

LA GACETA MALVINENSE

Por el
eterno descanso
de nuestros
heroes



649



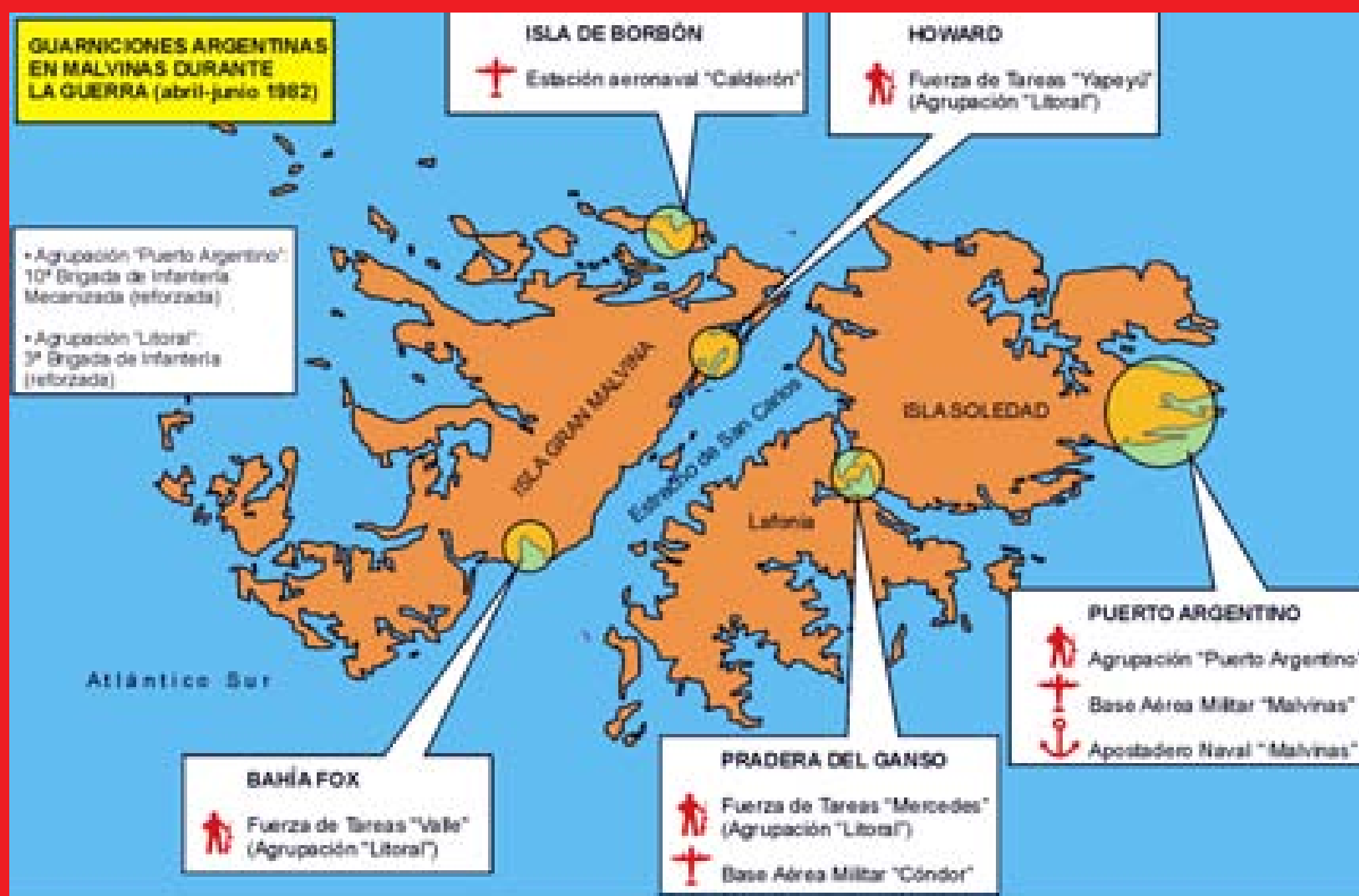
AÑO 10 – Nº 39 – Diciembre 2011



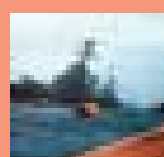
ÓRGANO DE PRENSA
Y DIFUSIÓN DE LA
ASOCIACIÓN
VETERANOS
DE GUERRA DE
MALVINAS (AVEGUEMA)

Asociación Civil sin fines de lucro.
Pers. Jurídica Nº 805/2002
Tel. / Fax: (011) 4373-5440
aveguema@yahoo.com.ar

GUARNICIONES ARGENTINAS EN MALVINAS 1982



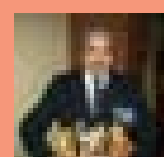
SUMARIO



Abandono Pag. 3



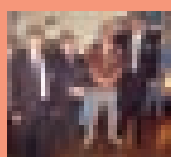
F. Aérea Pag. 9



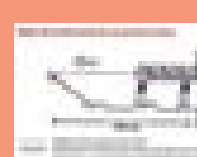
Radios Pag. 15



Reflexiones Pag. 5



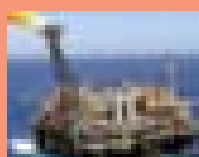
AVEGUEMA Pag. 11



Puente F. Roy Pag. 17



Halcones Pag. 7



Petroleo Pag. 13



Club Gurí... Pag. 19

EDITORIAL

Nuevamente estamos próximos a cerrar un año más de nuestras existencias. Este 2011 que está quedando atrás dará a luz al año en que se cumplirán treinta años de nuestra gesta en Malvinas.

Es buena la oportunidad para recordar a los héroes que quedaron en esas tierras irredentas. Ellos son los testigos de nuestros derechos sobre las Islas y los recordaremos por siempre...hasta que podamos todos juntos ver desde el infinito flamear la bandera celeste y blanca sobre ellas para siempre.

También van nuestros recuerdos a aquellos veteranos que han partido hacia la eternidad con posterioridad a la gesta malvinense.

Muchos de ellos, demasiados, encontraron en la drástica partida voluntaria la calma, que en vida, no pudieron alcanzar.

Todos, los que aún estamos y los que no, todos constituimos el puñado de argentinos que, en un lejano 1982, se jugaron la vida por el orgullo nacional que significan las Malvinas.

No fuimos nosotros, los combatientes, los que buscamos esas circunstancias. Pero las enfrentamos lo mejor que supimos...con lo que disponíamos.

A casi treinta años de todo eso queremos a todos cobijarlos

en un estrecho abrazo malvinero y desearles lo mejor para ustedes y sus afectos en el nuevo 2012.

Encontrarán en este número de La Gaceta Malvinense, relatos de soldados conscriptos que transmiten sus vivencias particulares y, en ellas, dan por tierra con la generalización con que nos agreden los que quieren dividirnos sembrando diferencias en edades, jerarquías, armas, posiciones.

Todos nosotros, y cada uno de nosotros, dimos lo mejor que teníamos, en el puesto que nos tocó ocupar y en las circunstancias que el destino nos reservó en la contienda.

En el aire, en el mar y en la tierra fuimos un solo sentimiento, una unidad.

Hay veces que el ganar no es lo trascendente

Malvinas fue, en 1982, un estallido en las memorias adormiladas por casi 150 años de sopor.

Que no pasen otros 150 años...

Que tengan ustedes veteranos y sus familias las mejores fiestas de fin de año y les envío mis mejores deseos para el año entrante.

Con afecto

José María Maurizio
Contraalmirante de IM, VGM (R)
Presidente de AVEGUEMA

Propietario:
Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas

Personería Jurídica N° 805/2002

La Gaceta Malvinense
Título y marca N° 1954.110 (INPI)

Director:
CNIM VGM (R) Oscar H. OULTON

Diagramación JARMAT
editorial@jarmat.com.ar

Correo de Lectores
Cecilia SEFFINO y
Federico QUEIREL

Editor
Asociación de Veteranos de Guerra de Malvinas
Uruguay 654, Piso 4° Of. 403 (1015) -
Capital Federal
Tel. & Fax: (011) 4373-5440

Correo Electronico
lagacetamalvinense@yahoo.com.ar
Sitio Web: www.aveguema.org.ar

Impreso en Mariano Mas S. A.
e-mail: mmas@datamarkets.com

Las opiniones vertidas en artículos firmados son de exclusiva responsabilidad de sus autores.



Zafarrancho de Abandono

Vivencias de un conscripto del Crucero ARA Gral. Belgrano

El artículo siguiente ha sido escrito por un Conscripto del Crucero General Belgrano. Es un relato realmente emocionante por la sencillez de su escritura y la profundidad y claridad con que el texto revela la realidad de la vida a bordo en ese momento.

Al autor, muchas gracias...

Mi nombre es Marcelo Pozzo y era Conscripto Clase 1962. Mi función inicial cuando fui destinado luego de la instrucción era de «chafa», es decir, marinería general. En Febrero de 1982 pasé a la División Máquinas, del departamento Control de Averías del Crucero, desarrollando funciones de furriel (oficinista) en tiempo de paz; cuando fuimos para el sur, cumplía guardia de control del tablero de alarmas, pero en zafarrancho de combate, era camillero/bombero en un grupo de control de averías.



Impacto de los Torpedos y Naufragio



Crucero ARA «General Belgrano»

En mi caso particular, yendo de lleno a la experiencia vivida: a las 16:00hs del 2 de mayo de 1982, dejé la guardia que cumplía en (por suerte) el interior del buque, en la central de Control de Averías, y me tiré a hacer una siestita hasta la cena, ya que tomaría guardia nuevamente a las 00:00hs. Me tiré vestido sobre la colcha de la cucheta y en el preciso momento que cerré los ojos, sentí un impacto muy fuerte desde abajo que me hizo golpear en la cucheta de arriba. Cuando caí, me envolvió una ola de calor, parecida a cuando se abre el horno prendido de la cocina, y solo atiné a cerrar los ojos y gritar.

Esto habrá durado un par de segundos, y en ese momento vi pasar mi vida en imágenes, como fotos (¡como en las películas!), impresionante. Cuando paso el lío, me paré y escuché gritos y un silencio muy particular. Después me di cuenta que era el silencio del buque: en navegación todos los buques mantiene un rumor de manera permanente (de las máquinas) que les da cierta vida y al cual uno se acostumbra y hasta ignora...hasta que falta. Llegué a la salida a cubierta y vi que desde cubiertas más bajas subía gente, en forma ordenada y tranquila; lo que en ese momento no entendí era que todos me cedían el paso y me alentaron a salir.

Así que accedí a las escaleras y cuando salí a cubierta esperaba ver algo destruido, pero parecía que todo estaba en orden. El temor que corría entre los «colimbas» eran los Exocet; durante varias noches el tema de sobremesa era cómo reaccionaría el barco ante un misil y las fantasías que corrían eran típicas de la edad. Cuando me doy vuelta veo que por el tambucho (escotilla) por donde salí yo salió un amigo mío, bastante quemado, y le pregunté qué había pasado a lo que me respondió «nos torpedearon, bolu...». Después, cuando compartimos la sala del hospital me contó su experiencia, y es un milagro que él también la cuente... Volviendo a lo mío, miré el piso y vi un charco de sangre y me dije «zas! alguien salió herido!» y cuando presté atención, el herido era yo: me sangraban los pies por haber caminado descalzo sobre los vidrios rotos hasta la escalera, me faltaban las media de nylon con las que me había acostado (sólo quedaba el elástico) y tenía la piel hecha jirones desde la rodilla hasta la planta del pie; tenía el antebrazo derecho hasta la mano totalmente quemados y un ampollón desde la muñeca hasta el dedo meñi-

que; como me vi lastimado, y aclaro que no sentí nada, creo que un poco por el frío que hacía y otro poco, me dijeron después, por los gases de la explosión, me fui para la enfermería. Aclaro que hasta acá lo llamativo era el orden que reinaba entre todos: la oficialidad daba las órdenes a viva voz, porque como no había energía no había sistemas de comunicación. Todo el mundo obedeciendo: Control de Averías en su tarea, tratando de mantener el buque a flote, los enfermeros atendiendo a los heridos y el resto entrando y saliendo del interior del buque en busca de gente atrapada, con varios focos de incendio que se anunciaban por un humo negro y espeso que salía del interior. Pero lo más importante fue la sangre fría y el autocontrol que teníamos todos: como yo era Control de Averías, cuando llamaron a cubrir funciones salí corriendo a mi puesto, pero un suboficial me vio y me ordenó ir a la enfermería.

Este es uno de las primeras enseñanzas de nuestra experiencia: sabemos que cuesta mucho y cada uno responde de diferentes maneras ante la misma situación, pero es fundamental mantener la calma y la claridad mental, no dejarse llevar por el momento y asignar las prioridades debidas a cada problema. Por otro lado es importante el entrenamiento: nadie quiere, ni siquiera piensa, que su embarcación puede naufragar; es necesario estar preparado, simulando en los ratos de ocio a bordo como sucedería y como debería reaccionar; al menos, tener muy claro (memorizando si es necesario) donde está cada elemento de supervivencia a bordo y transmitirlo a los tripulantes / acompañantes. Sí... es un plomo, pero nadie está exento. Mi abuelo decía «nunca digas nunca...»

Abandono del Barco

Acá vamos con el relato: cuando el «zumbo» (nombre coloquial dado a un suboficial) me mandó a la enfermería hacia allá me dirigí. En el camino encontré a los enfermeros, que llevaban en andas a los internados (había 2 recién operados de apendicitis) acercándolos al puesto de abandono, y me mandaron directo al mío. Hasta ahí, como si nada: el único temor que tenía era clavarme alguna astilla de la teca (madera) de cubierta por andar descalzo, cosa que obviamente no sucedió. Mi puesto de abandono y la balsa a la que estaba asignado estaba «colgada» a estribor de la torre 5, la torreta de cañones ubicada mas a popa. Mi balsa era la N° 63, así que como en ese momento andaba por el medio del buque me encaminé hacia la popa. En el camino seguí viendo a mis compañeros de Control de Averías tratando de encender unas bombas de achique portátiles. En el camino me cruzó otro «colimba» que venía con una montaña de mantas con un tajo al medio, tipo poncho, que usaban los que hacían guardia en cubierta (para protegerse del superfrío que hacía) y al verme desabrigado me ofreció una; ¡qué rescatable! el barco se hundía y a un tipo se le ocurrió repartir mantas entre los compañeros desabrigados; a partir de eso estoy superconvencido que a la gente uno llega a conocerla SOLO en los momentos límites.

Siguiendo el hilo, me puse el poncho y seguí caminando a popa. Para ubicarnos cuento que el «Belgrano» tenía 182 metros de eslora (largo), así que todo quedaba lejos, no? Cuando llego a mi puesto veo con sorpresa que la balsa 63 no estaba colga-

da; parece que con el sacudón del torpedo se saltó de la cama (soporte) y cayó al mar. Te imaginarás mi cara de sorpresa y la de mis compañeros de balsa, así que disciplinadamente, pedimos autorización al jefe de la balsa de al lado para embarcar en cuando se diera la orden; en ese momento, escuchamos el grito de «Abandonen el barco», feísimo! la escora era ya bastante pronunciada y costaba un poco mantenerse en pie; pegué un último vistazo a mi alrededor y vi varias imágenes impactantes: 1) había varias balsas ya infladas y en el agua, 2) la borda de babor estaba en el agua y la gente accedía a las balsas dando un pequeño saltito, 3) vi gente muy quemada, totalmente negros, calcinados, 4) el grupo de buzos tácticos armando un gomón con motor, 5) el segundo comandante parado en el puente, gritando con las manos cerca de la boca (a modo de bocina) la orden de abandono, 6) el orden y tranquilidad que reinaban.

El suboficial a cargo de mi nueva balsa me sacó de esa escena, algo surrealista, y me indicó que por estar herido, me cedían el paso para descender a la balsa. La cosa por estribor (sector derecho del buque) se puso algo más complicada, ya que el buque escoraba a babor (sector izquierdo del buque) y el casco (parte del buque habitualmente sumergida) asomaba bastante por la banda contraria.



Imágenes del hundimiento del Belgrano tomadas por la tripulación desde los botes

Alguien colgó un cabo (soga) para descender, así que empecé a bajar (descalzo!) tipo Batman, hasta que hice pie en un ojo de buey; como el resto venía bajando conmigo, me apuraron a tirarme; el mar columpiaba la balsa en ondas de unos 15 metros, de un lado a otro, así que calculé la trayectoria, me encomendé a Dios, y me tiré; con suerte caí en el techo de la balsa y salté como resorte para meterme adentro; me acurruqué y sentí como caían uno a uno mis compañeros. Algunos le erraron y cayeron al agua y solo pudimos rescatar con vida a 2 de ellos: los otros 3 murieron en poco tiempo, por hipotermia: luego de chapotear algunos minutos quedaban duros, con el chaleco salvavidas (¡qué ironía!) inflado, flotando. El petróleo que había en el agua hacía muy difícil recu-

perar al que erraba a la balsa, se resbalaban y no podíamos agarrarlos de ningún lado y como la balsa era casi redonda, el movimiento y gobierno de la misma para ir a buscarlos se hacía muy difícil.



