



RIDAA
Repositorio Institucional
Digital de Acceso Abierto de la
Universidad Nacional de Quilmes



Universidad
Nacional
de Quilmes

Barrutia, Alejandra Marcela

Vivir en el mar. Experiencias de los buques auxiliares menores de la Armada Argentina en la Guerra de Malvinas



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Argentina.
Atribución - No Comercial - Sin Obra Derivada 2.5
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/ar/>

Documento descargado de RIDAA-UNQ Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto de la Universidad Nacional de Quilmes de la Universidad Nacional de Quilmes

Cita recomendada:

Barrutia, A. M. (2020). Vivir en el mar. Experiencias de los buques auxiliares menores de la Armada Argentina en la Guerra de Malvinas. (Tesis de maestría). Universidad Nacional de Quilmes, Bernal, Argentina Disponible en RIDAA-UNQ Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto de la Universidad Nacional de Quilmes <http://ridaa.unq.edu.ar/handle/20.500.11807/2648>

Puede encontrar éste y otros documentos en: <https://ridaa.unq.edu.ar>

Vivir en el mar. Experiencias de los buques auxiliares menores de la Armada Argentina en la Guerra de Malvinas

TESIS DE MAESTRÍA

Alejandra Marcela Barrutia

alejandrabarrutia@gmail.com

Resumen

El Conflicto del Atlántico Sur de 1982 enfrentó a Argentina y Gran Bretaña por la soberanía de las Islas Malvinas. En este trabajo nos proponemos contribuir a su estudio través de la reconstrucción de las experiencias de los tripulantes de los buques auxiliares menores de la Armada Argentina en ese conflicto. La guerra es un fenómeno social y la naval un tipo particular, objeto de regulación específica debido a las circunstancias impuestas por los océanos. Siendo que el de Malvinas fue un conflicto naval, y aceptando el principio de que las experiencias humanas se deben al condicionamiento pero tienen asimismo un elemento individual dado por las elecciones del hombre en ejercicio de su libre albedrío, este trabajo parte de aspectos generales y desciende en escalas de análisis. Nos interrogamos en un principio acerca del contexto histórico de 1982 y el rol de la Armada Argentina en la defensa de la soberanía marítima, a continuación nos enfocamos en los hombres que hicieron la Guerra desde el mar, a bordo de embarcaciones cuya misión principal fue abastecer las distintas posiciones en las Islas. Nuestra propuesta busca comprender por qué se utilizaron buques que no pertenecían a la Armada ni estaban preparados para participar en un conflicto bélico, quiénes fueron sus tripulantes y cómo vivieron el momento real del combate, cómo se relacionaron entre sí y con el ambiente para cumplir objetivos militares y salvaguardar sus vidas.

Abstrac

In this work we propose to contribute to the study of the 1982 Malvinas War, which confronted Argentina and Great Britain by the sovereignty of those islands, through the reconstruction of the experiences of the minor auxiliary ships crew members. War is a social phenomenon and the naval is a particular type, subject of specific regulation due to the circumstances imposed by the oceans. Considering that Malvinas War was a naval conflict, and accepting

the principle that human experiences are due to conditioning, but also have a component given by man's choices in the exercise of his free will, this work starts from general aspects and descends in scales of analysis. At first, we wondered ourselves about the historical context of 1982 and the role of the Argentine Navy about the defence of maritime sovereignty. Then, we focused on the men who made war from the sea, on warships whose main mission was to supply the different positions on the Islands. Our proposal seeks to understand why ships that, did not belong to the Navy or were not prepared to participate in a war conflict were used, who were their crew members and how they lived the real moment of the combat, how they related to each other and to the environment, in order to fulfill military objectives and safeguard their lives.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE QUILMES

Maestría en Ciencias Sociales y Humanidades
con mención en Historia

**VIVIR EN EL MAR. EXPERIENCIAS DE LOS BUQUES
AUXILIARES MENORES DE LA ARMADA ARGENTINA
EN LA GUERRA DE MALVINAS**

Autora: Alejandra Marcela Barrutia

Director: Dr. Adrián Cammarota

Co-Directora: Dra. Carolina Biernat

Junio de 2020

ÍNDICE:

Agradecimientos.....	3
Introducción.....	6
Capítulo 1: Guerra en el mar.....	16
1. La crisis de 1982.....	16
2. Especificidad de la guerra en el mar.....	22
3. El mar en la Guerra de Malvinas.....	24
4. La Armada y el Atlántico Sur.....	26
4.1.Los orígenes.....	26
4.2.De destructores y acorazados a la Armada misilística.....	28
4.3.Política y Atlántico Sur.....	33
5. La Armada en las Islas.....	38
6. Los aspectos logísticos.....	43
Capítulo 2: Los buques auxiliares y su guerra.....	50
1. Los buques auxiliares.....	50
2. Las tripulaciones.....	53
3. La guerra de los buques auxiliares.....	65
3.1.Las primeras misiones.....	65
3.2.Inicio de las hostilidades.....	69
3.3.El cerco comienza a cerrarse.....	73
3.4.Las últimas misiones.....	81
Capítulo 3: La guerra desde el mar.....	86
1. Vivir en el mar: relaciones a bordo y estrategias.....	86
2. Vivir en guerra.....	98
2.1.Convivir con la muerte.....	99
2.2.Ganar/perder: el fin de la guerra.....	106
3. Silencios y olvidos.....	109
Capítulo 4: Frente al combate.....	114
1. Cómo enfrentar el combate.....	114
2. El mando y la formación de los oficiales.....	127
3. Experiencias: los buques se hunden porque navegan.....	131
Conclusiones.....	143
Bibliografía.....	151
Anexos.....	167

AGRADECIMIENTOS

La dificultad de agradecer radica en la imposibilidad de nombrar a todos los que hacen posible una investigación. Agradezco en primer lugar a la Universidad Nacional de Quilmes y su programa de educación a distancia, a los tutores y profesores que borraron la brecha y me dieron la oportunidad de estudiar, a la Dra. Elida Blasco por sus enseñanzas mucho más allá de un seminario y a Carolina Biernat por su labor de co-dirección.

Si bien la idea inicial de este trabajo surgió hace algunos años, la impronta que finalmente tomó se debe a los consejos y lecturas de Adrián Cammarotta, fue él quien supo encaminar un puñado de vagas ideas, y el responsable, con su infinita paciencia, aportes, comentarios y reflexiones, de las virtudes de este trabajo, quedando sólo bajo mi responsabilidad los errores que pueda presentar.

De modo muy especial quiero agradecer a los tripulantes que me brindaron sus testimonios por dejar al descubierto sus recuerdos y sentimientos más íntimos ante una desconocida, por la dedicación con que me explicaron cuestiones relativas a la navegación, confeccionaron croquis y mapas, y por permitir que me sumergiera en esos pequeños mundos que fueron las embarcaciones durante la Guerra. A los ex conscriptos Mauricio Luchetti, Roberto Herrscher y Alberto Moltrasio; a Guillermo Ni Coló, Eduardo Rivero, al Suboficial Principal (R) Carlos Brunetti, Contraalmirante (R) Eduardo Llambí, Capitán de Navío (R) Rafael Molini y al Teniente de Navío (R) Oscar Vázquez.

Agradezco a mi madre Elba Gambertoni (in memoriam) y a mi padre Rodolfo Barrutia, a quienes les debo todo los logros que pueda obtener y con quienes estaré en deuda por los errores cometidos, gracias por haberme enseñado a valorar la educación y a cultivar las oportunidades que ellos no tuvieron.

A Gerardo, mi esposo, y a mis hijos: Agustín y Mercedes, por el tiempo que les robé, por los silencios que les pedí y por ser el pequeño universo que me brinda refugio. A Rodolfo y Anahí Barrutia, a Luz Verdaguer, Martín Gutiérrez y a mis sobrinos, a Rosita de Marco y su familia, por hacer del mundo un lugar donde es más fácil sentirse a gusto; a la familia de mi esposo por los gratos momentos compartidos.

A Santi Copis y Evangelina Espinelli, Anabella Antenucci, Cecilia Beiner, Marita Iriarte, Adriana Conti, Mariana Gonzalía, María Eugenia Ruiz y Yamila Cieri por haber estado conmigo en el momento más difícil, por aguantar los bajones, la ansiedad y por compartir kilómetros de cálidas charlas. A Rosario Deleris por la magia de nuestros

encuentros; a Carola Perfetto y Jeremías por el acompañamiento y las sonrisas; al 25 Hockey Club por devolverme la certeza de que luchar y soñar es posible, y a José Lazzaletta por su amistad, sostén espiritual y serenidad transmitidos aún a la distancia.

Quiero agradecer también a Rita del Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales; a Anabella Marín, a Mery y al Lic. Pereyra de la Biblioteca del Museo Naval de la Nación, por la amabilidad con que siempre me recibieron. A Lila Borda y a Marina Rocha por la paciencia y guías en el aprendizaje del idioma Inglés; a Marcos Ruggiero de la librería Cruz del Sur por los esfuerzos logísticos para acercarme los libros al pueblo, y a Vilma Lucero y Patricia Taborda de *Escuelas y Jardines Rurales Agrupados* por invalorable momentos compartidos.

Un agradecimiento singular es para mis compañeros del equipo Mar de Guerra: Capitán (R) Héctor Tessey, María Jazmín Ohanian, María Cecilia García Sotomayor, Laura Panizo y Hernando Flórez, por los intercambios, por la riqueza de sus conocimientos y por la calidez de nuestros encuentros.

Desde temprana edad me interesaron los conflictos de derecho internacional en general y el de Malvinas en particular; leía todo lo que estaba a mi alcance siempre que versara sobre los aspectos jurídicos, y por años me mantuve alejada de la Guerra.

Pero llegó 1997 y comencé mis estudios de abogacía en la ciudad de La Plata. Una vez por mes tomaba el micro para regresar a mi pueblo, siempre subía un hombre que con total respeto mostraba los documentos que avalaban su condición de excombatiente y pedía una colaboración a cambio de calcomanías o almanaques. Mientras esperaba que el micro finalmente abandonara la terminal, me dolía la indiferencia de los que fingían estar dormidos o simplemente daban vuelta la cara sin disimular. Ello me enfrentó a mi propia indiferencia hacia la Guerra y definitivamente cambió los lentes de mi mirada. Desilusionada con la eficacia de las normas jurídicas para evitar conflictos, luego de graduarme en abogacía con la crisis del 2001 aun fresca me volqué a la Historia, y los análisis de Rosana Guber y Federico Lorenz terminaron de acercarme a un hecho que desde entonces resultó más comprensible.

Hubo muchas circunstancias que confluyeron en este trabajo: un libro testimonial de Guillermo Ni Coló, residente en un pueblo vecino, que contaba sus vivencias a bordo de una goleta llamada *Penélope*, el quiebre a partir de ese relato de muchos estereotipos acerca de la Guerra y de quienes participaron en ella, y el encuentro –a la distancia- con Rosana Guber en un curso virtual sobre Historia Reciente. Sin ninguna duda, a ella le debo enteramente el rumbo que siguió mi vida a partir de

entonces, cuando me invitó a entrar en la investigación y me aconsejó comenzar esta carrera. Por su arriesgada invitación, por sus profundas miradas, por esos comentarios que sacuden todas las certezas y por su enorme humildad, le estaré eternamente agradecida.

