países colonialistas europeos, más Estados Unidos, comenzaron a volcarse a favor de los viejos usurpadores. Esa es la moral y el sentido de la tan reclamada "seguridad jurídica" de las multinacionales, las principales promotoras de la guerra. Esa actitud ruin de los estados pro coloniales, no impidió que sus respectivos pueblos se expresaran en las calles a favor de nuestro país. Ninguna manifestación se registró, ni siquiera en la propia Gran Bretaña, en contra de nosotros, cuando sí se realizaban casi cotidiana mente otras, a veces multitudinarias, adversas al conflicto, al envío de la flota inglesa al Atlántico Sur con armas atómicas y contra el colonialismo.

Los londinenses en particular, incluso no pocos intelectuales y artistas de renombre, parlamentarios y miembros de la nobleza se pusieron públicamente de nuestro lado, como lo hicieron las organizaciones gremiales y de estudiantes. El imperialismo fracasó en sus esfuerzos por crear un clima bélico en la población británica.

Ante aquella agresión, y pese a la superioridad de poder de fuego del enemigo, el coraje de enfrentar a tantas fuerzas del dinero y de las armas, nos ganó la admiración generalizada de los humildes pueblos explotados.

El nombre de las Islas, hasta entonces desconocido, porque lo robado se esconde, recorrió el globo como ejemplo de cómo se defiende una patria frente al colonialismo que, política o económicamente, imponen la explotación de los pueblos. En esa lucha, muchos argentinos dejaron gloriosamente sus vidas, en las frías aguas del Atlántico Sur y en aquella tierra mezcla de montañas y pantanos.

La Nación está en deuda con los patriotas criollos que lucharon allí. Tanto con los que cayeron como con los que volvieron. Algo avergonzante flota como una mancha. Algunos intereses buscan eludir y ocultar la heroica epopeya de 1982: ¿se trata de desmalvinizar las conciencias argentinas en lugar de enaltecer su autoestima patriótica?

La Comisión de Familiares de Caídos en Malvinas, junto a la generosa comprensión de su pueblo cargó en la post-guerra con una tarea enorme: la conservación de la memoria por sus caídos y aquel episodio histórico.

Por su iniciativa desde, desde 1991, se han organizado más de 20 viajes al Cementerio Argentino de Darwin en Malvinas, para que madres, padres, hijos, esposas y hermanos que los Caídos puedan visitar las tumbas de sus seres queridos. Han realizado también 2 viajes a la zona del criminal hundimiento del Crucero General Belgrano, para que los familiares de los que allí cayeron puedan hacer luto y rendirles homenaje. Finalmente, luego de años de lucha, han levantado un grandioso monumento en el Cementerio Argentino que lleva el nombre de nuestros 649 héroes.

Las cruces que, con sus rosarios y flores se exhibieron en esta muestra, estuvieron por más de dos décadas junto a las tumbas de los soldados argentinos caídos durante el conflicto bélico.

Apenas concluida la guerra de Malvinas, los británicos se ofrecieron a realizar el traslado al continente de los muertos argentinos. En esos días, se hablaba de "repatriar los restos".

Los Familiares de los Caídos se opusieron a esta idea, con el argumento de que "no se puede repatriar lo que ya descansa en su Patria".

Ante esta negativa, los cuerpos de los soldados que habían caído en combate fueron trasladados por los ingleses a la localidad de Darwin, en la Isla Soledad, Malvinas, donde les dieron sepultura en lo que desde entonces comenzó a conocerse como Cementerio Argentino de Darwin.

Sólo unas pocas tumbas pudieron ser identificadas. La mayoría eran anónimas y tenían como única inscripción una leyenda en inglés que decía: "Soldado sólo conocido por Dios".

El Cementerio permaneció igual por más de dos décadas. El único cambio se produjo cuando -luego de largas y trabajosas negociaciones- los Familiares de los Caídos fueron autorizados a viajar para visitar el Cementerio Argentino.