HMS Conqueror, hoy es buque museo en Inglaterra

Cuando no vimos a nadie más en cubierta decidimos cortar el cabo de amarre; en ese momento el buque estaba casi volcado sobre babor: veíamos perfectamente el fondo, el eje de una de las hélices, los planos antirrolido (para dar estabilidad al buque), las incrustaciones calcáreas. Como la porta de acceso a la balsa era muy pequeña, me metí y dejé al resto que remara para separarnos del barco. En un momento, comenzaron a gritar «¡Se hunde!» y estábamos a 5m del casco. El silencio que se hizo confirmó que todos pensábamos en lo mismo: nos chupa la succión y no contamos el cuento; un cabo primero que tenía a mi lado me abrazó llorando, y lo imité. En ese momento vi nuevamente mi vida en imágenes y algo más extraño: vi la situación desde otro ángulo de vista, como si estuviera 15 metros por arriba. Muy extraño. Me sacudieron de esta situación los gritos de mis camaradas: «¡viva la patria!», «¡viva el Belgrano!» y todos comenzamos a rezar. Creo que Dios nos escuchó, porque en ese momento aparecieron los buzos tácticos que con su gomón (bote de goma) trataban de separar las balsas una a una (otra actitud rescatable, no?); nos alejaron unos metros pero igual sentimos el movimiento de la balsa hasta quedar sobre el lugar donde se hundió. Sentimos algunas explosiones submarinas y nos preparamos a pasar la noche. Ni nos imaginábamos por la que nos tocaría pasar de ahí en adelante...

Supervivencia en la Balsa

Como sabrán, el Belgrano terminó de hundirse a eso de las 17:00 horas del domingo 2 de mayo de 1982. Ya que en esas latitudes a las 18:00 hs ya es de noche y si le sumas que casi siempre está nublado, no pintaba nada lindo para el resto del día. Al poco tiempo se levantó una tormenta de aquellas: había olas de casi 10 metros, con «carneritos» y un viento de 100 Km/h, que bajaba la temperatura externa a varios grados bajo cero. El baile que nos pegaba el mar era impresionante: de repente la balsa subía la ola hasta que el «carnero» nos pegaba en las espaldas, haciéndonos volar hasta la otra banda de la balsa, y luego caíamos interminablemente, con una sensación a montaña rusa que te revolvía las tripas. El esfuerzo era doble cuando teníamos que volver rápidamente a nuestra posición para mantener el equilibrio de la balsa. Además, las portas no cerraban bien permitiendo el ingreso de agua cuando rompía la ola; con esa situación, la balsa mantenía siempre un fondo de 3 centímetros de agua que a pesar de los esfuerzos por achicar, nunca podíamos dejarla seca.

Como no me sentía muy bien (la deshidratación de las heridas empezaba a notarse) me acurrugué cubriéndome con la manta que me dieron antes del abandono y creo que llegué a dormir un rato. No obstante, siempre me despertaba ya sea por una ola o por los constantes vómitos. Cuando venían las náuseas, el cabo primero que tenía a mi lado me sacaba el gorrito naval de la cabeza y me lo ponía en la cara; cuando terminaba, lo pasaban hasta el que estaba

en la porta, lo enjuagaban y me volvía a la cabeza.

Algo parecido ocurría cuando incesantemente teníamos ganas de orinar; me voy a extender un poco en esto porque creo que resulta kafkiano: cuando teníamos ganas, debíamos sentarnos en el tubo lateral de la balsa y, haciendo más fuerza que cuando vas de cuerpo, embocar el chorrito en el recipiente ad-hoc (utilizábamos el envase de las bengalas, parecido al tubo de pelotas de tenis); luego el cilindro se pasaba de mano en mano hasta la porta, dándole el mismo tratamiento que a mi gorrito. Te aclaro, era una maniobra bastante complicada ya que teníamos que erguirnos para sentarnos y aguantar las olas directamente en el lomo, abrir la bragueta, ENCONTRAR AL AMIGO (nunca creí que podría desaparecer como lo hizo), hacer el esfuerzo para orinar (terrible) y embocar en el tubo derramando lo menos posible, todo en medio de los sacudones que nos pegaba el mar. Te aclaro que esto le pasaba a todos; al principio, los que estaban cerca de la puerta, de finolis, nomás, orinaban hacia afuera pero en la segunda o tercera vez empezaron a desistir ya en que la maniobra arriesgaban la vida del amigo, por la temperatura a la que lo exponían. Se llegó a montar «guardia de porta», para mantener a mano lo más cerrada posible las mismas; a pesar de que se usaban dos pares de guantes, la temperatura no permitía que se aguante más de 10 o 15 minutos.

Siguiendo con el tema de las heridas, a poco de comenzar «la navegación en balsa» protegí instintivamente mi mano y antebrazo lastimados contra mi pecho pero como supuraba se me pegó a la camiseta y en un sacudón de la balsa se me «despegó» y comenzó a sangrar. En ese momento pedí Pancutan o algo parecido del botiquín para ponerme y me vacié el pomo en la zona quemada; después me ayudaron con un vendaje que evitaría que se pegue a la ropa nuevamente.

Como dije, el piso de la balsa mantenía siempre un fondo de agua, que estaba muy fría y que me hacía perder la sensación en la punta de los dedos del pie, así que empecé a moverlos metódicamente, para evitar el famoso pie de trinchera; por suerte, gracias a esto, ¡zafé!

Hasta ahí pasábamos el tiempo en silencio, aunque el suboficial a cargo de la balsa se esforzaba en mantenernos despiertos, cantando o rezando. El sentimiento general que reinaba a bordo era de tranquilidad y esperanza, al punto de que los pocos comentarios que se hacían se relacionaban a cómo nos avistarían o con qué medio nos rescatarían.

Rescate

Por suerte, la mañana siguiente amaneció con mejor clima, permitiéndonos ver el sol de a ratos y dándonos esperanzas en cuanto a la proximidad del rescate. La mañana pasó sin novedad, creo que dormí un poco hasta que a eso de las 13:00 horas un avión Neptune de la Armada pasó rasante saludando con sus alas al mejor estilo película de Hollywood. Te imaginarás la desesperación que teníamos por hacerle señales para que nos vea: tratamos de encender las bengalas (con instrucciones ¡EN INGLÉS!) y fallamos en las que se disparan, pero tuvimos éxito con las de mano. Desesperados, pensando que éramos los únicos sobrevivientes ya que no veíamos a nadie cerca. Después nos dimos cuenta que los vecinos más cercanos estaban a menos de 100 metros; el problema era que la profundidad de las olas hacía que las balsas «desaparecieran» en sus senos y cuando nosotros subíamos, apenas divisábamos una o dos balsas en la lejanía.

Seguían los comentarios, algo más animados. Al poco tiempo, apareció otro avión, creo que un F28 de la Armada y otra vez empezamos con los gritos, aullidos, viva la patria y todas esas cosas que son en realidad más para adentro que para afuera. El rescate no podía tardar. Lo extraño para mí en toda esa situación era que no conocía a ninguno de los que me acompañaban. A algunos era la primera vez que los veía, pero el sentimiento y la comunión que había

sobran para nombrarlos «amigos de toda la vida».

Poco rato después se hizo de noche nuevamente y así pasó el lunes; nadie lo expresaba, pero todos teníamos miedo de otra «nochecita» como la anterior, así que las guardias en la porta eran permanentes y más con intención de ver el rescate que de cumplir la función específica. A pesar de los avistajes del mediodía, recién a medianoche empezamos a ver los reflectores de los buques de rescate, que poco a poco se iban agrandando; recién a las 04:00 horas del martes un reflector se fijó en nuestra balsa y acompañó la maniobra hasta que abarloomos (ponerse al costado) y tomamos contacto. En nuestro caso, fue el Aviso de la Armada ARA «Gurruchaga» el que nos rescató; maniobraba con dificultad, por el estado del mar, bastante movido todavía y había otro pronóstico de tormenta para esa noche, que por suerte venía demorada.

Para abordar el buque de rescate, la instrucción fue que rompiéramos el techo de la balsa, cortándolo con las navajas marineras que teníamos en nuestro poder. Cuando mis compañeros lo hicieron pensé que sería un problema volver a usarla con el techo así: pensé que ése era ¡mi barco! algo loco, no? Siguiendo las instrucciones, pidieron que subieran los heridos primero. Parece que yo era el único a bordo, así que me paré y me prendí de la escala de desembarco que colgaba de la banda de babor del Gurruchaga; subí un par de escalones hasta que mirando para arriba les grité: «suban que no doy más!». Me subieron a bordo y en el preciso instante en que dos marineros me abrazaron, mi cuerpo se desconectó; literalmente, estaba consciente, podía ver la cubierta por donde me arrastraban pero no podía mover un músculo, ni siquiera podía mantener la cabeza erguida. De ahí me llevaron al interior, me desnudaron, me hicieron las primeras curaciones y me cubrieron solo con una manta. Todavía mis compañeros me cargan cuando nos vemos porque, cuando recuperé las fuerzas, me paseaba en bolas por el barco, saludando a todos, hasta al Capitán, que en ese momento me abrazó.

En Tierra

Bueno, la cosa siguió así: cuando llegamos a Ushuaia me llevaron al Hospital Naval y me hicieron las curaciones correspondientes; me trataron bárbaro, la gente te daba mucha fuerza, enfermeros, médicos, la gente de la ciudad venía al hospital y nos atendían y te daban charla; ahí me junté con otros cuantos que estaban quemados o sufrieron el frío. Se rescataron varios cadáveres de gente que abordó en balsas donde la cantidad no superaba los 5 tripulantes; se rescataron un par de balsas dadas vuelta, una con un par de cadáveres, la otra vacía. El agua en el piso provocó varios «pie de trinchera», pero todos estos casos se salvaron de mayores problemas (amputaciones).

De ahí me llevaron en un avión sanitario al Hospital Naval de Puerto Belgrano, junto con el comandante: nos daba mucha fuerza el viejo y nos alentaba constantemente con frases como «¡fuerza, mis conscriptos!» o «¡vamos marino!» Un kilo, ¡se pasó! No obstante, en la camilla arriba de la mía estaba un cabo principal que no aguantó y falleció, así que todos rezamos por su descanso en ese momento.

Cuando llegué al hospital me metieron en una sala de terapia intensiva. Vino un capitán médico con una palangana y un cepillo de cerda, de esos para lavar la ropa, y me dijo: «¿qué preferís: lavandina o jugo de limón?». No entendía nada, pero por las dudas elegí lavandina, ya que me acordaba que de chico, cuando te caía jugo de limón en alguna lastimadura te ardía mucho; el tipo llenó la palangana con lavandina, cazó el cepillo y me dijo: «¡Gritá todo lo que quieras, pero si me tocás, te pongo un bollo!» y empezó a cepillarme las heridas de las piernas; los gritos míos se escuchaban hasta en la Antártida.

Después me explicó que para evitar que la heri-

Continúa en la pág. 3

Reflexiones de un Soldado del BIM N° 5 (Ec)

*Ex-Conscripto: Ignacio Antonio Cepeda
Batallón IM N°5*

Transcribimos este escrito de un ex conscripto del Batallón N°5. Es lo suficientemente explícito como para que todos aquellos que hablan de «los chicos de la guerra» y de la «división entre profesionales y conscriptos» como una cosa generalizada en Malvinas, vean dar por tierra sus argumentos.



El autor (con gorro) en compañía de otros veteranos

Para aquellos que no lo saben, haré una muy breve reseña de lo que fue hacer la colimba en el BIM 5, ya que hay diversidad de personas que entran en nuestro grupo y no son Veteranos de Guerra. Esto es, simplemente mi opinión y visión:

Hacer la colimba en el BIM 5 fue muy particular, duró casi 14 meses, como en general pasaba en toda la Infantería de Marina en esos tiempos. Nosotros, en el sur, nos diferenciábamos del resto por no haber tenido licencia durante ese período y, en consecuencia, el estar lejos de nuestros seres queridos (algunos un año completo), nos dio un temple que se fue forjando en conjunto con el clima y la distancia mínima de 3000 Km que nos separaba de nuestra vida civil y nuestros afectos. La zona en la cual hacíamos campañas (maniobras) era un terreno muy similar a nuestras Islas Malvinas y debo destacar la gran cantidad de combates simulados con munición real de que fuimos partícipes, en el hielo y en la nieve, y los combates en conjunto con aviones aeronavales, viviendo todos, sin excepción, estas experiencias, sin distinción de grados, durante todo el año 1981.

Rescato como muy importante, nuestra convivencia con la diferentes culturas de nuestras provincias, ya que como ingresábamos por tandas cada dos o tres meses, nuestros compañeros eran de distintos lugares, de Bs. As. (Distrito La Plata), Entre Ríos, Misiones, Bs. As (distrito San Martín), Chaco, Santa Fe (y sus Rosarinos), Chubut, Corrientes y Cordobeses. Amén de los Suboficiales y Oficiales que eran oriundos de otras provincias y también convivían con nosotros, diferenciándonos en que muchos de ellos tenían a sus familias en la ciudad donde está el BIM 5, Río Grande, y era desde ya su profesión elegida.

Pero tuvimos un comodín como Conductor, que era el de contar con un señor profesional, el cual impartió por intermedio de sus cuadros esa enseñanza del combate en la paz que nos ayudaría tanto en Malvinas.

Una de las cosas que me quedó grabada, fue cuando nos dijo en el Batallón, antes de embarcar hacia Malvinas, que no quería ver ningún soldado de su Unidad que matara con odio en la guerra.

En Malvinas, amen de vivir en su posición, cuando recorría las nuestras lo hacía en su Jeep, muchas veces manejándolo personalmente y al lado su colimba chofer.



25 de mayo de 2011

Otra visión que jamás se borrará de mi cabeza es que en la mañana del 14 de Junio, cuando amanecía y nos quedamos sin munición, ordenó el repliegue por secciones, para agruparnos en Sapper Hill. Ahí tuve la suerte de verlo, al pasar por su puesto comando, yo ya era menos que nada, cuando nada es mucho, tirado entre las piedras con el fusil, cuidándonos en dicho repliegue. Recuerdo que cuando se lo mencioné, en un encuentro en el Chaco, me contestó que todos los jefes hicieron lo mismo. Con su humildad quiso disimular su grandeza.

Si bien como militar e Infante de Marina llegó en su carrera al grado máximo de Contralmirante, algo no muy conocido es que su primer trabajo fue en nuestro querido Banco Nación y su ingreso a la Armada fue por decisión propia para no perder los dos años de colimba, pero Dios y el destino quisieron que hiciera la carrera militar.

Lo que marcó nuestro afecto hacia él, fue la gran persona de bien que fue, por eso me tomo el atrevimiento de comentar como nos fuimos reencontrando con el «Comanche», al menos mi experiencia personal, luego de la guerra.

La primera reunión que tuvimos algunos con él, fue en el 83, con un grupo de sus conscriptos de la zona de Bs As, intermediando dicho encuentro la Aso-

ciación de Voluntarias por la Patria, poniéndose desde ese acercamiento a disposición de tratar y poder solucionar algún problema puntual nuestro. La segunda vez que tuve la suerte de encontrarnos fue en el 96 en la presentación de su libro «Desde el Frente», donde concurrimos un grupo de Compañeros y ante los presentes, empresarios, familiares y público en general, nos hizo poner de pie a los VGM y así recibimos el aplauso final, que era dirigido hacia el, en dicha presentación.

En el 2002 fue invitado por los compañeros VGM de la Comisión del Banco de la Nación, a la Ceremonia que se realiza anualmente por la Gesta, donde expuso la batalla de Malvinas.

La tercera fue en los encuentros que realizábamos en forma independiente y sin apoyo alguno aparte del que nos podían brindar los Centros de ex combatientes de cada Zona. Eran encuentros donde dormíamos en carpas y compartíamos nuestras historias en los campamentos. En uno de estos encuentros, el del Chaco en el año 2003, llegó él junto a los Suboficiales Cuñe y Soria, dándole brillo al momento y compartiendo relatos de Malvinas, con la visión de su jerarquía como Comandante.



Ignacio Cepeda con el Contraalmirante Robacio y veteranos del BIM 5

En el 2004 fuimos como siempre de forma particular, al acto de Aniversario del BIM 5, oportunidad donde nos cruzamos y compartimos tan emotiva ceremonia, presidiendo como Comandante en ese año el Capitán Waldemar Aquino un oficial que en el 82 había combatido con nosotros.

En el 2006 participamos con él y con el Suboficial Cuñe en un encuentro en Río Cuarto. También en ese año viajamos para Bahía Blanca con un par

Continúa en la pág. 4

Viene de la pág. 2

da se infecte, el método más efectivo era ése. Cuando terminó con las piernas siguió con el antebrazo y con la mano y hasta ahí llegue; cuando terminó me desmayé. De más está decirte que las heridas por quemaduras son muy dolorosas, no solo por el tratamiento, sino por la recuperación. Por suerte zafé de los injertos, a pesar de tener quemaduras de 1°, 2° y 3° grado en un 25% de mi cuerpo.

Lo más grande fue cuando un par de días después, el jueves, del lado de afuera de la ventana de la habitación aparecieron mis viejos: mi mamá, como todas las madres, se largó a llorar (¡y no paraba!) y mi viejo hacía algunos chistes (malos, por cierto) aguantando las lágrimas. Ellos no tenían noticias mías desde el hundimiento así que estaban desesperados; mi vieja se coló en un pasillo y nos vimos justo cuando me llevaban a terapia para las curaciones: ¡ahí me di

cuenta de lo jodido que estaba! lo noté en su cara que apenas alcanzó a darme fuerzas...

Bueno, saliendo de esto, que me estoy poniendo algo melancólico, pasé 30 días internado y después me redestinaron a Buenos Aires, para seguir haciendo la colimba, hasta octubre del 82. Por suerte caí en el Apostadero Naval de Dársena Norte y fue bastante liviano, ya que en los 4 o 5 meses de colimba que pasé ahí hice una guardia de imaginaria y otra apostado. Claro, era el furriel que confeccionaba las listas de guardias, así que te imaginarás, todo el mundo venía al pie a la hora de los problemas...