INTRODUCCIÓN

El interés por la Guerra de Malvinas surge de constatar fuertes tensiones entre las representaciones más comunes sobre el conflicto y testimonios brindados por ex combatientes. La memoria¹ construida sobre el hecho lo reduce a una serie de juicios que hacen foco en el abandono de las tropas enviadas al frente y el retiro de la Armada Argentina de la zona de conflicto. Se generalizan así las relaciones entre el personal jerárquico y el subalterno afirmando un desinterés total de los superiores por las condiciones en que lucharon sus subordinados. Sin embargo, en los testimonios de los tripulantes de buques auxiliares aparecen en un lugar central los esfuerzos realizados por esas unidades para abastecer a las tropas, la solidaridad forjada entre sus tripulantes sin importar rangos y la pericia puesta en resolver los problemas originados en imprevisiones cometidas a nivel político o en la inferioridad de medios, valiéndose en muchas oportunidades de elementos y agentes del ambiente.

Los buques auxiliares menores se sitúan en el cruce de los dos aspectos más controvertidos del conflicto: la participación de la Flota de Mar, es decir, su retiro a aguas alejadas de la zona de operaciones, y el abastecimiento a las tropas. A partir esas contradicciones, este trabajo busca complejizar el estudio de la Guerra de Malvinas abordándola desde una perspectiva que permite poner en cuestión aquellos juicios reductores del acontecer histórico. Nuestro objetivo es reconstruir las experiencias de los tripulantes de los buques auxiliares menores durante el conflicto a fin de identificar las formas particulares de relacionarse con el medio ambiente marítimo.

La disputa por la soberanía de las Islas Malvinas que mantienen Argentina y Gran Bretaña desde 1833 llegó a su punto más delicado entre marzo y junio de 1982 cuando, a raíz de un incidente en las Islas Georgias², el primero, bajo un gobierno militar desacreditado internamente y cuestionado desde el exterior por la violación a los derechos humanos, decidió recuperar la soberanía a través de acciones militares y la crisis derivó en un conflicto bélico.

El enfrentamiento fue breve, siendo la única guerra internacional que tuvo la Argentina en el siglo XX, y dejó profundas huellas en la sociedad y en quienes

¹ Siguiendo a Enzo Traverso entendemos la memoria como representaciones colectivas del pasado construidas en el presente que “estructura las identidades sociales al inscribirlas en una continuidad histórica y las dota de sentido, es decir, de un contenido y una dirección” (2011: 16).

² Georgias del Sur es un archipiélago ubicado a 1500 km de las Islas Malvinas, también bajo dominio británico; junto a las Islas Sandwich del Sur forman parte de la disputa de soberanía.

combatieron. Estas se materializaron en los centros de veteranos formados en todo el territorio, en las conmemoraciones de cada 2 de abril; en los monumentos, los museos y los sitios que homenajean a los caídos a lo largo y ancho del país, y en las numerosas publicaciones aparecidas desde la finalización misma del conflicto³.

Sobre este escenario ¿por qué seguir estudiando la Guerra de Malvinas? A grandes rasgos las publicaciones sobre esta guerra responden a dos perspectivas: una que la interpreta como una fuga hacia delante de la última dictadura militar (1976-1983) (Cardoso, O; Kirchbaum, R y Van der Kooy, R 1983; Verbitsky 1985; Novaro y Palermo 2003), y otra que la inserta en la línea de luchas por la independencia comenzadas en el siglo XIX (Busser 1987; Robacio y Hernández 1996; Muñoz 2004, 2017a y b). En general, estas intervenciones se mantienen a distancia de los protagonistas, ya sea por la mirada estratégico-militar o por la conversión de los combatientes en víctimas, y quedan acotadas a la discusión política de la Guerra y a los aspectos tácticos (Guber; 2016: 25-30).

Son excepcionales los trabajos que devuelven a la guerra su carácter de fenómeno social y cultural, pudiendo citarse las producciones de Federico Lorenz (2006 y 2009), Andrea Rodríguez (2008 y 2014) y Rosana Guber (2004/2010, 2007 y 2016), fuera de ellos, se continuó una línea de trabajo preponderante en la historiografía argentina en el estudio de las guerras del siglo XIX. Como ha señalado Alejandro Rabinovich (2017), las batallas son invisibles en los trabajos de los historiadores, centrados en el estudio de las formas de reclutamiento y los efectos económicos y políticos de las guerras, nada dicen acerca de las experiencias de sus protagonistas (14).

Hay que señalar también que en la renovación historiográfica surgida a partir de 1983 Malvinas quedó silenciada dentro de un desinterés mayor por toda temática militar (Lorenz; 2015), temas poco atractivos para una sociedad que sufría los efectos de una profunda militarización y altos niveles de violencia política vividos años atrás. En ese contexto, la Guerra de Malvinas sumó complejidades específicas: si bien había concretado un anhelo compartido por la sociedad (Guber, 2009) había sido dirigida por

³ El sitio de memoria más importante en la Argentina continental es el Cenotafio (tumba sin cuerpo) de Plaza San Martín en el barrio de Retiro, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, construido en 1990 por el Estado Nacional. Otro monumento simbólicamente importante es el de Ushuaia, capital de Tierra del Fuego, jurisdicción de la que dependerían las Malvinas si se hallaran bajo posesión argentina. Según un relevamiento del Museo Malvinas e Islas del Atlántico Sur en el país hay 327 monumentos y sitios conmemorativos, y 418 escuelas llevan nombres relacionados a las Islas o la Guerra. El mapa federal de memoriales puede verse desde: <https://museomalvinas.cultura.gob.ar/noticia/mapa-federal-de-memoriales-de-la-guerra-de-malvinas/>

la dictadura más sangrienta de la historia nacional. Incluso en un importante libro sobre el desarrollo de la Historia Reciente en Argentina recopilado por Marina Franco y Florencia Levín (2007) Malvinas no fue objeto de ninguno de sus diez artículos.

Las dificultades para comprender la Guerra y el contexto social y político que la acompañó se resolvieron reduciendo el hecho a explicaciones monocausales y modelos explicativos bastante simples que, si bien no ayudaron a entender el hecho en toda su perplejidad, resultaron útiles para formar la memoria del pasado reciente y no dejaron lugar al análisis crítico (Franco y Levín, 2007; Romero, 2006; Traverso, 2011: 52).

Uno de los aspectos simplificados fue el accionar de la Armada Argentina consensuando la idea de que, una vez comenzados los combates, la Flota de Mar se retiró de la contienda. Sin embargo, si bien es cierto que las unidades más importantes de la flota de superficie fueron resguardadas en aguas continentales para evitar batallas frontales (CAERCAS, 1983) esta consigna silenció la guerra que libraron los hombres de la especialidad presentes en el teatro de operaciones, entre ellos los tripulantes de las cuatro unidades auxiliares menores a cargo de la logística entre distintos puntos de las Islas⁴. Este aspecto de la Guerra no tiene lugar en las versiones predominantes, por un lado resulta incompatible con la idea de que nada se hizo para abastecer las tropas alejadas de Puerto Argentino; por otro, no encuentra lugar en los relatos heroicos puesto que las tareas logísticas no contribuyen a menguar el poder de fuego enemigo quedando fuera del estereotipo predominante de la guerra; incluso en una especie de versión oficial de la Armada: *No Vencidos* de Horacio Mayorga (1998) las referencias a estos buques se limitan a datos cronológicos, pasando por alto las experiencias de los tripulantes.

Por lo expuesto, esta pesquisa propone contribuir al estudio de la Guerra de Malvinas a través de la reconstrucción de esas experiencias a fin de identificar las formas particulares en que los tripulantes de las unidades menores se relacionaron con el ambiente marítimo. Teniendo presente que desde la irrupción de la memoria la Historia -entendida como estudio crítico del pasado- no puede ignorar las voces de los actores de ese pasado, convertidos en fuentes incuestionables del trabajo histórico (Traverso, 2012: 284), el enfoque que proponemos incorpora los sentidos que ellos otorgaron a esas experiencias y las razones por las que lucharon.

⁴ El Poder Naval se divide en cuatro componentes: Flota de Mar (origen de la Armada), Aviación Naval (1919-1921), Fuerza de Submarinos (1933), e Infantería de Marina (1946). Estas fechas refieren a la creación institucional de los elementos, más allá del origen de la actividad.

Los buques auxiliares de esta trama histórica fueron el *Monsunen*, un buque que cumplía funciones de tráfico interisleño en Malvinas, de 35 metros de eslora y 6/7 de manga⁵, perteneciente a la Falckland Island Compañy (FIC); el *Penélope*, una goleta de madera de 18 metros de eslora y 4 de manga, también de la FIC; el *Forrest*, un carguero de 26 metros de eslora y 7 de manga de la Gobernación de las Islas; y el *Yehuín*, un abastecedor ultramarino de la empresa Geomather, de 54 metros de eslora y 11 de manga, que cumplía funciones de apoyo a la plataforma petrolera Gral. Mosconi (Mar Argentino). Fueron requisados en las Islas Malvinas y en territorio continental luego del 2 de abril y sus tripulaciones conformadas esencialmente por hombres pertenecientes a la Armada Argentina: algunos conscriptos que cumplían servicio militar obligatorio en la institución y, principalmente, oficiales y suboficiales. Debemos señalar que los buques son unidades complejas que demandan conocimientos técnicos y profesionales, por ello las dotaciones se formaron con personas idóneas en el oficio, quienes no pertenecían a la Armada eran de la Marina Mercante.

No siendo buques de guerra, no contaban con ningún tipo de armamento, pero se emplearon para diversas y variadas funciones: transporte de alimentos, tropas, municiones y armamentos; alije⁶ de buques mayores; traslado de heridos, y búsqueda y rescate, en un área donde el enemigo contó con superioridad naval durante todo el conflicto (CAERCAS, 1983: 258).

Incluso partiendo de la idea general de que la guerra es una actividad específica, debemos tener en cuenta que la guerra naval es un hecho aún más singular, particularmente condicionada por factores permanentes como la meteorología (Keegan, 2014: 16). El hombre que lucha en el mar está sometido a mayores riesgos que sus similares en tierra, pues las difíciles circunstancias que rodean las operaciones en los océanos intensifican la vulnerabilidad humana. Por ello, a partir del desarrollo de la normativa humanitaria el conflicto naval fue especialmente contemplado; encontramos regulaciones específicas ya en el Tratado de París de 1856, en los Convenios de La Haya de 1907 y un desarrollo más completo en los Convenios de Ginebra de 1949 vigentes actualmente (Nahlik, 1984). Esta normativa se aplicó por primera vez en la Guerra de Malvinas, pues fue el primer enfrentamiento naval desde la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), implicó la movilización de una de las flotas más grandes del siglo, estrategias tradicionales -como el bloqueo a la zona en disputa-, y la delimitación de una

⁵ Eslora: longitud de una embarcación. Manga: ancho máximo de una embarcación

⁶ Alijar: traspaso de carga de una embarcación a otra.

zona neutral para evacuación de heridos (Junod, 1990: 16). Sobre este escenario, el mar resultó entonces un factor determinante.