En cada uno de los más de 20 viajes se llevaban y depositaban junto a las cruces, pequeñas plaquetas recordatorias, enviadas por las familias, por las instituciones de los pueblos y provincias natales de cada caído o por las organizaciones gremiales y educativas a las que habían pertenecido.

Como estaba prohibido que en el Cementerio tuvieran alguna identificación relacionada con la nacionalidad de quienes estaban enterrados en el lugar, una vez que los familiares regresaban al continente, aquellas placas eran sistemáticamente retiradas por las autoridades de las Islas.

A pesar de esto, los Familiares siguieron, en cada viaje, depositando nuevas plaquetas que como las anteriores, iban a parar a un galpón en Puerto Argentino.

El tesón rindió sus frutos en 2003, cuando los británicos finalmente aceptaron una propuesta de los Familiares para construir, en el Cementerio Argentino de Darwin, un Monumento que llevara el nombre de todos los caídos Argentinos. El proyecto incluía también la colocación de una gran placa que hoy puede leerse, en castellano, la siguiente leyenda: **"El pueblo de la Nación Argentina en Memoria de los Soldados Argentinos Caídos en Acción en 1982"**.

Aquella obra implicó, entre otras cosas, la remoción de las 230 cruces que los ingleses habían puesto en 1982 su reemplazo por otras nuevas construidas en madera de lapacho.

Malvinas: Un objeto irrenunciable.

Hoy a 25 años de la Gesta de Malvinas es importante resaltar las capacidades y virtudes de los argentinos que en ella participaron, en defensa de nuestro territorio profusamente reclamado en todos los foros internacionales y de los miles de hombres que allí se instalaron, con el propósito de defender la recuperación para presionar las negociaciones diplomáticas, dado que la guerra en un concepto muy simplificado, "es una lucha de voluntades."

En Malvinas, las acciones de los hombres aplicadas exclusivamente al combate permiten rescatar aspectos positivos y negativos. Ambos necesarios e imprescindibles para crecer, perfeccionarse y ser mejores cada día. Obviamente, un análisis válido sólo puede ser hecho por profesionales capacitados y si tienen experiencia en el tema mejor, es por ello, que los conceptos más fundamentados y trascendentes, fueron vertidos por el ocasional adversario del momento y por los analistas especializados del mundo, en donde se puede encontrar la pródiga documentación que lo respalda.

No obstante, aunque todos tengan la libertad de hablar sin fundamento, de denostar, de contar filmicamente medias verdades o de menospreciar las acciones realizadas y las experiencias alcanzadas, no lograrán cambiar los hechos. El mundo avanza por las acciones de los mejores reconocidos y no por mediocres. El juicio de la historia es el que perdura y trasciende a los mortales. Al decir de Sun Tsu, "si quieres saber como te fue en la guerra pregúntale a tu enemigo", me permito agregar que, "...si se le pone una lápida de Secreto por xxx años, ten la paciencia de que tus nietos conozcan la verdad no reconocida hoy".

¿Cómo se generó ese espíritu de defensa entre compatriotas?, sería la pregunta de quien analiza el comportamiento y desempeño de los medios de combate, apoyo operativo y logístico durante las acciones bélicas llevadas a cabo en 1982. Creo que la explicación no es tan complicada. Como argentinos, desde pequeños, en casa y en la escuela, se nos enseñó cuales son los conceptos que integran el vocablo PATRIA, nuestros derechos soberanos sobre el territorio, nuestra idiosincrasia nativa y el apego a nuestras tradiciones. En las escuelas de formación y perfeccionamiento de nuestra Institución, se remarcaron y desarrollaron estas acepciones, llevándonos concientemente a amar la tierra de nuestros progenitores y absorbiendo la responsabilidad de su defensa aún a costa de nuestras propias vidas.