A partir de ahí parece que todos los que vivimos esa situación tenemos un mensaje común: existe un solo problema que no tiene solución y se trata de la muerte. Todo lo demás es solucionable o pasajero.

Es algo así como que se necesita una vivencia tan profunda para entender la verdadera escala de valores. Y todos coincidimos en lo mismo; salvo contadas excepciones, la mayoría de nosotros, oficiales, suboficiales y colimbas hemos salido adelante laboral y/o profesionalmente, formando nuestras familias y creciendo humanamente. Pero nunca perdimos, más bien mantenemos y reafirmamos el espíritu de cuerpo: seguimos viéndonos periódicamente, donde nunca faltan las anécdotas de aquella época; pero el sentido más importante que motiva estas reuniones es resaltar el honor y el orgullo de haber pertenecido a aquella dotación del Crucero General Belgrano. Y como misión nos hemos impuesto honrar a los 323 compañeros, héroes, que quedaron en el sur dando su vida por una causa justa, por la Patria.

de compañeros, donde nos abrió la puerta de su casa, y también nos hizo de guía, en la visita que hicimos al museo de la IM, donde nuestra Unidad tiene un lugar destacado.



Foto de una inspección durante 1981 en el BIM 5, se puede ver al entonces Capitán de Fragata Robacio,

En el 2007, para los 25 años de la guerra, nos dimos el lujo de conseguir los aviones de la Armada (esa fue la única vez que contamos con su aporte) para celebrar el Aniversario de nuestra Unidad, trasladándonos casi 150 soldados con la consigna impuesta por él, que debía ser con la misma proporción como fuimos a Malvinas: el 25% de cuadros y el 75 % colimbas.

Luego nos encontramos cada tanto cuando venia por Buenos Aires, generalmente invitado a dar alguna charla de Malvinas para alguna institución o facultad, aprovechábamos para reunirnos en distintos cafés o se llegaba hasta nuestra Comisión del Banco, donde planificábamos distintas tareas y proyec-

tos. A veces nos reuníamos para algún asado, alguna cena en un restaurante, de ser posible acompañados con otros compañeros que tenían el tiempo y las ganas de ello, siempre pero siempre Malvinizando, explicándonos muchas cosas de nuestra participación en la Guerra y siempre haciendo referencia a nuestro comportamiento en ella.

Se también que tuvo problemas por no acatar la decisión de rendirnos esgrimiendo en su defensa que hasta no agotar la munición no lo haría, como lo dicen los libros militares, les recuerdo que nuestra Unidad había quedado acorralada por el invasor y nuestra seguridad era permanecer en las posiciones de defensa que teníamos.

Se también que en el informe Rattenbach, el cual fue uno de los pocos que debido a su actuación ponían como ejemplo la labor de nuestra Unidad, y que a ese tribunal se dirigió diciéndoles que como podían juzgar sin haber estado ellos en el combate.

Se también de la Condecoración que le dio el Congreso de los EEUU, por la buena conducción y desempeño de nuestro BIM 5. Esta condecoración fue únicamente entregada en dos oportunidades a militares sin relación directa en combate con ellos.

Hay muchas historias más, por ejemplo el colquio que participo junto a cinco militares argentinos, en Inglaterra o la reunión mantenida con el jefe del Batallón Gurka y varios compañeros de nuestra Unidad junto al Suboficial Cuñe (jefe de los morteros de 81 mm).

Tuvimos la suerte de tenerlo invitado a un asado el 10 de Mayo pasado, con una veintena de sus soldados... como siempre Malvinizando.

Para terminar, nuestro Comandante estaba en-

fermo pero en tratamiento, eso no le impidió viajar al Sur a dar lo que fue su última charla de Malvinas.

Fue un segundo padre para muchos de los que tuvimos la suerte de conocerlo y compartir muchos momentos de vida.

Mis respetos y disculpas a su familia y amigos, por el atrevimiento de poner en palabras mi sentimiento e historia personal, resaltando que lo mas importante de nuestro Comandante es que vivió como un hombre de bien y ejemplo de persona.

Gracias a Dios, a la vida y al destino por haberme dado el honor de haber ido al combate, con Ustedes, mis Hermanos del BIM 5

**Nacho Cepeda, simplemente un Soldado
Hasta Siempre Señor Comandante**



El autor del artículo

VETERANOS DE MALVINAS

El Círculo Oficiales de Mar, la Mutual de los Suboficiales de la Armada, abre las puertas de su Centro Médico para ofrecer atención personalizada a los Veteranos de Malvinas y su grupo familiar en las siguientes especialidades:

ALERGIA E INMUNOLOGÍA	MARCAPASOS Y DESFIBRILADOR
CARDIOLOGÍA	MEDICINA ESTÉTICA Y MESOTERAPIA
QUIRURGÍA GENERAL	MÉDICO DE FAMILIA - CLÍNICO - DIBA
CLÍNICA MÉDICA	MÉDICO DE FAMILIA - CLÍNICO - DIBA
DERMATOLOGÍA Y MICROLOGÍA	MEDICINA DE FAMILIA - CLÍNICO - DIBA
ECOCARDIOGRAMA Y DOPPLER	NEFROLOGÍA
ECOGRAFÍA	NEURÓLOGÍA
ENDOCRINOLOGÍA	ODONTOLÓGICA
ENFERMERÍA	OTOLINGÜELOGÍA
ERGOMETRÍA	OTORRINO LARINGOLOGÍA
FLEBIOLOGÍA	ODONTOLÓGICA
FONO AUDICIÓN	ODONTOLÓGICA
GASTROENTEROLOGÍA	ODONTOLÓGICA
GINECOLOGÍA	ODONTOLÓGICA
GINECOLOGÍA Y OBSTETRICIA	ODONTOLÓGICA
GRUPOS DE ENCUENTRO	ODONTOLÓGICA
GRUPO ANTITABACO	ODONTOLÓGICA
HOLTER 24 HS.	ODONTOLÓGICA
KINESIOLOGÍA	ODONTOLÓGICA
LABORATORIO	ODONTOLÓGICA

Horario de Atención
Lunes a Viernes
08:00 a 14:00

Centro Médico Círculo Oficiales de Mar
Sarmiento 1867 - 3er. Piso
(1044) - Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Teléfono: 0010-3333-264
e-mail: consultorios-co@circuloofmar.org.ar

Conozca MUPIM y su red de Beneficios

Beneficios incluidos en el valor de la Cuota Social

- Para su Familia
- Para la Educación
- Para su Salud
- Adjudicaciones directas por sorteo
- Para cursos que se realizan en las FF.AA. y de Seguridad en el país
- Para adquisición de materiales de estudio
- Mediación: Centro de Resolución de Conflictos por Medios Alternativos
- Gestión Militar
- Alcobas Institucional
- Gastos de reubicación por cambio de destino y/o país a retiro

Además de otros Beneficios y Servicios a los que se puede acceder en condiciones particularmente ventajosas.

Sede Central: Uruguay 656, (1015) Capital Federal
Tel.: (011) 4371-2400/2444 - 4374-8779
Fax: 4372-5766 - E-mail: info@mupim.org
Filiales, Delegaciones y Representaciones Especiales en todo el territorio nacional.

Sociedad Militar "Seguro de Vida"

Más de 100 años ofreciendo una amplia variedad de servicios a nuestros Asociados.

Prestos Económicos
Personales en Pagar,
Previdencia en Pagar,
Hipotecarias en Pagar,
Anticipos de Haber personal
en Actividad.

Ahorro Mutual
Cuentas de Ahorro en \$ y US\$
Depósitos a Término en \$, US\$ y €.

Tarjetas de Crédito y Débito
SMV MasterCard, SMV Visa y Banefin.

Contáctenos.

CASA CENTRAL:
Av. Corrientes 1074, Ciudad Autónoma de Bs. As.
Teléfono: (011) 4374-8000 - Fax central: (011) 4374-8000
Horario de atención: Lunes a Viernes de 07:00 a 19:00hs.
(en Casa Central, Filiales y Delegaciones)

GRUPO OPERACIONAL
operacion@mupim.org.ar
Consultas y gestión de papeles
0010-3333-264

Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque en Malvinas

«Gloriosos Halcones Navales»

Mi memoria no quiere detenerse en abril de 1982, insiste en retrotraerse a finales del año anterior, cuando un defectuoso cable de enganche de la cubierta de vuelo del Portaaviones A.R.A. «25 DE MAYO» se cortó y las leyes de la física hicieron vanos los esfuerzos del Capitán de Corbeta Rodolfo Castro Fox para poner nuevamente en el aire al A-4Q 3-A-302. Luego de infructuosas maniobras, «el Zorro» debió eyectar cuando la aeronave estaba casi invertida y a punto de caer al agua. Producto de esa eyección, tuvo fracturas que lo obligaron primero a permanecer internado y luego a estar enyesado por diversas lesiones que hicieron que, por ejemplo, no pudiera estirar por completo su brazo izquierdo cuando por orgullo y haciendo honor al espíritu de nuestra Armada, se reincorporara al servicio, pocos días antes de partir hacia el sur, ya en marzo de 1982.

A partir de entonces, la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque estaba a cargo de su Comandante, quien había relevado al Capitán de Fragata Alberto Jorge Philippi, quien había asumido la Subjefatura de la Base Aeronaval Río Grande, pero que se reincorporaría como adscripto luego de declarada la guerra. Mientras tanto, en el tiempo en que el Capitán Castro Fox estuvo recuperándose, entre diciembre de 1981 y marzo de 1982, ejerció el Comando el Capitán de Corbeta Carlos María Zubizarreta, nuestro Segundo, quien perdiera la vida posteriormente durante el desarrollo del conflicto Malvinas.



Zarpamos inicialmente hacia Malvinas a finales de marzo, con sólo tres aeronaves en servicio. Luego de recuperar nuestras Islas, el Portaaviones regresó a Puerto Belgrano, de donde volvió a zarpar, esta vez con ocho unidades listas. Me parece, a esta altura, que debo aclarar que hablo de aeronaves con miles de horas de vuelo en su haber, con varios cientos de anavizajes que, sin lugar a dudas, resentían su estructura, más allá de la enorme nobleza del «Halcón». Tampoco es un dato menor que el A-4Q no tenía radar y que se trataba de un avión que navegaba mediante ayuda radioeléctrica desde tierra, que también carecía de un navegador inercial para recalcar en un punto geográfico; tarea que debía realizarse visual-

mente, con todos los riesgos que ello implicaba.

Con esos ocho aviones en servicio, producto de un esfuerzo logístico notable y digno de remarcar hasta la admiración por lo hecho entonces por un equipo de trabajo compuesto por el Taller Aeronaval Central y el Arsenal Comandante Espora (Primero y Segundo Escalón de Mantenimiento) y el tercero compuesto en un gran porcentaje por Cabos Segundos. Claro que estos jóvenes marinos estuvimos dirigidos por señores Suboficiales que demostraron dotes de liderazgo que aún hoy perduran en nuestros recuerdos, pudiendo citar entre ellos a Héctor «Negro» Ramos, al «Lobo» Wolf y al «Zurdo» Pérez, entre otros.

Pero para no desviarme en mi objetivo, quiero llegar al día en que se produjeron los sucesos que motivan mi nota, no sin antes aclarar que lo que narraré versa sólo sobre tres de los pilotos, pero podría hacer comentarios similares sobre el resto de los integrantes de la Escuadrilla.

Ese 23 de mayo quedará por siempre marcado a fuego en la historia de los héroes de nuestra Argentina. Luego de atacar al enemigo en San Carlos, con distinta suerte, tres de las aeronaves, piloteadas por los Capitanes Castro Fox y Carlos M. Zubizarreta y el tercero por el Teniente de Navío Marco Aurelio Benítez, trataban de regresar a Río Grande. Uno de ellos, el de Zubizarreta, había tenido problemas con el sistema de armas y sus bombas no salieron. Cuando aterrizó una de las cubiertas de su tren de aterrizaje explotó. Ello hizo que el avión girara hacia la turba, enterrando su nariz. Es allí cuando cumpliendo con los protocolos el «Zubaro» decide eyectarse pero, lamentablemente, su cohete no llegó a los 70 metros que debía alcanzar, sólo lo propulsó unos 20 y, entonces, al no llegarse a desplegar el paracaídas, se estrelló contra el piso, falleciendo pocos minutos después.

Recuerdo que en principio, al escuchar la explosión, todos corrimos hacia el lugar del accidente. Fui yo el único que detuvo su marcha, debido a que observé que otro avión estaba aterrizando. Era Marco Benítez, quien había atacado la fragata HMS «Antelope». Alguna de sus bombas no habría estallado, y sospechamos que pudo haber quedado alojada a bordo, es probable que fuera aquella que explotó cuando quisieron desarmarla.

Luego de poner la escalera en el avión, ya en la plataforma, lo primero que hice fue ayudarlo a desatar y le di un fuerte abrazo. Allí le pregunté por el Comandante. Benítez me interrumpió y me preguntó ¿«el Zubaro ya aterrizó»? Cuando escuchó mi respuesta sólo bajó la mirada y me dijo, en voz baja, «y el viejo no llega.... estaba en lotería (con falta de com-



bustible) a 30 millas... ya avisé a Prefectura y salieron con el Puma a buscarlo... el viejo no llega... la puta madre», moviendo su cabeza hacia ambos lados. Fue en ese instante en que observé que otra aeronave estaba en básica, para final. Desde muy dentro de mí le grité a Benítez con algo de alegría «ese es el Zorro Castro Fox». El giró su cabeza y me dijo «no, es una avioneta, no es él». Muy seguro, le repetí «es él, pero con la silueta cambiada, no trae los drops» (tanques auxiliares de combustible). Allí él vuelve a observar y grita mientras me abraza «sí, carajo, ¡es el Comandante!»

Producto del accidente que narré al principio de esta nota, nuestro Comandante no podía accionar normalmente ni el acelerador ni la palanca de cierre de cabina de su Skyhawk, el 3-A-301. Era yo, su mecánico de pista, quien la cerraba desde afuera cuando el estaba ya alojado y atado en el avión. Para mover el acelerador debía tirar todo su torso hacia delante, debido a su falta de movilidad. Comento esto para buscar que reflexionemos sobre las muy escasas posibilidades de supervivencia de este Aviador Naval en caso de una eyección. Fue por ello, por la admiración que nos producía y por el orgullo de ser entonces sus subordinados, que nuestra felicidad, aun efímera, se hizo tan notable.

Como colofón, muy pocos metros después de aterrizar, el motor del noble A-4 se detuvo, ya sin combustible, sin permitirle llegar al rodaje.

Quiero cerrar esta nota con otra anécdota, muy cortita, pero que retrata a nuestra amada Tercera de Ataque. A mediados de febrero de 1982 una de las aeronaves que estaba realizando adiestramiento nocturno presentó fallas en un motor. Esa noche permanecimos trabajando más de 15 Cabos. Obviamente, no hacían falta tantos para cambiarlo si, en definitiva, los que trabajaron fueron los Cabos Gustavo Borroni, Daniel Pedrazoli, Rafael Condorí y Elio Dante de La Fuente. Pero, con verdadera identidad de equipo, de unidad, fuimos muchos los que nos quedamos «por si algo hacía falta» a acompañar a nuestros camaradas. Tal es así que, debido al ruido que hacíamos, alguien le dio parte al Oficial de Guardia, Teniente de Fragata Marcelo «Loro» Márquez, quien a eso de las 2 de la mañana se apersonó buscando el origen del «desorden», que en realidad no existía. Así comenzó a conocer a su nueva Escuadrilla. No sólo se sorprendió, sino que hizo preparar mate cocido para que tomáramos algo caliente, porque se identificó con nuestro espíritu.

Nuestra Escuadrilla participó en diversas acciones de combate. Fallecieron el Capitán Zubizarreta y también, en combate, el «Loro» Márquez. Además, fue derribado el Capitán Philippi y debió eyectar el Teniente de Navío José Arca.

Podría seguir escribiendo horas del honor de haber formado parte de nuestra Aviación Naval, en general, y de la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque en particular, pero hace tiempo que sentía la obligación moral de resaltar la conducta de todos quienes cité, y de aquellos que no nombré pero que recuerdo diariamente porque serán, por siempre, el ideal del espíritu de una unidad de combate.

Rubén Adolfo Limia
Suboficial Principal VGM (RE)
Armada Argentina



El portaaviones ARA «25 de Mayo» con su dotación de helicópteros y aviones A4Q, Súper Etendar y de Exploración Tracker

Camada 1980 de Operaciones - ARA

Veteranos de Malvinas

VGM CSOP (R) Néstor Fabián Montenegro.

Como todos los años, en una hermosa tradición, se llevó a cabo la reunión de Veteranos de Guerra de la Armada, de la Orientación Operaciones. Estos hombres, nacidos a la Marina desde la antigua y orgullosa Escuela de Mecánica de la Armada, pertenecen a la Promoción 80 y participaron en las distintas unidades navales en los avatares del conflicto.

Desde hace ya cinco años se reúnen una vez al año con sus familias para celebrar la continuidad de su amistad y recordar a los caídos durante y después del conflicto.

En esta oportunidad el lugar fue el tradicional escenario del anfiteatro José Hernández, en donde se celebra anualmente el festival de la doma y el folklore de la ciudad de Jesús María, provincia de Córdoba.

En el año 1982, la «camada» 80 de la Orientación Operaciones fue un eslabón importante del equipo integral de la Armada en la guerra. En esas circunstancias ofrendó su vida el cabo Fernando Dorganbide (Cruce-ro ARA «General Belgrano») y en post guerra fallecieron Carlos Ferreyra, Roger Rinaldi, Sergio Colmegna y, recientemente, Javier Adrian Paniagua.