Desde la óptica de la larga duración, paradigma que intenta captar en el tiempo las estructuras que cambian lentamente, aquellas que pueden durar siglos y generan relaciones fijas entre realidades (Braudel, 1984: 70; Dosse, 1989: 112-113; Korol, 1985: 19), el ambiente ha sido visto como una limitación al desarrollo de las sociedades humanas, principalmente en el plano económico, determinando posibilidades y modos de producción (Escuela del Determinismo Geográfico) (Durán, 2016: 1). También ha sido considerado como un factor relativo, como un conjunto de posibilidades en las que el hombre elige libremente (Escuela del Posibilismo Geográfico) (Ibíd.).

A partir de lo expuesto, nos interrogamos acerca del rol que tuvo el mar a nivel vivencial de los hombres que permanecieron embarcados durante casi todo el conflicto; analizaremos los aspectos-estructurales hasta llegar a comprender cómo vivieron el momento concreto del combate, cómo se relacionaron entre sí y con el ambiente para cumplir las misiones asignadas y resolver situaciones críticas.

Aun reconociendo que cada persona vive la guerra de un modo particular conforme a su personalidad, formación y trayecto de vida, los buques deben ser entendidos como unidades de estudio concretas en tanto las características del ambiente donde se desenvuelven imponen modos de relación específicos, en los que resulta fundamental el adiestramiento y también el ejercicio de cierta autonomía, a fin de evaluar sobre el terreno siguiendo criterios personales.

Yendo de lo general a lo particular, este trabajo se estructura a partir de los siguientes interrogantes: ¿Cómo una disputa de soberanía derivó en un conflicto bélico en un país que no se involucraba en guerras desde hacía más de un siglo? ¿Qué determinaciones impone el ámbito marítimo a la guerra? ¿Qué decisiones tomaron las autoridades políticas respecto al empleo de los medios navales en la defensa de Malvinas? ¿Qué representaba el área austral para la Armada Argentina? ¿Por qué se emplearon buques que no pertenecían a la institución ni estaban preparados para intervenir en un conflicto bélico? ¿Quiénes fueron los hombres que los tripularon, qué formación tenían, y cómo construyeron los lazos a bordo? ¿Cómo se habituaron al desarrollo de la guerra? ¿Qué rol jugó la disciplina aprendida en la institución militar? ¿Cómo actuó el ambiente sobre las formas de relacionarse y enfrentar la guerra?

Partimos desde el supuesto que el ambiente marino fue un factor fundamental en la experiencia de estos tripulantes, que las condiciones ambientales tanto estimularon la

búsqueda de estrategias para sobrevivir y dar cumplimiento a las misiones ordenadas como alentaron modos de relación particulares a bordo de las embarcaciones.

Nuestra perspectiva metodológica tiene en cuenta las siguientes dimensiones: una general que, a partir del análisis bibliográfico y documental, describe la especificidad de los combates navales, los aspectos culturales que definieron la acción de la Armada Argentina y las decisiones tomadas a nivel político/estratégico; y una micro, centrada en las experiencias de los tripulantes de las unidades auxiliares menores y sus relaciones con el ambiente, que toma como fuente la voz de sus protagonistas. Estas dos dimensiones se articulan en base a tres conceptos: acontecimiento, el tiempo corto de la historia; experiencia, concepto que contempla las respuestas mentales y emocionales de los sujetos; y habitar, tomado de la teoría antropológica del británico Tim Ingold, que aborda las relaciones establecidas entre el ser humano y el medio natural.

El primero, el acontecimiento, como unidad de tiempo en el análisis histórico ha sido rehabilitado tras el abandono de los paradigmas de larga duración, no se trata de un regreso al positivismo, sino de buscar a los actores sociales en determinados momentos de la historia (Bloch, 2001). En el caso de estudio buscamos encontrar y comprender las experiencias de sujetos olvidados en los análisis historiográficos del siglo XX: los combatientes, los actores de la violencia, aquellas personas que la ejercen y que, cuando la sufren, la asumen como una consecuencia de sus elecciones (Traverso, 2009: 13). Estos sujetos quedaron invisibilizados en la historiografía de las últimas décadas que, condicionada por una imagen del siglo XX como período de violencia extrema, redujo la multiplicidad de actores históricos a categorías elaboradas por el Derecho Penal: ejecutores, víctimas y testigos, un enfoque que si bien cumplió con el objetivo de preservar la memoria de las víctimas excluyó de la historia la dimensión de los combatientes (Traverso, 2009: 14; 2011: 70)

Son esos actores el objeto de este trabajo que busca entender la guerra de Malvinas como una actividad social y cultural, poniendo en diálogo aquellas representaciones que los hombres forjaron en la esfera civil y militar con las formas concretas de vivir el combate. El binomio acción-estructura, como relación entre la elección humana y las determinaciones que limitan el libre albedrío (Carr, 1993) permite entender la complejidad del hecho, pues cada hombre llega al combate dotado de conocimientos y recursos adquiridos en la institución y la sociedad que lo envió a luchar, disposiciones que no determinan su práctica, aunque la organizan en un sentido (Bourdieu, 1991).

Buroni y Ceballos (1992) han destacado que el comportamiento del hombre en la guerra depende de factores externos e internos, aquí buscamos identificar el rol de uno de ellos: el entorno físico, profundizando el análisis a partir del concepto de *habitar* desarrollado por Tim Ingold (2012) en la antropología británica. Este autor introdujo una nueva mirada a la relación hombre-ambiente en la que no sólo el hombre modifica el espacio natural, sino que él es transformado por otros agentes: los océanos, el viento, y la lluvia. De esta forma, en nuestra pesquisa se busca reconocer cómo actuó el medio marino en la guerra librada por los buques auxiliares. Dicho enfoque constituye un acercamiento al terreno, al modo de vivir la guerra desde el mar; por ello es indispensable el diálogo con la antropología, tanto por el abordaje de las prácticas de esos hombres como por la alteridad que implica la vivencia de un hecho que es necesario comprender según valores propios. Explica Sabina Frederic (2013) que la otredad de los militares está dada no sólo por las particularidades del proceso histórico argentino, sino también porque encarnan una dimensión humana recurrentemente negada, la suspensión de los juicios de valor que conlleva el conocimiento del uso de la fuerza pública, legítimo o ilegítimo (30).

Los dos niveles mencionados obligan al uso de diferentes recursos metodológicos. Por un lado, para abordar la especificidad de la guerra naval, las consecuencias tácticas y estratégicas que el escenario impuso al conflicto, comprender los aspectos culturales de la formación dentro de la Armada Argentina y contextualizar la guerra y vivencias de los actores estudiados, recurrimos a bibliografía referida a 1) historia de los combates navales, 2) desarrollo del derecho internacional humanitario, general y naval, 3) Guerra de Malvinas, de origen nacional y extranjero; informes de las Fuerzas Armadas sobre el conflicto y documentación elaborada y utilizada por las comisiones investigadoras, especialmente el Informe de la Comisión de Análisis y Evaluación de las Responsabilidades en el Conflicto del Atlántico Sur (CAERCAS), conocido como Informe Rattenbach, sobre responsabilidades en la conducción política y estratégico-militar, y el Informe de la Comisión de Análisis de Acciones en Combate (COAC) que estudió el accionar y las responsabilidades en el ámbito de la Armada; 4) manuales utilizados en la formación de oficiales y suboficiales, reglamentos de servicio a bordo y leyes orgánicas de la Armada Argentina.

En cuanto al segundo nivel, nos valemos del uso de testimonios, algunos recogidos mediante entrevistas abiertas y otros de libros autobiográficos, programas radiales y charlas brindadas por los protagonistas. Esto nos permitirá acceder al nivel experiencial

de los tripulantes así como a los significados dados a sus acciones. También consultamos declaraciones e informes dados ante autoridades y/o comisiones investigadoras, lo que nos dio la posibilidad de contar con información inmediata al acontecimiento, libre de los olvidos y las mediaciones que pudieron acontecer en los años transcurridos desde el conflicto. El acceso a estas fuentes es de suma importancia si se tiene en cuenta que el testimonio oral es fruto de una creación posterior al acontecimiento, emanado de la voluntad del investigador que participa en su construcción (Carnovale, 2007: 171; Pollak, 2006: 57).

Los testimonios están distribuidos de la manera más equitativa posible de acuerdo a la unidad y rango: oficiales, suboficiales, conscriptos y hombres de la Marina Mercante. Una asignación del todo equilibrada no fue posible por la difícil localización de actores residentes en el exterior o en provincias del interior, la opción por el silencio de algunos y el fallecimiento de otros.

Por su parte, la posibilidad de poner en perspectiva histórica ese pasado surge de un quiebre: el mundo actual es muy diferente al mundo de 1982. El pasado que enmarcó la Guerra de Malvinas, si bien contemporáneo a muchos de nosotros, pertenece ya a la historia en tanto han operado rupturas simbólicas, a saber: en principio, la Argentina actual es un país distinto al de la Guerra, los casi cuarenta años de democracia ininterrumpida son un indicio de esa fractura; por otro lado, en general el mundo es otro después de la caída del Muro de Berlín en 1989 (Traverso, 2012: 11)

Afirma Enzo Traverso (2011) que las fracturas simbólicas que generan la distancia necesaria para historizar ciertos períodos suelen ir acompañadas por premisas materiales de investigación, principalmente la apertura de archivos (44). En este caso, el decreto 503/2015 desclasificó toda la documentación de carácter no público, vinculado al desarrollo de la Guerra obrante en los archivos de las Fuerzas Armadas en virtud de que la información y documentación revisten interés nacional para la construcción de la verdad relacionada a hechos históricos.

En cuanto a la organización de la pesquisa, la misma está estructurada en cuatro capítulos que responden a dimensiones analíticas. El primero *Guerra en el mar*, nos introduce en los antecedentes de la disputa que llevó al conflicto bélico y el contexto nacional de 1982, una referencia fundamental si tenemos en cuenta que situar los acontecimientos en su época, en el marco social que le es propio es una operación indispensable del quehacer histórico (Traverso, 2012: 25). A continuación abordamos los aspectos básicos de la guerra naval, su especificidad, regulaciones vigentes en 1982

y el encuadramiento de la Guerra de Malvinas como un conflicto naval. Asimismo, indagamos en la visión estratégica de la Armada Argentina hacia el Atlántico Sur, sus responsabilidades en el sector; las características ambientales de Malvinas y sus efectos sobre las actividades logísticas; y las consecuencias que las decisiones estratégicas tuvieron en el nivel táctico, punto que pone en contacto las dos dimensiones del trabajo y abre el relato a la guerra de los buques auxiliares menores.

En el capítulo 2: *Los buques auxiliares y su guerra* analizamos la guerra que vivieron estas unidades a partir de fuentes testimoniales y bibliográficas, dando cuenta de las características de las embarcaciones y la formación de sus tripulantes. Una segunda parte reconstruye las misiones cumplidas y las experiencias vividas, en un diálogo permanente con el contexto general del conflicto que enmarcó y contribuyó a dar sentido a esas acciones.

