

Juan Luis Gallardo

RECUERDOS DE LA GUERRA

presencia naval en Malvinas

Juan Luis Gallardo nació en Buenos Aires, es abogado, fue profesor de Historia en la Universidad Católica Argentina, autor de más de treinta libros que incluyen novelas, cuentos, Historia, poesía. Columnista en La Prensa, La Nueva Provincia y la revista Confirmado. Obtuvo la Cruz de Plata Esquiú, el Premio Santa Clara de Asís y la estatuilla Leonardo Castellani. Es miembro de la Academia del Plata y de la Academia Provincial de Artes y Ciencias de San Isidro.

PRESENTACIÓN

Mientras me desempeñaba como Director Ejecutivo de la revista editada por la Escuela de Guerra Naval, se me ocurrió crear una sección que se llamó *Recuerdos de la Guerra*. La idea fue aprobada por el responsable de la publicación, que lo era el entonces Capitán de Fragata Jorge Rolando Bergallo.

Consistió la sección en reportajes que realicé a algunos marinos, protagonistas de las acciones bélicas de 1982 y que, hasta entonces, no habían sido entrevistados con relación a los hechos en que participaron.

Con motivo de cumplirse treinta años del desembarco en Puerto Argentino, he reunido esas entrevistas para conmemorar el aniversario, contando a tal fin con el valioso aporte del Departamento de Publicaciones Navales, que se encargó de editarlas.

J.L.G.

FERNANDO PEDRO AMORENA

*Egresado de la Escuela Naval en 1975,
con la Promoción 104, es oficial de
Inteligencia y se encuentra en situación
de retiro.*

*Pregunta – ¿Le cupo a usted algún papel en la Guerra de Malvinas y, en su caso,
cuál fue ese papel?*

*Respuesta – Afortunadamente pude actuar en la guerra –y digo afortunadamente
pues esa debe ser la ambición de cualquier hombre de armas-, habiendo tenido
participación en las misiones de observación asignada a buques pesqueros.
Aclaro no obstante que se trató de una participación modesta, durante la cual sólo
tuve contacto visual con el enemigo.*

P. - ¿En qué circunstancias se le asignó su misión?

*R. – En abril de 1982 estaba designado en el Servicio de Inteligencia Naval y, en
tales circunstancias, el Servicio decidió obtener información del enemigo a lo
largo de la supuesta derrota que sus buques harían; para ello interpuso entre las
islas de Ascensión y Malvinas distintas unidades no militares, asignándome a mí
el control de tres pesqueros a partir del miércoles 21 de abril, fecha en que
zarpamos de Mar del Plata.*

P. - ¿En qué consistía, exactamente, esa tarea?

R. – Haciéndome pasar por un representante de la empresa que operaba los mismos, debía embarcar en uno de los pesqueros de altura que componían una flotilla de tres buques y, simulando efectuar labores de pesca, navegar zonas fijadas de antemano –entre las islas de Ascensión y Malvinas- para observar el posible paso de la flota británica que se dirigía al archipiélago e informar respecto a los componentes que pudiera avistar y rumbo seguido por ellos.

(A esta altura del reportaje, el capitán Amorena comienza a valerse del diario personal que escribiera en aquella época, para dar mayor precisión a sus recuerdos. Se trata de un cuaderno con tapas de hule negro, provisto por la Armada. Al principio del mismo está dibujada la bandera de la empresa armadora y se consigna el nombre de los tres buques que conformaban la flotilla –“Usurbil”, “María Luisa” y “Mar Azul-, la dotación del primero y el nombre del responsable del segundo. En la última de las 61 páginas escritas de ese diario aparece una anotación con los elementos que debían arrojarse al mar en caso de ser inspeccionados por el enemigo: el cuaderno, una carta náutica H.50, dos cartas inglesas, el libro de radio y algunos apuntes. De aquí en más, para ilustrar sobre determinados pasajes, se transcribirán en bastadilla ciertos párrafos del mencionado diario).

P. – Una vez en Mar del Plata ¿qué hizo?

R. – Me reuní con gente de la empresa para ajustar detalles, me despedí de la tripulación del “María Luisa” (todos voluntarios y orgullosos del papel que les tocaba desempeñar), embarcándome por mi parte en el “Usurbil”.

Según lo previsto, hacia las 23,35 estoy abordo, me miran un montón de caras extrañas que asustadas y amables me guían al puente. Con una boina negra, las manos en los bolsillos traseros

de un vaquero y unos 25 años me saluda el capitán Adolfo Arbelo. Me reúno en la cámara con los oficiales y desplegando la carta los pongo aproximadamente al tanto de la situación.

P. - ¿Cómo manejó las cosas con la tripulación del pesquero?

R. – Hasta ese momento los tripulantes ignoraban el carácter de la navegación que se iniciaba y las reacciones fueron distintas.

...está esperando la tripulación, son casi las dos pero necesitan una explicación. Lo acompaño (al capitán) y me conocen; soy C.G.S., representante de la corporación de pesca en M. del P. No lo creen pero queda así. Adolfo les cuenta que vamos a un punto fijo y que posiblemente no habrá pesca, algunos protestan, no sabían nada y, de saberlo, dicen, no habrían embarcado. Aparece un problema más importante, unos 15 hombres sobre un total de 49 son españoles contratados, a ellos no les gusta no pescar, es mucha plata (30.000.000) en la marea de 55 días para los marineros, pero menos aún les interesa correr riesgos. En fin, son españoles...con los argentinos no debería haber problemas...

P. - ¿Cómo terminó el diferendo?

R. – La situación llegó a ser muy tirante, ya que algunos tripulantes se reunieron con el capitán haciendo ostentación de armas. Pero éste los controló y, finalmente, la corporación anunció que pagaría sus partes a los marineros aunque no se pescara. A los pocos días el conflicto estaba diluido e, incluso, los españoles se consustanciaron con la misión.

P. - ¿Cómo se mantenían las comunicaciones?

R. – Por radio, utilizando un código convenido previamente, que las hacía aparecer como referidas a la pesca.

P. - ¿Incidentes dignos de mención?

R. – El jueves 22 de abril tuvimos un encuentro...

A las 19,30 primera conmoción, un eco en proa que navega con rumbos erráticos, estamos en las 200 millas. Es de noche y aparecen unas luces, simultáneamente otro eco en el radar y algunos sectores con resplandor en el horizonte (3 más). Tratamos de comunicarnos pero no nos contestan. Nos acercamos y apuntan sus reflectores hacia nosotros, es un buque factoría blanco, su matrícula JLSJ, en la chimenea hay una flor de lis o algo que parece una Cruz de Lorena pintada...

P. - ¿Cree que se trató de una fracción de flota inglesa?

R. – No, eran pesqueros.

P. - ¿Hubo otros encuentros?

R. – Sí. El lunes 26, a las 7,30 horas, nos sobrevoló un avión de combate. Ese mismo día, a las 8,30, el “María Luisa” avistó un buque de guerra. El 4 de mayo avistamos un mercante grande agregado a la flota...

Aparece un contacto durante la noche, lo acompañamos, su rumbo es 255-10. Nos mantenemos aproximadamente a 25 millas. Da la impresión de que él pretende conservar esa distancia. Cuando comienza a amanecer podemos acercarnos un poco. A las 15' no se lo ve a pesar de que hay buena visibilidad. A las 14,5 lo veo, un mercante bien grande, tres grúas o plumas amarillas, casillaje blanco, fuma mucho...

P. - ¿Cuál era la palabra clave para designar a los buques de guerra británicos en las transmisiones?

R. – Abadejo. Mencionar ese pescado indicaba haber dado con buques de guerra.

P. - ¿En algún momento estuvieron próximos a una fracción importante de la Task Force?

R. – Sí, el sábado 8 de mayo...

Aproximadamente a las 17 horas y sólo a 20' del punto C en dirección S.O. obtengo un contacto firme al S de buque propio, al ponerle proa el contacto desaparece y en el mismo momento aparece un nuevo contacto al 020° a 25'; continúo con la caída y pongo un rumbo norte que luego voy ajustando en la búsqueda de un rumbo de colisión, el que resulta ser un 007° y al cual se navega. El contacto original se multiplica en varios puntos que no tienen consistencia mientras el original aumenta en consistencia. A las 20 millas se determina que el rumbo del contacto es 190 y su velocidad 11 Ns. (082335). Aproximadamente a 15' de nosotros y cuando el rumbo de la

flota (ya se contaban 8 blancos) era de colisión, se destacó de la formación (circular con un buque en el centro y otro adelantado según el modelo de un piquete) un buque a 15 Ns. se aproximó a nosotros. En esas circunstancias se trató ligazón por canal 16 sin resultado. El grueso de la flotilla desvió a un rumbo aproximado 170 mientras el destacado se interponía entre la flota y nosotros. Todos los buques navegaban en sigilosa. Se observó un helicóptero que despegó y se mantuvo en vuelo unos minutos sobre la vertical de la flota y nosotros. Estaba conformada por 8 buques de los que sólo uno pudo ser visto debido a su pasaje a 6' dada la cerrada oscuridad. La luna estaba cubierta, pero en el momento del pasaje de los buques algo de claridad permitió un avistaje. El último buque de la formación paso a unos 8' y en un instante en que asomó la luna pudo ser vista su silueta, aunque no es posible determinar a qué buque pertenecía...

P. - ¿Hasta cuándo se prolongó la misión?

R. - El domingo 9 se nos ordena el regreso...

En el momento en que se nos está ordenando regresar, se obtiene contacto al N a 24' con rumbo E a O. Se cae con un rumbo de aproximación y se determina que su velocidad es de 6,5. a las 8' se lo puede ver y se establece que se trata del ARUK Plumleaf u otro exactamente igual. Se toman fotografías...

P. - ¿Fue aquel el último contacto con buques ingleses?

R. – No, rato después (12,30 horas) otro buque nos “corrió” de la zona aproximándose primero a nosotros velozmente para luego mantenerse a distancia mientras nos alejábamos. También ese día observamos una aeronave comercial volando a baja altura, probablemente un 707 argentino. El 10 de mayo, a las 20,30 horas, vimos un avión que se dirigía al Norte, presumiblemente un *Vulcan* en vuelo de regreso a Ascensión. Por último, el 12 de mayo, desde el “Mar Azul” (que tenía averiado su radar) observaron luces que podían corresponder a un submarino navegando en superficie.

P. - ¿Dónde estaba situada, aproximadamente, la zona asignada para el cumplimiento de su misión?

R. – Aproximadamente frente a las costas de Porto Alegre, muy mar adentro.

P. - ¿Sabe si alguna otra flotilla operó en cumplimiento de misiones análogas a la suya?

R. – Entiendo que al menos otro grupo de pesqueros desarrolló tareas similares a las que cumplimos nosotros, en un área situada más al Sur.

P. – ¿ Podría agregar algo de interés?

R. – Al final de mi diario dediqué un par de páginas a las fallas que entonces observé de mis actividades. Hoy reconozco que muchas de ellas, vinculadas a la falta de previsión, tales como códigos incompletos, dotaciones de no voluntarios, desconocimiento del Derecho de Guerra, etc. se debieron a que nuestro país nunca imaginó realmente llegar a esa guerra y, al producirse, debió enfrentar los hechos apresuradamente, descansando en el mejor o peor criterio de quienes jugaban cada uno de los roles. La enseñanza que me dejó fue que el país,

centenariamente asociado al nuestro por intereses comunes, decidió la confrontación cuando aquellos intereses dejaron de coincidir, es decir, que las “amistades” y alianzas no son eternas.

CARLOS BARTOLOMÉ CASTRO MADERO

Egresó de la Escuela Naval en 1977 y, en 1981, adquirió la Especialidad de artillero. Actualmente está retirado.

Pregunta – Usted es uno de los sobrevivientes del crucero “General Belgrano”, sobre cuyo final mucho se ha escrito ya. Lo publicado, sin embargo, se funda en general sobre los relatos de quienes comandaban el buque y, en algún caso, sobre las experiencias de algún conscripto. Dado que usted por entonces era un oficial de baja graduación, considero interesante su testimonio, particularmente en lo que se refiere a sus recuerdos posteriores al ataque del submarino inglés. Comencemos entonces por el principio ¿el crucero formó parte del “Operativo Rosario”, que culminara con la toma de Puerto Argentino?

Respuesta – No, el 2 de abril del 82 estábamos en reparaciones generales, en Puerto Belgrano, de donde zarpamos el 17 de abril.

P. - ¿Qué funciones cumplía usted en el buque?

R. – Primero fui jefe de la Batería de 40 milímetros y luego de la Batería de 5 pulgadas. Tenía el grado de Teniente de Corbeta.

P. - ¿Se dirigieron directamente al teatro de operaciones?

R. – De Puerto Belgrano fuimos a Ushuaia, donde renovamos la munición de 40 milímetros, que estaba vencida. Luego nos dirigimos a la Isla de los Estados,

agregándose a nosotros los destructores “Bouchard” y “Piedrabuena”, con los cuales conformamos el grupo de tareas 79.3. Esto ocurría el 28 de abril. Fondeamos en la Isla de los Estados y allí hubo una reunión de los comandantes del grupo, participando de ella los de las lanchas rápidas, con las cuales realizamos un ejercicio. Después de abandonar la isla hicimos combustible en navegación, abasteciéndonos el petrolero YPF “Rosales” y continuando hacia el Este para el cumplimiento de nuestra misión.

P. - ¿Qué sabían los oficiales de su jerarquía sobre esa misión?

R. – Sabíamos que nos habían mandado al Sur con propósitos disuasivos respecto a la Armada de Chile, debiendo mantenernos listos para actuar sobre unidades inglesas cuando llegara la oportunidad. Dada mi graduación, ignoraba los pormenores operativos y mi responsabilidad se reducía a que estuviera en perfectas condiciones la batería de 5 pulgadas, lista para entrar en combate.

P. – Se dice que en los días inmediatamente anteriores al hundimiento del crucero se estuvo por librar una gran batalla aeronaval contra la flota británica ¿tuvo usted alguna noticia sobre eso?