¿Qué hicimos antes del conflicto?, pues tan sólo prepararnos para ello, sabiendo que la guerra no es la mejor solución política de un conflicto de intereses pero convencidos de nuestras responsabilidades como hombres de armas. Nunca fuimos "kamikazes", no volamos para inmolarnos por el emperador o el presidente de turno. Seguramente no teníamos el adiestramiento específico para un combate aeronaval, en el cual había que sobrevolar el mar Argentino en aviones monomotores, para enfrentar a la tercera flota naval del mundo e integrante de la OTAN de esa época. Pero muchos argentinos, que en ellas estaban para defenderlas, estoy seguro reclamaban nuestra presencia y por todo eso, para poder mirar a los ojos a nuestra gente luego de las acciones, es que combatimos con lo que teníamos, técnicamente en desventaja, tácticamente en inferioridad de condiciones pero espiritualmente convencidos de nuestro deber.

Juntos como siempre, los aviadores, los radaristas, los artilleros, los mecánicos, los médicos, personal de oficiales, suboficiales y civiles de planta o convocados, en actividad o retirados del servicio, hombres y mujeres de la Fuerza, con el apoyo de nuestras familias, amigos y el voluble pueblo argentino, con sus excepciones, emprendimos la epopeya austral.

El objetivo impuesto a diversas escuadrillas de la Fuerza Aérea Argentina ese 1ro. De mayo de 1982, era, repeler a las tres fragatas británicas que con total impunidad se habían arrimado a las costas de Puerto Argentino y sometían a nuestras fuerzas a un intenso cañoneo naval con el propósito de forzar una rápida y subestimada rendición.

La historia nos había deparado el "difícil" honor de atacar por primera vez las temidas fragatas misilísticas británicas, buques con tecnología de última generación. La información de inteligencia disponible, la publicidad de venta que hacían los propios británicos de esos buques y los resultados de los ejercicios realizados en tiempos de paz, les acreditaban una tasa del 85% de efectividad, ¡Sólo un 15% de margen para sobrevivir al ataque! ¿Pero es importante el 1 % de posibilidad de sobrevivir si uno está seguro de que ese 1 % es el que a uno lo cobija?

Desde la costa de la Isla Soledad, el personal combatiente destinado en la zona del aeropuerto y en los montes cercanos a Puerto Argentino, son los privilegiados testigos oculares del ataque rasante y a gran velocidad de tres Mirage V Dagger. La sorpresa fue total, los ingleses no preveían que estos aviones, que no tenían capacidad de reabastecer combustible en vuelo, ni sistemas de navegación de precisión, podrían llegar hasta el sector "este" de las islas, el más alejado del continente y el que estaba bajo su control radar y aeronaval.

Las filmadoras de los aviones que registraban el disparo de las armas, eran cámaras de 16 mm., blanco y negro, de la década del 60, que no funcionaron bien como para certificar lo visto por nosotros y tanta gente en tierra esa tarde, pero, si del ataque realizado las consecuencias reales sobre los buques británicos, fuera la por ellos expresada y que figura en numerosas publicaciones oficiales británicas.

Operativamente, fue una salida muy bien planificada por nuestro Comando de la Fuerza Aérea Sur, ejecutada con los medios humanos y materiales disponibles y con la participación de ese gran grupo humano que conforma a nuestra Institución: hombres y mujeres, militares y civiles, en actividad y convocados, todos consustanciados con su deber, con la clara convicción que había mantener el territorio de nuestras Islas y proteger a los miles de argentinos en ellas desplegados, ¿cuál es el motivo político, estratégico o emocional, para ordenar el urgente hundimiento del crucero ARA General Belgrano inmediatamente después, donde

estuviera, al día siguiente, mientras se negociaba un acuerdo de paz entre los contendientes con la invalorable y destacada intervención del presidente del Perú, el arquitecto Fernando Belaúnde Terry?