Pronunció palabras alusivas el CSOP VGM (R) Néstor Fabián Montenegro (durante el conflicto en el destructor ARA «Santísima Trinidad»), resaltando el agradecimiento de la promoción 80 hacia la Armada como institución que los formara como profesionales y personas de bien.

Se brindó por el recuerdo de los 649 caídos y se seleccionó para la reunión de 2012 a la ciudad de Rosario, Pcia. de Santa Fe.



Camada 1980 de Operaciones



Camada 1980 de Operaciones



Frente pagina web del Centro de Civiles Veteranos de Malvinas



Homenaje a los Marineros Mercantes caídos en Malvinas

MARINOS MERCANTES CAÍDOS EN MALVINAS

BUQUE MOTOR ISLA DE LOS ESTADOS

10-05-1982	PANIGADI, Tulio Néstor	Capitán
10-05-1982	BOTTARO, José Esteban	1er. Oficial
10-05-1982	POLITIS, Jorge Nicolás	2do. Oficial
10-05-1982	AGUIRRE, Miguel	Jefe de Máquinas
10-05-1982	CUEVAS, Alejandro O.	1er Of. de Máquinas
10-05-1982	IBÁÑEZ, Benito Horacio	Contramaestre
10-05-1982	BOLLERO, Jorge Alfredo	Cabo de Mar
10-05-1982	LIMA, Antonio Manuel	Marinero
10-05-1982	OLVEIRA, Manuel	Marinero
10-05-1982	CAYO, Antonio Máximo	Marinero
10-05-1982	MENDIETA, Pedro	1er. Electricista
10-05-1982	HÜDEPOHL, Enrique J.	Mecánico
10-05-1982	MINA, Omar	Cabo Máquina
10-05-1982	LUZARDO, Rafael	1er. Cocinero
10-05-1982	SANDOVAL, Néstor O.	Mayordomo

PESQUERO NARWAL

09-05-1982	RUPP, Omar	Contramaestre
------------	------------	---------------

ARA GENERAL BELGRANO

02-05-1982	ÁVILA, Heriberto	Cantintero
02-05-1982	ÁVILA, Leopoldo	Cantintero

¡CAYERON EN COMBATE EN DEFENSA DE LA SOBERANÍA NACIONAL!

Aviones contra aviones y un derribo singular

(Artículo extractado de www.aerovirtual.com.ar)

Capítulo aparte entre las acciones aéreas de la campaña de Malvinas merecen los pocos, aunque precisamente por ello muy interesantes, combates de avión a avión registrados en el cielo de las islas. A continuación, una reseña de esas acciones, que incluye el único derribo de un Harrier por parte de un avión Argentino. Este hecho, comprobado mucho tiempo después de finalizada la contienda, ha sido corroborado con la información disponible de ambos bandos.

Durante la guerra de las Malvinas fueron muy pocas las oportunidades en que se llegaron a concretar combates «aire-aire», es decir, el enfrentamiento individual entre dos aviones enemigos cuyo objetivo como fin es precisamente eliminar al contrario.

Las razones por las cuales no se dieron estas «peleas de perros» (como se las suele denominar traduciendo directamente la expresión en inglés «dog-fight») son varias. En primer lugar, los aviones argentinos destinados a esa tarea, los interceptores Mirage III, al carecer de equipo de reabastecimiento de combustible en vuelo, llegaban a las islas con una cantidad de carburante que sólo les permitía sobrevolar el archipiélago unos pocos minutos y con el riesgo permanente de que cualquier exceso en el consumo, como el que se produce al acelerar a velocidades supersónicas, les impediría retornar al continente.



Mirages MIII en una base aérea en los '80

Los aviones británicos tenían la ventaja de un mayor margen de tiempo en operación, ya que partían de puntos más cercanos y con el cálculo justo de vuelo para interceptar a los argentinos. Pero seguramente su mayor ventaja residía en el misil AIM-9L Sidewinder, de performances muy superiores a los «Matra» y «Shafrir» de la Fuerza Aérea Argentina.

No obstante, si las condiciones no se presentaban ampliamente favorables para los cazas ingleses, quienes controlaban a los Harrier preferían ordenarles rehuir el combate y no arriesgar un avión.

Entre esos escasos enfrentamientos entre aviones se cuentan el protagonizado el 1 de mayo por el primer teniente Eduardo Perona -en la acción en la que caería el primer piloto argentino, el capitán Gustavo García Cuerva- y el vivido por el entonces capitán Guillermo Donadille, quien logró el único derribo registrado de un Harrier en combate aire-aire a pesar de que, paradójicamente, ésa no era su misión. Sus testimonios dan cuenta de esos dos hechos.

El 29 de marzo de 1982 el primer teniente Eduardo Perona es enviado, en forma repentina y sorpresiva, tanto para él como para sus compañeros de escuadrón, a la Base Aérea de Río Gallegos. Ignoraban en ese momento que unos días más tarde Argentina recuperaría las Malvinas, la conflictiva situación vivida con Chile a fines de 1978 habían introducido en el alistamiento de la Fuerza Aérea frecuentes despliegues hacia el sur para estar en condiciones de operar de inmediato. Cuatro días después, todos sabrían que el desembarco argentino en las islas había sido la verdadera causa de su movimiento.

Estreno de misiles

En las dos últimas semanas de abril llegaron a la base los misiles aire-aire Matra R.550 Magic, recién adquiridos por la Fuerza Aérea Argentina, para armar a los Mirage III EA, lo que los obligaría a realizar entrenamientos de combate aéreo con los hasta entonces por ellos desconocidos ingenios franceses.

«Así llega el 1 de mayo, relata Perona, después de largas y agotadoras alertas atados al avión y a minutos de despegar para interceptar cualquier blanco que no fuera identificado y que se aproximara al aeródromo. Yo era el numeral del capitán Gustavo García Cuerva y habíamos estado en alerta hasta la medianoche del 30 de abril. Luego de unas horas de descanso retornamos de alerta alas 6.00 horas del 1 de mayo, con nuestros Mirage III armados con dos misiles R.550 y un «Matra» R.530 de tipo electromagnético (este último de prestaciones inferiores a las del «Magic»).

Estacionados en la cabecera 25 de la pista de Río Gallegos, los dos M-III ven despegar a un reabastecedor KC-130 Hércules y poco después a una escuadrilla de A4 Skyhawk al mando del capitán Palaver. En ese momento les llega una orden fragmentaria; la misión: realizar cobertura aérea al noroeste de Puerto Argentino. Despegan y luego de la navegación de aproximación a las islas se ponen en comunicación con el Centro de Información y Control (CIC) de las Malvinas, que les ordena quedar orbitando a 30.000 pies de altitud (unos 10.000 metros). En esas condiciones los Mirage podían permanecer sólo entre 10 y 15 minutos, antes de verse obligados a retornar al continente por falta de combustible. Por la radio escuchan al operador informar a la escuadrilla del capitán Palaver que una Patrulla Aérea de Combate (PAC) británica se les estaba acercando, por lo que los Skyhawk, que no llevan misiles para combate aire-aire, no tenían otra alternativa que escapar a máxima velocidad y rasante.

«En ese momento, continúa el relato de Perona, el capitán García Cuerva tomó la valiente decisión de regresar y tratar de sacar a la PAC de la persecución a los A4 y pidió al operador del radar que nos vectorizara para atacar a los aviones ingleses. Logramos nuestros propósitos, pues cuando la PAC se vio asediada por su sector posterior por nuestros aviones, invirtieron su rumbo y nos enfrentaron para lograr un cruce de frente.»

«Nosotros nos separamos lateralmente entre 1.000 y 2.000 metros para tratar de realizar un disparo de frente con nuestros misiles R.530, pero los radares no tuvieron una buena detección y solamente nos cruzamos con los dos Sea Harrier, nosotros por abajo unos 3.000 pies y allí inmediatamente pusimos rumbo a Río Gallegos. Aterrizamos pensando que no llegábamos, ya que mis tanques marcaban 240 litros de combustible remanente y 200 el de mi jefe de sección (una cantidad despreciable, dado el consumo de esos reactores) cuando estábamos tocando pista.»

La segunda misión

Poco después, durante el almuerzo, los dos pilotos de Mirage se estrecharon en un abrazo con los integrantes de la escuadrilla de Skyhawk a la que habían protegido, el capitán Palaver, el primer teniente Guadagnini y los tenientes Gálvez y Gómez.

Un breve descanso y ambos están nuevamente en alerta en la cabecera de pista, pero esta vez no llevaban bajo sus planos los misiles R.530, sólo irían con los «Magic».

«Aproximadamente a las 15:30 horas nos llega una nueva orden fragmentaria con idéntica misión a la anterior, así que despegamos rumbo al sector asignado, que era en las proximidades de la isla Gran Malvina. Cuando nos estábamos aproximando a la zona, continúa Perona, nos debíamos comunicar con el CIC Malvinas, directiva que debían cumplir todas las aeronaves, por lo cual la frecuencia estaba total-

mente saturada dada la gran cantidad de aviones que habían despegado desde el continente ese día para ir a atacar a la «Task Force.» (Ese 1º de mayo había sido el día de los primeros ataques británicos: Con aviones Vulcan bombardeando la pista y luego con ataques de Harriers y cañoneo de buques)



El operador del radar de Malvinas los dirigió hacia una PAC que puso rumbo opuesto al de ellos. Cuando estaban separados por unas 80 millas, el capitán García Cuerva pregunta cuál era el estado de la pista de Puerto Argentino, porque, tal como lo habían planeado previamente, si entraban en combate eyectarían los tanques suplementarios de combustible, a pesar de que se había ordenado no hacerlo, y en caso necesario intentarían aterrizar en el aeródromo de la capital isleña. Pero la pregunta quedaría sin respuesta.

Perona recuerda que el operador de radar decide separarlos para interceptar a la PAC y así «nos separamos unos 45 grados a cada lado del rumbo que traíamos». En ese momento eyectamos los tanques pendulares de 1.700 litros, pero una falla en el sistema provoca que el tanque derecho de mi avión quedara en su lugar. Luego el operador nos ordena otro cambio de rumbo y me informa que tenía un blanco a unas 30 millas con rumbo opuesto y a menor altura que la mía por lo que comencé una suave picada.

«Más tarde me informa que nuestra separación era de 10 millas y como no lo tenía en contacto radar decidí buscarlo visualmente. Logré verlo por contraste contra la capa de nubes que había más abajo y cuando estaba a unas 6 ó 7 millas informé que veía un Sea Harrier con rumbo opuesto al mío.»

«Antes de cruzarnos comencé una fuerte trepada para lograr mayor altura, pero el tanque que tenía colgado aún bajo el ala malogró la performance de ascenso y cuando miré al costado pude divisar clara mente al Harrier en el lateral izquierdo, a unos 500 metros, así que entramos en un cruce de tijeras.»

En uno de esos cruces el primer teniente Perona siente una tremenda sacudida en su avión y por la radio informa «Me dieron, voy a eyectarme.» García Cuerva, que lo escucha, le desea suerte.

«Entonces le digo (a García Cuerva) que voy a tratar de llegar a una costa que veía a unas 30 millas pues no tenía intenciones de eyectarme sobre el agua sin el traje anti-exposición, ya que en esos días no todos llevábamos ese equipo. Así que después de navegar unos momentos interminables y cuando ya no tenía prácticamente comando, pues el avión tendía a rolar por efecto del tanque, y prácticamente sobre la línea de la costa de la isla Borbón, tiré del comando superior de eyección y me encontré colgado del paracaídas tratando de evitar que el viento me llevara hacia el agua.»

«Cuando estaba por llegar a tierra, el paracaídas gira y toco, por las irregularidades del terreno, primero con el pie derecho y luego el izquierdo, lo que me provocó una fractura en el tobillo derecho y

un esguince en el otro.

Como medida de precaución, Perona ocultó entonces su paracaídas y los documentos de vuelo, e intentó llamar por la radio de emergencia, pero sin obtener respuesta alguna. Cuando las lesiones le impidieron prácticamente caminar, un helicóptero «Agusta» del Ejército lo recogió y lo trasladó a un establecimiento en Bahía Elefante que operaba como base aeronaval. Allí se encontraban los Pucará que habían salido de la base aérea militar «Cóndor», en Darwin, a raíz del bombardeo que habían sufrido horas antes.



Mirage III EA matrícula I-016 armado con dos misiles Matra Magic en las alas y un Matra 530 en el vientre además de tanques de combustible de 1300 litros.

Después de permanecer un día en camilla en la base aeronaval, Perona es trasladado en un Beechcraft B200 de la Armada hasta Río Grande y de allí en un Electra hasta Buenos Aires, donde fue internado en el Hospital Aeronáutico Central.

Ya en la calma del hospital, Perona intentó reconstruir lo sucedido. «Yo tenía tres suposiciones de lo ocurrido: la primera, que había impactado en vuelo con el Harrier. La segunda, que otro avión, al cual yo no había visto, me había derribado. Y la tercera, que el avión con el cual había entrado en combate había logrado lanzar su misil.» Así se lo informó a sus superiores y en una entrevista televisiva narró la primera versión.

«Pero con el tiempo, concluye Perona, los he-

chos me demostraron que la maniobrabilidad del Sea Harrier (con su notable capacidad de frenar hasta quedar «suspendido» en el aire) era rotunda y el piloto con el que había entrado en combate había logrado una buena posición para lanzar su misil AIM-9L Sidewinder.»

El bautismo de combate

SEGÚN EL PARTE OFICIAL DE LA FUERZA AÉREA

(Extractado de la página oficial de la FAA)

Sábado 1 de mayo

Orden Fragmentaria 1109: Dos aviones Mirage MIII, indicativo DARDO. Misión: cobertura; armamento: misiles Magic. Tripulaciones: capitán Gustavo García Cuerva (Avión I-015), primer teniente Carlos Perona (Avión I-019). Despegaron de Río Gallegos a las 15:45. Ruta: Río Gallegos - Malvinas.

Esta tripulación cumplía la segunda salida del día, y fue la que, por primera vez, recibió fuego de una patrulla aérea británica. Ambos aviones eyectaron tanques y se trabaron en combate sobre la Isla Borbón.

El capitán García Cuerva vio el misil arrojado sobre su numeral (Perona) y le gritó: Le lanzaron un misil, ¡cierre, cierre!, pero el misil alcanzo al Mirage de Perona y éste eyectó. Posteriormente, fue recuperado.

El capitán García Cuerva, sin combustible para regresar al continente, tenía dos alternativas; eyectarse sobre las islas y perder el avión, o intentar el aterrizaje en la pista de Malvinas y salvar su máquina.

Esto último suponía una excelente coordinación con el comando de la defensa aérea de Malvinas (Centro de Información y Control Artillería Antiaérea). Lamentablemente, esta coordinación aún no ocurría, porque no se había alcanzado el nivel de confianza de la defensa y, aún peor, subsistía el grado de desorganización producido por los ataques aéreos y fue-

go naval enemigo sobre la zona.

García Cuerva decidió aterrizar y lo comunicó por VHF. El «alto el fuego» fue ordenado, reiteradamente, por el Centro de Información y Control. El M-III se dirigió hacia la pista y procedió a eyectar sus cargas externas, para facilitar la maniobra de aterrizaje. Esa acción (eyección de cargas), confundió a la tropa que de inmediato comenzó a disparar sus armas largas (fusiles) contra el avión. La psicosis creada por el Vulcan y los Harrier en sus ataques en la madrugada de ese día pudo, en los artilleros, más que la orden del Centro de Información y Control, y las baterías antiaéreas del Ejército y la Armada abrieron fuego, que dio como resultado el derribo del M-III. El piloto inglés que derribó al primer teniente Perona fue el Primer Teniente (RAF) Paul Barton; y el que combatió contra el capitán García Cuerva, el Teniente (RN) Steve Thomas. Respecto del accionar del capitán García Cuerva, durante los quince minutos transcurridos entre el combate relatado y su solicitud de aterrizaje en Base Aérea Militar Malvinas, existen versiones, que afirman lo siguiente: García Cuerva avistó al Hermes en el momento en que un avión Sea Harrier estaba próximo al aterrizaje; se lanzó sobre el mismo y lo ametralló haciendo que, después de rebotar dos veces sobre la pista del portaaviones, rompiera el elevador y cayera al mar.



Perfil del Mirage IIIA que tripulaba y foto del Mayor (PM) García Cuerva



*Homenaje a los heroicos
pilotos de nuestra Fuerza
Aérea en Malvinas*

Programa de apoyo a la comunidad y centros de veteranos

AVEGUEMA desarrolla, como una de las actividades principales, acciones de apoyo a escuelas carenciadas y a diversos Centros de Veteranos distribuidos a lo largo y ancho de nuestra geografía.

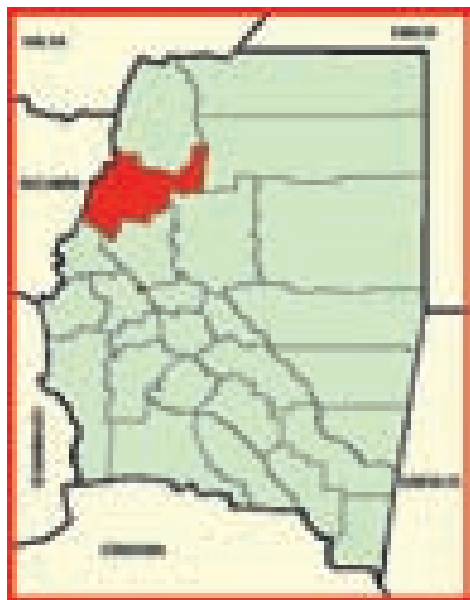
Lo hace en el convencimiento que la difusión de los principios irrenunciables de nuestra soberanía sobre la Islas hace a la permanencia de esos ideales en nuestra población. También estamos convencidos que el verdadero camino para encontrar soluciones permanentes en la problemática nacional es una mejor y mayor educación en nuestro pueblo.