R. – A nuestro comandante se le ordenó entrar en la Zona de Exclusión y destruir blancos ingleses. Esto ocurría hacia el 1° de mayo, pero yo no tenía el cuadro de situación completo. Sin embargo, posteriormente, supe que el movimiento del Grupo de Tareas 79.3, coordinado con los 79.1, 79.2 y 79.4, consistía en realizar un ataque de pinza contra un portaviones británico y sus unidades de escolta, que habían sido localizados al Este de Malvinas. Nosotros atacaríamos por el Sur, a blancos de oportunidad, y el resto de la Fuerza, que incluía nuestro portaviones, lo haría por el Norte.

P. - ¿Conoce los motivos que determinaron la cancelación de ese ataque?

R. – Son bastante sabidos. Se trató de un factor impredecible. Los aviones A4Q, con su carga completa, necesitaban una velocidad de 28 nudos para despegar del portaviones, cuya velocidad máxima era de 22 nudos. De modo que los nudos suplementarios debía agregarlos el viento real. Y aquel día no hubo viento, cosa excepcional en la zona. Fue una circunstancia realmente desafortunada...

P. - ¿La operación se abortó de inmediato?

R. – No, el comandante de la Fuerza de Tareas 79, Almirante Allara, demoró su decisión, a la espera de que cambiaran las condiciones meteorológicas. Pero uno de nuestros *Tracker*, que hacía observación aérea, fue detectado por *Harriers* británicos, los cuales descubrieron así al destructor “Santísima Trinidad”, que formaba parte del grupo de nuestro portaviones. Se tuvo entonces la certeza de que los ingleses habían verificado la presencia de éste. Lo cual, sumado a la información con que se contaba, en el sentido de que submarinos nucleares británicos operaban en el área, obligó a desistir del ataque.

P. - ¿Qué se sabía entonces respecto a que los ingleses contaran con información satelital suministrada por los Estados Unidos?

R. – Era una firme presunción.

P. - ¿Llegaron ustedes a entrar en la Zona de Exclusión?

R. – No. El ataque planeado debió ejecutarse entre el 1º y el 2 de Mayo. De manera que el 1º el comandante nos informó que íbamos a entrar en la Zona de Exclusión y navegamos toda la noche *cubriendo combate*, es decir con el 100 por

100 de la tripulación en sus puestos. Pero, seguramente en virtud de la cancelación o postergación de la operación, antes de entrar en la Zona de Exclusión caímos al Oeste y se pasaron a cubrir los puestos en *Condición Tres*, o sea de alerta atenuada.

P. - ¿En algún momento contemplaron ustedes la posibilidad de que un submarino inglés se hallara en las proximidades?

R. - Desde luego, pues sabíamos que podía haber varios en la zona, pero no teníamos ninguna capacidad de defensa ante un ataque de ese tipo.

P. - Explíquese.

R. - El sensor principal de los buques para detectar un submarino en inmersión es el sonar, funcionando en modalidad activo. Pero teniendo en cuenta que podíamos enfrentarnos con un submarino nuclear, emplearlo podía resultar contraproducente, ya que un sonar activo permite la detección de los buques por parte del submarino. El crucero no contaba con sonar, pero sí lo poseían los destructores escolta. Aunque, por lo ya expuesto, no lo tuvieran en activo. Además, las condiciones de la zona determinaban que su alcance fuera menor que el de los sistema de escucha y que el de las armas del submarino.

P. - Por lo tanto, aún manteniendo activo el sonar, un submarino podía torpedearlos antes de enterarse ustedes de su presencia.

R. - Así es. Careciendo de exploración aérea antisubmarina, dependíamos de los medios que poseían los propios buques y esa era la situación.

P. - ¿De modo que la primera noticia que tuvieron ustedes sobre la proximidad del “Conqueror” fue la explosión del torpedo?

R. – Sí.

P. - ¿Dónde estaba usted en ese momento?

R. – Era el 2 de Mayo a las 4 de la tarde. Yo había *cubierto combate* toda la noche y estaba durmiendo en mi camarote, vestido.

P. - ¿Se dio cuenta inmediatamente de que habían sido torpedeados o pensó que la explosión podía tener otro origen?

R. – Me di cuenta enseguida de que se trataba de un torpedo. Mi camarote estaba a proa y, contrariamente a todo lo que se ha dicho, para mí el primer torpedo que recibió el buque fue el que hizo impacto a proa. Se trató de una explosión muy fuerte, el crucero se levantó y recién después oí otra explosión, más amortiguada, a popa.

P. - ¿Cuáles fueron los efectos de esos dos impactos?

R. – El primero arrancó la proa, que quedó reducida a un montón de hierros retorcidos. Y no provocó víctimas, pues allí sólo había pañoles y depósitos. En cambio, el de popa atravesó las cubiertas, entró en máquinas y su explosión causó grandes destrozos y muchas víctimas.

P. - ¿Pasó mucho tiempo entre una y otra explosión?

R. – No, una vino detrás de la otra.

P. – Y usted ¿qué hizo?

R. – Tomé mi salvavidas y subí a la cubierta de vuelo, poniéndome a ayudar a la gente que venía de las cubiertas más bajas, sobre todo a los heridos.

P. - ¿El busque se escoró rápidamente?

R. – Si, pero con una escora suave, de unos 10° sobre babor. Y, cosa extraña, de inmediato empecé a oír tiros de arma automática. Pensé que éramos objeto de un ataque aéreo, aunque resultó ser un suboficial que tiraba con una ametralladora de mano, nunca supe por qué ni contra qué. Se adoptaron medidas anti-incendio y se procuró mantener la estanqueidad del buque, pero cuando éste alcanzó unos 20° de escora, el comandante ordenó concurrir a los puestos de abandono.

P. – La balsa que le correspondía a usted ¿estaba a babor o a estribor?

R. – Afortunadamente a babor, de modo que, al aumentar la escora, quedó muy cerca del agua. La abordamos y fue arriada sin inconvenientes, la gente se portó admirablemente bien, se cumplieron las órdenes y no hubo pánico en ningún momento.

P. - ¿Cómo se arreglaron los que debieron embarcar en balsas situadas sobre la otra banda?

R. – Yo no los veía, pero sé que sufrieron dificultades, muchos tuvieron que saltar al mar y hubo bastantes heridos al rozar con las incrustaciones de la obra viva del buque.

P. - ¿Hacia qué hora ocurrían estas cosas?

R. – El crucero fue torpedeado más o menos a las 4 de la tarde y se hundió aproximadamente a las 5 menos 20: lo que le estoy relatando ocurría a las 4 y 20, estimativamente. Y el “Belgrano” fue noble hasta el final: nos dio tiempo para abandonarlo en orden y se hundió suavemente, sin producir succión alguna.

P. - ¿Cómo fue eso?

R. – Aunque todavía el tiempo era bueno, había viento de babor y las balsas no se despegaban de esa banda. Por lo tanto, quedaban muchas cerca del buque cuando éste se hundió, lo que hacía temer que se las llevara con él. Pero, por lo contrario, cuando se levantó la proa al irse a pique, se produjo una ola que las alejó: por eso digo que el crucero se comportó noblemente.

P. – Volvamos a su balsa.

R. – Bueno, el viento no le permitía separarse y fue derivando hacia proa, donde estaban los hierros retorcidos que produjo la primera explosión. Contra ellos se rompió la balsa y todos sus ocupantes nos tuvimos que tirar al agua y nadar hasta otras balsas.

P. – El agua estaría muy fría.

R. – Si, pero en ese momento yo no sentí frío. Fui el primero en agarrarme a la borda de otra balsa y, por eso, hice de escalera para que los demás subieran, pasando sobre mi espalda. Así que, como verá, estuve un buen rato en el agua. Sin embargo, insisto, no tuve frío. Tampoco lo tendría en la balsa, pese a que

quedé empapado. Como anécdota le diré que ni siquiera me resfrié después de ser rescatado.

P. - ¿Cuántas personas ocuparon esa balsa?

R. - Veinte personas, que era su capacidad total. Lo cual resultó una ventaja porque nos dábamos calor entre nosotros. Los que murieron después del hundimiento estaban en balsas que naufragaron o en las que había poca gente y se congelaron.

P. - ¿Cómo se alejaron ustedes del buque?

R. - Como pudimos, un poco a remo, un poco ayudados por el oleaje. Fue entonces cuando observamos el hundimiento del “Belgrano”, que se produjo del modo que ya le conté. A todos nos impresionó mucho el espectáculo, en la media luz del atardecer austral.

P. - Explíqueme la actuación de los destructores que les prestaban escolta, ya que no la tengo muy clara. Por lo pronto ¿se enteraron rápidamente del ataque sufrido por ustedes?

R. - El crucero, al ser torpedeado, queda privado de toda ligazón radioeléctrica, los destructores registran que está al garete y, al *plotearlo*, verifican que se ha detenido, desapareciendo luego de sus radares, cosa que tuvo que indicarles que había sido hundido. E hicieron lo que tenían que hacer: alejarse. Era de presumir que, producido un ataque, éste debía haber sido realizado por un submarino. Y acercarse al buque atacado implicaba darle oportunidad al submarino para hundir otro.

P. - ¿Cuál era la posición de los destructores respecto al crucero?

R. - Durante el avance hacia la Zona de Exclusión navegaban en las amuras, a 5.000 ó 10.000 yardas, a proa. Cuando llega la orden de regresar, el crucero cae hacia babor y los escoltas quedan protegiendo su estribor, es decir hacia el Norte, manteniendo la distancia indicada, uno por amura y otro por el través. Pero el submarino atacó desde el Sur. Por otra parte, el “Bouchard” recibió un fuerte impacto en su banda de estribor, que se atribuyó al impacto de un torpedo...

P. - Eso es una novedad para mí...

R. - Se trata de un detalle poco comentado. En el “Bouchard”, en efecto, se sintió un impacto, que no se sabe si fue ocasionado por un torpedo que no estalló o fue reflejo de la explosión de los que nos alcanzaron a nosotros. Pero aparentemente habría sido un torpedo pues se produjeron filtraciones y, luego, al entrar a reparaciones, se observaron chapas averiadas.

P. - Retomemos el hilo del relato...

R. - Hacia las 5 de la tarde ya había anochecido y empezó a soplar mucho viento, que levantaba las balsas y me hizo temer que las tumbara.

P. - Las balsas eran cubiertas.

R. - Sí, pero en la nuestra las puertas del toldo estaban rotas y por ellas entraba viento y agua. Además había un rumbo en el piso, que obligaba a achicar permanentemente. Nos juntamos todos sobre la banda que golpeaba el mar, para evitar que la balsa se diera vuelta...

P. – E iniciaron una larga y agitada noche.

R. – Así es. Aunque en la balsa todo estaba razonablemente bien. Salvo un suboficial con la pierna rota, que ya se encontraba a bordo cuando nosotros subimos y que no se quejó jamás; y el Capitán Gómez Paz, que era mi jefe y que venía en la balsa que debimos abandonar, tragando mucho agua y petróleo mientras permaneció en el mar, en medio de una mancha de combustible... A él se lo veía muy mal.

P. – ¿Y qué hacían ustedes en esas circunstancias?

R. – La gente, como dije, tuvo siempre un comportamiento excelente. Entonamos el Himno, rezamos, cantamos...

P. - ¿Qué rezaban?

R. – El Padrenuestro, el Avemaría...

P. - ¿Y qué cantaban?

R. – Canciones patrióticas. Creo que cantamos más de lo que rezamos. Había tranquilidad. Dado el estado en que se hallaba Gómez Paz, yo estaba a cargo por ser el oficial más antiguo y les decía a todos que no se preocuparan, que pronto nos vendrían a rescatar. Aunque íntimamente tuviera mis dudas sobre esto último, pues pensaba y aún deseaba que no viniera nadie, ya que parecía imprudente arriesgar un buque después de lo que había pasado... Era un estado de ánimo contradictorio.

P. - ¿Tenían bengalas en la balsa?

R. – Sí, algunas tiramos pero las reservábamos para el momento en que contáramos con más posibilidades de que alguien las viera. Y así fuimos pasando la noche, turnándonos para achicar y con algún temor de que la balsa se tumbara, pues el viento seguía siendo muy fuerte. Además estábamos a oscuras, de manera que tuvimos que esperar que amaneciera para ordenar las cosas e, incluso, revisar la balsa con cuidado y ver con qué elementos de supervivencia contaba. Así encontré bidones de agua, raciones de comida y nada menos que una radio...

P. - ¿Una radio?

R. – Una radio que había que armar y funcionaba a pedal. Nos arreglamos para ponerla en condiciones y empecé a transmitir en la frecuencia de socorro, si bien, debo confesarlo, con pocas esperanzas. Pero el ensayo funcionó.

P. - ¿Obtuvo respuesta?

R. – Sí, me contestaron, nunca supe quién ni desde dónde, pero contestaron. Además, por suerte, el Capitán Gómez Paz estaba en el puente del crucero cuando el ataque, así que sabía la posición del buque en ese momento. Lo cual me permitió transmitir la nuestra, aproximada. Después se interrumpió la comunicación y ya no pude restablecerla.

P. - ¿Qué hora sería cuando ocurría todo esto?

R. – No sé, entre las 8 y las 10 de la mañana. El viento empezó a calmar y salió el sol. Así que aproveché para dormir un poco. Hacia el mediodía oímos el ruido de un avión. Después lo vimos y tuvimos una enorme sensación de alivio, armándose una gran algarabía.

P. - ¿Veían ustedes otras balsas?

R. – Pocas y lejanas. Bueno, el avión siguió su vuelo pero ya estábamos seguros de haber sido vistos y de que, tarde o temprano, nos vendrían a buscar. Era cuestión de esperar y aguantar.

P. - ¿Cuánto duró la espera?

R. – Serían las 5 de la tarde cuando un destructor pasó cerca nuestro, pero no se detuvo. Ni siquiera aminoró la marcha. Después nos enteraríamos de que se le había roto la bomba de refrigeración, de modo que tenía que tomar el agua del mar con la propia velocidad del buque, lo que le impedía parar las máquinas. Se volvió a levantar viento y empezó a venir la noche.

P. – Que en esa zona y en esa época llega temprano.

R. – Sí, pero antes de oscurecer vimos otro buque, un aviso, que se detenía de tanto en tanto, realizando sin duda tareas de salvamento. Nuestro temor era que cerrara la noche y no nos vieran, porque la balsa carecía de luces.