El capítulo 3: *La guerra desde el mar* se interna en la organización y rutinas a bordo, los modos de establecer relaciones interpersonales, tanto jerárquicas como horizontales, las maneras de enfrentar situaciones críticas, la habituación a la guerra y los significados que los tripulantes dieron a sus acciones desde sus distintas posiciones en la Fuerza; todo a partir de recursos testimoniales.

Finalmente, el capítulo 4: *Frente al combate* gira en torno a los factores que determinan la conducta humana en la guerra. Ello es puesto en diálogo con lo vivido por los tripulantes analizando cómo actuaron esos factores en los casos de estudio y cómo influyeron en sus vidas tras la finalización del conflicto. Asimismo, ponemos en relación el tipo de formación recibida en la Armada con el espacio de libertad que tuvieron –o no– para tomar decisiones lejos de sus mandos, teniendo como punto especial de referencia el concepto de habitar de Tim Ingold (2012) y consecuentemente, las relaciones que entablaron con el ambiente marítimo y la topografía malvinense.

Debemos aclarar el uso dado en la escritura a dos términos que aparecen iniciados tanto con mayúscula como con minúscula, cuestión que depende del significado asignado. “Islas” con mayúscula alude a las Islas Malvinas, mientras que el mismo vocablo iniciado en minúscula hace referencia a una porción de tierra rodeada de agua. Por su parte, “guerra” da cuenta de la lucha armada como actividad humana y “Guerra” con mayúsculas refiere a la Guerra de Malvinas de 1982.

CAPÍTULO 1: GUERRA EN EL MAR

Este capítulo describe los aspectos generales de la investigación creando el marco de referencia necesario para comprender las experiencias de las tripulaciones de los buques auxiliares menores durante la Guerra de Malvinas y sus relaciones con el medio marítimo. Aborda las características particulares de los combates navales a través de la legislación creada para regularlos, el encuadramiento del conflicto de 1982 como una guerra naval y las consecuencias que el escenario impuso a los aspectos estratégicos y logísticos, factores determinantes en las vivencias de los combatientes.

Asimismo, indaga en la historia del problema que derivó en el enfrentamiento bélico y el contexto nacional. Inserta a las Islas Malvinas en una perspectiva geográfica mayor: el Atlántico Sur, región donde nuestro país comparte intereses con otros países del subcontinente sudamericano, especialmente Chile, Brasil y Uruguay. Se analiza la mirada sobre este espacio teniendo en cuenta el rol desempeñado por la Armada Argentina, institución encargada de la defensa de los intereses nacionales en el mar, especialmente desde fines del siglo XIX cuando desplazó su centro de interés desde los espacios fluviales a los marítimos, renovó unidades, construyó nuevas bases e integró el litoral atlántico al ejercicio de la soberanía nacional. Dado que la mayor parte de los tripulantes de las embarcaciones estudiadas pertenecían a la Armada, resulta necesario comprender qué representaciones esbozaron sobre el Atlántico Sur y las Islas los hombres formados en esta institución en un momento histórico particular, pues tras 170 años de vida, la fuerza atravesaba un proceso de renovación tecnológica que le permitía incorporar sistemas de armas similares a los adoptados por las flotas más modernas de la OTAN.

1.- La crisis de 1982

Surgen de un mar tormentoso y de una niebla helada que desorientaban y aterrorizaban a los primeros navegantes llevados por el viento al este del cabo de Hornos. Los marinos, inciertos de que lo avistado no fuera parte de la tierra firme sudamericana, se limitaban a consignar en sus cuadernos de bitácora que habían divisado una costa yerma y peligrosa, rocosa y con muchas ensenadas, y elevaban una oración agradecida por seguir viviendo para contarlo (Hastings y Kenkins, 1984: 17)

Las Islas Malvinas son un archipiélago de territorio y clima inhóspitos, situado en el Atlántico Sur y cercano al límite con la zona antártica. Por el ejercicio de su soberanía, que comprende también a Georgias del Sur y Sandwich del Sur (Imagen 1), Argentina y Gran Bretaña se enfrentaron en un conflicto bélico en el otoño/invierno de 1982. Ello formó parte de una disputa que llevaba casi 150 años, pero que hundía sus raíces en las luchas imperiales de los siglos XVII y XVIII.

Situar el inicio del problema es prácticamente imposible debido a que puede leerse desde distintas temporalidades, siendo muy común ubicar el origen de la crisis final en la operación del empresario argentino Davidoff para dismantelar una compañía ballenera en las islas Georgias en marzo de 1982 (CAERCAS, 1983: 42).

Sin embargo, la evolución de este incidente no puede comprenderse sin tener en cuenta la tensión diplomática de los años previos y las resoluciones de la Organización de Naciones Unidas (ONU) que situaron el problema en el marco del colonialismo, obligando a mirar hasta 1833 cuando Gran Bretaña desalojó por la fuerza las autoridades argentinas y tomó posesión de las Islas ejerciéndola ininterrumpidamente durante casi 150 años pese a los constantes reclamos argentinos.

Ello se relaciona, a su vez, a las disputas por las Islas que habían tenido Francia, España y Gran Bretaña en el siglo XVIII en un contexto de lucha interimperialista, problemas resueltos parcialmente cuando Francia reconoció la soberanía española por la tesis de proximidad geográfica (Halajczuk y Moya Domínguez, 1998: 324; Del Carril, 1986: 23). En cambio, el entendimiento con Gran Bretaña, principalmente en base al Tratado de San Lorenzo de El Escorial (1790), tuvo resultados difusos. En él España otorgaba amplias concesiones sobre libertad de navegación a Inglaterra y ésta se comprometía a no establecerse en costas e islas adyacentes ocupadas por aquél país; sin embargo, años más tarde Gran Bretaña alegó que nunca había reconocido la soberanía española sobre el archipiélago (Baquedano, 1994:10).

A principios del siglo XIX la cuestión adquirió nuevos matices: en primer lugar, tras la victoria del Reino Unido sobre Francia y España en la batalla de Trafalgar (1805), la premisa del control de los mares como base del poder imperial desplazó al presupuesto de acumulación de territorios; en ese contexto, las Islas Malvinas cobraron un nuevo valor (Ferns, 1979: 229). En segundo lugar, con la caída del Imperio Napoleónico como telón de fondo, las Provincias Unidas del Río de la Plata declararon su independencia de España y ejercieron soberanía sobre las Islas Malvinas por la tesis de continuidad territorial (Baquedano, 1994: 11).

Pese a los problemas y la inestabilidad interna, el nuevo Estado realizó actos efectivos de soberanía: en 1820 el Coronel de Marina David Jewett tomó posesión de las Islas en nombre de las Provincias Unidas del Río de la Plata izando la bandera celeste y blanca, hecho publicado por *The Times* de Londres (Halajczuk y Moya Domínguez, 1998: 324; Ferns, 1979: 230). El silencio guardado por Gran Bretaña en esa ocasión se repitió en 1825 al firmar el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación sin hacer reserva alguna (Gamba, 1984: 41).

Esto hizo suponer que no discutiría los derechos argentinos sobre el archipiélago; sin embargo, el país europeo protestó diplomáticamente ante la creación de la Comandancia Política y Militar de las Islas Malvinas y el nombramiento de Luis Vernet para ejercer el cargo en 1829. Pese a ello, la Comandancia se hizo efectiva y Argentina sostuvo un enfrentamiento con Estados Unidos por la caza ilegal de animales⁷. A partir de ese incidente, y teniendo en cuenta la inestabilidad del joven Estado, Gran Bretaña planificó adueñarse de las Islas y ejecutó la operación en enero de 1833, expulsando por la fuerza a los funcionarios argentinos (Baquedano, 1994: 13). Desde entonces la disputa continuó los vaivenes del contexto mundial y las situaciones internas de las dos partes, Argentina nunca dejó de reclamar, aunque el rol de principal cliente comercial de Gran Bretaña durante mucho tiempo hizo variar los tonos del reclamo; por su parte, amparado en su hegemonía, el Reino Unido respondió con distintos argumentos y por momentos guardó silencio (Ibíd.: 17).

Durante el siglo XX, las dos guerras mundiales (1914-1918, 1939-1945 respectivamente) dieron origen a la institucionalización de la ONU para la resolución pacífica de conflictos, con el objetivo primordial de poner fin a todas las formas de colonialismo. Sobre este escenario, la cuestión Malvinas dio un giro importante: Gran Bretaña presentó el caso ante el Comité de Descolonización de dicho organismo por aplicación de la Resolución 1514 y la Argentina protestó porque ello afectaba el principio de integridad territorial también consagrado en la norma⁸. Estudiado el caso,

⁷ En diciembre de 1831 llegó a Port Luis (principal poblado de las Islas) una embarcación con bandera francesa y solicitó prácticos (piloto que conduce las embarcaciones a puerto). Las autoridades argentinas fueron apresadas a bordo y los tripulantes desembarcaron y destrozaron las instalaciones. Se trataba en realidad de un buque de guerra de Estados Unidos, el *Lexington*, y la acción constituía una represalia por el apresamiento previo de 3 buques pesqueros de ese país que ejercían la actividad en la zona de Malvinas sin los permisos de las autoridades rioplatenses (Ferns, 1979: 233).

⁸ La Resolución 1514 (1960) de Naciones Unidas “Declaración de la Independencia a los Pueblos y Países Coloniales” sentó dos principios fundamentales: la libre determinación de los pueblos y la integridad territorial. El Comité Especial de Descolonización de la ONU aplicó la Resolución a distintos territorios sin gobierno propio, considerando elementos como ubicación geográfica, población y recursos naturales, para establecer si correspondía el derecho a ejercer la autodeterminación.

en 1965 la Asamblea General emitió la Resolución 2065 reconociendo una disputa de soberanía entre Argentina y el Reino Unido, y negó la aplicación del principio de autodeterminación de los pueblos en virtud de que la población malvinense no es nativa del territorio sino súbdita de una potencia usurpadora e instó a los dos países a entablar negociaciones y resolver el conflicto pacíficamente (Halacjuk y Moya Domínguez, 1998: 326; Resolución 2065).

A la luz de esas negociaciones se firmó el Memorandum de Entendimiento de 1968 y Gran Bretaña estableció una serie de condiciones a cumplir por la Argentina como factor previo al reconocimiento de la soberanía. Así, en 1971 por la Declaración de Buenos Aires ambos países, con la participación de delegados isleños, acordaron una serie de medidas prácticas sobre comunicaciones y movimientos de personas y bienes entre el territorio continental y las Islas (Gamba, 1984: 85; Baquedano, 1994: 28; Halacjuk y Moya Domínguez, 1998: 325; Solari Yrigoyen, 1998: 164-165).