A 25 años en Argentina, con todos los dislates, sinsabores y realidades que nos tocan vivir, ese profesionalismo y esa mística generada por la vida de respeto mutuo, trabajo y sacrificios, no pueden ser cambiados por nada. Ese gran valor que tiene lo realizado por nosotros, lo imborrable y perenne, en un día no muy lejano, en que por acción del inexorable paso del tiempo y otras causas, todos los combatientes de Malvinas dejaran el servicio activo en la Institución. No hace falta proclamarlo, tan sólo leer a los profesionales que opinan del tema, mejor si no son parte del problema, es decir, argentinos.

De regreso a nuestra Base Aérea Militar San Julián, ya en tierra, toda la adrenalina liberada fue consumida en abrazos y festejos, como reconocimiento mutuo del éxito en la labor realizada. Se había probado y demostrado al mundo entero que las temidas fragatas británicas eran vulnerables, debían cambiar las tácticas y la tecnología para supervivir.

¿Pero, que hicimos después del conflicto? Estudiar, sacar conclusiones, dar a cada uno lo que le correspondía por su desempeño en las operaciones, con aciertos y errores, aunque sin publicidad en los medios de la opinión pública, porque en realidad son hechos que no corresponden que sean de opinión pública. Transmitimos a nuestros subordinados, herederos de nuestros acciones, que el único camino para el éxito es el trabajo, el sacrificio, la capacitación, el crecimiento profesional. El perfil espiritual y humano era y es el correcto y adecuado a las exigencias. Debíamos convencer que se nos den los medios materiales necesarios para mejorar los resultados de nuestras operaciones haciéndolas más eficientes.

Sabemos lo que hicimos, sabemos porqué lo hicimos, seguiremos proclamando la verdad de los hechos históricos, por supuesto, con la madurez del paso de los años, la experiencia de la carrera profesional realizada y la tranquilidad de conciencia de haber dado todo, por lo que creíamos y creemos correcto.

¿Qué hacemos hoy? En mi caso, retirado ya del servicio activo, continuo buscando con el intercambio de experiencias con nuestros adversarios de ayer puntos de coincidencia, formas de mejorar la preparación de nuestra gente, asesorar en la medida en que se nos pida sobre nuestras vivencias y su aplicación a la fecha y fundamentalmente, ver que el tiempo nos ha permitido crecer y madurar en beneficio de todos.

Respecto del personal británico que combatió en Malvinas, como hombres de armas, no tengo ningún tipo de resentimiento, odio o cualquier adjetivo que se quiera usar, contra quien, tan sólo cumplió con su deber. Prueba de ello, son las numerosas visitas, intercambios, actividades y demás, que los hombres de la Institución han realizado con personal británico. Somos profesionales sin resentimientos sociales.

Personalmente, tengo la muy grata experiencia de haber ofrecido y compartido, en el 2006, con nuestras respectivas esposas un almuerzo en Buenos Aires, con el LC Ian Inskip, oficial de navegación del HMS Glamorgan, de activa participación en el conflicto y que me enviara por e-mail, la fotografía de un cuadro, pintado por un británico y ubicado hoy en la biblioteca de la Escuela de Puerto Argentino, interpretando las acciones del ataque realizado ese 1ro. de mayo de 1982, sobre los tres buques ingleses que cañoneaban a nuestra gente en nuestra tierra. La imagen que está a continuación es el mejor certificado del accionar de la Escuadrilla Torno de la Fuerza Aérea Argentina ese día.

Seguramente que el permanente e inteligente accionar de nuestra diplomacia logrará en un futuro próximo, la recuperación legítima y definitiva de nuestras Islas irredentas, es de esperar, que nuestro pueblo argentino acorde con sus declamaciones diarias, esté dispuesto a habitarlas, cuidarlas y llevarles orden y progreso

El autor recibió por su participación en el conflicto:

- Distintivo de la "Fuerza Aérea Clase 1" del Estado Mayor General de la FM.
- Condecoración Ley 28.118 del "Honorable Consejo de la Nación a los Combatientes de Malvinas.
- Condecoración Ley 27.229 de "La Nación Argentina al Valor en Combate"