P. - ¿Cuál era ese aviso?

R. – El “Gurruchaga”, al mando del entonces Capitán de Corbeta Álvaro Vázquez. Tiramos bengalas y a las 8 ó 9 de la noche el aviso viró hacia nosotros y se aproximó para iniciar el salvamento. Maniobra que ofrecía dificultades en la oscuridad, porque el viento era de nuevo muy fuerte y había mucho oleaje.

P. - ¿Cómo se llevó a cabo esa tarea?

R. – En el “Gurruchaga” colgaron una red de desembarco por una banda, cortamos el techo de la balsa, nos “amadrinamos”, es decir nos pusimos a la par del buque, tiramos algunas amarras y, cuando el buque bajaba y la balsa subía, íbamos saltando uno a uno para agarrarnos a la red de desembarco y trepar por ella, procurando enseguida separar la balsa para que no se estrellara contra el casco del aviso. Así fuimos pasando todos, hasta que sólo quedé yo a bordo de la balsa.

P. – Sin ayuda, su rescate debe haber sido más complicado.

R. – Claro, porque yo era el que tiraba y aflojaba la amarra para acercarnos o alejarnos del buque y, además, la balsa ya estaba completamente inundada. De modo que tenía el agua arriba de las rodillas y las piernas medio entumecidas. Seguramente por eso, cuando intenté saltar caí directamente al mar...

P. - ¿Tenía colocado el salvavidas?

R. – Afortunadamente lo tenía puesto y, en el momento de saltar, había activado el dispositivo que lo inflaba. Pero, pese a eso, mi situación se hizo difícil porque, con el frío, los músculos empezaron a no responderme, mis reacciones se fueron volviendo lentas y entonces sí creí que me moría. Pensé que resultaba estúpido morirme allí y en cómo recibiría la noticia mi padre, cuando se enterara de que su hijo había muerto cuando lo estaban rescatando... Me arrojaron un salvavidas con un cabo, lo tomé con la mano derecha, empezaron a tirar pero no pude sostener mi peso y caí al agua de nuevo. Me lo arrojaron por segunda vez, lo tomé con la mano izquierda y volvió a pasar lo mismo, porque no me quedaba fuerza. En el tercer intento tuve un momento de lucidez: pasé una pierna y un brazo por dentro del salvavidas, me agarré como una garrapata y me fueron

izando hasta dejarme en cubierta. Y ahí quedé tirado, medio congelado. Temí que se me parara el corazón, pues era como estar dentro de una heladera...

P. - ¿Y a qué se dedicaban mientras tanto los tripulantes del “Gurruchaga”?

R. - A cosas más urgentes, pues continuaba el rescate de náufragos y había gente que estaba en peores condiciones que yo. Lo cierto es que reaccioné finalmente, pude levantarme y entré al buque. Allí encontré un conocido, que me llevó donde estaban los oficiales y me dieron el pijama de uno de ellos...

P. - Ropa seca, por fin...

R. - Sí, por fin, ya que, en realidad, yo seguía mojado desde que se rompió la primera balsa que abordamos. Así que me puse a ayudar en lo que podía pues seguían subiendo náufragos, algunos quemados, otros congelados... Hasta que me dijeron que el buque ponía rumbo a Ushuaia. Fue entonces cuando nos enteramos de que el “Sheffield” había sido hundido, lo cual nos produjo una gran alegría.

P. - ¿Cómo estaban organizadas las cosas en Ushuaia?

R. - Muy bien. Después de que desembarcamos nos subieron a un colectivo, nos llevaron a la estación aeronaval y allí había todo un circuito donde nos dieron de comer, nos entregaron ropa y nos hicieron una revisión médica. Por último, en avión, nos transportaron a Puerto Belgrano, donde llegué el 4 de Mayo a la noche, reuniéndome luego con mi familia.

P. - ¿Usted todavía era soltero?

R. – Estaba de novio con la que es mi mujer.

P. – ¿Tuvo otra participación en la guerra?

R. – No. A los sobrevivientes del “Belgrano” nos dieron destinos en tierra y a mí me tocó en la Escuela de Mecánica. Aunque me presenté a mi jefe, diciéndole que quería seguir, me contestó que no, que yo ya había cumplido. Y ahí terminó mi corta actuación en la guerra.

P. – Corta pero intensa... Usted mencionó que, cuando creyó que se moría, recordó a su padre. Y, dado de quién se trata, me gustaría cerrar el reportaje con una reflexión suya sobre el Almirante Carlos Castro Madero.

R. – Su pedido me toma de sorpresa... Así que sólo puedo decirle que mi padre fue un hombre extraordinario.

RICARDO LUIS ALESSANDRINI

Egresado de la Escuela Naval con la Promoción 100, se especializó en el Arma Submarina en 1977. Está retirado.

Pregunta – ¿Cuáles eran su grado y destino al comenzar la Guerra de las Malvinas?

Respuesta – Era Teniente de Fragata y Jefe de Armas del submarino “San Luis”.

P. – ¿Cuándo y cómo supo que el “San Luis” participaría en la guerra?

R. – Aproximadamente el 29 de marzo de aquel año 1982 nos encontrábamos cumpliendo un período de adiestramiento, con una división de corbetas, en un área destinada al afecto, a unas 100 millas de Mar del Plata, cuando se nos ordenó regresar a puerto.

P. - ¿Imaginaron cuál podría ser el motivo de esa orden?

R. – Alguna sospecha pudimos abrigar, pues los diarios ya habían informado sobre ciertos problemas en las Islas Georgias.

P. - ¿Quién era el comandante?

R. – El entonces Capitán de Fragata Fernando María Azcueta.

P. - ¿El “San Luis” estaba en condiciones de iniciar de inmediato una campaña como la que se llevó a cabo?

R. – Un submarino casi nunca está en perfectas condiciones, pues posee elementos muy complejos que, difícilmente, funcionen todos de manera impecable al mismo tiempo. Los submarinistas contamos con eso. El “San Luis”, en ese momento, tenía un motor fuera de servicio y otro que presentaba fallas.

P. - ¿Y en qué condiciones se hallaba su gemelo, el “Salta”?

R. – Pasaba un período de mantenimiento en Puerto Belgrano, de modo que no participó en la guerra. En cuanto al “Santa Fe”, era un buque antiguo, con sus baterías agotadas y, por lo tanto, con limitaciones para permanecer mucho tiempo en inmersión. Pese a lo cual intervino exitosamente en el “Operativo Rosario”, participando el 2 de abril en la operación anfibia que hizo posible recuperar las Malvinas. Posteriormente fue averiado y capturado durante las acciones que se llevaron a cabo en las Georgias del Sud.

P. – Usted era Jefe de Armas del “San Luis” ¿con cuántos torpedos contaba éste?

R. – Tenía una dotación mixta de aproximadamente 22, contando los torpedos anti-superficie y los anti-submarinos. Los primeros eran alemanes y los segundos de procedencia norteamericana.

P. – Se habló mucho del funcionamiento deficiente de los torpedos que, durante su misión, disparó el “San Luis” ¿qué me puede decir de eso?

R. – Si el submarino es un buque expuesto a fallas por lo complejo de los componentes que incluye, ello es particularmente aplicable al caso de los

torpedos que emplea, verdaderos mecanismos de relojería bajo muchos aspectos, con muchos elementos electrónicos. De manera que también son frecuentes las fallas en éstos.

P - ¿Se trataba de los llamados “filoguiados”?

R – Efectivamente. Sobre su comportamiento volveré más tarde, pero le adelanto que en el mismo incidió especialmente otro factor, del que hablaré luego.

P. – Retomemos la cronología de los hechos. Más o menos el 20 de marzo ustedes vuelven al puerto de Mar del Plata y, según presumo, iniciaron tareas de alistamiento.

R. – Así es. Realizamos tareas de mantenimiento intensivo, aunque no se llegó a recuperar el motor que estaba fuera de servicio, reparándose en cambio el otro, que presentaba problemas de temperatura. Zarpamos finalmente el 10 de abril.

P. - ¿Tenían bien definida su misión?

R. – No. Sabíamos que se trataba de una campaña de guerra, pero todavía no conocíamos los detalles de la misma. Normalmente los submarinos son unidades que zarpan hacia sus zonas de operaciones antes de que se agrave el conflicto. Nosotros zarpamos en medio de arduas negociaciones políticas y diplomáticas. Nos dirigimos a lo que se conoce como un “santuario”, o sea una zona de espera próxima al área de operaciones, situada unas 100 millas al norte de la zona de exclusión establecida por los británicos, arribando a ella el 14 ó 15 de abril. Allí se nos presentó un problema que cabría calificar como serio.

P. - ¿Qué pasó?

R. – Se averió parte de la computadora que calculaba el lanzamiento de los torpedos, de manera que, si bien podían dispararse los mismos, los cálculos necesarios para dirigirlos al blanco debían hacerse en forma manual.

P. - ¿Manual...?

R. – Sí, manual. Cosa que, al fin de cuentas, hacían los viejos submarinistas. Pero que demora la operación y la torna imprecisa. La computadora no pudo ser recuperada. Ese fue el problema más serio al que antes aludí. De todos modos, estábamos listos para entrar en combate.

P. - ¿Hubo algún otro incidente digno de mención antes de abandonar ustedes el “santuario”?

R. – En efecto, nos sucedió algo que significó correr cierto riesgo. Ya que empezamos a oír un fuerte ruido, producido por el buque. Y, para un submarino, producir ruido implica un inconveniente apreciable pues, por un lado, dificulta la escucha, interfiriendo el propio sonar; por otro, puede revelar su presencia al ser captado por los sonares del enemigo. Ante esta situación, pudimos establecer que se había soltado la tapa de acceso a una válvula en cubierta, lo cual nos obligó a subir a superficie. Maniobra que, aunque la realizamos antes del amanecer, hacía posible que nuestra presencia fuera descubierta por alguna nave o aeronave inglesa, helicópteros en particular. Afortunadamente eso no sucedió, pero recuerdo el caso como una experiencia interesante, dado que fui el responsable, junto con un hombre de la tripulación, de reparar el desperfecto.

P. – Bien, superados de algún modo esos problemas ¿qué pasó después?

R. – Se nos asignó un área de patrulla, a la que llegamos aproximadamente el 28 ó 29 de abril. Ésta área –circular, de unas 30 millas de diámetro- estaba situada al Norte de la isla Soledad, muy próxima a la costa.

P. - ¿Cuándo tuvieron ustedes su primer contacto con el enemigo?

R. – El 1º de mayo registramos emisiones de sonar que indicaban la proximidad de buques y helicópteros en búsqueda antisubmarina. Años después, por informaciones publicadas en el “Penguin News”, pudimos establecer que se trató de helicópteros del Escuadrón 826, con base en el portaviones “Hermes” e incorporados a los destructores “Brilliant” y “Yarmouth” para las operaciones de búsqueda y ataque antisubmarino en el área.

P. - ¿Qué hicieron ante tal circunstancia?

R. – Se resolvió atacar al destructor más próximo. Serían entre las 7 y las 8 de la mañana. Durante la aproximación intentamos una observación visual directa, navegando a profundidad de periscopio, pero no fue posible concretarla por la niebla que había en el sector. No obstante ello, sobre un contacto firme lanzamos un torpedo antisuperficie, desde una distancia de 7.000 a 9.000 yardas aproximadamente.

P. - ¿Es una distancia adecuada?

R. – Sí, desde las 15.000 yardas se pueden hacer lanzamientos efectivos, de modo que estábamos en buenas condiciones para realizar el ataque.

P. - ¿Y cuál fue el resultado de ese ataque?

R. – El torpedo fue sobre el blanco pero, en un momento dado, se interrumpió la comunicación con el mismo, que prosiguió su camino con el último rumbo que se le había fijado. Como no escuchamos sonido alguno dentro del lapso previsto para el impacto, suponemos que éste no se produjo o que el torpedo no explotó.

P. – En caso de haber chocado el torpedo con el blanco, sin explotar ¿habrían oído ustedes el golpe?

R. – Desde esa distancia, probablemente no. Pero, en cualquier caso, los ingleses supieron que habían sido objeto de un ataque e iniciaron un intenso y prolongado contraataque sobre nuestro submarino.

P. - ¿Cómo se concretó el contraataque británico?

R. – Mediante cargas de profundidad y torpedos antisubmarinos.

P. - ¿Lanzados desde helicópteros?

R. – Creemos que sí, aunque se pudo hacer también desde un buque dirigido por un helicóptero. En cuanto a las cargas de profundidad, fueron numerosas y estallaron a distancias que no fueron menores a las 2.000 yardas del “San Luis”.

P. – A esas distancias ¿cómo se siente en el submarino atacado la explosión de una carga de profundidad?

R. – Como un ruido sordo, de baja intensidad.

P. – De modo que no se ajustan a la realidad las escenas que muestra el cinematógrafo, en que aparecen submarinos sacudidos por las explosiones, cuyas luces se apagan y en los que se producen abundantes filtraciones...

R. – No, esas son dramatizaciones cinematográficas. Salvo, claro, que la explosión tenga lugar a menos de 50 yardas, pues entonces sí es efectiva y tiene consecuencias fatales si ocurre a menos de 10 yardas o, naturalmente, si hace impacto directo en el buque... Si así hubiera sucedido, con toda seguridad que no le estaría relatando esta historia.

P. - ¿Y cómo eludieron ustedes esos ataques?

R. – Mediante maniobras evasivas y lanzando falsos blancos, o sea señuelos. Pero, ante la insistencia de la presión antisubmarina, nos pegamos contra el fondo, permaneciendo en absoluto silencio hasta que los ingleses abandonaron la búsqueda. Los buques como el “San Luis” son extremadamente silenciosos y puede dar por cierto que, a muy baja velocidad, resultan prácticamente indetectables.

P. - ¿A qué profundidad aproximada está el fondo del mar en esa zona?

R. – A unos 80 metros y es de pedregullo, detalle éste que complicaba un poco la maniobra.

P. - ¿Cuánto tiempo duró el ataque?

R. – Aproximadamente 19 horas y fue llevado a cabo por 2 helicópteros y 3 destructores.

P. - ¿Es verdad que la Task Force tenía asignadas en la NATO tareas antisubmarinas precisamente?

R. – Sí, es verdad.

P. – Lo cual valoriza sin duda la actuación de ustedes... Bueno, sigamos adelante. Abandonada la búsqueda por los británicos ¿qué hizo el “San Luis”?