1. Ayuda a la escuela N° 320 «El Bobadal»- Santiago del Estero

El día 13 de Julio de este año se recibió a través de un Veterano de Guerra de Malvinas de la Provincia de Salta, el pedido de colaboración para una Escuela en el interior de la Provincia de Santiago del Estero, ubicada en el paraje que se denomina «Bajo Alegre», en la localidad del Bobadal. Se trataba de la Escuela Infantil N° 320, en el Departamento Jiménez.

La Asociación de Veteranos de Guerra de Malvinas, dentro del programa que lleva delante de apoyo a la comunidad, decidió colaborar enviando a dicha Escuela ejemplares de nuestra Gaceta Malvinense y libros de textos de diferentes niveles de estudio.

Dicho material fue entregado a la Escuela N° 320 gracias a la colaboración del personal de la empresa de micros «General Urquiza» quien tuvo la deferencia de trasladar gratuitamente los elementos hasta ese rincón de la Patria.



Ubicación de la localidad

El Bobadal es una localidad del Departamento Jiménez, en la provincia de Santiago del Estero, Argentina. Con una población en el censo de 2001 de 1369 habitantes.

2. Donación de Bandera de Guerra en Concepción del Uruguay, Entre Ríos

La Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas, el día 22 de septiembre, donó una Bandera de ceremonias a la sala evocativa de Malvinas denominada «Daniel Francisco SIRTORI», en la localidad de Concepción del Uruguay, Provincia de Entre Ríos.

La enseña patria fue recibida con mucha emoción por los Veteranos integrantes de la Sala Evocativa, ya que les faltaba esta bandera para poder participar de los desfiles y actos. En la Ceremonia se encontraban presentes autoridades locales, Veteranos de Guerra, público en general, medios radiales y televisivos de la zona y una delegación de AVEGUEMA integrada por el Suboficial Mayor VGM (RE) Miguel A ORTIZ, el Suboficial Principal VGM (RE) Daniel SEFFINO y el Capitán de Navío VGM (RE) Juan Carlos IANUZZO.

El pabellón fue entregado en nombre de AVEGUEMA por el Sr. Capitán de Navío VGM (RE) Juan Carlos IANUZZO, el cual dirigió unas palabras en representación del Presidente de la Asociación,

La donación fue recibida por el VGM Eduardo PARADA de la mencionada Sala Evocativa.

La sala lleva ese nombre en memoria del Soldado VGM Daniel F. SIRTORI, nacido en 1962 en Chajarí, Entre Ríos, que en el conflicto con Gran Bretaña en 1982, combatió en el Batallón N° 5 de Infantería de Marina.

A su regreso a la vida civil trabajaba en su ta-

ller, hasta que por estrés post traumático a causa de la guerra, puso fin a su vida en junio de 1999.



Delegación de AVEGUEMA con VGM Eduardo Parada



Bandera de ceremonia donada por AVEGUEMA

3. Ceremonia en el Jardín de Infantes N° 901 - «Almirante Julián Irizar» en Capilla del Señor, Pcia. de Buenos Aires.

La Asociación de Veteranos de Guerra de Malvinas fue invitada el 7 de septiembre, a participar del cierre del proyecto Institucional «Un Pueblito a Orillas de la Cañada» organizado por el Jardín de Infantes y con la participación de las fuerzas vivas del lugar (Bomberos; Policía, Médicos, etc.), con la intención de despertar en los más chiquitos, un sentimiento de amor hacia su Patria y comunidad, como así también hacerles conocer hechos significativos que han marcado hitos fundamentales en la historia del País.



Delegación de AVEGUEMA

La ceremonia consistió en un mini desfile, replica del desfile cívico que se lleva a cabo el 14 de septiembre, aniversario de la Exaltación de la Cruz, en esa ocasión acompañan al jardín todas las entidades y autoridades de la localidad, desfilando acompañadas por los alumnos vestidos con los mismos unifor-

mes con que participaron en esta oportunidad.

En el caso particular de la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas participamos con 14 hombres, bandera y portaestandarte, y el grupo de niños pasó vestido con ropa mimetizada como si fueran ex combatientes.

Es la segunda oportunidad que AVEGUEMA ha sido invitada a esta ceremonia.

En este año se hizo entrega a la Sra. Directora del Jardín, Sra. Ana María EIRAS de SANCHO, de un cuadro con la campana del Rompehielos Alte. Julián IRIZAR totalmente congelada, donación del Suboficial Mayor VGM Juan Carlos VIVAS, ex tripulante de ese buque.



Abanderado y portaestandarte de AVEGUEMA con autoridades de la Escuela



Cuadro donación de AVEGUEMA



Desfile

EMERGENCIAS PSIQUIATRICAS, PSICOLÓGICAS, MEDICAS E INFORMACIÓN EN GENERAL PARA VETERANOS Y SU GRUPO FAMILIAR

Atendido por Veteranos las 24 hs. Los 365 días del año
teléfono gratuito: 0-800-9998348

Depende del Ministerio de Salud de la Pcia. de Bs. As. Departamento de Salud, Mental

IMPORTANTE PARA SOCIOS DE AVEGUEMA

Señores socios:

La Asamblea Anual Ordinaria, efectuada el día 7 de julio de 2010, resolvió fijar como parámetro para el ajuste anual de la cuota mensual de los Asociados un porcentaje equivalente al 0.55 % de la Pensión Honorífica Nacional.

En razón de lo expuesto, se fija para el año 2010 / 2011 la **cuota social en 15 pesos para los socios activos.**

Se ha detectado que una importante cantidad de socios no registran la actualización de su cuota social. Si Ud. verifica tal hecho en su boleta de haberes, recibo del ANSES, o no tiene su cuota al día en caso de pagar en efectivo le solicitamos que para regularizar la situación se comunique con nuestra administración en:
Uruguay 654 p.4 of.403 - CABA - TEL: (011) 4373-5440.-

Pago cuotas sociales en otra sede

Se solicita que los Señores Socios que efectúan depósitos de su cuota social en delegaciones de la MUPIM o en sucursales del Banco Nación, informen a esta Asociación una vez realizado el mismo, para poder efectuar las anotaciones correspondientes.

Los Veteranos de Guerra podrán efectuar **consultas** personales o relacionadas con su grupo familiar **sobre aspectos médicos** tomando contacto con el **Doctor Eduardo GERDIN** - coordinador medico de la Subgerencia de Veteranos de Guerra del PAMI de 13 a 20 horas o personalmente en Suipacha 23 piso 1, al TEL: 4343-7747 o enviando un e-mail a eduardogerdin@gmail.com

REQUISITOS PARA LA AFILIACIÓN DE LOS VETERANOS DE GUERRA AL INSTITUTO NACIONAL DE SERVICIOS SOCIALES PARA JUBILADOS Y PENSIONADOS (INSSJP-PAMI)

1. Presentar el primer recibo de sueldo de la Pensión Nacional.
2. Presentar el DNI
3. Tener actualizado el domicilio
4. Con lo mencionado presentarse a la Agencia ó Delegación (UGL) de PAMI que corresponda según su domicilio actualizado

Nota: Los VGM pueden tener más de una Obra Social o sea que pueden tener PAMI y otra que le hayan dado por su trabajo etc.

Ejemplos:

En Capital Federal:

Existen 10 Agencias que dependen de la UGL 6. Si el VGM vive en Ramón Falcón 2500 le corresponde la Agencia 6. La UGL 6 se encuentra en Bartolomé Mitre 1340.

Ante cualquier duda hablar con la Sra. Fretes del Departamento Afiliación al 4362-7396/8. Si el tema es de Capital Federal hablar con el Área Afiliaciones de la UGL 6 al Tel.:5811-6169 o por fax: al 5811-6123.

En el país:

Hay 36 UGL (Delegaciones) en todo el país. Si el VGM es de Santiago del Estero le corresponde la UGL 19.

Fe de Erratas a la Gaceta N° 38

- Página 17, en el artículo sobre la renovación del juramento a la bandera por parte de los VGM del RIMec 6, debe decir Soldados Clase 1962 en lugar de 1964.
- Página 6, en el punto referido al fallecimiento del VGM Norberto Ricardo Villegas, debe decir Coronel VGM (R) Norberto Ricardo Villegas

Sepan disculpar los mencionados errores.

OBITUARIO

- † AVEGUEMA lamenta informar que día 21 de septiembre falleció nuestro socio activo N° 396, Comodoro (R) Dn. Ramón Pastor Vivas. Durante la Guerra de Malvinas, con la Jerarquía de Mayor, el Comodoro Vivas se desempeñó como Jefe Escuadrón Canberra.
- † AVEGUEMA lamenta informar el fallecimiento del Suboficial Primero Servicios, VGM, (RE), LUIS ALBERTO APODACA, socio de nuestra Institución N° 2264, perteneciente en 1982 a la dotación del Destructor A.R.A. «Santísima Trinidad», ocurrido el 23 de octubre de 2011.
- † AVEGUEMA lamenta informar el fallecimiento el 18 de agosto del corriente año, en la ciudad de Salta, del Sargento Ayudante, VGM, (RE), OSVALDO SAMUEL VEGA, socio de nuestra Institución N° 416. El Suboficial Vega prestó servicios en el RI Mec. 8 durante el conflicto.

Sr. Asociado

Mantenga actualizados sus datos, teléfono, dirección y E-mail, en nuestras oficinas, para poder brindarle un mejor servicio.

Uruguay 654 piso 4 Of. 403 (1015)- Buenos Aires Teléfono/Fax: 4373 -5440 E-mail aveguema@yahoo.com.ar

CENTRO INFORMACIÓN TELEFÓNICA PARA VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS (VGM)

El Ministerio de Defensa habilitó el Servicio Gratuito de Información Telefónica para brindar atención personalizada a los VGM (Veteranos de Guerra de Malvinas); responder y derivar adecuadamente consultas y solicitudes.

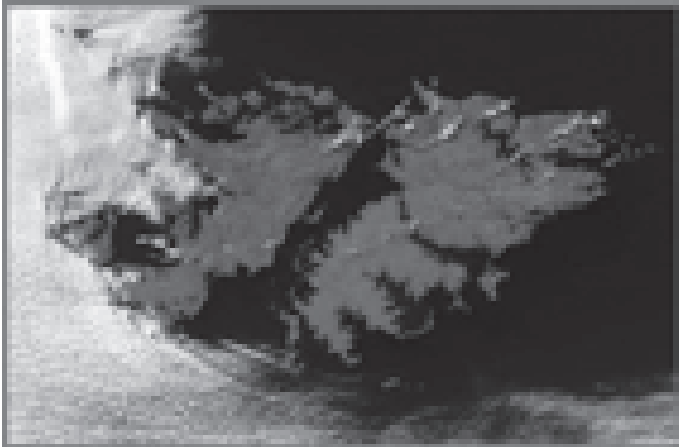
0800-666-4584

El Negocio del Petróleo en Malvinas y sus Realidades

«La Nación Argentina ratifica su legítima e imprescriptible soberanía sobre las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes, por ser parte integrante del territorio nacional. La recuperación de dichos territorios y el ejercicio pleno de la soberanía, respetando el modo de vida de sus habitantes, y conforme a los principios del derecho internacional constituyen un objetivo permanente e irrenunciable del pueblo argentino.»

Copia de la CONSTITUCIÓN ARGENTINA, Primer disposición transitoria.

Ya es ley la norma que sanciona a las empresas que exploren la plataforma continental argentina sin autorización del gobierno. Se establece en su artículo tercero que serán inhabilitadas de cinco a 20 años las personas físicas o jurídicas, nacionales o extranjeras, que por sí o por intermedio de terceros operen en la plataforma sin los permisos correspondientes.



La ley fue sancionada el 16 de marzo pasado por el Congreso y se vincula a la disputa por las Islas Malvinas con el Reino Unido, que durante 2010 extendió permisos de exploración para que empresas petroleras busquen hidrocarburos en zonas marítimas bajo disputa.

El texto legal advierte que «en el caso de poseer concesiones hidrocarburíferas» las empresas que operen sin autorización oficial, les serán «revertidas» al Estado Nacional o a los Estados provinciales, según el ámbito territorial en que se encuentren.

Según la Ley 23.968, la plataforma continental argentina se extiende «más allá del mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural del territorio hasta el borde exterior del margen continental», hasta una distancia de 200 millas marinas medidas a partir de las líneas de base».



Plataforma marítima de exploración

En concreto, la norma prohíbe «desarrollar actividades hidrocarburíferas en la plataforma continental argentina sin haber obtenido la habilitación pertinente emitida por autoridad competente argentina».

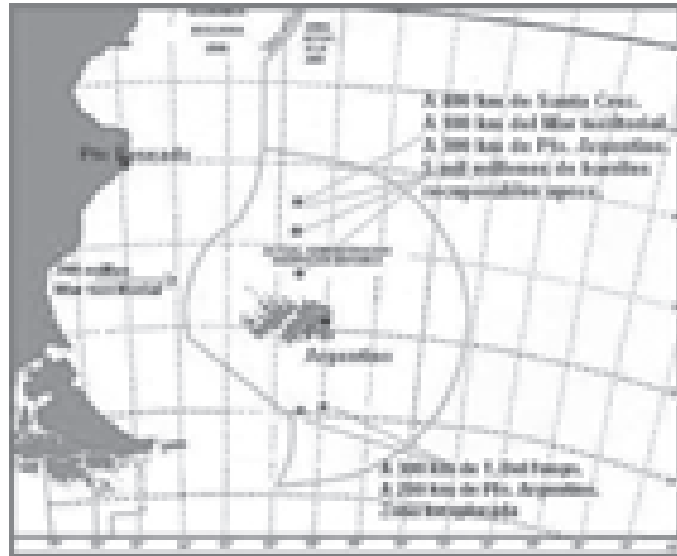
Ley Provincial de Santa Cruz

Las empresas que explotan recursos naturales en las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur no podrán participar de emprendimientos de ese tipo en Santa Cruz, de acuerdo con una ley sancionada por unanimidad en la Legislatura provincial.

El proyecto presentado por Horacio Miguel (FPV), diputado por Pico Truncado, recibió el apoyo de todos sus pares en la 10° sesión ordinaria del parlamento santacruceño, que encabezó el vicepresidente segundo del cuerpo, Aníbal Billoni.

La ley suspende «el otorgamiento de permisos,

concesiones o cualquier derecho sobre la explotación de cualquier recurso natural de la provincia de Santa Cruz a todas las personas físicas y jurídicas que participen en negocios» de ese tipo en las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur.



Ubicación (color rojo) de los pozos petroleros a ser explorados por Gran Bretaña.

Hasta el año 1986, los ingleses sólo mantenían usurpadas las Islas Malvinas y controlaban 12 millas a su alrededor. Las Islas eran un enorme gasto para los británicos, y por ello decidieron, de forma unilateral, establecer 200 millas alrededor de las Islas, pues se sabía de las grandes riquezas pesqueras y del potencial petrolero. Esas 200 millas, luego se extendieron a las Georgias y Sandwich del Sur, siendo en la actualidad un territorio 20 veces mayor que las del territorio de las Malvinas de 1982.



Comparación entre los límites que sostenía Gran Bretaña hasta 1986 y su ampliación a las 200 millas

A partir de 1986 los ingleses comenzaron a explotar los recursos pesqueros del Mar Argentino alrededor de 200 millas entorno a Malvinas, otorgando licencias pesqueras a empresas de terceros países. La cuestión petrolera era distinta, pues antes de caer el gobierno de Isabel Perón (febrero 1976), la misión inglesa de Lord Shackleton recibió el cañoneo naval de un buque de la Armada Argentina, provocando un grave incidente diplomático entre Londres y Buenos Aires. Más tarde, en los años del gobierno de Carlos Menem, 1996/97, con licencias inglesas Shell exploró la cuenca norte y este de las Islas, no encontrado una cantidad de petróleo comercializable, dado que el precio del barril no superaba, en ese tiempo, los 30 dólares.

Hoy, el precio del barril de crudo es casi el triple. Pero el problema no es el precio, sino la cantidad de petróleo que puede llegar a ser extraído del Mar Argentino.

En noviembre del 2009 el Consejo Isleño de las Malvinas autorizó la actividad de buques en tareas de exploración petrolífera.

Desde febrero del año 2010, en que comenzó la exploración británica, hasta ahora, no se han encontrado cantidades suficientes del recurso para afron-

tar los gastos operacionales inmensos que demandaría la explotación petrolífera en esas profundidades. No hay por ahora negocio, todo experto sabe que los 200 millones de barriles encontrados hasta el momento, no justifican una explotación en alta mar, y en esas latitudes.

Hasta la fecha, hay cuatro compañías empeñadas en descubrir petróleo en el mar adyacente a las islas, estas compañías son:

Rockhooper
Desire Petroleum
Falklands Oil & Gas
Argos Resources

El área que se está explorando actualmente es una zona denominada «SEA LION», en ella la compañía nombrada en primer término declaró en septiembre de este año haber encontrado un interesante yacimiento de una proporción cercana a los 1000 millones de barriles. Esta empresa, Rockhooper, es a la fecha la única que informó haber encontrado petróleo.



Distintas instalaciones petrolíferas «mar adentro»

El primer pozo fue tapado por no encontrarse la cantidad necesaria de petróleo. El segundo arrojó un número aproximado de 200 millones de barriles recuperables, poco para un negocio offshore (fuera de costa). El tercer pozo explorado tiene buena calidad de petróleo, pero poca cantidad. En Gran Bretaña, en febrero de este año, comenzaron hablando de 608 millones de barriles recuperables. Y aún siguen insistiendo con ese número desde la prensa sensacionalista. La realidad es muy distinta, y hasta ahora, no hay negocio.