Argentina cumplió ininterrumpidamente las condiciones derivadas del acuerdo, como la construcción y operación de un aeródromo provisorio y el establecimiento de un servicio aéreo regular. A fines de 1973 la ONU emitió la Resolución 3160 por la que reconocía los esfuerzos hechos por la Argentina en beneficio de las Islas Malvinas y su población (Baquedano, 1994: 33). Sin embargo, el Reino Unido comenzó a aplicar recursos dilatorios para el traspaso de soberanía y la relación bilateral entró en una etapa de tensión diplomática después de que los británicos decidieran, unilateralmente en 1975, el envío de una misión económica a la zona. Como consecuencia, el gobierno argentino, que ya había sostenido que no aceptaría la explotación de recursos en el área de Malvinas por ningún país, hizo saber al gobierno de Gran Bretaña su profundo descontento y recurrió al Movimiento de Países No Alineados para fortalecer su posición. Sin resultados eficaces, retiró su embajador en Londres y la misión británica protagonizó un incidente con buques de la Armada Argentina al ingresar en aguas consideradas bajo soberanía nacional (Ibíd. 34-36).

Esta era la cara visible del giro que tomaba el asunto: el gobierno británico optó por otorgarle un alto perfil a los aspectos económicos en detrimento de los políticos, y colocó el problema de soberanía en un segundo plano; para la Argentina éste era el elemento central de la disputa. En esas circunstancias fue difícil encontrar puntos de acuerdo sustanciales pese al esfuerzo de ambos.

Entre 1979 y 1980 se normalizaron las relaciones diplomáticas pero la presión de la Falckland Island Company (FIC) y de la Asociación de Criadores de Ovejas de las

Islas para que Gran Bretaña diera seguridad sobre su soberanía en el archipiélago sumó un nuevo elemento conflictivo (Ibíd.: 40; Halajczuk y Moya Domínguez, 1998: 328)⁹. Las negociaciones entabladas no respondieron a los intereses de Buenos Aires de avanzar en el traspaso de soberanía y la condición británica de contar con el acuerdo de los isleños para cualquier avance en la cuestión generó un panorama sombrío.

La sociedad no era ajena a lo sucedido a nivel político. Desde principios del siglo XX Malvinas se había configurado como una causa importante para la gran mayoría de los argentinos. Explica la Dra. Guber (2012) que el problema se entrometió en la cultura argentina y se convirtió en algo más que un simple reclamo territorial a través de la labor parlamentaria de Alfredo Palacios a principios de la década de 1930 (76). Para el senador, que integraba el ala nacionalista del Partido Socialista, las Islas Malvinas no sólo pertenecían al Estado sino al pueblo argentino, y así como los trabajadores requerían leyes que los ampararan de los explotadores, las naciones jóvenes necesitaban un orden internacional justo que las protegiera de las metrópolis (Ibíd: 80). Por entonces, Malvinas dejó de ser una cuestión del nacionalismo liberal y se constituyó en tema central del revisionismo histórico y el nacionalismo doctrinario; precisamente, señala Vicente Palermo (2007) que las Islas pueden articular toda la variedad de nacionalismos presentes en nuestro país (22)¹⁰.

El sentimiento de unión de la población con unas islas que no conocía pero que sentía como propias se encarnó en algunas acciones particulares: en septiembre de 1964, un ciudadano argentino, Miguel Fitzgerald, aterrizó su avioneta en la capital isleña y dejó una nota de protesta por el atropello a la soberanía argentina (Solarí Yrigoyen, 1998: 153). Dos años más tarde, en un contexto en que ganaba consenso la idea de que

⁹ La FIC tiene sus orígenes en 1851 en una sociedad anónima creada para la explotación de ganado, el desarrollo de ovinos, el establecimiento de un almacén y la exportación e importación de productos. Hacia 1890 la compañía compró la empresa competidora y amplió sus actividades. En 1977 fue adquirida por una empresa petrolera llegando a tener un poder sin comparación: era la principal empleadora, con doscientos cuarenta empleados; dueña del 43% de la tierra, del único supermercado, del único matadero, del único muelle apto para todo tipo de carga y descarga, de todas las bodegas y servicios de apoyo portuarios, controlaba dos de las tres empresas compradoras de lana y servía de cámara de compensación para los cheques sobre ella misma libraba (Bets, 1987: 101)

¹⁰ El término nacionalismo es impreciso, se utiliza tanto en forma restricta para designar grupos que actúan políticamente, como de un modo amplio para referirse a cualquier manifestación que exalte la tierra, la nacionalidad y la patria (Barbero y Devoto, 1983: 3-4). Desde la óptica de Palermo (2007) hay un nacionalismo de corte liberal predominante en el siglo XIX que consideraba necesario reforzar la unidad en oposición a lo extranjero y los riesgos de fragmentación por el arribo de la ola inmigratoria (68). A partir de 1910 se reconfiguraron los elementos constituyentes del nacionalismo para revalorizar la herencia hispana y después de la crisis mundial de 1930 el revisionismo histórico atacó los principios del orden liberal calificándolo de antinacional, colocó las claves interpretativas en la relación comercial con Gran Bretaña y en lo que consideraban una injerencia perjudicial de este país en el pasado nacional, especialmente en el desmembramiento del territorio colonial (Ibíd.: 81-82).

ante la falta de vías legales para hacer justicia eran legítimas formas alternativas, dieciocho jóvenes, conocidos como “los cóndores”, tomaron un avión y lo aterrizaron en Puerto Stanley, permanecieron 36 horas sin entregarse a las autoridades, izaron la bandera argentina y rebautizaron la capital como Puerto Rivero (Carnovale, 2011: 278; Franco, 2012: 285; Gillespie, 2008: 261; Solari Yrigoyen, 1998: 154-155)¹¹.

Según Guber (2012) en este hecho hay dos cuestiones a considerar, por un lado el quiebre operado por el ingreso de la recuperación de Malvinas en la lucha política interna y el lenguaje militar utilizado en esas acciones (94); por otro, una continuidad: Malvinas constituía una cuestión pendiente que alguien debería asumir (Ibíd.: 93).

La cobertura que los medios de comunicación dieron a los aterrizajes y la repercusión en la población muestran hasta qué punto la causa Malvinas se hundía en los sentimientos argentinos sin importar el sector político o social de pertenencia. Estas diferencias podían hacer valorar o condenar acciones como la de los “cóndores”, pero la seguridad de que las Islas eran argentinas y que el atropello británico hería el orgullo nacional era inamovible (Palermo, 2007: 167-168).

El giro que tuvo la cuestión a fines de la década de 1970 se dio en un contexto donde la posición internacional argentina había sido menoscabada por el posible desenlace del conflicto con Chile en torno al Canal de Beagle (Lorenz, 2009: 36-37; Freedman y Gamba, 2012: 32)¹².

Entre diciembre de 1981 y abril del año siguiente la cuestión sufrió una escalada tal que se tornó inmanejable para todos los sectores: británicos, argentinos e isleños (Freedman y Gamba, 2012: 61-62). Ese clima volvió a reflejarse en la opinión pública, Luis León, Secretario del Comité Nacional de la Unión Cívica Radical¹³, en febrero de 1981 manifestaba: “Es prioridad recuperar las Malvinas. Todo está agotado, Naciones

¹¹ Sostiene Palermo (2007) que los integrantes del grupo no tienen una filiación política clara. Parcialmente se puede encontrar un origen en la agrupación nacionalista Tacuara, pero lo más claro sería calificarlos de peronistas de derecha, aunque algunos miembros eran nacional-populistas y se abrieron a cuestiones sociales, socialistas y revolucionarias. (166-167).

¹² Los problemas limítrofes con Chile existían desde poco después de la independencia en las primeras décadas del siglo XIX (Halajczuk y Moya Domínguez, 1998: 303). Distintos tratados y laudos arbitrales solucionaron disputas parciales dejando zonas pendientes, entre ellas el área del Canal de Beagle que abarcaba la determinación de la frontera marítima y la atribución de soberanía sobre las Islas Lenox, Picton y Nueva. En 1971 los países se comprometieron a someter el asunto a una corte arbitral designada por Gran Bretaña y en 1977 el fallo adjudicó la soberanía de los espacios terrestres a Chile y trazó la frontera entre las jurisdicciones marítima y territorial. La Junta Militar argentina (órgano supremo de gobierno a raíz de un Golpe de Estado) rechazó el laudo, la tensión aumentó y se movilizaron tropas a la zona en disputa. La intervención de la Iglesia Católica evitó el conflicto y abrió la posibilidad a la mediación papal. La primera propuesta no satisfizo al gobierno argentino que realizó una contrapropuesta; el segundo fallo llegaría en 1982 pero no había motivos para esperar una mejora sustancial.

¹³ Uno de los dos partidos políticos mayoritarios de la República Argentina

Unidas, conversaciones. Es condenable que nuestro gobierno reclame el ‘no innovar’. Hay que desembarcar” (en Palermo, 2007: 201). En marzo del año siguiente decía: “... no somos del todo dignos mientras tengamos la usurpación inglesa allí” (ibíd.: 211).

La sociedad se hacía eco del endurecimiento que dominaba la relación bilateral, y es que desde hacía tiempo estaba envuelta en una ola de violencia que alcanzaba niveles históricos, los golpes de Estado y los gobiernos cada vez más autoritarios impuestos por las Fuerzas Armadas habían recibido la respuesta también violenta de organizaciones juveniles que veían coartados todos los canales de participación (Franco, 2008: 64; Gasparini, 2008:72; Vezzetti, 2012). Como explica Federico Lorenz (2006):

Los jóvenes argentinos mataban y morían desde muchos años antes de la guerra de Malvinas. En defensa del Estado, como parte de movimientos emancipatorios, o víctimas de atentados y represiones, centenares de hombres y mujeres de menos de treinta años entregaron cotidianamente su vida o la arriesgaron en forma más o menos consciente antes del único enfrentamiento bélico internacional librado por la Argentina en el siglo XX (23)¹⁴.

La sociedad argentina de los años setenta y principio de los ochenta, además de tener incorporada la guerra en su vocabulario cotidiano, era un colectivo habituado a la muerte y a la violencia políticas, que tenía a los jóvenes como uno de sus actores principales (Ibíd.:34).

En ese contexto y con un camino diplomático cerrado a las expectativas argentinas de lograr un traspaso de soberanía en el corto plazo, se ejecutó una operación militar con el objetivo de obligar a Gran Bretaña a negociar. Sin embargo, en poco tiempo la operación se salió de los carriles imaginados y derivó en un enfrentamiento bélico.