R. – Permanecemos en el área, detectamos en algún momento el paso de buques fuera de ella y cerca de la costa pero no pudimos interceptarlos. Luego, cumpliendo instrucciones, nos dirigimos a la zona en que había sido hundido el “Sheffield”, aunque no localizamos unidades británicas. Regresamos por lo tanto al área de patrulla que ocupábamos anteriormente. Y, en algún momento, tuvimos que realizar una operación relativamente complicada, que fue reponer los torpedos que habíamos disparado y reemplazar otros que se vieron afectados por la acción del agua, después de varios días en operaciones. Hasta que, el 6 u 8 de mayo, tuvimos una “acción antisubmarina”.

P. - ¿Cómo fue eso?

R. – Registramos la presencia próxima de un contacto sonar que respondía a las características de un submarino y efectuaba movimientos “inteligentes”.

P. - ¿Qué otra cosa pudo ser?

R. – Pudo haber sido un cardumen, ya que tuvimos contacto con varios de ellos durante la campaña y, a veces, realizan lo que parecen ser movimientos “inteligentes”. Pero, por lo general, terminan por dispersarse al acercarse el buque. En este caso no hubo dispersión.

P. - ¿Pudo ser una ballena?

R. – No, las ballenas emiten ciertos sonidos peculiares, que permiten identificarlas y que no escuchamos esta vez. Así que realizamos el ataque, disparando un torpedo antisubmarino –un “torpedo corto”- que hizo blanco y estalló. Si se trató de un submarino inglés no lo sabemos, pues ellos nunca informaron sobre este asunto.

P. - ¿Alguna otra acción que se justifique mencionar?

R. – Sí, más o menos entre el 10 y el 12 de mayo obtuvimos un contacto en el extremo Oeste del área e iniciamos la persecución de un destructor que navegaba rápido, cerca de la costa, y que ingresó al estrecho de San Carlos sin que pudiéramos alcanzarlo. Esto ocurrió por la tarde, de modo que el comandante decidió esperarlo, estimando que podría volver, ya que reintegrarse a la flota saliendo por el Sur del estrecho, en vez de hacerlo por el Norte, significaba para el destructor hacer un recorrido bastante más largo y peligroso.

P. - ¿La deducción resultó acertada?

R. – Sí. En horas de la madrugada logramos detectar 2 destructores, que navegaban en configuración antisubmarina, es decir emitiendo con sus sonares. Salían del estrecho de San Carlos y se separaron, avanzando el más próximo cerca de la costa y el otro mar adentro. Atacamos al primero desde corta distancia –unas 4.000 ó 5.000 yardas- y “en persecución” pues había puesto alta velocidad. El torpedo salió bien, pero luego de algún tiempo se interrumpió la comunicación con el mismo. No obstante ello, coincidente con el tiempo en que debió hacer blanco, oímos un ruido metálico en dirección del buque atacado, cosa que nos

hizo pensar que el torpedo colisionó con el casco, sin estallar. Aunque pudo tratarse de una carga de profundidad, arrojada por el destructor para perturbar la dirección del torpedo. En todo caso, el buque logró escapar. No hay que olvidar que un submarino convencional desarrolla en inmersión una velocidad menor que un destructor y que, además, no puede mantenerla por mucho tiempo sin agotar las baterías que impulsan sus motores eléctricos. Esto implica una gran limitación respecto a los submarinos de propulsión nuclear.

P. - ¿Pudieron atacar el otro destructor, que navegaba mar adentro?

R. – No, porque se puso fuera de nuestro alcance mientras atacábamos al que pasó más cerca.

P. - ¿Tiene alguna idea respecto a cuál fue el barco que atacaron en esa oportunidad?

R. – Por correlación de datos estimamos que fue el destructor “Alacrity”.

P. – Enterados los ingleses del ataque ¿reaccionaron de algún modo, procurando dar con ustedes?

R. – No en lo inmediato. Sí más tarde, cuando ya habíamos iniciado el repliegue. En el libro “Los cien días”, del Almirante Woodward, se informa que destacaron un buque, antes de iniciarse el desembarco en San Carlos, a fin de determinar la presencia de submarinos argentinos y la existencia de minas en la zona. También informa el Almirante sobre la cantidad de blancos submarinos que atacaron, la mayoría de los cuales eran cardúmenes... Sí, realmente, durante esos días fuimos una preocupación para la Task Force británica.

P. – ¿Cuándo y por qué se replegaron?

R. - Al repetirse hechos que hacían dudar sobre el correcto funcionamiento del sistema de armas se nos ordenó el repliegue, hacia el 15 de mayo. De manera que volvimos a Puerto Belgrano para intentar establecer y corregir la falla, como así también para realizar otras reparaciones e iniciar una segunda campaña. Estábamos listos para volver a salir cuando sobrevino el final de la guerra.

P. - ¿Cómo se comportó la tripulación del “San Luis” durante la campaña realizada?

R. – En forma excelente. Contribuyó a ello la serenidad y experiencia del comandante, que siempre nos infundió seguridad y mantuvo alta la moral de sus hombres.

P. – Habla usted de moral de la dotación ¿tuvieron ustedes algún tipo de apoyo espiritual a lo largo de la campaña?

R. – Tal como ocurre en los buques de nuestra Armada que no cuentan con capellán, el segundo de a bordo preside los días domingo un oficio, donde lee algunos pasajes de la Escritura y se reza la oración a la Virgen, bajo su advocación de “Stella Maris”.

P. - ¿Cuál fue la suerte corrida por el “San Luis” después de la guerra?

R. – Hoy se halla fuera de servicio, en el astillero Domecq García, y será desafectado definitivamente de la Armada.

P. - Si no está previsto reactivarlo ¿qué será de él?

R. – Me han dicho que existiría la posibilidad de transformarlo en museo. De concretarse esa iniciativa, constituiría un justo reconocimiento para una unidad que tuvo el privilegio y el orgullo de defender los intereses de la Nación en el mar argentino. Y que, con motivo de las acciones desarrolladas, recibió la condecoración al “Heroico Valor en Combate”. En cambio, si la iniciativa no prospera, probablemente el “San Luis” sea desguazado.

ROBERTO CURILOVIC

Egresó de la Escuela Naval con la Promoción 95, realizó el curso de Aviador en el año 1969, siendo orientado en caza y ataque. Se encuentra en situación de retiro.

Pregunta – A título de curiosidad, luego de egresar como piloto naval ¿cuál fue el primer avión que voló?

Respuesta – El T-28. Y esto es algo digno de señalarse, pues demuestra la velocidad con que la Armada acompañó los notables avances tecnológicos de los últimos tiempos: yo concluí el curso de piloto a fines de 1969, volando un avión de hélice con motor a pistón; 10 años después, en 1980, me estaba adiestrando en los *Super Etendard*, aparatos de reacción que, con el misil *Exocet*, conformaban un sistema de armas notablemente evolucionado.

P. – Entiendo que usted formó parte del primer grupo de pilotos argentinos que tomó contacto con ese avión.

R. – Efectivamente. Formaba parte de la escuadrilla de A-4Q cuando se empezó a pensar en su reemplazo. No habiendo podido conseguir máquinas norteamericanas en virtud de prohibiciones de suministro vigentes por entonces, se buscaron otras que pudieran operar en nuestro portaviones. Analizadas distintas posibilidades se optó finalmente por los *Super Etendard* si bien, como los A.4, operarían con márgenes estrechos, ya que no debe olvidarse que nuestro

portaviones estaba diseñado para aviones a hélice. En una palabra, le suministraríamos una chica de 18 años a un anciano.

P. – Difícil compromiso para éste. Bueno, seleccionado el *Super Etendard* ¿qué ocurrió después?

R. – Fueron elegidos 10 pilotos experimentados en volar los A.4 y nos enviaron a Europa para adaptarnos a los nuevos aviones. Viajamos a Francia hacia octubre de 1980. Allí nos adiestramos a la par de los pilotos franceses, ya que la fábrica estaba entregando los flamantes aparatos a la marina de su país; los 14 adquiridos por nosotros se intercalaron en la primera partida recibida por los propios franceses. Completado el curso en junio de 1981, yo me quedé con el entonces Teniente de Fragata Mayora para hacer un curso de señalero de portaviones.

P. - ¿Cuántos y cuándo llegaron aquí los primeros *Super Etendard*?

R. – En diciembre de 1981 llegaron los primeros 5 aviones, a los cuales acompañé.

P. – De manera que estuvieron en la Argentina muy pocos meses antes de entrar en acción. ¿Comenzaron de inmediato a operarlos desde el portaviones?

R. – No, porque era necesario adaptar el buque para ello y estas tareas no estaban concluidas cuando sobrevino la guerra de Malvinas. Por eso, durante su transcurso, se operó desde las bases en tierra. A raíz de ello, proseguimos el adiestramiento en Espora, con ataques simulados sobre cuanto buque anduvo navegando dentro del radio de acción respectivo.

P. - ¿En qué momento tuvo usted conocimiento de que podría llegar a entrar realmente en combate?

R. – Sobre fines de marzo me embarqué en el portaviones con los aviones A.4. Salimos para una maniobra rutinaria y, en navegación, se nos informa respecto a la acción sobre Malvinas. El portaviones, durante el “Operativo Rosario”, permanece a unas 90 millas al Norte de las islas, integrando una Fuerza de Cobertura, para destacar luego los aviones *Tracker* que se asentaron en Puerto Argentino. En lo que me atañe, soy reincorporado a la escuadrilla de *Super Etendard*, que aún se hallaba en Espora.

P. - ¿En qué condiciones operativas estaba la escuadrilla al momento de su reincorporación?

R. – Según dije, el total de *Super Etendard* adquiridos fue de 14, pero en ese momento sólo contábamos con 5 de ellos, decidiendo alistar 4 y utilizar el quinto (el 3.A.201) para ser “canibalizado”, o sea como banco de repuestos pues el embargo dispuesto impediría obtenerlos de otro modo, disponiéndose así de una partida limitada de los mismos. En cuanto a los misiles *Exocet* que teníamos eran 5, entregados con los aviones.

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

R. – Primero conviene aclarar que los *Super Etendard* poseían otras capacidades –bombas y cañones-, además de poder emplear misiles aire/superficie como los *AM 39 Exocet*. Pero el comandante de la escuadrilla, Capitán de Fragata Colombo, resolvió con buen criterio concentrarse en esta última, que aparecía como la más redituable. Resultaba preciso, no obstante, llevar a cabo la

adaptación electrónica entre el misil y el avión, tarea que en principio debía realizar una comisión técnica de la fábrica *Aerospatiale*, que viajaría al país a fin de establecer el diálogo entre el misil y el avión.

P. – Como la comisión no vino ¿qué se hizo?

R. – Recuerde usted que aquí ya hacía años operábamos desde los buques un sistema de misiles *Exocet* mar/mar 38, de modo que existía una experiencia al respecto. Y la gente de los talleres de misiles y de electrónica empezó a trabajar en el asunto. Pero faltaban algunos datos vitales, que debían insertarse en la computadora de tiro que alimenta el misil. Datos que no podían solicitarse a Francia porque se hallaba en vigencia lo que podríamos llamar “bloqueo tecnológico” a nuestro respecto. Estábamos solos en el tema. Comenzó entonces la tarea de quienes, habiendo formado parte de la comisión que compró el sistema de armas, aún permanecían en Francia, logrando el Capitán Lavezzo hacerse de la información faltante para alistar los *Exocet* con que contábamos. Finalmente, hacia el 22 ó 23 de abril, el Capitán Colombo pudo presentarse al comandante de la Aviación Naval e informar: “el sistema *Super Etendard-Exocet* en servicio”. Pero, claro, para llegar a eso, la dificultad comentada no había sido el único problema a resolver.

P. - ¿Cuál otro hubo?

R. – El problema operativo, la táctica a emplear. O sea la mejor manera de sacar partido del sistema de armas que teníamos. Y, en tal sentido, nos resultó de suma utilidad el hecho de poseer nuestra Armada destructores del tipo 42, similares a los buques de defensa aérea que utilizarían los británicos y provistos de radares análogos a los de éstos. De modo que, en operaciones simuladas contra nuestros propios destructores, diseñamos los mejores perfiles de aproximación para atacar

unidades enemigas. Ello sin perjuicio de ejercitarnos también contra otras naves que navegaban en el área, según lo dije anteriormente.

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

R. – En efecto, no estando en condiciones de recibirla el portaviones, se estudió asentarla en el aeródromo de Puerto Argentino. Pero las características de la pista, la falta de sistemas de frenado y el escaso apoyo electrónico de que se dispondría determinaron que se optara por actuar desde el continente, eligiéndose la Base de Río Grande por ser la más próxima a las islas. Detalle importante este último, si se considera que el consumo de combustible en vuelos rasantes es muy grande, resultando así limitada la autonomía de los aviones que emplean esa modalidad de ataque, por la cual ya nos habíamos inclinado. Equipados con tanques suplementarios, los *Super Etendard* tenían un radio de acción de aproximadamente 350 millas, sin reabastecerse.

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

R. – Sí. Y como descontábamos que la flota inglesa se situaría más allá del archipiélago, nos ejercitamos en la maniobra de reaprovisionamiento, que realizábamos con un avión KC-130 de la Fuerza Aérea Argentina. Así alcanzamos las 500 millas de radio de acción, aproximadamente. Además, el Capitán Colombo había dispuesto que nuestros aviones salieran en parejas, provisto cada uno con un misil y formando a ese efecto 5 equipos, integrados del modo siguiente: el primero de los oficiales en orden de antigüedad volaría con el último; el segundo con el penúltimo; el tercero con el antepenúltimo... y así seguir hasta completar los equipos con un total de 10 pilotos.

P. - ¿Cómo quedaron formados los equipos?

R. – Colombo, el comandante, con Machetanz; Bedacarraz-Mayora; Agotegaray-Rodríguez Mariano; Curilovic-Barraza; Francisco-Collavino. Se estableció que las parejas salieran en ese orden y que, al iniciar una misión, la siguiente quedaría en espera, “con la goma puesta”...