Hay que tener en cuenta que de lo que se encuentre debe calcularse un factor de recuperación que ronda el 30%.

Si la información última de Rockhooper fuera cierta, aplicando el factor de aprovechamiento indicado, todavía no resulta rentable la explotación sistemática.

Sin embargo, todas estas actividades que desarrollan los británicos van configurando una situación «de hecho» que los posiciona para el logro de

otros objetivos, como ser:

El reclamo de eventual soberanía sobre sectores antárticos: Si bien hasta el momento cualquier reclamo de esta naturaleza está «congelado» por efectos del Tratado Antártico actualmente vigente a nivel mundial, el espacio antártico es una de las reservas más importantes de recursos que serán estratégicos por su escasez en el futuro, por ejemplo: el agua potable.

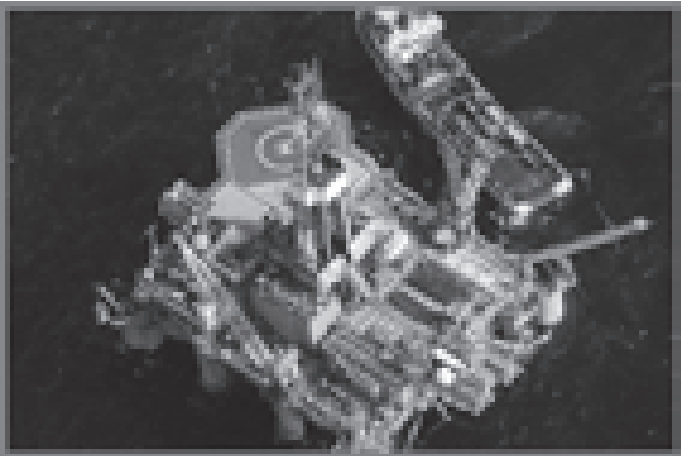


Buque de exploración

Hay, además una serie de recursos en las profundidades antárticas, cuando llegue el momento seguramente el Tratado Antártico se revisará y entonces Gran Bretaña usará su permanencia en las Mal-

vinas para efectuar los reclamos que le convengan. La consolidación, por el transcurso cronológico del tiempo, de eventuales derechos sobre las Islas y su entorno marítimo al haber permanecido en ellas y explorando y explotando sus recursos.

La presencia y control en un espacio como es el Atlántico Sur



Plataforma marítima, vista aérea

La inserción en el subcontinente Sudamericano: De hecho, con los vuelos establecidos por empresas aéreas de capitales chilenos y la logística para las Islas que llega en buques provenientes de ese país se producen naturalmente una serie de intereses comunes que luego, inexorablemente, tendrán su correlato en posiciones políticas comunes.

Por todo lo indicado, resulta necesario mante-

ner una política de estado permanente sobre el tema. Argentina no debe cesar de reclamar la soberanía sobre las islas y desarrollar una política exterior sobre los países de la región que hagan cada vez más oneroso a Gran Bretaña el mantenimiento de la actual situación.



Finalmente, como en toda política, la acción en los foros internacionales y en las relaciones con otros estados, debe haber un apoyo en la capacidad de desarrollar acciones en los campos económico y militar, para lo cual la fortaleza económica del país debe ser una realidad y su capacidad militar debe ser creíble.

Esta es la forma en que los países negocian, negarse a esa realidad es negarse la posibilidad de recuperar algún día las Malvinas.

Programas Radiales que Abordan la Temática Malvinas

Programa: Así Peleamos en las Malvinas
Emite los días: Miércoles 18:00 a 19:00Martes 15:00 a Viernes23:00
Emisora: Radio de las Américas FM 89,5 Bahía Blanca; Buenos Aires
Conduce: Luis Alegrini Brignoli
Teléfonos: 0291-4548110 (Radio) * 0291-4501479 (Particular) * 15-4364461
Mail: fmdelasamericas@yahoo.com.ar
Señal en vivo: <http://www.fmdelasamericas.com.ar>
y: www.vopus.com.ar o www.teescuchotango.com.ar

Programa: Destino... Malvinas
Emite los días: Jueves 20:00 a 22:00
Emisora: FM del Este FM 99,3 Berazategui; Bs. As.
Conduce: Claudio Domínguez
Teléfonos: 011-4226-7573 * 15-5709-6544
Mail: destinomalvinas@yahoo.com.ar
Señal en vivo: <http://www.fmdeleste.8k.com> y las 24 hs en el WINAMP: <http://200.58.112.14,11410/listen.pls>

Programa: El Ángel de la Memoria
Emite los días: Viernes 19:00 a 21:00
Emisora: OASIS FM 94.1 General Rodríguez; Bs. As.
Conduce: Jorge Eduardo Choque
Teléfonos: 0237-485-0590 * 15-6049-3783
Mail: elangeldelamemoria@hotmail.com
Señal en vivo: <http://www.radioenaccion.com.ar>
elangeldelamemoria@yahoo.com.ar

Programa: Historia del Conflicto del Atlántico Sur
Emite los días: Sábado 12:00 a 14:00
Emisora: FM Patagonia FM 90,7 Ezeiza; Bs. As.
Conducen: Gerardo Furne y Prof. Miguel Menéndez
Teléfonos: 011-4234-1755
Mail: fmpatagonia@yahoo.com.ar
Lugar: Calle 5ta Av. N° 1132 La Unión; Ezeiza

Programa: La Otra Cara de la Moneda
Emite los días: Domingo 13:00 a 17:00
Emisora: FM 106.1 La Matanza; Buenos Aires
Conduce: Ángel Duco
Mail: laotracara106@yahoo.com.ar

Programa: La Voz del Cóndor Malvinense
Emite los días: Martes 14:00 a 17:00
Emisora: Radio Ciudad AM 1320 Lanús; Bs. As.
Conduce: H. Ricciardelli, Vicecomodoro (R) (VGM)
Teléfonos: 4225-3823 * 4225-1081 * 4225-2654
Mail: movcondor@yahoo.com.ar
Señal en vivo: <http://www.radiociudad.com.ar>
Nuestro sitio de internet: www.movcondor.com.ar

Programa: Malvinas desde Adentro
Emite los días: Lunes 21:30 a 23:00
Emisora: Radio La Bomba 91.5 FM 91.5 Villa Mercedes; San Luis
Conducen: Andrés Ponce (VGM); Daniel Ponce (VGM) y Mirtha Ávila
Operador Víctor Gatica (VGM)
Teléfonos: 02657-425705
Mail: malvinasdesdeadentro@hotmail.com
Señal en vivo: <http://www.fmlabomba.com.ar>
IMPORTANTE: Emite los días Lunes 21,30 (hora de San Luis, una hora menos que el resto del país)

Programa: Malvinas Hoy
Emite los días: Domingo21:00 a 23:00

Emis: Radio Argentina FM 106,5 M. del Plata; Bs. As.
Conducen: Daniel Correa y Graciela Franco
Teléfonos: 0223-495-3830
Mail: malvinashoyradio@yahoo.com.ar
Señal en vivo: <http://www.acordesargentinos.com.ar>

Programa: Malvinas hoy... Historia de una Guerra
Emite los días: Lunes 21:00 a 23:00
Emisora: Ciudad de Luján FM 104,1 Luján; Bs. As.
Conduce: Pascual Distéfano
Teléfonos: 02323-427774 * 02323-422639
Mail: malvinashoyrcl@yahoo.com.ar

Programa: Malvinas Nuestras Voces
Emite los días: Viernes 19:00 a 21:00
Emisora: La Luna AM 1140 El Palomar; Buenos Aires
Conduc.: Manuel R. Carabajal y Elizabeth Merigliano
Teléfonos: 4443-7424
Señal en vivo: <http://www.radiolaluna.com.ar>

Programa: Malvinas Tierra Querida
Emite los días: Jueves 20:00 a 22:00
Emisora: FM ÁLVAREZ FM 98,1 Moreno; Bs. As.
Conduce: Carlos Alberto Montiel
Teléfonos: 0237-487-2599 * 0237-487-2767
Mail: malvinashoygr@hotmail.com
Señal en vivo: <http://www.fmalvarez.com>

Programa: Malvinas Un Sentimiento Argentino
Emite los días: Viernes22:00 a 23:00
Emisora: Radio mi país AM 1170 C. A. de Bs. As.
Conduce: Miguel Aldeco
Teléfonos: 15-6440-7031
Mail: malvinasunsentimientoargentino@hotmail.com
<http://www.radiomipais1170.com.ar/reproduct.htm>

Programa: Malvinas, Ayer, Hoy y Siempre
Emite los días: Sábado 15:00 a 16:00
Emisora: FM Nativa FM 93.5 Santa Teresita; Bs. As.
Conducen: Santiago Torres y Miguel Gómez
Teléfonos: 02246-521541
Mail: yacarepora1@yahoo.com.ar
Señal en vivo: <http://www.nativa935.com.ar>

Programa: Malvinas, Clamor de Gloria
Emite los días: Lunes 16:00
Emis.: LV 19 Radio Malargüe AM790 Malargüe; Mza.
Conduce: Rolando Cárdenas
Señal en vivo: <http://www.radiomalargue.com.ar>

Programa: Malvinas, Es hora de volver a casa
Emite los días: Sábado 11:00 a 13:00
Emisora: FM 90,9 Olivos; Buenos Aires
Conduce: Susana Saelice
Teléfonos: 011-4711-6731
Señal en vivo: www.okradio.com.ar

Programa: Malvinas, la historia de todos
Emite los días: Miercoles20:00 a 22:00
Emisora: Malvinas, ayer y hoy FM 91.1
Conducen: Manuel Villegas y Esteban Juan Tries
Teléfonos: 02202-420-262
Mail: injfo@malvinasfm.com
manu58villegas@hotmail.com
Señal en vivo: <http://www.malvinasfm.com>

Programa: Malvinas, su historia
Emite los días: Jueves 18:00 a 19:30
Emisora: FM Soldados FM 87.5

Conduc.: Esteban Juan Tries; José Ramón Negretti
Mail: malvinassuhistoria@gmail.com
Web: www.malvinassuhistoria.com.ar
Señal en vivo: <http://www.ejercito.mil.ar> se repite los domingos de 21 a 22...30 hs por la AM 990 Formosa

Programa: Mas Allá del Sur
Emite los días: Sábado 23:30 a 00:00
Emisora: Radio Nacional AM 870 C. A. de Bs. As.
Conducen: Susana Rigoz y Pablo Crocchi
Mail: masalladelsur@yahoo.com.ar
Señal en vivo: <http://www.radionacional.gov.ar/> Un espacio antártico para todo el país

Programa: Micro Radial «Malvinas, Crónica de una Justa Causa»
Emite los días: Martes 11:15
Emisora: FM Total FM 90,9 Curuzú Cuatíá; Ctes.
Conduce: Rubén José Sereno VGM
Teléfonos: 03774-423191 * 03774-425829
Mail: fmtotal1909@hotmail.com
Señal en vivo: www.agenciaturzu.com.ar
Lugar: Gobernador Gómez N° 518 - CP 3460 (Ctes.)

Programa: Misión Malvinas
Emite los días: Sábado 11:00 a 13:00
Emisora: FM del Sol FM 97.9 Río Gde.; T. del Fuego
Conducen: Carlos Pereira; Aníbal Espósito y Andrés Sánchez
Teléfonos: 02964-420-520 * 02964-421-222
Mail: misionmalvinas@yahoo.com.ar

Programa: Soberanía Nacional
Emite los días: Domingo 22:30 a 00:00
Emisora: LT9 Radio Brigadier López AM 1150 Sta. Fe
Conduce: Adolfo Schweighofer
Teléfonos: 4-101-999
Mail: soberanianacional@hotmail.com
Señal en vivo: <http://www.lt9.ceride.999>

Programa: Soldado Argentino
Emite los días: Sábado 08:00 a 10:00
Emisora: Radio Universo FM 102,3 Chaco
Conduce: Rolando Fernández
Teléfonos: 03725-421355
Mail: rolandofernandez_963@yahoo.com.ar

Programa: Esperanza Argentina
Emite los días: Sábado 10:00 a 12:00
Emisora: Radio Baradero FM 103,5
Conduce: Marisa Mercado
Teléfonos: (03329) 915512469
www.tiemponoticias.com.ar

Programa: Aquí Malvinas, en Malvinas
Emite los días: Jueves 18:00 a 20:00 y Domingo 12:00 a 14:00
Emisora: FM 107.1
Conduce: Juan Carlos Leone
Señal en vivo: www.universalmix.com.ar

Recordatorios de Malvinas

Adquieralos en nuestra sede

de 08.30 a 12.00

Uruguay 654 Piso 4° Of. 403 - CABA - Tel: 4373-5440

Distinciones al Programa Radial «Destino...Malvinas»

Reproducimos la carta que nos enviara Claudio Domínguez, Veterano de Guerra, conductor del mencionado programa radial que aborda la temática de Malvinas.

Felicitaciones de parte de AVEGUEMA!!!

Estimados Amigos y Camaradas

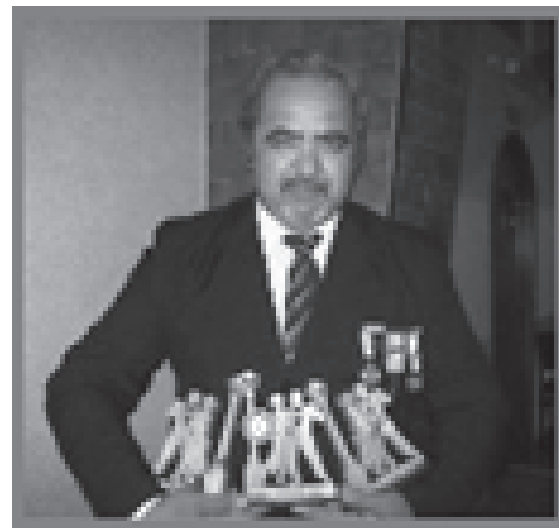


El día 1 de Octubre de este año, en la sociedad de fomento Villa del Parque Oeste con sede en Bermúdez 3551 de CABA, la empresa «Garufa Producciones» entregó por primera vez los premios nacionales «Estampas de Buenos Aires» en donde nuestro Programa «Destino...Malvinas» tenía tres nominaciones en los rubros Cultural Educativo Malvinas, Cultural Histórico Malvinas y Testimonial Documental Malvinas.

Con orgullo queremos informarles que fuimos ganadores en los dos primeros rubros y en el último resultaron galardonados en forma compartida los programas «Así Peleamos en Malvinas» y «El Crucero Gral. Belgrano Vive».

Adicionalmente, nuestro programa recibió un premio especial como Documental Histórico Testimonial.

Agradecemos la colaboración de todos los medios que transmiten nuestra señal, a todos los Veteranos de Guerra de Malvinas, ya que sin ellos sería imposible este Programa, a la audiencia ya que ellos hacen grande el programa, y en especial a los Héroes de Malvinas quienes son depositarios finales de todas las estatuillas que son entregadas al Programa.



Agradecemos finalmente a «Garufa Producciones» por estas distinciones y como siempre nos despedimos en nuestro programa

¡¡¡VIVA LA PATRIA!!!

Claudio Domínguez
VGM ARA Destructor «Seguí»
Creador y Conductor de «Destino...Malvinas»

2 de Abril de 1982 - 2 de Abril de 2012

CONMEMORACIÓN DE LOS 30 AÑOS DE LA RECUPERACIÓN DE LAS ISLAS MALVINAS Y GEORGIAS DEL SUR

Sr. Veterano de Guerra: si usted participó en la recuperación de las Islas Malvinas o las Georgias del Sur los días 2 y 3 de abril de 1982 como integrante de las fuerzas que desembarcaron o de las tripulaciones de los buques transportes y escoltas, comuníquese con nosotros y participe en los actos que se están programando para el mes de abril de 2012 al cumplirse el 30 aniversario de la ejecución de la OPERACIÓN ROSARIO y de la recuperación de las ISLAS GEORGIAS.

Direcciones a utilizar:

(Registre su dirección electrónica en la unidad en la cual prestó servicio en el año 1982)

- ✧ Asociación de Infantes de Marina de la Armada de la RA: bichosverdes@ara.mil.ar Tel: 4317-2000 int. 3252
- ✧ BIM N° 2: SPIM VGM (R) Eduardo Andrada: eduros1839@hotmail.com
VGM Sr. Daniel Tosolini: danielbim2@yahoo.com.ar Tel 011-4638-8795 de lunes a viernes de 14 a 18 horas.
- ✧ Agrupación Comandos Anfibios: CNIM VGM (R) G. Sánchez Sabarots: gssabarots@yahoo.com.ar
- ✧ Agrupación Buzos Tácticos: SIBU VGM (R) Alcides Morales: moralesalcides@gmail.com
- ✧ BIM N° 1 y Operación Georgias: CLIM VGM (R) Luis Carbajal: argentino.2@hotmail.com
- ✧ Reserva de la FD: CNIM VGM (R) Oscar H. Oulton: ohoulton@hotmail.com
- ✧ Batallón Vehículos Anfibios: CFIM VGM (R) Mario D. Forbice: mdforbice@hotmail.com
- ✧ BDT ARA «Cabo San Antonio»: CN VGM (R) Luis J. Solari: lussolar@hotmail.com
- ✧ Destructor ARA «Hércules»: SM VGM (R) Ricardo Rodríguez: rerodri_2006@yahoo.com.ar
- ✧ Servicios para Apoyo de Combate: CNIM VGM (R) Víctor Theaux: jorblanc82@gmail.com
- ✧ Corbeta ARA «Guerrico»: VL VGM (R) Carlos Alfonso: carlosalfonso72@arnet.com.ar
- ✧ Rompehielos ARA «Alte. Irizar»: CF VGM (R) Oscar Barquin: oscarju@fibertel.com.ar
- ✧ Buque Polar ARA «Bahía Paraíso»: CPMQ (R) Daniel Breno: danielbreno@hotmail.com
SMFU VGM (R) Miguel Ángel Ortiz: ortizmiguel51@yahoo.com.ar
- ✧ Transporte ARA «Isla de los Estados»: CC VGM (R) Alois Payarola: aloisgui@debahia.com
- ✧ Submarino ARA «Santa Fe»: SMFU VGM (R) César Ramírez: ramirezcesari@hotmail.com
- ✧ Corbeta ARA Drummond: CL VGM (R) Raul J. Cao: raulcao@yahoo.com
- ✧ RI mec N° 25 EA: wvggbravosdel25@hotmail.com

Si usted pertenece a otra Unidad u organización de tareas no mencionada, utilice cualquier otro medio de comunicación para contactarse con nosotros: CLIM VGM (R) Luis Carbajal: argentino.2@hotmail.com

Esperamos contar con usted

Nombre a Escuela de Necochea

En la ciudad de Necochea, provincia de Buenos Aires, se impuso el nombre «Héroes de Malvinas» a la Escuela Provincial N° 52.