Si bien el consenso que la causa Malvinas tenía en la sociedad fue uno de los factores que operaron en la decisión de llevar a cabo esta acción, ello no explica todo el

¹⁴ Las agrupaciones políticas armadas surgieron durante el gobierno militar denominado Revolución Argentina (1966-1973) que derrocó al presidente Illia. Los militares se habían propuesto el reemplazo de las estructuras políticas y económicas por un nuevo orden. Frente a las medidas económicas y la represión a las actividades políticas, la reacción violenta se encarnó principalmente en dos agrupaciones guerrilleras: el Ejército Revolucionario del Pueblo (ERP), de inspiración Trotskista, y Montoneros que absorbió las agrupaciones del peronismo revolucionario. Estas agrupaciones actuaron desde finales de la década de 1960 y prosiguieron en el período constitucional 1973-1976. En febrero de 1975, un decreto presidencial autorizó la represión del foco guerrillero rural del ERP en Tucumán, dándole intervención al Ejército. A partir de 1976, la represión se intensificó con la implantación de una dictadura militar y un sistema terrorista basado en la detención ilegal y la desaparición de personas (Calveiro, 2008)

acontecimiento. Como analiza Lorenz (2006), aunque se suele afirmar que el desembarco fue una fuga hacia delante de la dictadura, la opción militar se debió al aumento de la presión británica tras la crisis originada en Georgias y el temor a perder la superioridad e iniciativa militar (42-43). Así, deben considerarse factores de larga y media duración, vistos en este apartado, que convergieron en un país que vivía un período de extrema violencia y estaba gobernado por Fuerzas Armadas que, desde 1955, habían estado enfrentando un “enemigo” tras otro, ya fuera interno o externo, sobre lo que volveremos más adelante.

2. La especificidad de la guerra en el mar.

La guerra es una de las actividades más antiguas del hombre y se ha transformado con el correr del tiempo; es un hecho que extiende sus consecuencias tanto sobre las personas que combaten como sobre los estados beligerantes y sus poblaciones. Por ello, en la modernidad fue objeto de regulación en dos ramas principales: el derecho a declararla (*ius ad bellum*) y las normas relativas a cómo deben manejarse los hombres en el frente (*ius in bello*) (Traverso, 2009: 69).

Este marco normativo presta especial atención a los ambientes donde se desarrollan los combates. En 1949 se aprobó el II Convenio de Ginebra para aliviar la suerte de los heridos, los enfermos y los náufragos de las fuerzas armadas en el mar, en consideración a las difíciles circunstancias que rodean las operaciones militares en los océanos (Portilla Gómez, 2010: 7-8). Este convenio fue producto de la Conferencia Diplomática convocada por el Consejo Federal Suizo (órgano ejecutivo de la Confederación Suiza) con el objetivo de elaborar tratados internacionales destinados a proteger a las víctimas de la guerra¹⁵. Los cuatro convenios aprobados resguardan a los heridos y enfermos de las fuerzas armadas en campaña; heridos, enfermos y náufragos de las fuerzas armadas en el mar; prisioneros de guerra; y personas civiles en tiempo de guerra, respectivamente; contemplan además disposiciones comunes en cuanto a condiciones de aplicación y represión de infracciones.

El Segundo Convenio regula específicamente el conflicto naval, tomó como fuentes todas las disposiciones existentes sobre guerra marítima y las actualizó a la luz de experiencias recientes, especialmente la Segunda Guerra Mundial (S.G.M.) (1939-

¹⁵ En la conferencia participaron 63 Estados, 59 con plenos poderes y 4 con poderes deliberativos solamente.

1945). El mismo establece que los miembros de las fuerzas armadas y demás personas mencionadas que se encuentren en el mar heridos o enfermos, o sean náufragos, deben ser respetados y protegidos en todas las circunstancias, dándole al término naufragio una amplia interpretación. Luego extiende esa protección a las tripulaciones de la marina mercante y voluntarios; contiene regulaciones sobre barcos hospitales y embarcaciones de socorro y personal sanitario, sentando el principio de que, a causa de las condiciones reinantes en el mar, éste goza de mayor inmunidad que el de tierra.

Ahora bien, estas regulaciones aunque organizaron y garantizaron su asistencia no eliminaron la desprotección del combatiente en un conflicto naval. Tampoco el desarrollo tecnológico logró borrar la especificidad de este tipo de guerra que continúa presentando problemáticas particulares, pues si bien la dependencia de los buques hacia los puntos terrestres de apoyo fue disminuyendo, no ha desaparecido. La guerra naval es la que se ve más limitada por factores permanentes y contingentes como el clima, la meteorología, las estaciones y las dificultades para el abastecimiento, aprovisionamiento y equipamiento; estos condicionamientos limitan la intensidad de las operaciones navales (Keegan, 2014: 95-96).

El hombre fue consciente de estas particularidades y ya en el Congreso de París de 1856 hubo un primer intento de codificar los usos y costumbres sobre la guerra naval, hacia 1907 se agregó la categoría de náufragos a las personas protegidas (heridos y enfermos) del III Convenio de La Haya de 1899¹⁶. Con el desarrollo de los conflictos surgieron problemas en la interpretación de las distintas categorías y después de la S.G.M. se intentó dar mayor precisión a los conceptos transversales. Las normas fueron codificadas en los cuatro Convenios de Ginebra de 1949 ya referidos, a los que se sumaron los dos Protocolos Adicionales de 1977 para ampliar los casos de aplicación y las personas protegidas¹⁷ (Nahlik, 1984: 19-20).

¹⁶ El combate naval había adquirido tal magnitud que ocho de los Convenios de La Haya se referían a cuestiones de guerra en el mar, contemplando regulaciones sobre la conducción de las hostilidades y protección de determinadas embarcaciones (Portilla Gómez, 2010: 9)

¹⁷ Los dos Protocolos Adicionales extendieron el ámbito de aplicación del Derecho Internacional Humanitario a las guerras de liberación nacional en las que los pueblos luchan contra una dominación colonial u ocupación extranjera; y a las situaciones de conflicto armado no internacional, entendiéndose por tal el conflicto que tiene lugar en el territorio de una de las partes contratantes entre sus fuerzas armadas disidentes o grupos armados organizados que, bajo la dirección de un mando responsable, ejercen sobre una parte de dicho territorio, un control tal que les permita realizar operaciones militares sostenidas y concertadas. Argentina adhirió a estos documentos en noviembre de 1986.

Todo este marco normativo se aplicó por primera vez en la Guerra de Malvinas, pues hasta el momento no se habían desarrollado conflictos abiertos en el mar; en este caso el escenario fue un archipiélago en el Atlántico Sur, ubicado a casi 800 km del Cabo de Hornos, distante 480 km de la costa continental sudamericana más cercana y a casi 7000 km de la costa africana.

3. El mar en la Guerra de Malvinas

El conflicto de Malvinas fue un conflicto naval clásico, limitado temporal y espacialmente, que enfrentó a tropas armadas regulares. Se libró en el lugar geográfico en disputa, un archipiélago formado por dos islas mayores y un centenar de islas e islotes menores, situado entre los paralelos de 50°58' y 52°56' latitud sur y los meridianos de 57°42' y 61°26' longitud oeste, a una distancia mínima de 480 km de la costa patagónica. El Estrecho de San Carlos separa las dos islas centrales ubicadas en sentido Noreste-Suroeste; la oriental, Soledad, cuenta con una superficie de 3000 millas cuadradas, y la occidental, Gran Malvina, con 2300 millas cuadradas (Groussac, 1936: 7).

Desde la campaña del Pacífico durante la S.G.M. no había habido enfrentamientos navales, y así en 1982, por primera vez se emplearon misiles crucero modernos contra buques de una marina de primera categoría, se usaron submarinos de propulsión nuclear, actuaron aviones de despegue y aterrizaje vertical/corto en combate y hubo ataques aéreos sostenidos contra una fuerza naval (Train, 1987: 242).

Ese carácter marítimo del conflicto hizo que se aplicara el II Convenio de Ginebra (Junod, 1990: 8, Swinarski, 1984: 30-31) y determinó aspectos estratégicos para paliar/anular desventajas/ventajas geográficas debido a la importancia que cobraron los aspectos logísticos. Si bien uno de los beligerantes dispuso de un importante factor de cercanía geográfica, éste quedó anulado por la determinación de una zona de exclusión. El segundo oponente aunque dispuso de mayor poder militar, enfrentó una posición geográfica desfavorable por la enorme distancia desde el teatro de operaciones hasta el punto de apoyo terrestre más cercano.

Ello, sumado a las características naturales del Teatro, entendido como el espacio geográfico necesario para realizar acciones militares (Doctrina Básica para la Acción Conjunta de las Fuerzas Armadas, en Lombardo, 1999: 70), hizo que la asistencia y el transporte cobraran una importancia fundamental y llevó a los contendientes a tomar medidas no previstas en la legislación, como la designación de una zona neutral en Alta

Mar ubicada a 20 millas marinas al norte del archipiélago, Red Cross Box, donde pudieron anclar los buques hospitales sin estorbar los movimientos militares, asistir heridos y efectuar su canje (Junod, 1990: 16).

Sin embargo, el concepto de Teatro de Operaciones, estrechamente vinculado al ejercicio de las funciones de Comando, refería a un teatro terrestre, muy diferente a lo que podía ser uno marítimo¹⁸. Esas diferencias se originan en el medio, pues en el agua no se pueden trazar líneas divisorias de zonas amigas y enemigas, tampoco hay áreas definidas de interior o combate, ni uno de los contendientes tiene su posesión, ya que el medio es enorme en comparación con los elementos que actúan en él; el teatro marítimo es un espacio homogéneo de agua y cielo en el que se lucha por un predominio que permita su uso con fines propios al contendiente que lo logra, que intentará asimismo impedir su uso por el enemigo (Lombardo, 1999: 71).

En el caso de Malvinas, las tropas que luchaban por la posesión de las Islas dependían inexorablemente del apoyo naval y aéreo que se les pudiera brindar (Ibíd.). Por ello, una estrategia fundamental para afectar su capacidad fue el bloqueo, es decir, la obstrucción del acceso y salida de barcos a y desde las Islas, materializado en el establecimiento y estricto control de la Zona de Exclusión Marítima por parte de Gran Bretaña. Así, la presión sobre las Islas fue total, las unidades de superficie argentinas nunca pusieron en duda el dominio naval británico (CAERCAS, 1983: 250).

Mientras Gran Bretaña envió la mayor flota movilizada desde la S.G.M., una vez iniciados los combates Argentina resguardó sus unidades de superficie en aguas continentales (Ibíd.: 188). A pesar de ser un conflicto naval y de sus responsabilidades sobre los espacios marítimos e insulares (Ley 17.271), la Armada Argentina retiró de las operaciones su elemento más importante. La Fuerza participó a través de la Aviación Naval, la Fuerza de Submarinos, la Infantería de Marina y personal de la especialidad superficie, pero la flota, su núcleo y razón de ser, una vez iniciadas las hostilidades fue retirada a aguas poco profundas, esperando para intervenir una oportunidad que nunca llegó o que pasó inadvertida (CAERCAS, 1983: 183-191).

El predominio sobre el mar fue determinante en el desarrollo de los hechos, el sostén logístico debía hacerse principalmente a través del transporte marítimo y la situación vivida en las Islas afectó física y moralmente a la tropa menguando su

¹⁸ El término *comando* alude al mando, es decir, la autoridad de que se inviste a un militar para cumplir sus tareas (Grossi, Di Tella de Urrutia, Sanguinetti y Gil, 2019: 174)

capacidad de combate (Ibíd.: 279). A las particularidades generales de la guerra naval, en el caso de análisis hay que agregar las dificultades que sumaron las características propias de la región austral. Luego de un análisis de las batallas más decisivas de la historia, Keegan (2014) concluye que un 70% de la tierra firme del planeta es “demasiado elevado, demasiado frío o demasiado árido para llevar a cabo operaciones militares” (103). Desde este enfoque, Malvinas está en un área donde el mantenimiento y movimiento de tropas son considerablemente difíciles, más aún en el momento del año en que se desarrollaron los combates de 1982.