P. - ¿”Con la goma puesta”?

R. – Sí, alistada, con el traje antiexposición colocado.

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

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

P. - ¿Qué hacían esos aviones?

R. – El radar de un *Super Etendard* es un radar de localización, no un radar de búsqueda. Necesitábamos por lo tanto el apoyo de aviones provistos de éstos, aptos para barrer zonas más amplias y determinar la situación en superficie. Esta

labor la cumplieron esforzadamente 2 antiguos P-2 *Neptune* que, más tarde, imposibilitados de seguir operando, debieron ser replegados.

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

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

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

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

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

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

P. - ¿Hacia qué fecha ocurría esto?

R. – El 24 de mayo, que transcurrió sin novedad. A la mañana siguiente, a eso de las 9.00 y luego de una ceremonia austera con que se celebró nuestro día nacional, supimos que lanzaríamos un ataque similar al que intentaron Agotegaray- Rodríguez Mariani, sobre un grupo de tareas situado aparentemente al Nor-Noroeste de las islas. Para efectuar el cual se presentaban algunos condicionamientos, pues se había establecido la presencia de un buque inglés en la entrada del estrecho de San Carlos, que cumplía la misión de piquete, y la actividad de numerosas patrullas aéreas británicas en la zona...

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

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

P. - ¿La misión incluía un reabastecimiento?

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

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

R. – A unas 150 millas al Este de Puerto Deseado y tuvo lugar, conforme a lo previsto, a las 15.05 ó 15.15 horas, pudiendo reunirnos con el avión-tanque mediante los sistemas de navegación inercial y sin comunicarnos entre nosotros. Realizamos el acople a 20.000 pies de altura y, en unos 6 ó 7 minutos, recibimos la cantidad de combustible previamente estipulada. Luego nos dirigimos al blanco, no detectando en nuestro vuelo ninguna interferencia electrónica, cosa que permitía suponer que contaríamos a nuestro favor con el factor sorpresa.

P. - ¿Ya volaban en forma rasante?

R. – Lo hicimos desde el momento en que, estimativamente, nos hallábamos a 130 millas del grupo de tareas hacia el que nos dirigíamos. Aquí conviene aclarar que no volábamos rozando las olas sino a unos 60 pies, o sea 30 metros, pero, eso sí, a casi mil kilómetros por hora, estando el avión equipado con piloto automático para facilitar ese tipo de vuelo. A las 55 millas nos elevamos y

efectuamos una emisión radar a fin de confirmar la existencia y localización de los buques. Que, para alegría nuestra, allí estaban...

P. - ¿Cómo llevaron a cabo la fase final de la misión?

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

P. - ¿Dispararon dos misiles?

R. – Eso era lo convenido para todos los casos, a fin de asegurar el resultado. Comprobé el lanzamiento de Barraza, que estaba a mi izquierda, y el propio mediante la reacción del avión al liberarse del misil, iniciando la maniobra de escape mientras observaba la estela que los *Exocet* dejaban detrás de ellos y corroboraba que estábamos en posesión de un arma increíble.

P. - ¿Estaba previsto regresar a Río Grande?

R. – No, porque el combustible no nos alcanzaría para hacerlo. Debíamos regresar a Puerto Deseado, cuyas instalaciones hacían más difícil el aterrizaje. Sin embargo, dado que nuestra aproximación no fue detectada hasta último

momento, demorándose así la reacción británica; porque todavía había luz diurna a la altura en que volábamos; y porque el avión-tanque –con el cual establecimos comunicación- había permanecido fielmente en el mismo lugar por si volvíamos a requerir sus servicios, resolví practicar un nuevo reabastecimiento y volver a Río Grande. Cosa que pudimos hacer sin inconvenientes. Aterrizamos de noche, luego de 4 horas de vuelo, siendo recibidos con especiales expresiones de alegría por el personal que, ignorando los detalles de la misión, sólo sabía que el sol se había puesto y nosotros no habíamos vuelto a casa.

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

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

P. - ¿Cuál?

R. – La casi simultaneidad de nuestro ataque y el de los aviones A-4 de la Fuerza Aérea sobre la *Coventry*. Éste, en efecto, se produjo aproximadamente una hora antes que el nuestro, de manera que los ingleses concentraron su atención en la zona de San Carlos, previendo nuevos ataques y realizando tareas de auxilio y salvamento en el lugar. Eso facilitó que no advirtieran a tiempo nuestra aproximación que, además, se produjo desde una dirección inesperada para ellos.

Si bien debo aclarar que la fragata *Ambuscade* detectó nuestra última emisión de radar, dando una alarma ya tardía. De cualquier manera, lo cierto es que los ingleses creyeron, equivocadamente, que ambos ataques, el nuestro y el de la Fuerza Aérea, habían obedecido a una cuidadosa coordinación.

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

R. – Los detalles de la misión, en lo que se refiere al lado británico, los fuimos reconstruyendo mediante interpretación de publicaciones y algunos contactos personales durante quince años. Así supimos que el porta-contenedores estaba en el núcleo de un grupo donde se encontraba también el portaviones *Invincible*, hallándose éste a unas 5 millas de aquél en el momento del ataque. Y que el alerta emitido por la *Ambuscade* dio lugar a algunas medidas defensivas. También el *Invincible* captó la inminencia del ataque y llegó a lanzar 6 misiles *Sea Dart*, lanzados de a pares, pero con suerte escasa, ya que dos de ellos fueron dirigidos contra un helicóptero propio que cumplía tareas antisubmarinas, dos fueron contra el *chaff* de uno de sus buques, rozándolo, y los otros dos se perdieron tras un blanco espurio. En síntesis, una confusión enorme...

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

R. – Primero conviene aclarar que, para entorpecer una operación anfibia, los blancos más redituables son los portaviones y los transportes logísticos de personal y material. Que, naturalmente, constituían nuestros objetivos prioritarios. Y, a la vez, los más protegidos por los británicos. Tuvimos suerte, ya que el que hundimos era un buque que llevaba una carga de importancia capital. Hasta el punto que, para los ingleses, significó “la pérdida logística unitaria” más grave de su historia. Aunque parte de esa carga ya había sido transbordada al

momento del ataque, quedaban a bordo 6 helicópteros HU-5 *Wessex*, 3 HC-1 *Chinook* de gran porte y un HAS-2 *Sea Linx*. Del total de helicópteros transportados sólo se salvó un *Chinook*, transbordado previamente, siendo el único con que contaron los británicos después del desembarco. Además, los ingleses perdieron ese día: el equipamiento para 4.500 hombres, es decir toda una brigada, que incluía municiones, carpas, hospitales de campaña, cocinas, 75 toneladas de bombas-racimo –las famosas *beluga*-, una pista de aterrizaje de planchas que pensaban armar en San Carlos, 10 camiones de combustible, plantas potabilizadoras de agua, prácticamente la totalidad de los repuestos para los helicópteros y los aviones *Harrier*. A lo que hay que sumar 2 de estos aviones que, según me confesó años después un tripulante de la nave, permanecían embarcados cuando realizamos el ataque, cosa que los ingleses no han reconocido hasta el presente. También murieron 12 hombres, entre ellos el patrón del buque, Capitán Ian North.

P. - ¿Participó usted de alguna otra misión durante la guerra?

R. – No, Barraza y yo concluimos nuestra guardia y nos reemplazó el equipo formado por Francisco-Collavino que, disponiendo de un único misil, participaría, conjuntamente con aviones de la Fuerza Aérea, en el ataque contra el *Invincible*. Antes de cumplirse esa misión, el resto de la escuadrilla volvió a Espora, para adquirir la aptitud necesaria a fin de efectuar ataques nocturnos, confiando en la eventual llegada de nuevos misiles *Exocet*, que finalmente no se consiguieron. Logramos adquirir dicha capacidad y, realmente, si hubiéramos podido llegar a emplearla, los británicos habrían recibido una nueva y desagradable sorpresa.

P. – Tres preguntas finales. La primera: ¿tiene usted conocimiento de que los ingleses hayan intentado una operación de comandos SAS sobre la base de Río Grande?

R. – En una conferencia dictada en Newport, a la que asistió el Capitán Colombo, el Almirante Woodward reconoció que los *Super Etendard* constituyeron “una espina en la cola” de la flota británica. Es explicable por lo tanto que intentaran neutralizarlos. Para ello podían llevar a cabo un ataque aéreo sobre nuestra base, lo cual no hubiera sido tolerado por la opinión pública internacional a esa altura del conflicto, o intentar un golpe de mano mediante tropas comando. Optaron por eso último.

P. - ¿Cuál era, en concreto, el objetivo de esos comandos?

R. – Destruir los aviones y eliminar a sus pilotos. Como tal posibilidad estaba prevista, en la base existía un dispositivo de defensa a cargo de la Infantería de Marina. Hacia mediados de Mayo, en horas de la noche, se registró un eco radar que alertó la defensa, produciéndose enseguida una de las salvas de bengalas que se efectuaban rutinariamente, en secuencias irregulares. Todo determinó, aparentemente, que los comandos ingleses pensaran que habían sido detectados y abortaran la misión, retirándose en el helicóptero que los transportaba. Esa fue la máquina que, coincidentemente con este incidente, apareció quemada en territorio chileno.

P. – Además de los que operaron en la Isla Borbón ¿otros comandos ingleses actuaron en Malvinas?

R. – En Puerto Argentino estaba lleno de ellos, mimetizados como *kelpers* y desembarcados seguramente por submarinos.

P. - ¿Cuál era el avión que voló usted?

R. – El 3-A-203, que también voló Mayora en el ataque al *Sheffield* y que resultó destruido el año pasado en un accidente, muriendo, lamentablemente, su piloto. Barraza voló el 204.

P. – Un combatiente en general y, en particular, un piloto, atraviesan sin duda por situaciones límite; en esos momentos ¿cómo reacciona espiritualmente?

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

hombre se acuerda de Dios y del soldado en los momentos de peligro; cuando el peligro pasa, olvida a Dios y desprecia al soldado”.

P. – Muchas gracias. ¿Desea agregar algo?

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

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

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

Sentí los ojos húmedos cuando alguien no volvía.

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

CARLOS DANIEL VÁZQUEZ

*Egresó de la Escuela Naval en 1977,
con la promoción 106. Infante de
Marina. Recibió la condecoración
“Honor al valor en combate”.
Está retirado.*

Pregunta – En esta serie de reportajes a protagonistas navales de la Guerra de Malvinas, he conversado hasta ahora con un oficial de inteligencia, uno de superficie, un submarinista y un aviador. De modo que ya resultaba oportuno entrevistar a un Infante de Marina como usted. Y, sabiendo que estuvo en algún momento a las órdenes del Capitán Pedro Giacchino, quien fue algo así como un modelo de infante, quiero comenzar esta charla pidiéndole que lo describa en dos palabras.

Respuesta – El Capitán Giacchino fue el segundo comandante que tuve y era el prototipo del conductor. Conducía con el ejemplo. Con el ejemplo de sus conocimientos, de su capacidad de acción, de su presencia. Era lo que debe ser un soldado. Si tuviera que elegir una imagen para construir el monumento al soldado, elegiría sin dudar la de Giacchino. Además, gracias a él, pude hacer el curso de comandos, al menos parcialmente.

P. - ¿Cómo fue eso?

R. – Yo no estaba en condiciones de hacer el curso, a raíz de las secuelas de un balazo que recibí en el estómago, disparado accidentalmente. Giacchino, no obstante, se empeñó en que lo hiciera, se movió para posibilitarme el ingreso y,

así, lo cursé durante 6 meses, hasta que, por culpa de aquellas secuelas, debí interrumpirlo cuando tenía que ir a la Escuela de Buceo. Pero en la Agrupación de Comandos Anfibios aprendí dos cosas, a las cuales les debo en gran parte haber vuelto vivo de Malvinas.

P. - ¿Cuáles?

R. – Primero, aprendí mucho sobre combate individual y sobre patrullas. Segundo, me metieron en la cabeza la necesidad de contar con un sobresaliente estado físico.

P. - ¿Contaba con ese estado físico al salir para Malvinas?

R. – Sí, gracias a mi amigo el entonces Teniente de Corbeta Isgró que, mientras cursábamos la Escuela de Oficiales de la Armada, me arrastraba a correr con él todos los días.

P. - ¿Se encontraba usted en esa Escuela al estallar la guerra?

R. – En efecto. La noticia del desembarco del 2 de abril la conocimos aquella madrugada, como el resto de la población. Y, pese al impacto que nos produjo, concurrimos, igual que todos los días, a la formación de las 8 de la mañana y después al aula. Teníamos clase de electrónica y la profesora no nos perdonó ni un detalle de su asignatura, mientras compañeros nuestros combatían en las islas, librando una guerra de la cual habíamos quedado afuera. Nos parecía un castigo de los dioses: la carrera militar consiste en prepararse para la guerra y esa era la única en que, probablemente, podríamos intervenir a lo largo de nuestras vidas, pero nos hallábamos marginados de ella estudiando termodinámica y el movimiento de los electrones...

P. – Sin embargo, alguna sospecha habrán tenido sobre la inminencia de acontecimientos importantes.

R. – La Escuela está en Puerto Belgrano, de modo que vimos los preparativos de lo que se nos dijo que sería un ejercicio. Cosa que no nos terminamos de creer, dada la cantidad de munición y combustible con que se aprovisionó a los buques. Pero no pensamos en Malvinas.

P. – Marginados de la lucha por imperio de las circunstancias ¿qué hicieron durante esos primeros días de abril?

R. – Yo vivía en el hotel de Puerto Belgrano, con mi esposa, y no me movía de mi habitación esperando que me convocaran para reforzar alguna unidad. Finalmente me llamaron para presentarme en el comando de la Infantería de Marina. Recibí el llamado con entusiasmo y pensé: *bueno, me voy a la guerra*. Pero no, me habían citado para acompañar a Comodoro Rivadavia el cuerpo de un conscripto que murió en la toma de las Georgias. Sin embargo, aproveché la comisión pues, en confianza, insistí ante el oficial superior que viajó conmigo para que me tuviera en cuenta pues soy control aéreo adelantado, *spotter* de fuego naval, observador adelantado de artillería. Y supongo que el pedido finalmente dio resultado.