El 7 de octubre de 2011, se realizó un acto durante el cual se impuso el nombre de «Héroes de Malvinas» a un colegio de Necochea, en memoria de quienes combatieron en la guerra por la recuperación de las islas Malvinas.

Participó de la ceremonia el Jefe de la Agrupación de Artillería Antiaérea de Ejército 601 – Escuela, Cnel. «VGM» Eduardo Ramón Gavier Tagle, acompañado por una comitiva de suboficiales retirados veteranos de guerra, residentes en Mar del Plata.

Luego del descubrimiento del nombre en el frente del colegio y de las placas alusivas, hizo uso de la palabra el Coronel Tagle, quien se refirió al acto que los convocaba.



Frente de la nueva Escuela «Héroes de Malvinas»

«Perchil Bajo» Santiago del Estero

31 de agosto de 2011

El día nueve de septiembre de 2011 en la Provincia de Santiago del Estero, con la presencia del Comisionado Municipal, Profesor Remigio Cruz, el Supervisor de Escuelas Zonal de la Dirección General Nivel Primario, Señor Martín Barrera, el Tesorero de la Comisión Municipal de Brea Pozo, Señor Nicolás Bisgarra, la Directora de Escuela señorita Mary L. Pereyra, la Agrupación de Veteranos de Guerra de Santiago del Estero, el representante de la tripulación del barco Montsunen, señor Blas Mamani, Cuerpo Docente del establecimiento, Familiares y Alumnos, la **Escuela de Nuestro Señor de los Milagros de Mailin, Perchil Bajo, Departamento San Martín provincia de Santiago del Estero**, inauguró un Aula de Enseñanza para alumnos de escolaridad primaria, la cual, a pedido de las autoridades educativas y de los pobladores lleva el nombre de nuestro socio, el Suboficial Principal Veterano de Guerra de Malvinas «Raúl Ambrosio Gramajo».



Escuela de Perchil Bajo

Este acto culmina con los eventos que se iniciaron con motivo de una visita del mencionado Veterano de Guerra en el mes de Mayo a esa Escuela, oportunidad en la que al tomar conocimiento los docentes de su participación en el conflicto bélico se interesaron por su historia y despertó tal afecto y reconocimiento que, orgullosos de ese ex - alumno valeroso, que con coraje y amor a la Patria dejara bien en alto la identidad de su sangre santiagueña, decidieron imponer su nombre a ese espacio de docencia.



El VGM Gramajo agradece a la Autoridades de la escuela

En la oportunidad la Asociación de Veteranos de Guerra de Malvinas (AVEGUEMA), donó a la Escuela ejemplares de la Gaceta Malvinense, libros de texto de diferentes niveles de estudio y elementos de librería (cuadernos, lápices, gomas, etc.) para todo el alumnado.

Los Veteranos de Guerra agradecemos al Pueblo de Perchil Bajo por el reconocimiento y afecto hacia la Gesta de Malvinas y a los hombres que actuaron en ella.

Elementos Enviados a la Escuela N° 403

Cuadernos 100
Lapiceras 100
Lápiz con goma 96
Goma 100
Regla 96
Voligoma 96
Lápices de colores 100
Sacapuntas 96
Tijeras 96
Revistas varias 3 c/u
Calcos 100
Folletos 100

Donación de AVEGUEMA

Centro de Salud de Dina Huapi - Bariloche



Frente del Centro de Salud

El día 13 de octubre, en el Centro de Salud de Dina Huapi de Bariloche, Provincia de Neuquén, el Señor Coronel (R) VGM MAQUEDA Francisco en representación del señor Presidente de la Asociación Veteranos de Guerra de Malvinas, Contraalmirante IM VGM (RE) MAURIZIO José María y con la presencia de Directivos, Personal Médico y auxiliares de enfermería, se procedió a la entrega de la donación de material médico enviado por esta Asociación, el mismo estaba compuesto por:

- KIT TRAUMA – SET DE TRAUMA BÁSICO.
- KIT VÍAS – SET VÍAS AÉREAS BÁSICO.
- RESUCITADOR ADULTOS.
- RESUCITADOR PEDIÁTRICO.
- OXIMETRO NIÑOS.
- OXIMETRO ADULTOS.

Con posterioridad el personal del centro de salud brindó una cena a la delegación de nuestra institución.

Transcribimos la nota de agradecimiento enviada por los Directivos de dicho establecimiento.

SEÑORES:
ASOCIACIÓN VETERANOS
DE GUERRA DE MALVINAS
(AVEGUEMA)

El personal de nuestro Centro de Salud como también el Jefe Dapa, han encomendado que les haga llegar un profundo agradecimiento a todas las personas que integran vuestra Institución.

El equipamiento que nos han donado es vital para el servicio que debemos prestar, imprescindible, tal como lo expresamos al Coronel Maqueda, quien vio nuestras expresiones cuando abrimos los bolsos, sacábamos los elementos como si fuésemos niños recibiendo regalos de reyes. Ni en dos años de notas enviadas por nuestra institución podríamos conseguir tal cantidad de instrumentos.

Organizamos un pequeño asado en nuestra casa luego de la recepción en la salita. Le envió tal como acordamos las fotos de todos los momentos.

Bueno espero haber podido graficar el momento, cualquier consulta no dude en escribir.

Reitero el profundo agradecimiento a todos los que hicieron posible lo imposible....

Aún con cenizas con un paisaje triste, no perdimos las esperanzas de cumplir con nuestro deber.

Un cordial abrazo

Lic. Lilia M. Morinigo



El Cnel. (VGM) Francisco Maqueda entrega las donaciones

De la provincia de córdoba

Jueves 25 de febrero de 2010

La Legislatura de la Provincia de Córdoba sanciona con fuerza de Ley:

Ley 9371

Artículo 1°.- DISPÓNESE que el subsidio honorífico instituido por Ley N° 9223, a partir de la sanción de la presente se denominará «PENSIÓN HÉROES DE MALVINAS».

Artículo 2°.- MODIFÍCASE el inciso d) del artículo 2° de la Ley N° 9223, el que queda redactado de la siguiente manera:

«d) Acreditar fehacientemente ser nativo de la Provincia de Córdoba o haber tenido domicilio real en ella durante los tres (3) años anteriores al 2 de abril de 1982 o durante los diez (10) años previos a la fecha de promulgación de la presente Ley;».

Artículo 3°.- MODIFÍCASE el artículo 11 de la Ley N° 9223, el que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 11.- EL subsidio honorífico denominado «PENSIÓN HÉROES DE MALVINAS» establecida en el artículo 9° de la presente Ley, es compatible con la percepción de cualquier otra de similar naturaleza y con el desempeño de cualquier actividad remunerada, en relación de dependencia o en forma autónoma, excepto con pensión y/o subsidio de otro Estado provincial, que se otorgare por idénticas condiciones que las fijadas en esta Ley.»

Artículo 4°.- INCORPÓRASE como artículo 11 bis de la Ley N° 9223, el siguiente:

«Artículo 11 bis.- Los Veteranos de Guerra de Malvinas que hubieran sido o resultaren condenados por violación de los derechos humanos, por delitos de traición a la Patria, o por delitos contra el orden constitucional, la vida democrática u otros tipificados en los Títulos IX -Capítulo

I-, y X - Capítulos I y II- del Código Penal, en ningún caso podrán ser acreedores de los beneficios contemplados en la presente Ley.»

Artículo 5°.- INCORPÓRASE como artículo 13 bis de la Ley N° 9223, el siguiente:

«Artículo 13 bis.- ESTABLÉCESE, para los beneficiarios de la presente Ley, la exención del pago del Impuesto Inmobiliario, que será de aplicación exclusivamente al inmueble, única vivienda del beneficiario y su grupo familiar.»

Artículo 6°.- MODIFÍCASE el artículo 14 de la Ley N° 9223, el que queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo 14.- AUTORIZÁSE al Poder Ejecutivo Provincial a realizar las adecuaciones presupuestarias necesarias para el efectivo cumplimiento de la presente Ley, siendo la Autoridad de Aplicación la encargada de liquidar el subsidio denominado «PENSIÓN HÉROES DE MALVINAS», mediante fondos afectados al área de su competencia.»

Artículo 7°.- LA presente Ley entrará en vigencia a los sesenta (60) días de su promulgación, plazo durante el cual el Poder Ejecutivo Provincial actualizará el padrón de beneficiarios, conforme a las modificaciones introducidas a la Ley N° 9223.

Artículo 8°.- COMUNÍQUESE al Poder Ejecutivo Provincial.

Dada en la sala de sesiones de la Legislatura Provincial, en la ciudad de Córdoba, a los veintiocho días del mes de marzo del año dos mil siete.-

Guillermo Arias
Secretario Legislativo

Francisco Fortuna
Presidente Provisorio
Legislatura Provincial

Voladura del Puente Fitz Roy en la Campaña de Malvinas

Suboficial Principal «VGM» Juan José Martín

AVEGUEMA rinde homenaje en este artículo, extractado de diversas fuentes, a los Ingenieros de Combate, tanto del Ejército Argentino como a los de la Infantería de Marina.

Su silencioso y tesonero trabajo permitió demorar el avance de las tropas enemigas y brindó seguridad a las posiciones propias. Muchas veces tuvieron que actuar aislados y combatir como Infantería. Demostraron en el conflicto un elevado profesionalismo.

El texto que sigue, contiene la narración de los pormenores de una acción, cuyo objetivo consistió en la voladura de un puente en la campaña de Malvinas. De manera indirecta, esta acción permitió a la propia tropa, la obtención de resultados mucho más significativos y operacionalmente trascendentes.

Al respecto, conviene señalar que en la obra «La batalla por las Malvinas» de L. Hasting y S. Jenkins, la crítica inglesa expresa: «La guardia galesa tenía órdenes de sumarse al resto de su batallón en ensenada Bluff. El buque que los trasladaba no podía penetrar en el estrecho canal, dado que el puente que vinculaba a las dos aldeas vecinas había sido volado por los argentinos. Los ingleses, con dos buques de transporte de tropas, tuvieron que permanecer entonces anclados en el estuario de Fitz Roy. El Sir Galahad y el Sir Tristram no desembarcaron a los guardias galeses, porque así deberían caminar 32 kilómetros rodeando el estuario. Entonces, estos efectivos permanecieron a bordo esperando las lanchas de desembarco para ser trasladados a Bluff Cove. Esto permitió que el ataque de la Fuerza Aérea Argentina, con sus bombas, causara graves daños materiales y personales. Murieron 33 soldados de la guardia galesa, 5 tripulantes de los buques, 2 ingenieros de la armada, 4 ingenieros del ejército, 2 soldados, 2 sanitarios y 1 comandante del Real Cuerpo de Sanidad y hubo más de un centenar de heridos». Por su parte, el libro de P. Eddy y M. Linklater, «La otra cara de la Moneda», expresa: «Fue, como mucho, el siniestro más grande infligido a los británicos».

Ingenieros de Combate

Corría el mes de abril de 1982, y me encontraba destinado en la Escuela de Ingenieros, integrando la Compañía Demostración. El día 8 de ese mes, nos reunió el jefe de compañía, para impartirnos una orden preparatoria relativa a nuestro traslado a las Islas Malvinas. Allí supimos que integraríamos la Compañía de Ingenieros de Combate 601 (Ca Ing Comb 601), organizada sobre la base de personal, armamento, materiales y equipos del Instituto. Inmediatamente, todos nos sentimos electrizados, al punto que cuando escuchábamos nuestros nombres integrando el rol de combate, nos invadía una extraña sensación de euforia y preocupación. Y cada uno quería ser de la partida. Fueron 48 horas de intensos preparativos e incertidumbres, que aprovechamos para completar nuestro equipo y armamento. Además, dispusimos de un pequeño franco para despedirnos de nuestras familias. Estábamos todos con nuestros pechos inflados de patriotismo y preparados para afrontar las arduas exigencias que, según suponíamos, nos esperaban. Por fin, el 11 de abril pisamos suelo malvinense.

El 18 de mayo de 1982, me encontraba como jefe del tercer grupo, integrante de la tercera sección de la Compañía de Ingenieros de Combate 601. Ese día, debí instalar un trecho de faja minada, ubicado al Sur de Puerto Argentino, delante de las posiciones defensivas.

El segundo jefe de compañía nos puso en situación: debíamos trasladarnos a la zona de Fitz Roy, para reemplazar a personal de ingenieros de la Infantería de Marina. También hasta ese día, dicho personal había dado la seguridad al puente, ubicado en las cercanías de un establecimiento rural. Luego, comenzaron a replegarse a Puerto Argentino, sin poder dar fuego a las cargas instaladas en el puente. El mismo día se impartió la orden de traslado hasta el lugar del puente. El grupo fue integrado por el jefe de la sección, Teniente Darío Horacio Blanco, los Cabos Juan José Martín y Luis Ernesto Fernández y los soldados Mastrulli, Marcilese, David, Orellano, Peralta, Condori, González y Palavecino.



Ubicación en el mapa de los puentes Fitz Roy (círculo de abajo) y Murrell (círculo de arriba) en una carta inglesa

Hoy, a 22 años de aquel momento, creo que no alcancé entonces a darme cuenta que estaba por participar en una de las misiones más importantes y significativas de mi carrera: la voladura del puente Fitz Roy. Este puente se encontraba ubicado en un estuario, al Sudoeste de Puerto Argentino. La acción sería muy relevante, no solamente desde el punto de vista táctico, sino, por el esfuerzo continuado que realizaríamos, la precariedad de los medios de que disponíamos, y la incertidumbre y el agotamiento en que nos encontrábamos. Sin embargo, este hecho no es un mal recuerdo; todo lo contrario, creo que todo contribuyó a que nos uniéramos fraternalmente y que compartiéramos momentos especiales, alegrías y emociones. Unos a otros, supimos tranquilizarnos y contenernos, éstas acciones fueron muy importantes para superar la difícil situación que vivíamos en ese lugar, alejados de todo.

Una vez llegados a la zona de Fitz Roy, observamos un profundo estuario, cruzado por un puente que comunicaba las localidades de Fitz Roy, donde se encontraba un pequeño establecimiento rural y Puerto Argentino. La obra de arte era de unos 100 metros de largo, con calzada de madera y gruesos pilotes de hormigón (Ver mapa adjunto). En síntesis, nuestra misión consistía en reemplazar a un grupo de ingenieros de la Infantería de Marina que había dado la seguridad al puente hasta ese día, y proceder a volarlo. Circunstancias técnicas que desconocíamos se lo habían impedido al grupo mencionado, quizá porque habían sufrido el hostigamiento de un fuerte fuego naval. En pocas horas preparamos nuestro armamento, el equipo individual, unos 40 Kg de trotyl, el cordón detonante, y los pocos materiales de ingenieros que nuestra sección disponía. Nos trasladamos en helicóptero hasta el lugar. El vuelo de combate duró, aproximadamente, 20 minutos -la situación requería un traslado rápido-. Como desconocíamos si el enemigo había tomado el puente, desembarcamos con la aeronave en movimiento y revisamos el lugar, instalando de inmediato un dispositivo de seguridad. Asimismo, se controló si había trampas explosivas. Existía un vivac ya abandonado con equipos y munición; por otra parte, los infantes de marina, al replegarse, habían dejado todas sus pertenencias. Aún conservo, como recuerdo, una pequeña Biblia que hallé en el lugar. Recuerdo, también, que al acercarnos al puente para establecer las causas que motivaron la falla, encontramos un circuito pirotécnico muy bien instalado, pero que no había funcionado, a raíz de que sus mechas estaban humedecidas. Se notaba, cuánto esfuerzo habían realizado los infantes de marina para intentar encender esas cargas. En general, el dispositivo constaba de cargas colocadas en cada uno de los pilotes, con uniones de cordón detonante.

El trabajo inmediato -aun cuando no se contaba con los medios adecuados- fue dejar listas las cargas, dado que el enemigo podía atacar el puente en cualquier momento.

Para volar la totalidad de la obra de arte se necesitaba mucho explosivo, ya que dicho puente tenía una longitud cercana a los 100 metros.