Tiene un clima predominantemente frío y húmedo por la acción del mar, fuertes vientos procedentes en su mayoría del suroeste con velocidades que oscilan entre los 20 y los 60 km/h, un régimen de nubosidad que esconde el sol la mayor parte del año, días cortos y noches largas (Huergo, 2011: 75-77). Ello implica que la sensación térmica varíe entre 10 y 12 grados por debajo de las marcas, y constituyeron factores exógenos relevantes tanto para los aspectos operativos de las fuerzas como para las vivencias personales de los combatientes.

4. La Armada y el Atlántico Sur

4.1. Los orígenes

La Armada Argentina es la representante del Estado en el mar, su misión principal es “la protección de los intereses argentinos en el mar y sus costas, la defensa naval de la Nación y el control de las áreas marítimas de interés” (Ley 17.271, art. 14. Inc. 17), por ello, de las tres fuerzas armadas fue la más interesada en la recuperación de los archipiélagos y en afirmar la presencia del país en distintas áreas de Atlántico Sur (Mayorga, 1998: 32).

Es difícil establecer con exactitud el nacimiento de la Armada, pues aún sin una institución de carácter permanente el interés por el dominio de los espacios fluviales y el control marítimo es parte de la lucha por desplazar el poder español del Río de la Plata, y es en esas luchas que la Armada reconoce sus antecedentes, teniendo el 17 de mayo como día institucional en conmemoración de la batalla de Montevideo¹⁹.

¹⁹ El 17 de mayo de 1814 una Escuadra al mando del Almirante Guillermo Brown derrotó a la Escuadra Realista poniendo fin a su dominio en Montevideo (Liga Naval Argentina, 1971: 24-25)

Después de mayo de 1810 todo el poder naval del Río de la Plata había quedado en manos realistas que, desde Montevideo (Uruguay), ponían en peligro el futuro de la Revolución de Mayo. Con muy pocos recursos y sin una tradición náutica en la región, el armado de una flota quedó en manos privadas. El Ejecutivo de entonces, el Directorio, firmó un contrato con el comerciante estadounidense Pío White para que adquiriera buques mercantes, los armara como buques de guerra y contratara las tripulaciones. Estas se formaron con numerosos criollos, pero los cargos de oficiales fueron ocupados por hombres con conocimientos y experiencia náutica, en su mayoría galeses, ingleses, escoceses e irlandeses (Santángelo, P., 2011).

A partir de entonces, pese a la inestabilidad política y los escasos recursos, los diferentes gobiernos del Río de la Plata mantuvieron su presencia en el espacio marítimo a través de las comunicaciones con Carmen de Patagones, al sur de la actual Provincia de Buenos Aires. Asimismo, autorizaron a Guillermo Brown a llevar adelante una campaña corsaria y de inteligencia a efectos de hostigar el tráfico español en el Atlántico Sur y en el Océano Pacífico hasta los 11° de Latitud Norte, como complemento de la Campaña terrestre del General San Martín (1817-1822) (Santillán, Dellamer, Bergallo, Montenegro y Oyarzabal, 2010: 211). En 1825 la guerra contra el Imperio del Brasil exigió nuevamente el armado de una flota para asegurar el control del Río de la Plata y ríos interiores, indispensables en la cadena de abastecimientos para el Ejército. (Harguindeguy y Rodríguez, 1995: 84; Santillán et al., 2010: 212).

La presencia de buques de guerra de Buenos Aires se extendió también al sector denominado “Costa Patagónica” que comprendía el mar, las islas y las costas en el Atlántico al sur de la desembocadura del Río Negro (provincia homónima) y en 1829 se creó la Comandancia Política y Militar de las Islas Malvinas. Hasta fines del siglo XIX la presencia marítima se desarrolló en cinco áreas focales de importancia inversa a su distancia al Plata: Bahía Blanca, Carmen de Patagones, Chubut, Santa Cruz, e Isla Grande de la Tierra del Fuego y adyacencias (Harguindeguy y Rodríguez, 1995: 84).

Hubo dos situaciones que demandaron la intervención de la flota: una entre 1843 y 1850, por el sitio de la Confederación Argentina al puerto de Montevideo (Uruguay) y la defensa de los ríos interiores frente al bloqueo anglo-francés del puerto de Buenos Aires; la otra, en la denominada Guerra de la Triple Alianza (1864-1870) que enfrentó al Paraguay con una alianza formada por nuestro país, Brasil y Uruguay, donde las unidades se limitaron a operaciones logísticas para abastecer las tropas terrestres, evacuación de enfermos y apoyo a operaciones anfibas (Santillán et al., 2010: 213).

Así, vemos que la Marina de Guerra no tenía carácter estable, era improvisada ante situaciones de conflicto y luego las unidades radiadas o vendidas y licenciadas sus tripulaciones. Por otra parte, sus operaciones eran subsidiarias a las realizadas por el Ejército, su objetivo radicaba en complementar o asistir las tropas en tierra.

Pero en las últimas décadas decimonónicas comenzó la incorporación de unidades construidas en astilleros europeos y se dio forma estable y autónoma a la fuerza. La presencia y afirmación de la soberanía argentina en los espacios marítimos y fluviales se hizo a través de tareas de exploración, balizamiento, hidrografía, topografía y tareas afines. Así, si bien durante casi todo el siglo XIX las fuerzas navales habían centrado su interés en las zonas fluviales, en el control del área focal del Río de la Plata y su cuenca, con combates que tuvieron como escenario principal a los ríos (San Nicolás, Martín García, El Buceo, Juncal, Los Pozos y Quilmes), en estos momentos comenzó un giro estratégico que dirigió la atención a las zonas marítimas. Ello se concretó en hitos como la adquisición de las primeras unidades de hierro y vapor, la creación de la Escuela de Náutica en el Vapor *Almirante Brown*, origen de la Escuela Naval Militar (ENM) (1972) destinada a la formación de la plana mayor, tripulación de cubierta, máquinas, maestranza y servicios; la autorización de la construcción del Arsenal de Marina en Zárate y la construcción de los Talleres Nacionales de Marina (Harguindeguy y Rodríguez, 1995: 129; Yalour, 1990: 421).

Este cambio fue promovido bajo la presidencia de Sarmiento (1868-1874) a raíz de las lecciones dejadas por la Guerra de Secesión norteamericana (1861-1865) (Santillán et al., 2010: 214) y se consolidó en la década de 1880 con la decisión de organizar las Fuerzas Navales en forma permanente con 3 divisiones: de Ríos, de Torpedos y de Mar, y la adquisición del acorazado *Almirante Brown* con capacidad para operar en alta mar. No obstante, también continuó la incorporación de buques a vela y buena maniobrabilidad destinados a tareas de policía y actividades portuarias (Ibíd.: 215). El giro hacia los sectores marítimos desplazó hacia el sur los puntos de apoyo, creándose un Apostadero y Estación de Torpedos en el Puerto de La Plata que luego fue incorporado al Apostadero Naval de Río Santiago, Provincia de Buenos Aires.

4.2. De destructores y acorazados a la Armada misilística

Esta transformación se enmarcó en la “Jeune Ecole”, una escuela estratégico/ naval francesa según la cual las potencias medianas sólo necesitaban de una Armada

capaz de defender puertos y costas con naves torpederas y, en caso de tener que pasar a una faz ofensiva, centrarse en acciones de desgaste con torpedos rápidos (Santillán et al, 2010: 218)²⁰.

Así, las unidades adquiridas tuvieron a los torpedos como principal sistema de armas y durante la Presidencia de Juárez Celman (1886-1890) se autorizó la primera gran maniobra en el mar con una Escuadra compuesta por distintos buques que realizó ejercicios de instrucción con operaciones de ataque y defensa.

Paralelamente, en el mundo se consolidaba un nuevo pensamiento estratégico originado en la obra del Almirante estadounidense Alfred Mahan que proponía el concepto de dominio del mar: una nación debía tener una fuerza naval lo suficientemente poderosa para imponerse a cualquier adversario (Ibíd, 219)²¹. Fue así que comenzó la adquisición de destructores y acorazados por compra de los radiados (dejados fuera de servicio) por marinas más importantes y por contratos directos para la construcción (Harguindeguy y Rodríguez, 1995: 174). A su vez, el sur bonaerense se proyectó como el gran centro operativo de la Armada iniciando en 1898 la construcción del Puerto Militar de Bahía Blanca, posteriormente Base Naval Puerto Belgrano por decreto presidencial de 1923. Junto al desarrollo de la Base se realizaron obras de Defensa Costera y con los años se transformó en una de las bases navales más importantes de Sudamérica (Triadó, 1991). Asimismo, en 1898 se creó el Ministerio de Marina, independizándolo del Ministerio de Guerra (Santillán et al., 2011: 218).

Conforme al nuevo paradigma, la Armada fue reorganizada de modo más real para una eventual situación de guerra, con los ojos puestos en el desarrollo naval de Chile y Brasil. Frente a un programa de expansión naval lanzado por éste país en 1904, un año más tarde Argentina sancionó la ley 4.586 autorizando la compra de distintas unidades y en 1908 la Ley de Armamentos 6.283 encargó la construcción de dos acorazados en Estados Unidos y 12 destructores en distintos países europeos. Sin embargo, estas unidades no fueron incorporadas en su totalidad, el desarrollo naval de los países sudamericanos se frenó al estallar la Primera Guerra Mundial pues los países

²⁰ La “June Ecole” nació en el contexto de recortes económicos sufridos por la armada francesa luego de la guerra franco-prusiana (1870-1871); imposibilitada de competir con su tradicional enemigo, la flota británica, los intelectuales navales franceses se concentraron en la formación de una fuerza con menores recursos pero potenciada por el uso de una nueva tecnología: el torpedo autopropulsado.

²¹ El pensamiento estratégico de Mahan tuvo gran relevancia a principios del siglo XX a través de la obra “La influencia del poder naval en la historia (1660-1783)” (1890). Allí se reconocía la importancia que el dominio del mar había tenido en el pasado, sus teorías influyeron en todo el mundo y fueron la base para que muchos países se lanzaran a la conquista de espacios de ultramar.

beligerantes confiscaron las unidades construidas en sus astilleros (Santillán et al., 2015a: 15). Los avances tecnológicos durante el conflicto hicieron que los progresos anteriores perdieran valor relativo (Ibíd.: 16); en los años siguientes se avanzó en la creación de la aviación naval y una nueva Ley de Armamentos (1920), la 11.378, autorizó la compra de varias unidades, incluidos 6 submarinos, y destinó fondos para el desarrollo de bases navales (Ibíd.: 20-21).