P. - ¿Lo convocaron?

R. – El Domingo de Pascua volví a Puerto Belgrano. Y el lunes, mientras estaba en clase, entró un suboficial para avisar que los entonces Tenientes de Fragata Colombo y Vázquez, junto con el Teniente de Fragata Binotti, que era de otro curso, nos teníamos que presentar al Jefe de Curso. Como eso ya había ocurrido

con otros oficiales enviados a Malvinas, dimos por cierto que allí nos íbamos. El profesor interrumpió la clase, nos deseó suerte y saludamos a cada uno de los compañeros que se quedaban, envidiando nuestra buena fortuna. Serían las 9 de la mañana. El Jefe de Curso nos indicó que retiráramos el equipo y armamento pues a las 13 horas saldríamos en ómnibus hacia Comodoro Rivadavia. Dadas las tareas de controladores aéreos que deberíamos realizar, viajaron con nosotros 3 Cabos y 6 conscriptos de Comunicaciones. Entre ellos estaba el Cabo 2º Amílcar Tejada, quien permanecería conmigo y tuvo una muy destacada actuación en la guerra.

P. - ¿Qué pasó al llegar?

R. – Nos trasladamos hasta la base de la Fuerza Aérea en Comodoro Rivadavia e ingresamos a ella gracias a la buena voluntad de un oficial que estaba de patrulla y que nos indicó un avión que estaba por despegar hacia las islas. Alcanzamos el mismo cuando ya habían retirado la escalerilla y, sin que nadie nos pidiera demasiadas explicaciones, previo asegurarnos de que el vuelo tenía, efectivamente, por destino las Malvinas, despegamos e hicimos la travesía sin inconvenientes. Se trataba de un *Fokker*.

P.- ¿Pudieron observar la figura de las islas desde el aire?

R. – Sí, confusamente, y resultó muy emocionante. Era el martes 13 de abril, de manera que desde entonces no creo en el maleficio de los martes 13. Serían las 3 de la tarde y se trataba de un día típico Malvinas: frío, con viento y llovizna. Había una gran actividad en el aeropuerto, aviones que llegaban y descargaban hombres y equipos. Nos sentamos al costado de la pista para comer nuestras raciones de combate, espalda contra espalda, bajo la lluvia. Era lo primero que

comíamos en 48 horas. Por fin, gracias a un oficial naval que nos consiguió un vehículo, llegamos a Puerto Argentino.

P. – ¿Dónde se alojaron?

R.- En un cuartel de las fuerzas de defensa de las islas, de las milicias locales, donde se había instalado el comando de nuestra Infantería de Marina. El lugar estaba lleno de chocolate y latas de cerveza; por decisión propia me pasé 3 días a dieta de chocolate y cerveza.

P. – Posee usted un hígado blindado.

R. – Totalmente. Bueno, el Teniente Binotti se presentó al Capitán de Navío Mueremans, en ese momento el oficial más antiguo de Infantería de Marina en las islas, para informarle que allí estábamos los 3 controladores adelantados que había requerido. A lo cual respondió Mueremans: *Vea, Binotti, hemos pedido de todo menos controladores aéreos adelantados, porque no está previsto el apoyo aéreo cercano. Pero ya vamos a encontrar lugar para ustedes.* Cosa que ocurrió pues nos destacaron al Batallón de Infantería de Marina número 5.

P. - ¿Qué puestos les asignaron?

R. – Siguiendo un riguroso orden de antigüedad, Binotti fue de 2º Jefe de la Compañía MAR, Colombo de 2º Jefe de la Compañía NACAR y yo, que era el más moderno, fui como Jefe de la Sección Tiradores de la misma Compañía en que estaba Colombo. Se trataba de la 4ª Sección, conformada por 20 hombres.

P. – El Jefe de Batallón era Robacio ¿qué grado tenía entonces?

R. – Capitán de Fragata. Mi Jefe de Compañía era el Teniente de Navío Villarraza. Y la Sección quedó constituida por un Teniente de Corbeta como Jefe –era yo-, dos suboficiales superiores como Jefes de Grupo de Tiradores, uno de ellos el suboficial Castillo, que después murió heroicamente en combate, amén del Cabo Tejada y 2 de los conscriptos de Comunicaciones que habían viajado con nosotros.

P. - ¿Con qué armamento contaban?

R. – Todos teníamos fusiles FAL y, además, contábamos con un fusil FAP, dos ametralladoras MAG y un mortero de 60 milímetros. Pero conviene que le aclare la procedencia de quienes componíamos esta Sección, conformada al efecto, pues la mitad de sus integrantes provenían del Grupo de Servicios del Batallón, es decir carniceros, calderistas, personal de limpieza; los otros 10 hombres eran de la Sección Exploración. O sea que había una gran diferencia de adiestramiento e, incluso, bastante rivalidad entre ambos grupos.

P. - ¿Dónde fueron destacados?

R. – Al Oeste de Puerto Argentino, en Monte Tumbledown. Me indicaron que marchara hacia allí y que, en la cresta, me reuniera con mi Jefe de Compañía, el Teniente Villarraza. Y hacia allí partí, en medio de la lluvia, con mi Cabo Tejada y mis conscriptos comunicantes.

P. - ¿El resto de la Sección ya estaba en Tumbledown?

R. – No, los hombres que la integrarían llegaron más tarde.

P. - ¿Lo conocía a Villarraza?

R. – No, yo era muy moderno y conocía a pocos oficiales más antiguos ¿sabe que se hace muy difícil estar en la guerra con gente que uno no conoce? Ni sabía que había un oficial en la Armada que se llamaba Villarraza. No conocía a mi Jefe ni a mi Comandante de Batallón, no conocía a la mayoría de mis suboficiales ni a mis soldados. De manera que puede imaginarse la alegría que tuve cuando lo vi al Teniente Colombo que, como le dije, era el 2º Jefe de la Compañía NACAR, de la cual mi Sección formaba parte. Me aferré a él como un chico que se agarra a la pollera de la madre; era el único a quien conocía, el único con el que podía hablar. Fue durante toda la guerra la persona con quien me descargaba cuando la tensión era mucha. También cumplió frecuentemente ese papel mi Jefe de Compañía que, si me notaba preocupado, me convocaba a su comando para hablar. Y, aunque no pudiera ofrecerme muchas soluciones, me aliviaba escuchándome.

P. – Describame el aspecto físico de Tumbledown.

R. – Malvinas se parece a Sierra de los Padres, pero sin árboles. No hay pasto sino matas bajas, como en la Patagonia. Pero, a diferencia de ésta, el paisaje es verde y no amarillento. Hay afloramientos rocosos, las colinas están cubiertas de vegetación pero las crestas de las montañas son de pura piedra, de piedra gris. Tumbledown tiene unos 300 y pico de metros y es la altura que domina Puerto Argentino. En términos militares constituye *terreno llave* y se encuentra al Oeste de la ciudad. Respecto a ella, tiene forma de T mayúscula invertida, con su eje dirigido hacia el poniente; en el extremo oriental de ese espolón se situaría mi Sección. Adelantada respecto a Puerto Argentino, a casi dos kilómetros de distancia del Comando de Compañía y a unos 4 kilómetros del Comando de Batallón, ubicados a nuestras espaldas. La posición propia más cercana estaba a un kilómetro y medio.

P. - ¿Puede precisarme más su posición y la de las fuerzas que estaban en sus proximidades?

R. – Cuando el Jefe de Compañía me llevó a la que sería nuestra posición me paré, miré al Oeste –de donde vendría el enemigo- y observé a mi derecha, al Norte, donde está el valle de Moody Brook y atrás una gran entrada de mar; a mi izquierda, un valle extenso que terminaba en la playa del mar abierto; a mi frente, la cadena del Monte Harriet y Dos Hermanas; más lejos, adelante y a la derecha, Monte Kent. El clima de Malvinas cambia permanentemente y en el momento en que conocí mi posición había sol. El paisaje era paradisíaco. Sería el 18 de abril.

P. - ¿Ya estaba integrada su Sección?

R. – No. Unos cuatro días después llegó mi gente. Aún vivíamos en carpa y yo la compartía con el Teniente Colombo. Íbamos durante el día a cavar nuestras posiciones y volvíamos. En cuanto a dichas posiciones, para ser aún más preciso, ocupaban el flanco Sur del espolón rocoso que le describí y se apoyaban contra un paredón de piedra: en la cima de éste preparamos una segunda línea de defensa. Desde nuestra posición, mirando hacia el Sur, veía como hormiguitas, allá abajo, a los Jefes de la Primera y Segunda Sección de Tiradores, Guardiamarinas Bianchi y Oruezabala. Como suponíamos que el enemigo se dirigiría por el valle hacia Puerto Argentino, yo pensaba: *pobres tipos, los ingleses les van a pasar por encima.*

En cuanto a nosotros, preveíamos hostigar por el flanco y desde arriba a los atacantes, si bien nuestras armas no tenían alcance suficiente para ser eficaces a nivel del valle, salvo las ametralladoras que se hallaban sobre el límite de su efectividad. A la inversa, desde abajo poco podrían hacer por nosotros, en caso

que los ingleses intentaran ocupar las alturas de Tumbledown iniciando su ataque desde el extremo Oeste del espolón, progresando por la cresta.

P. – Esto último es lo que ocurrió finalmente...

R. – En efecto. Pero no adelantemos la cronología de los hechos. Integrada mi Sección con los heterogéneos componentes que la formaban, dejamos las carpas y nos trasladamos a nuestra posición, dedicándonos a profundizar los pozos que ocuparíamos. Tarea nada sencilla pues, por un lado, había que excavar en la piedra y, por otro, los soldados no ponían mucho empeño en hacerlo, de modo que había que estar permanentemente sobre ellos.

P. – Se me ocurre que esa reticencia obedecía a que aún no se tenía conciencia cierta de que la cosa iba de veras ¿Eran ustedes verdaderamente concientes de que llegarían a combatir?

R. – Resultaba muy distinta la visión que teníamos los oficiales de la que tenían los conscriptos. Éstos no creían todavía que tendrían que pelear y de allí esa reticencia a cavar sus pozos de zorro. Pero el 1º de Mayo se produjo un giro fundamental en la situación.

P. - ¿Qué pasó?

R. – Estaba yo cavando mi pozo cuando se me acerca el Suboficial Castillo y me dice: *Señor, vea los barcos que hemos comprado.* Me asomo y veo, en el mar, varios buques que vienen en columna hacia nosotros. Claro, porque navegaban en columna no era fácil establecer cuántos y qué clase de buques eran.

Enseguida llega corriendo un soldado y me grita: *¡Señor, señor, mire los yates!*

P. - ¡Los yates!

R. – Sí, los yates. Me quedé mirándolos y, de golpe, esos enormes “yates” grises viran, situándose en forma paralela a la costa. Advierto entonces que se trata de 4 fragatas 42. Nosotros teníamos 2 buques de ese tipo y difícilmente podíamos haberlos adquirido en aquellos días. De modo que nuestros no podían ser. Apenas caí en la cuenta de ello vi los fogonazos de los cañones que abrían fuego. Pues, no bien los buques cayeron a babor, empezaron a tirar sobre nuestras posiciones... Había un soldado al que llamábamos “Pancuca”, gordo y cabezón, que era uno de los más remisos para cavar. Resultó todo un espectáculo observar cómo se zambullía en un pozo poco profundo, tratando inútilmente de meter el cuerpo en él. Así recibimos nuestro bautismo de fuego naval.

P. - ¿Fue efectivo ese primer ataque inglés?

R. – No, los proyectiles estallaron cerca de nuestra posición sin causar bajas. Y presencié entonces, también por primera vez, un combate aeronaval, cuando dos escuadrillas de aviones *Mirage* atacaron a los buques, haciendo una corrida de popa a proa sobre la formación en columna. Durante el ataque un misil alcanzó a uno de nuestros aviones y lo partió en 3 pedazos. La guerra había comenzado realmente. Si bien, para nosotros, empezó antes, virtualmente, en la noche del 27 de abril, aunque de eso nadie habló luego.

P. - ¿Qué sucedió?

R. – Algo curioso que, se lo repito, nadie ha mencionado hasta ahora. Esa noche estábamos en nuestros aún precarios pozos de zorro cuando, por los circuitos de comunicaciones, se nos informó que una fuerza de tareas británica había tomado

posición frente a la costa Sur de Puerto Argentino. Enseguida se nos hizo saber que se iniciaba un desembarco y que olas de helicópteros venían sobre nosotros. Se configuró un asalto anfibio, cuyos detalles se nos iban transmitiendo por radio.

P. - ¿Cómo conocían los hechos quienes se los comunicaban?

R. – A través de radares y escucha electrónica. Era una noche de lluvia. Pese a ello me saqué el poncho de agua que me molestaría para combatir, tiré el paño de carpa, quité el seguro al fusil, di las órdenes del caso y empezamos a esperar a los ingleses. Me avisan que una de las olas de helicópteros viene en dirección a Tumbledown, me dan las distancias que nos separan de ella y la artillería argentina comienza a disparar. Entraron en acción los morteros y, por las radios, se ordenó a las fracciones de tiradores que no abrieran fuego hasta que el enemigo estuviera encima, para no delatar sus posiciones. Por fin me hacen saber que los helicópteros están sobre nosotros. Pero yo no los veía ni oía ruido de motores... Porque se trató de una simulación de guerra electrónica que hicieron los ingleses, probablemente para detectar nuestros dispositivos y hacer inteligencia sobre nuestras emisiones radioeléctricas.

P. – Después de esta guerra virtual, la guerra real se hizo presente al aparecer los buques de la Task Force. Que, desde entonces, según entiendo, los sometieron diariamente a fuego naval. ¿Eras eficaz ese hostigamiento?

R. – Depende desde qué punto de vista lo juzgue. Pues no nos causaba mayores daños pero influía psicológicamente y nos obligaba a cubrirnos. Aunque pronto nos acostumbramos a él. El fuego naval daba lugar a la “alerta gris” y los ataques aéreos originaban la “alerta roja”. Más tarde, después del desembarco de los británicos, se sumaría la acción de su artillería de campaña. En cuanto a la eficacia de los ataques, resultaba menor el de los efectuados con aviones *Harrier*.

Durante el período posterior al 1° de Mayo, nuestra actividad consistió en mejorar los pozos de zorro, hacer patrullas y pasar las noches en vela esperando una infiltración de los ingleses. Cada atardecer uno se preguntaba si volvería a ver la luz... Esperábamos ansiosamente cada nuevo amanecer.