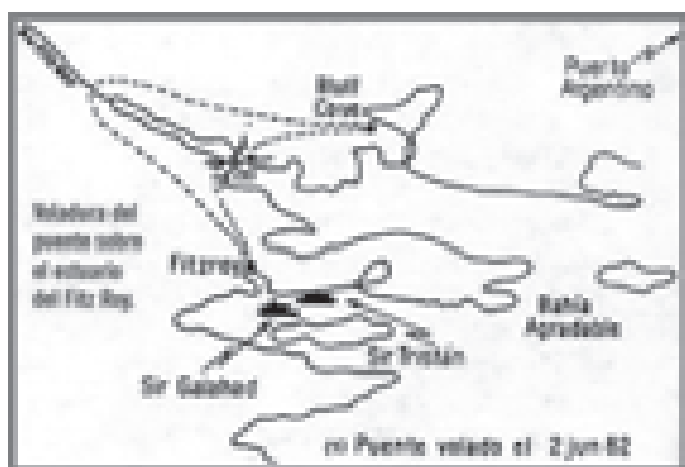
Antes del anochecer, ubicamos la totalidad de los 40 Kg de trotyl en el estribo de primera orilla, para lograr un efecto de carga rápida, ya que así lo exigía la situación que vivíamos en ese momento. Al día siguiente, mejoramos la distribución de las cargas. Una parte del explosivo lo dejamos en primera orilla, y el resto lo distribuimos en los primeros pilotes; colocamos, también, un doble sistema de encendido -pirotécnico y eléctrico-, porque ya teníamos la experiencia del anterior grupo, cuya única instalación pirotécnica les había fallado. Asimismo, aseguramos el correcto funcionamiento de los sistemas con una central de fuego, en un lugar donde tanto de día como de noche, había un hombre alistado para dar fuego, en caso de un ataque enemigo. Por último, instalamos, a cubierto, una central de fuego, en proximidades del puente.

Cabe aclarar, que nunca pudimos establecer un sistema de seguridad correcto, ya que no había vegetación para cubrir el sector. A continuación, en una hondonada que se encontraba a unos 300 metros del puente, dispusimos de las pequeñas carpas que habían dejado los infantes de marina, donde nos guarecimos del frío y del viento, realmente muy difíciles de soportar. Durante el día, nos turnábamos para la custodia del puente, y al caer la noche -que por esa época del

año comenzaba muy temprano- nos intercambiábamos dicha custodia con el jefe de sección, Teniente Blanco -media noche cada uno, junto con un soldado, para dar la seguridad-. Instalé luego granadas de mano, a modo de trampas explosivas, en los 360° del improvisado vivac. Tuve en cuenta, dejar calles que todos reconocíamos. Esa era la única alerta temprana que poseíamos, ya que en las noches sin luna, había poca visibilidad. Cada tres o cuatro días cambiábamos los detonadores, porque no sabíamos si con el frío intenso funcionarían correctamente. Para ello, les dábamos fuego reemplazándolos por otros, con lo que nos asegurábamos el buen funcionamiento del circuito eléctrico. Por suerte, disponíamos de una abundante dotación de ellos.



Vista general del puente



Localización de detalle del puente Fitz Roy

En tanto, los días transcurrían en medio de gran incertidumbre, mientras que las comunicaciones con el puesto comando eran muy escasas. Recuerdo que el 25 de mayo, a la salida del sol, nos reunimos todos, y como teníamos una pequeña bandera argentina, la fijamos a una rama que el mar había arrastrado hasta la costa. Precisamente sobre esa rama, que funcionó como mástil, nuestra bandera tremoló con la fuerza del viento imperante, y en improvisada formación, todos nosotros cantamos el himno. La emoción que nos embargaba en ese momento era inmensa. Dejamos izada la bandera sólo unos minutos, ante el peligro que, aun a gran distancia, nos delatará la posición.

Llegados a los últimos días de mayo, la situación empeoró. Los ingleses habían ocupado el monte Kent, razón por la cual nuestra posición había quedado sobrepasada. El Cabo de comunicaciones Fernández, que estaba con nosotros, había sufrido una herida en su pierna, provocada por esquirlas de granada. El incidente se produjo cuando unos desconocidos con uniforme mimético se acercaron al vivac. Apreuradamente tomamos posiciones. Creíamos que se trataba de una patrulla inglesa.

Fue entonces, cuando el cabo tropezó con una trampa explosiva y sufrió esa herida en la pierna. El temor había sido vano: la fracción desconocida que se acercaba estaba integrada por personal de la Compañía de Comandos 601, que regresaba de una misión.

Las noches del 30 de mayo y del 1° de junio, los helicópteros ingleses volaron sobre las proximidades de nuestra posición, desde donde podíamos escuchar los motores. La orden de voladura fue impartida el 2 junio, aproximadamente a las 14:30 horas. El Teniente Blanco dio fuego a las cargas. Con el

resto de los soldados, a cubierto, vi cómo una gran columna de humo, trozos de hormigón y agua del mar volaban sobre el horizonte. Fue algo realmente espectacular.

Luego de ver los efectos, y de constatar que habían quedado inutilizados los primeros apoyos y todo un estribo, sólo nos quedaba retirarnos hasta las posiciones de propia tropa. Ignorando la situación -doce días sin saber qué pasaba- esperábamos que nos replegaran de la misma manera como habíamos llegado hasta el lugar: en helicóptero.

Al comunicarnos con el jefe de compañía, le dimos la novedad referida a que el puente ya había sido destruido. Fue entonces, cuando nos comunicó que sería imposible regresar en helicóptero a Puerto Argentino. La razón se basaba en la superioridad aérea enemiga. Por lo tanto, teníamos que llegar a destino como pudiéramos.



Luego de seleccionar y aligerar cuidadosamente el equipo, comenzó la marcha a pie hacia Puerto Argentino, que se hallaba a 34 Km. Lo más pesado que portábamos era la munición; pero dada esa situación, la munición era el elemento más importante, ante el peligro de que tuviésemos contacto con el enemigo. A pocas horas de haber partido, se hizo de noche. Fue una experiencia importante, ya que los soldados clase '63 no habían tenido ninguna instrucción de marcha. Sin embargo, todos realizaron un gran esfuerzo para mantener el ritmo. Y cumplieron la marcha como los más experimentados.

Mientras hacíamos camino, encontramos un campo minado, por lo cual tratamos de encontrar un pasaje, hasta que, por casualidad, vimos el alambre y los piquetes que lo delimitaban hacia propia tropa. Seguimos el sentido del alambre hasta llegar al vértice, y logramos, milagrosamente, salir del obstáculo en medio de la oscuridad. La marcha se tornaba cada vez más pesada. Cansancio, frío, incertidumbre, y por qué no decirlo, también temor. Además, el cabo de comunicaciones sufría un fuerte dolor en su pierna herida. A raíz de ello, paramos para descansar, dejamos nuestro equipo, y extenuados, nos tiramos sobre la turba, dentro de las bolsas de dormir. La noche que pasamos fue muy fría. Después de unas horas, agotados y sudorosos por la larga caminata, nos dormimos a cielo abierto, a pesar de la baja temperatura reinante ¡Nos podríamos haber congelado! A los pocos minutos de haber parado hubo, un fuerte bombardeo naval, muy cerca del lugar.



Tropas Comando Argentinas en el puente Fitz Roy durante una patrulla

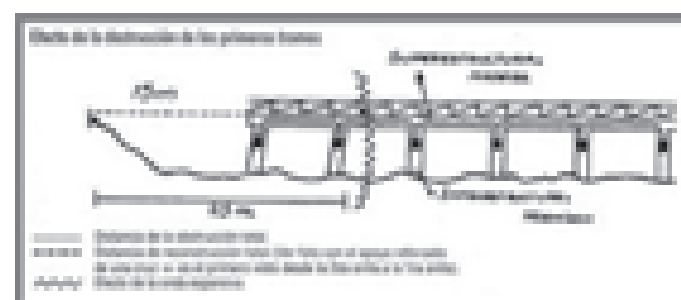
Al amanecer pudimos ver, desde nuestra ubicación, el camino a Puerto Argentino. Continuamos

entonces la marcha, y a unos pocos kilómetros, nos estaban esperando para trasladarnos a nuestras posiciones. La misión había sido cumplida.

« ... Aquí el ejército británico -anunció Morris, integrante de una fracción SAS-. ¿Puede usted hablar con libertad? - sí -repuso Binney, administrador de la aldea de Fitz Roy. -¿hay argentinos cerca de ustedes en este momento?

- No, acaban de volar el puente que comunicaba con ensenada Bluff y se han retirado.»

M. Hasting y S. Jenkins, «La batalla por las Malvinas».*



INGENIEROS BAJO FUEGO

(extractado de www.soldadosdigital.com)

SOLDADOS pudo dialogar con algunos de los veteranos de aquella Compañía de Ingenieros de Combate 601, que hace más de 27 años partieron hacia Malvinas. Aquí están sus testimonios. Carlos Orsini: «Yo pertenecía a la Tercera Sección de la Compañía. Plantábamos minas antitanque, antipersonales y construíamos puentes. Nos desplegamos en Monte Longdon, Monte Kent, Tumbledown, etc. Todos lugares cercanos a la costa, porque por allí se podían esperar desembarcos enemigos y asimismo dábamos apoyo a distintos regimientos del Ejército. Nuestro jefe era el entonces Teniente Primero Roberto Eito. Los bombardeos más serios los soportamos del 12 al 14 de junio. Allí perdimos al soldado Daniel Ugalde. Recuerdo que cierta vez, en el Cerro Dos Hermanas, mientras transportábamos cajones con minas antipersonales, apareció imprevistamente un Sea Harrier que 'se plantó' en el aire, giró en círculos y luego atacó, ametrallando en donde estábamos. Nos salvamos por poco. Hizo una pasada y se fue...». Por su parte Juan Carlos Peralta (de la Tercera Sección) dijo: «Los comandos intentaron volar el Puente de Fitz Roy pero les fallaron los elementos de detonación y entonces designaron al Teniente Blanco y al Cabo Martínez de nuestra compañía, para ejecutar la misión. Y allí fuimos nosotros, unos diez soldados. Efectuamos exitosamente la voladura aquel 2 de mayo y luego tuvimos que replegarnos marchando a pie, porque los helicópteros nacionales no podían venir a buscarnos, debido al incesante patrullaje de la aviación enemiga. Marchamos 30 km a través de campos minados. Dios nos ayudó a volver sanos y salvos...». Roberto Barrientos (de la Tercera Sección): «El Soldado Conscripto Ugalde pereció bajo el fuego de los morteros británicos. Cuando todo terminó, quedamos prisioneros tres oficiales (Blanco, Brousson y Eito), seis suboficiales y yo, que aunque era Soldado Conscripto, me dejaron ahí porque hablaba inglés y oficiaba de traductor. Teníamos que señalar el lugar donde habíamos plantado las minas. Recuerdo que el Cabo Primero Catay perdió una pierna debido a una explosión...». Por su parte, el hoy Coronel Eito dijo que: «Aquellos fueron días en que todos dimos lo mejor de nuestros esfuerzos. En lo personal, como jefe de la Compañía, mis objetivos eran cumplir las misiones asignadas y velar por el bienestar del personal a mi cargo. Trabajamos al límite de nuestras capacidades, evitando correr riesgos innecesarios, porque lo que allí sobraban, eran riesgos. La Virgen de la Merced nos protegió siempre...»

* Los autores del libro señalan la voladura del puente Fitz Roy, en la campaña de Malvinas, como «el único obstáculo verdaderamente sangriento que los ingleses debieron sufrir».

Cartas para los ex Combatientes de Malvinas

Recibimos en AVEGUEMA un grupo de cartas que nos escribieron niños desde Montevideo, Uruguay. Estos niños concurren a un club denominado «Gurí», perteneciente a una ONG, donde, apoyados por educadores, complementan su formación escolar. Nos pidieron su publicación, así como la de nuestra respuesta.

Nuestro cariño a todos ellos y...gracias.

De **Valentina, Pamela y Nataly**

Montevideo, 14 de setiembre del 2011

Hola, somos el grupo de 5to y 6to año del Club de Niños «Gurí», ONG Cepid, donde participan niños y niñas de 5 a 12 años.

En este lugar compartimos y aprendemos muchas cosas. Queda en el barrio de Villa García en Montevideo, Uruguay.

Les escribimos para felicitarlos por su valiente lucha por las Islas Malvinas. Pensamos que lo que hicieron fue muy valiente, aunque la guerra no pudo ser ganada. Tuvieron intenciones de luchar por lo que es de ustedes y eso es muy valioso.

Nosotros los vemos como héroes, por haber ido a la guerra perdieron amigos y muchos jóvenes. Sabemos que habrá quedado un recuerdo de lo que vivieron, y es muy feo cerrar los ojos y ver lo que vivieron todos sus compañeros y ustedes.

Nosotros los vemos como héroes: chicos de 18 o 19 años que fueron a luchar con la esperanza de ganar la guerra y devolver las Islas a su país.

Los felicitamos por su valentía

Esperamos que se encuentren bien y nos escriban.

De **Yamila y Mayra**

Ex –combatientes que dieron todo para luchar por algo que perdieron por los ingleses.

Nosotras lo sabemos por el video que vimos de la película de la guerra de las Islas Malvinas «Iluminados por el fuego». Nos interesó mucho la película por lo valientes que fueron al luchar en desigualdad de condiciones.

Al luchar en esa guerra muchos de ustedes eran muy jóvenes. También nos enteramos que muchos murieron en la guerra y muchos más no soportaron las imágenes y recuerdos que les quedaron en la mente, igualmente fueron muy valientes en pelear por la patria Argentina.

Es increíble que luego la patria misma no los ayudó cuando algunos tienen discapacidades por luchar por ella.

No se puede comprender que por un pedazo de tierra hayan muerto muchos jóvenes que tenían una vida por delante y tenían una familia atrás, o novias...

La lucha fue desigual no tenía ningún sentido, igualmente fueron muy valientes al luchar con gente que estaba mejor preparada que ustedes.

Lucharon como héroes

Nosotras somos Yamila y Mayra y le estamos escribiendo desde un club de niños que se llama «Gurí» que vamos a estudiar, hacer talleres, hacer deberes y a disfrutar un rato con nuestras amigas.

Las dos estamos en 5º año, vamos a la misma escuela.

Nos gustaría recibir su respuesta...

De **Bryan, Santiago y William**

Montevideo, 14 de setiembre de 2011.

Carta a los ex combatientes de Malvinas:

Somos de «Gurí», ONG Cepid, es un club de niños que funciona con niños de edades 5 -12 años, que se encuentra en el kilómetro 19 de Villa García, Montevideo, Uruguay.

Creemos que muchos jóvenes fueron masacrados en una guerra sin sentido, igual lucharon muy bien.

Vimos la Película «Iluminados por el fuego» y para nosotros se esforzaron mucho en la batalla y pelearon como héroes, la película para nosotros fue muy triste.

Lamentamos mucho que no hayan ganado la batalla y que en Argentina no los hayan recibido como héroes.

Los ingleses son muy envidiosos, las islas son argentinas.

Nos contaron y leímos que tienen muy buenos pilotos y fueron muy valientes en combate.

También conocimos otras cosas de su país: vimos imágenes del tren a las nubes y otras cosas bellas.

...y si ustedes pelean con nosotros nos masacran.

Pero sepan que en Uruguay hay un grupo de niños que valoran lo que hicieron por su país.

¡Son héroes!

RESPUESTA DE AVEGUEMA

Buenos Aires, 28 de septiembre de 2011

Estimados Niños del Club de Niños «Gurí» (ONG Cepid) Villa García Montevideo, Uruguay

A Valentina, Pamela, Nataly, Yamila, Mayra, William, Santy, Bryan y a todos los integrantes del Club:

Hemos recibido con mucha sorpresa y alegría vuestras cartas que nos hizo llegar el educador Néstor Pavan, de esa ONG Cepid. Les digo con mucha sorpresa porque no esperábamos que niños del Uruguay nos escribieran. Hemos recibido cartas de chicos argentinos con anterioridad y estas cartas de ustedes nos hicieron recordar lo muy cercano que han estado siempre Uruguayos y Argentinos... dos pueblos hermanos.

Con alegría porque ya han pasado casi treinta años de nuestra participación en las Malvinas y muchos de nosotros ya tenemos nietos de la edad de ustedes... vuestras cartas las hemos sentido como si fueran de ellos.

Yo mismo tengo una nieta que se llama Emma, tiene casi nueve años y, a veces, la he visto mirar mis uniformes y algunas fotos que guardo de Malvinas. Me mira luego en silencio y me toma la mano...

Les queremos decir que Las Malvinas para los Argentinos son mucho más que unas islas que están casi pérdidas en el Océano Atlántico. Desde que tenemos la edad de ustedes nos enseñan que son argentinas, tan celestas y blancas como nuestra bandera... son, de alguna manera el honor de nuestra patria.

En 1982 hacía casi ciento cincuenta años que nos las habían sacado a la fuerza. Por eso nuestra lucha fue un grito de libertad.

En la lucha hubo soldados de 19 años y personas mayores también. Hubo soldados que cumplían con el servicio militar y soldados que seguían la profesión militar. Todos lucharon juntos y formaron un solo equipo.

Los que fuimos a Malvinas en 1982, no tomamos la decisión de ir a pelear allí... pero todos fuimos convencidos de que representábamos a los millones de argentinos que estaban en tierra firme.

A veces uno pelea no solamente para ganar, sino para que todo el mundo conozca su causa. Que ustedes nos hayan escrito, treinta años después es que, en realidad, ganamos.

Les mandamos un fuerte abrazo y los tenemos en nuestros corazones.

Asociación Veteranos de la Guerra de Malvinas



ISLAS MALVINAS

1982 - 2012

¡¡¡Felices Fiestas Veteranos!!!

Y un Próspero 2012



LES DESEA AVEGUEMA