P. – Las infiltraciones que se aguardaban ¿eran de comandos SAS?

R. – Eran comandos, pero no sólo SAS. Y hubo varias de esas infiltraciones. Dos pudieron producirse por mi sector. En una de ellas mis hombres descubrieron al o a los ingleses por el destello de un reloj que brilló en la noche. Recuerdo que salí como un desesperado hacia delante, en busca de los incursores y, de pronto, advertí que había actuado imprudentemente pues estaba solo, sin posibilidades de ser apoyado por mi gente. La espera desgasta mucho y no veíamos el momento de entrar en acción.

P. - ¿Qué propósito tenían esas infiltraciones?

R. – Obtener información y, en primer lugar, guiar el fuego de artillería mediante transmisiones de radio.

P. – Bueno, producido el desembarco de San Carlos ¿cuándo y cómo toman contacto ustedes con los ingleses?

R. – En este sentido corrí con gran ventaja pues, antes de que mi Sección tuviera su primer contacto, yo había participado voluntariamente en 3 patrullas ajenas al Batallón, ordenadas por el General Menéndez a través de su Estado Mayor, cuyos objetivos estaban lejos de nuestras líneas. Una de ellas se realizó en la Isla de los Leones Marinos, al Sur del archipiélago. Se debía llevar a cabo junto con comandos del Ejército y fue abortada luego de haber llegado nosotros a la isla,

transportados por una lancha de la Prefectura. La otra tuvo lugar en la Isla Jorge y allí capturamos al barquito “Penélope”, que cumplía un servicio insular. La tercera se dirigió contra el Puente de Fitz Roy, que era el único que había en Malvinas, a mitad de camino entre Puerto Argentino y Darwin. Esta patrulla casi me lleva a un Consejo de Guerra, a raíz de una orden que me transmitieron erróneamente. Y la pasamos mal hasta que se aclaró el equívoco. Pero no quiero extenderme sobre el tema de las patrullas, porque entiendo que lo que a usted le interesa es la actuación que nos cupo como integrantes del Batallón 5. De todos modos le reitero que, personalmente, me resultaron una experiencia muy útil, permitiéndome experimentar la inminencia del peligro en forma progresiva.

P. – Volvamos a Tumbledown.

R. – Bien, así llegamos a los últimos días de Puerto Argentino. Primero presencié la caída de las posiciones del Regimiento 4 y de una Compañía del Regimiento 12, ambos de Infantería de Ejército, que ocupaban la cadena montañosa que estaba delante nuestro, donde se encuentran Dos Hermanas y Monte Harriet. Me sorprendió entonces la velocidad con que los ingleses alcanzaban las alturas combatiendo y tomé nota de ello porque nuestras posiciones estaban en lo alto. La noche del 11 de Junio caen Monte Harriet y Dos Hermanas. Pocos días antes, los británicos habían ocupado Monte Kent, donde sólo había un pequeño grupo de observadores argentinos.

P. – Las acciones que tuvieron lugar en Monte Harriet, Dos Hermanas y Monte Kent se desarrollaron a la vista de ustedes.

R. – Así es, a unos pocos kilómetros. Y, como se trató de ataques nocturnos, la munición trazante permitía ver lo que pasaba. El ataque a Monte Harriet comenzó aproximadamente a las 11 de la noche y a la 1 y $\frac{1}{4}$ ó 1 y $\frac{1}{2}$ de la

mañana todo había terminado, a excepción de una sola ametralladora, ubicada en las alturas de Dos Hermanas, que siguió disparando hasta las 4 de la mañana. Durante el ataque a Monte Harriet yo hice de observador adelantado para la artillería de Infantería de Marina, que operó en apoyo de las tropas de Ejército. Y quiero aclarar que, en esos días, una Sección de Ingenieros Anfibios de Infantería de Marina ocupó una posición defensiva, cincuenta metros detrás nuestro, dando frente al Norte. Es decir, estábamos espalda contra espalda y, con su jefe, convinimos que, en caso de no poder sostener nosotros nuestra posición, ambos nos replegaríamos juntos hacia una línea de retaguardia.

P. – Dado lo ocurrido, al comenzar el día 12 estaban en primera línea respecto al avance británico.

R. – En efecto, pero no lo sabíamos. En combate las cosas se presentan de manera muy confusa. Nadie iza la bandera para avisar que una posición cambió de manos. Al amanecer había mucha niebla y no sabíamos con certeza en poder de quién estaban Monte Harriet y Dos Hermanas. A eso de las 9 ó 10 de la mañana veo que se aproximan tropas y mi ametralladora de la derecha pide autorización para abrir fuego. Dios me iluminó, demoré la orden y comprobamos que se trataba de fuerzas propias en retirada. Retuve en mi posición a los que estaban sanos y con armas, al resto lo mandé a retaguardia. Así pude contar con 6 hombres más y confirmamos la caída de Harriet y Dos Hermanas. Al rato llegó otra patrulla argentina y, ya con mejor visibilidad y bajo fuego de artillería inglesa, mediante saltos individuales sus integrantes fueron ganando nuestras posiciones. Alcanzado por un proyectil muere entonces uno de los soldados de Ejército que, agotado, se niega a saltar. El último en hacerlo es un Subteniente que se refugia detrás de la misma piedra que me protegía a mí. Y que, al verme, me pregunta: *¿qué hacés vos acá?*

P. - ¿Quién era?

R. – Un antiguo cadete de la Escuela Naval, de la Promoción 107, que pasó luego al Colegio Militar y al cual no reconocí en ese momento. Se trataba del Subteniente Silva, apodado “El Sapo Silva”. Me dijo: *dame la oportunidad de desquitarme de lo que los ingleses nos hicieron en Monte Harriet*. Lo retuve y utilicé el día para reorganizar la posición.

P. – Así llegamos al domingo 13 de Junio...

R. – Hacia mediodía, el Jefe de la Compañía reunió a los Jefes de Sección para impartir la última orden de operaciones. Era una mañana radiante, de sol. Me acuerdo de que yo estaba muy contento, sin saber muy bien por qué. Volvía hacia mi posición por la cresta topográfica, cuando la explosión de un proyectil de la artillería inglesa que cayó corto me levantó por el aire y me tiró de cara sobre la nieve, pero no me produjo heridas.

P. - ¿Consideraban inminente un ataque?

R. – Aunque carecíamos de información específica, estábamos convencidos de que los ingleses nos atacarían esa noche. Era lo lógico, pues no quedaba ninguna otra posición entre ellos y Puerto Argentino. Al caer el día hice el recorrido del área, ajustando detalles, verificando el armamento, repitiendo órdenes. Y, en mi pozo de zorro, hice una reunión de Jefes a la que, con muy mal gusto, llamé “La Última Cena”. Digo con muy mal gusto porque la alusión era irrespetuosa y, además, hacía 5 días que no comíamos.

P. - ¿Tuvieron problemas con la provisión de comida?

R. – No con la provisión, entendámonos. Lo que pasó es que el calor de las cocinas de campaña era un imán para los misiles térmicos ingleses, así que no se podía usarlas. Y prender fuego en la posición significaba delatar su ubicación, de modo que no había ni que pensarlo. En cuanto a las raciones de combate, los soldados se las comieron antes de tiempo, las propias y las ajenas.

P. – Volvamos a “La Última Cena”.

R. – En ella repasamos las órdenes que teníamos cada uno. El Subteniente Silva pasó a ser Jefe de un Grupo de Tiradores. Mi Sección, con los refuerzos de gente de Ejército, había pasado a tener 30 ó 35 hombres. Conformamos 3 Grupos de Tiradores y cada cual se fue a ocupar su puesto.

P. - ¿Cuándo empezó el ataque?

R. – Serían las 22,45 de aquel domingo 13 cuando abrió fuego la artillería inglesa contra nuestra Sección. Fue un ataque muy intenso. Después de la guerra supe que tiraron con piezas de campaña, con el fuego naval de un buque, con ametralladoras 12,7 y con los cañones de sus tanques *Scorpion* y *Scimitar*. Mi pozo estaba en el centro de la posición y lo ocupaba con un suboficial que estaba debajo mío y hacía de radio-operador. De manera que yo tenía 2 fusiles, el propio y el de él. Uno con munición y bayoneta, el otro con granadas antitanque. En un momento dado me gritan que uno de mis hombres había sido herido. Era el conscripto Khin, de la provincia de Entre Ríos. Salgo de mi pozo y voy a auxiliarlo, cometiendo la estupidez de dejar el fusil. El soldado tenía una herida en el vientre, lo empujo hasta su pozo, que había abandonado no sé bien por qué, le meto dentro los intestinos y empiezo a vendarlo, ayudado por otro soldado que estaba en el pozo. Todo esto al tacto, porque no se veía nada. En eso estaba cuando cesó el fuego de artillería.

P. – Mala señal.

R. – Muy mala. 30 segundos después oigo el sonido característico de una ametralladora británica *Sterling*. Me asomo fuera del pozo y veo a dos soldados ingleses, uno a 3 metros a mi derecha y el otro a 5 a mi izquierda, más o menos. Venían avanzando y tirando, uno con la *Sterling* y el otro con un FAL, ambos con las bayonetas colocadas. Los ingleses se hallaban dentro de nuestra posición. Le pido al soldado que estaba conmigo que termine la curación del herido y salgo corriendo, desarmado, para tratar de volver a mi puesto de comando. El combate se había generalizado, todos mis hombres tiraban.

P. - ¿Qué superficie aproximada ocupaba la posición de su Sección?

R. – Unos 200 metros de frente por 25 ó 30 de profundidad. En ese rectángulo había una Compañía de Tiradores ingleses que lo estaba cruzando. Yo corría hacia el Oeste, entre ellos, que avanzaban hacia el Norte. Llevaba una granada sin seguro en la mano izquierda y, con la derecha, tiraba con mi pistola. Los ingleses disparaban sobre mí y contra los pozos, desde donde mis hombres lo hacían en 360°...

P. – Aquello era un caos.

R. – Un caos, por no emplear una palabra más grosera. En ese momento había 140 combatientes -100 ingleses y 40 nuestros- en un rectángulo de 200 por 30 metros, tirando en medio de la noche con fusiles, pistolas, granadas de mano, granadas antitanques y misiles antitanques que usaban los británicos.

P. – Resultarían escasas las posibilidades de seleccionar los blancos.

R. – Esas posibilidades eran nulas. Se tiraba contra todo lo que se moviera. Y yo veía alrededor mío algo como mangueras luminosas, que eran los chorros de balas trazantes disparados por las armas automáticas, pues los ingleses ya se habían dado cuenta de que era un argentino ese que corría en dirección diferente a la de ellos. Pero no me pegaban. En ese momento alumbró la escena una granada iluminante de artillería. Advierto que ya no puedo seguir corriendo sin que me den. Me tiro al piso y me hago el muerto. Cierro un ojo y miro con el que tenía pegado al suelo. Veo las botas de los ingleses que me rodean y tenso la espalda esperando el golpe de bayoneta con que me rematarían. Pero se apaga la granada iluminante, me levanto, sigo corriendo y alcanzo mi puesto de comando.

P. – No había llegado su hora.

R. – No. Y allí empezó un combate que se libraba mediante el fuego y a la bayoneta. Parte de la ola de asalto nos sobrepasa y ocupa la que era mi posición de retaguardia, arriba, y la otra parte se queda entre nosotros, combatiendo cuerpo a cuerpo. Esta situación se mantiene así entre las 11 y $\frac{1}{4}$ de la noche y la 1 y $\frac{1}{2}$ de la mañana. En un momento dado, en efecto, advierto que nos están disparando desde atrás y desde arriba. Creo que son nuestros Ingenieros Anfibios los que lo hacen; me comunico con mi Jefe de Compañía pidiendo que cesen el fuego pues nos están produciendo bajas; y el Jefe de Compañía me informa que los Ingenieros Anfibios se habían replegado hacía una hora, sin que yo lo supiera. Fue entonces cuando me di cuenta de que estaba rodeado. Después supe que, ante el repliegue de los Ingenieros Anfibios, los ingleses habían asaltado mi posición de retaguardia, matando a los integrantes del pelotón que la defendía, compuesto por 5 hombres de Ejército al mando del Subteniente Silva, quien sobrevivió por milagro y pasó a ocupar una posición a la derecha de mi Sección, donde lo mataron a eso de las 2 de la mañana. Le pegaron un tiro en el pecho y otro en el

brazo. Silva fue un héroe, un héroe poco reconocido, que cumplió una misión muy importante; él fue quien, desde el extremo de nuestra posición, repetía mis órdenes y alentaba con sus gritos a los combatientes. Yo contaba con un solo fusil FAP y Silva se encargada de organizar los relevos cuando iban matando a sus apuntadores. Fue para mí una ayuda gigante.

P. – En esa situación ustedes ya no podían replegarse.

R. – No. Y, desbordados en número, con muchas bajas, ordeno que quiten el bípode al mortero de 60 milímetros, al mando de un dragoneante, y que disparen directamente sobre nuestra posición. Así lo hicieron mis hombres hasta agotar los 54 proyectiles que les quedaban. Esto les produjo una gran sorpresa a los ingleses, que se retiraron momentáneamente. Eran, como le dije, aproximadamente la 1 y ½ de la mañana.

P. – El combate a la bayoneta debe ser una experiencia muy dura.

R. – Yo le tengo miedo a dos cosas: a la bayoneta y al *napalm*. Y no es lo mismo matar a una persona de un tiro que con arma blanca. Cuando usted le clava la bayoneta a un cuerpo siente el golpe, los movimientos... E impresiona menos la posibilidad de morir a causa de un balazo que ensartado por una bayoneta. Aunque, en el combate cuerpo a cuerpo, cuando un hombre salta gritando de su parapeto a 10 ó 15 metros de donde usted está, cuando los tiros que le dispara no lo frenan, usted lo único que quiere es que caiga, que algo lo detenga. Y si sus tiros no lo paran, el recurso de la bayoneta se impone casi naturalmente: para evitar que el atacante se le venga encima y que sea él quien lo ensarte. Bueno, sigamos con el relato. Durante la pausa de media hora que se produjo, me puse en contacto por radio con mi Comandante de Batallón, que me preguntó si iba a permanecer en la posición o replegarme. Yo estaba eufórico por el éxito obtenido

y eso me llevó a incurrir en una apreciación equivocada. De modo que le dije al Comandante: *Señor, yo aquí no controlo la situación, pero los ingleses tampoco; si usted me manda refuerzos podemos resistir.* Y el Comandante me contestó: *Van refuerzos, aguante.* Exactamente a las 2 de la mañana los ingleses repiten el ataque, con dos compañías de refresco.

P. - ¿Qué tropas son las que lo atacan?

R. – El Segundo Batallón de la Guardia Escocesa.

P. - ¿Había ghurkas entre los escoceses?

R. – Había ghurkas agregados a ese Batallón, pero sólo los vi en el primer ataque.

P. - ¿Eran tan feroces como los pintaban?

R. – Vea, en un combate cuerpo a cuerpo más vale pelear contra un hombre al que uno le saca una cabeza de estatura, que contra otro que le saca a usted una cabeza. A los ghurkas yo le sacaba una cabeza y los Guardias Escoceses me sacaban una a mí. Conclusión: era preferible pelear contra ghurkas que contra Guardias Escoceses.

P. – Perdón por cortar el hilo de su narración pero, ya que de cabezas hablamos ¿qué sabe usted de los degüellos que habrían practicado los ghurkas?

R. – Yo no los vi y, personalmente, estimo que si los hubo se trató de decapitaciones de cadáveres, cuyas cabezas se exhibieron a prisioneros que, luego, fueron puestos en libertad para que llevaran la noticia a nuestras líneas: un recurso de guerra psicológica, al fin de cuentas.

P. – Sigamos con la batalla que se estaba librando en Tumbledown.

R. – Sigamos. En el segundo ataque se repitieron las situaciones producidas durante el primero. Los ingleses rebasan nuestra posición y ocupan nuevamente la de retaguardia, tomándonos entre dos fuegos. Pero, a diferencia de la primera vez, protegidos tras las piedras atacan uno a uno nuestros pozos, de a 3 hombres por pozo. Coordinadamente se levantan al mismo tiempo, separados por ángulos de unos 90°, lanzándose al asalto. Y, como el defensor podía batir sólo a uno, sus posibilidades de éxito eran escasas. Pero, mientras la Sección estuvo más o menos completa, el ocupante del pozo del costado podía apoyar a su vecino. Sin embargo, a medida que aumentaban nuestras bajas, ese apoyo mutuo se fue reduciendo. Además, los ingleses introdujeron una novedad en su manera de combatir, que consistió en quedarse dentro de los pozos cuyos defensores iban matando. Eso amén de ocupar los pozos alternativos que habíamos cavado. Así empezó un combate de pozo a pozo. Durante el cual había que cuidarse también de que un inglés no se aproximara por la *trinchera de arrastre* que vinculaba un pozo con otro. La confusión era enorme, similar a la que reinaba cuando ordené que mi mortero tirara sobre nuestra propia posición. Pero ahora no nos quedaban proyectiles de mortero.

P. - ¿Qué hizo?

R. – Pedí por radio que tiraran sobre nosotros los morteros de 81 milímetros del Batallón. Tiraron y con eso logré aliviar mucho la presión. Pero ocurría que, ahora, los ingleses contaban con casi la misma cobertura que nosotros, reduciéndose sensiblemente los efectos de esa medida. Entre las 3 y las 4 de la mañana mis dos ametralladoras se quedaron sin munición, pese a que inicialmente tenían unos 7.000 tiros cada una. Individualmente mis hombres

contaban con 25 a 30 cargadores de FAL y llevaban los bolsillos llenos de munición suelta. Además de las granadas de mano y granadas de fusil. Yo tenía unas 25 granadas de mano y 20 granadas de fusil, entre antipersonales y antitanques, a las que les dábamos el mismo uso. Pero, aunque era mucha munición, ya se nos iba acabando, aumentaban las bajas y la situación se volvía insostenible. Pedí entonces al Batallón que empezara a tirar sobre nosotros nuestra artillería de campaña.

P. - ¿En qué consistía esa artillería propia?

R. – Era una batería de obuses de 105 milímetros de la Infantería de Marina y una batería de obuses del Ejército, del Grupo Aerotransportado 4 de Artillería conocido como “Gato 10”, donde había un oficial al que conocí años después y que se quedó muy mortificado por haber tenido que utilizar sus piezas contra tropas argentinas. Nos encontramos en 1985, por intermedio del Padre Manceñido, un capellán de la Escuela Naval que nos puso en contacto durante unas maniobras conjuntas en Azul.

P. - ¿Esa decisión resultó tan eficaz como la adoptada respecto a los morteros?

R. – No. La batería tiró, produjo bajas entre nosotros y entre los ingleses pero, como le dije antes, éstos ya contaban con una cobertura igual a la nuestra. Y no pude desprenderme de ellos. Eran entre las 3 y ½ y las 4 de la mañana. A partir de entonces no pudimos combatir como una fracción orgánica, pues se había interrumpido la continuidad de fuerzas propias a lo largo de nuestra línea, ocupados muchos pozos por muertos y por ingleses. Cada uno empezó a pelear por su propio pozo. Y disminuyó la intensidad del combate.

P. – Durante ese lapso ¿podía usted comunicarse con el comando del Batallón?

R. – Mantuve varias comunicaciones con el Capitán Robacio, por medio del canal táctico del Batallón. A través de ellas yo preguntaba dónde estaban los refuerzos. Y me anunciaban que habían salido y que estaban por llegar. Pero no llegaban. Al bajar al fondo del pozo para establecer una de esas comunicaciones, oigo a un inglés que habla encima mío. Subo a toda velocidad, porque el gran problema consistía en que, si uno abandonaba por un momento la boca del pozo, algún enemigo podía aproximarse y tirar una granada adentro. Llegué arriba y tomé uno de los dos fusiles que allí había dejado al bajar. Era el que estaba armado con una granada antitanque. Le tiré con ella al inglés, que estaba cuerpo a tierra, mirando hacia mi pozo, a pocos metros. El hombre se volatilizó, salvo una pierna que me cayó cerca.

P. – Y los refuerzos no llegaban.

R. – Poco antes de las 7 de la mañana, una comunicación con el Batallón me permite deducir que, en realidad, ni siquiera habían salido. Estábamos solos, rodeados, e ignoraba cuánta gente me quedaba. La intensidad del combate era menor, aunque todavía se disparaba desde los pozos que estaban a la izquierda y a la derecha del mío y desde algunos más. Había caído una fuerte granizada y después una nevada.

P. – Ustedes sufrieron 3 ataques ingleses.

R. – Sí, lo supe después. Porque el tercero fue prácticamente una continuación del segundo y yo lo consideré solamente un incremento de la lucha.

P. – Al caer usted en la cuenta de que los refuerzos finalmente no llegarían ¿qué hizo?

R. – Le digo lo que hice, no lo que dije. Porque lo que dije no es para publicarlo. Rompí la radio y me quedé perplejo, pues me encontraba, de golpe, ante algo que no había visto o no quise ver hasta entonces. Mientras hablaba por radio oí una explosión próxima, subterránea. Habían metido una granada de fósforo dentro del pozo situado a mi izquierda. Allí estaban dos soldados, que no murieron. A quienes ametrallaron cuando salieron, quemados. Pero tampoco los mataron, aunque quedaron heridos. Uno de ellos, el conscripto Rodríguez, vino al acto en que asumí el mando del Batallón de Seguridad. Se había casado, tenía hijos y, además, sus heridas curaron bien.

P. – Bueno, usted oyó esa explosión subterránea y...

R. – Subí hasta la boca del pozo, todavía era de noche y reinaba un gran silencio. Cuando asomé la cabeza, había 3 soldados ingleses a un metro de distancia, rodilla en tierra, apuntándome. Dos armados con FAL y el otro con una *Sterling*, todos con bayoneta calada. Estaban esperando que saliera. Habían caído el pozo de mi derecha y el de mi izquierda. En ese momento el mío era el único que estaba combatiendo en la posición. Me tiré para abajo, pero dejando las manos agarradas al borde del parapeto, cosa que advertieran que no las podía utilizar y no me tiraran una granada adentro. De a poquito empecé a salir. Sin saber si me recibirían con un disparo en la cabeza.

P. – Por lo visto no le tiraron.

R. – Gracias a eso lo estoy contando. Me hicieron señales con el arma de que saltara afuera y, mientras lo hacía, en mi mal inglés grité: *No tiren a mi gente. Yo soy el Teniente Vázquez. Soy el Jefe de todos los soldados en este lugar. Quiero hablar con ellos. No tiren sobre mis soldados.* Me responden: *OK, OK.* Y, con las

manos en la nuca, caminé hacia un pequeño montículo que estaba cerca. Se veían muchos cuerpos y equipos de combate tirados sobre la nieve. Un inglés herido en el vientre gritaba mucho, cerca de mí. Y dije, en voz alta: *Prestar atención la Cuarta Sección. Soy el Teniente Vázquez. Quédense tranquilos que sus vidas van a ser respetadas. Dejen las armas y vengan hacia mí.* Fue entonces cuando supe qué había quedado de mi Sección.

P. - ¿Cuántos sobrevivieron?

R. – Se acercaron a mí no más de 6 soldados. De 37 que éramos, solamente 6 podían hacerlo. Los demás estaban muertos o sus heridas no les permitían moverse.

P. - ¿Cuáles fueron las cifras exactas de bajas?

R. – Aunque lo tengo escrito, de memoria no las recuerdo con precisión. Fueron 17 los muertos y los demás resultaron heridos, salvo 8 ó a lo sumo 10 que salimos indemnes. Llegaron mis soldados. El oficial inglés tiene un gesto caballeresco porque me pide mi pistola y no me la arrebató. Se la entrego y, al verificar el mecanismo, se le escapa un tiro. Lo cual me hizo temer un desastre pues ese disparo accidental pudo determinar que, como reacción instintiva, se abriera fuego sobre nosotros. Cosa que afortunadamente no ocurrió.

P. – La lucha había terminado. De aquí en más, cuénteme sucintamente lo que ocurrió después.

R. – Haré un resumen. Le pedí al inglés revisar los pozos por si había heridos en ellos y me dijo que podía hacerlo cuando amaneciera. Me indicaron que reconociera el cuerpo de un soldado, el soldado Cerles, inmóvil, fuera del pozo,

que mantenía un brazo en alto. Estaba muerto y en la mano sostenía una granada. Se la saqué y la tiré. Nos llevaron hacia las líneas inglesas, conmigo adelante pues tuvimos que atravesar un campo minado. Gracias a Dios no estalló ninguna mina. Y los escoceses me entregaron a un Teniente paracaidista, Jefe de una Sección de Tiradores, que se había perdido y lo usaban para conducir prisioneros. Estaba muy nervioso y no tenía idea de dónde se hallaba. Ya era de día y el tipo estaba tan desubicado que preparó un ataque contra mi posición, que estaba en manos de ellos. Me puso por delante y me apoyó el fusil en la nuca. Yo pensaba: *Este idiota resbala y me vuela la cabeza*. Me ordena, en un castellano de Centroamérica: *Di a tu gente que entregue las armas*. Le repito que allí no hay nadie pero no me cree. Por fin avanza sobre una posición abandonada, previo avisarme que, si hay un solo disparo, me mata a mí y a mi gente. No hubo tiros, no podía haberlos.

P. - ¿Todavía se combatía en algún lugar de Malvinas?

R. – Solamente seguía disparando la artillería. Nos llevaron a un punto de reunión de prisioneros. Me identificaron. A mis hombres los tenían tendidos sobre la nieve a 50 metros de donde yo estaba, con las manos en la nuca. Pedí que a los heridos los dejaran sentar y me pegaron una paliza por pedirlo. Lo volví a pedir y me pegaron otra paliza. La artillería argentina seguí disparando, ellos se cubrían pero no nos permitían hacerlo. Después me arrastraron boca abajo y me separaron del grupo. Me interrogó un Teniente Coronel muy elegante, que armaba sus cigarrillos. Desplegó una carta y me hizo preguntas que yo contestaba con evasivas. Por fin, ante una pregunta muy concreta, le dije: *Mire, señor, usted es soldado profesional como yo y sabe que eso no se puede contestar*. Él plegó la carta, hizo una seña, se retiró y el Teniente de paracaidistas me sometió a un simulacro de fusilamiento, que incluyó disparos al aire. Después, a la rastra, me llevaron nuevamente al lugar de donde me habían sacado del mismo modo.

P. – Un trato nada amable...

R. – Nada amable. Unas 3 horas después llegaron allí los oficiales escoceses y les pedí que dejaran sentar a los heridos. Uno de ellos lo retó a gritos al paracaidista, metieron a mis hombres en bolsas de cadáveres para que estuvieran más abrigados y les dieron sus propios guantes. Otro oficial me informó que nuestros heridos serían evacuados con el mismo orden de prioridad establecido para los de ellos.

P. - ¿Continuó ese tratamiento más considerado?

R. – Con excepciones. A mí me trasladaron varias veces de un campo de prisioneros a otro. Y uno de esos traslados incluyó otro simulacro, esta vez de arrojarme al mar desde un helicóptero *Chinook*, junto con 4 soldados nuestros a los que acusaban de haber ejecutado a prisioneros ingleses. Pero no nos arrojaron. En cambio, nos llevaron a San Carlos y nos incorporaron a un campo de prisioneros donde me *blanquearon* y empecé a correr la suerte de todos los demás.

P. – Dos preguntas para terminar. La primera: ¿rezó en Malvinas?

R. – Todos los días. Al principio le pedía a Dios que no me mataran ni ser cobarde. Pero después dejé de mencionar la muerte, porque en la guerra nadie habla de ella. Es una especie de regla tácita. De manera que empecé a decirle a Dios: *Te pido por favor que cuando llegue el momento lo sepa afrontar con dignidad*. Y me lo pasaba leyendo el Apocalipsis en una Biblia muy chiquita que llevaba conmigo.

P. – Segunda pregunta: ¿usted está loco?

R. - ¿Por qué me pregunta eso?

P. – Porque ya estoy cansado de oír que todos los que fueron a Malvinas regresaron con alteraciones mentales.

R. – Tal vez sea cruel, pero pienso que los que alegan padecer alteraciones mentales son los que en las islas no estuvieron a la altura de las circunstancias. Aunque admito que pueda haber excepciones. Lo que sí le aseguro es que ninguno de mis hombres se volvió loco. Yo tampoco.