En 1932 las fuerzas quedaron constituidas por cinco agrupaciones: Escuadra de Mar, Escuadra de Ríos, Buques de Servicios Auxiliares, Buques en inactividad, y Agrupación Fuerzas Aéreas. Las dos primeras serían la base de la defensa marítima y la Escuadra de Mar se constituiría con distintas agrupaciones tácticas (Harguindeguy y Rodríguez, 1995: 213). En 1934 se creó la Escuela de Guerra Naval y cinco años más tarde se inauguró la Base Aeronaval Comandante Espora, al sur de la provincia de Buenos Aires. Sin embargo, finalizada la S.G.M. gran parte de esos adelantos no fueron suficientes frente a los portaaviones, los buques especiales para operaciones anfibia, la aviación embarcada y los sistemas de tiro naval guiados por radar que tenían las potencias aliadas (Ibíd.: 245).

En los años siguientes se adquirieron unidades provenientes de esos países y la fuerza se concentró en el adiestramiento de los hombres y en la realización de ejercitaciones compuestas de operativos complejos que incluían buques propios y naves extranjeras. Asimismo, cumplía una importante tarea en la promoción de los territorios patagónicos y fueguinos y en el sector antártico, a través de la instalación de destacamentos navales, en el marco de esta proyección en 1954 se adquirió el primer rompehielos (Destéfani, 1990: 92; Santillán, et al., 2011b: 154). Igualmente, hubo varias reestructuraciones que repercutieron en la orgánica de la fuerza, siendo un rasgo a destacar el incremento del número de Oficiales Almirantes²².

A fines de 1960 la fuerza cambió su perfil a armada misilística y electrónica, lo que implicó sacar de servicio varias unidades y realizar importantes incorporaciones: el Portaaviones *25 de Mayo* (1969); 6 naves amagnéticas para minado y antiminado (1969) (Ibíd.: 98) y un buque de desembarco (1970) que abrió la posibilidad de proyección al mar de la Infantería de Marina (Ibíd.). Entre 1970 y 1971 se incorporaron destructores

²² Los Oficiales de la Armada Argentina egresaban de la ENM con el grado de Guardiamarina, y ascendían por los siguientes rangos: Teniente de Corbeta, Teniente de Fragata, Teniente de Navío (oficiales subalternos), Capitan de Corbeta, Capitán de Fragata (oficiales jefes), Capitán de Navío, Contraalmirante, Vicealmirante y Almirante (oficiales superiores) (www.ara.mil.ar)

de mayor poder y modernos armamentos (*Almirante Domec García, Almirante Storni, Bouchard, Piedra Buena y Seguí*) (ibíd.: 100); pero el hecho que terminó con la gran transformación de la flota fue el inicio de la adquisición y construcción en 1974 de los destructores misilísticos *Hércules* y *Santísima Trinidad*. El primero, construido en Gran Bretaña, tenía 125 metros de eslora y 14 de manga, contaba con misiles guiados Sea Dart, fue botado en 1971 e incorporado a la Armada en 1976²³. El *Santísima Trinidad*, gemelo al *Hércules*, fue construido en los astilleros de Río Santiago con asistencia británica^{24 25}. Además, se instalaron en los destructores tubos misiles franceses Exocet MM-38 de gran alcance y autoguiado final y se adquirieron corbetas misilísticas de origen francés dotadas de misiles Exocet²⁶.

Asimismo, en razón de la labor desarrollada en la Antártida, se incorporaron el rompehielos *Almirante Irizar*, el buque polar *Bahía Paraíso* y el oceanográfico *Puerto Deseado*. También distintas unidades para el servicio de transportes navales destinadas al abastecimiento de víveres y transporte de pasajeros y carga en los territorios del sur. Este servicio de comunicaciones, prácticamente el único existente en los territorios patagónicos, fue vital para el desarrollo e integración de la región. La labor realizada por la Armada en este aspecto fue fundamental debido a la ausencia de servicios

²³ Los misiles Sea Dart son misiles de largo alcance de origen inglés que comenzaron a fabricarse en 1977. Fueron diseñados para atacar blancos aéreos, pudiendo usarse también contra buques pequeños, se utilizaron por primera vez en Malvinas y luego en la Guerra del Golfo (1991) y Libia (2011).

²⁴ La *Santísima Trinidad* fue atacada por Montoneros en agosto de 1975 precisamente por ser el buque emblema de la Armada. También fue elegida por haber sido construida con asistencia británica, lo que ultrajaba los sentimientos nacionalistas de la agrupación, que consideraba que "...buques de guerra como aquél hubieran debido usarse para recuperar las Islas Malvinas para la Argentina, no para fortalecer los lazos de amistad con el "imperialismo británico" (Gillespie, 2008: 296)

²⁵ El Astillero Río Santiago (ARS) tiene sus orígenes en 1933 cuando el gobierno argentino decidió construir en el país las primeras unidades navales. Desde 1945 dependió del Ministerio de Marina, a partir de 1953, por decreto del Presidente Perón, junto a la Fábrica Naval de Explosivos Azul pasó a integrar AFNE (Astilleros y Fábricas Navales del Estado) bajo el régimen de Empresas del Estado. Entre 1970 y 1975 construyó casi 3 buques por año, teniendo como clientes principales a la Armada, a Empresas Líneas Marítimas Argentinas e YPF, en los años 1980 construyó buques petroleros y corbetas para la Armada y en 1993 fue transferido a la Provincia de Buenos Aires.

²⁶ Misiles de fabricación francesa, las letras indican plataforma de lanzamiento y ubicación del blanco, así MM (mar-mar) significa que se lanzan desde un buque para atacar otro blanco en el mar; el número indica las millas de alcance, en este caso, 38 millas marinas. El misil es lanzado con datos que le provee el buque, antes del blanco enciende su propio radar y los perfecciona mediante sensores. En 1982 la Armada Argentina también tenía 5 Exocet AM-39 (Aire-Mar) para la aviación naval, con ellos fueron hundidos el Destructor *HMS Sheffield* el 4 de mayo y el transporte *Atlantic Conveyor* el 25 del mismo mes. Posiblemente, otro haya impactado al portaaviones *HMS Invincible* en un ataque coordinado entre la Aviación Naval y la Fuerza Aérea el 30 de mayo, pero esto nunca fue corroborado por información británica.

privados o a su carácter estacional, relacionado principalmente a la esquila de lana (Comando de transportes navales. Los comienzos. 1900-1945. SF)²⁷.

En 1948 se creó la Dirección Nacional de Transportes Navales estableciéndose que, en virtud de las funciones a desarrollar y la disponibilidad de personal, las unidades serían operadas por tripulaciones civiles, siendo oficiales de la Armada el comandante del buque y la plana mayor de la Dirección. Dos años después, el servicio contaba con más de 20 buques que cumplían tres líneas de servicio: dos de carga y una de pasajeros y carga, uniendo los poblados costeros desde Buenos Aires hasta Ushuaia en Tierra de Fuego (Comando de transportes navales. La expansión. 1946-1970. SF). Más tarde, en virtud del Acuerdo de 1971, esas comunicaciones incluyeron también las Islas Malvinas, se estableció un servicio marítimo regular y aviones de la Armada complementaron los servicios brindados por Líneas Aéreas del Estado, en 1971 evacuaron un enfermo grave hacia hospitales del continente (“La llegada del Albatros a las islas”. *La Nación*, 1996).

En síntesis, a finales del siglo XIX el centro de interés de la Armada se desplazó de los sectores fluviales a los marítimos implicando profundos cambios en el tipo de buques adquiridos y en la localización de las bases navales. En las décadas siguientes, las teorías estratégicas en vigencia, los dos conflictos mundiales y el desarrollo industrial promovido en el país, confluyeron para que la Armada se preparara para una posible situación de guerra a través de la modernización de sus unidades y el adiestramiento de sus efectivos. Asimismo, amplió las actividades y el área de influencia llevando a cabo una intensa labor en la integración y comunicación de los sectores patagónicos y fueguinos imposibilitados de comunicación terrestre. Finalmente, hacia el año 1970 comenzó su última gran transformación con la adquisición de buques dotados de sistemas misilísticos.

Sin embargo, esta modernización se desarrolló en paralelo a la intervención en cuestiones políticas encuadrada en el contexto general de la Guerra Fría y la aplicación de la Doctrina de Seguridad Nacional. Ello en el marco de una profundización de los aspectos culturales propios que databa de 1955, cuando la fuerza participó activamente en el derrocamiento de Juan Domingo Perón. Las consecuencias de todo esto se hicieron sentir tanto en el tipo de formación para el combate brindada a sus efectivos como en la organización jerárquica de los cuadros.

²⁷ El Servicio de Transportes Navales fue creado en 1893 por un decreto que estableció el servicio entre el puerto de Buenos Aires y Tierra del Fuego a cargo de dos transportes: *Villarino* y *Ushuaia*

4.3. Política y Atlántico Sur en 1982

Pese al desarrollo visto en el apartado anterior, la intervención en actividades políticas desde mediados de siglo, la actuación en distintos niveles de la administración a partir del Golpe de Estado de 1976 y la participación en lo que la fuerza denomina “guerra antisubversiva” (De Riz, 2007: 152; Franco, 2012; Gasparini, 2008: 98), un campo totalmente distinto al que le fijaba la doctrina, afectaron la estratificación jerárquica de los cuadros, llevando a un tipo de conducción que generó relaciones paternalistas en detrimento del gobierno autocrático exigido por toda fuerza armada (Rodríguez y otros, 1983)²⁸. En la selección de los líderes se privilegiaron cualidades personales en lugar de aspectos militares profesionales, lo que no permitió contar con jefes eficientes y capacitados para las acciones de guerra (Ibíd). Asimismo, la multiplicación de tareas burocráticas y la masificación de los ascensos a grados superiores provocaron que los comandos perdieran su capacidad de decisión, menguando los sentidos de responsabilidad e iniciativa de los futuros líderes (Ibíd.)

Dentro de un contexto regional signado por el avance de las fuerzas armadas sobre la vida civil, para 1982 la injerencia militar en la política argentina llevaba más de cincuenta años. En el transcurso del siglo XX habían realizado seis golpes de estado derrocando los gobiernos de Hipólito Yrigoyen, Ramón Castillo, Juan Domingo Perón, Arturo Frondizi, Arturo Illia y María Martínez de Perón, en 1930, 1943, 1955, 1962, 1966 y 1976, respectivamente. Las autoridades militares instaladas con cada golpe habían aumentado los plazos de gobierno y profundizado los aspectos represivos produciéndose un avance de la legislación militar sobre los civiles (Cavarozzi, 2009: 29; Tanzi, 1990: 383).

Si bien la injerencia en la vida política se remonta a las primeras décadas del siglo, a partir de 1955 las Fuerzas Armadas cambiaron el patrón de intervención; hasta este año se habían constituido en “guardianes” de los gobiernos constitucionales, absteniéndose de participar directamente en la conducción del Estado, pero a partir del derrocamiento de Perón modificaron ese patrón mediante la exclusión del peronismo

²⁸ Las Fuerzas Armadas interpretaron el ciclo abierto en 1976 como una guerra antisubversiva, librada en “defensa de la civilización occidental y cristiana supuestamente amenazada por las fuerzas del comunismo a escala planetaria” (Vezzetti, 2012: 56), y si bien las agrupaciones armadas celebraron el golpe como el comienzo de una guerra que los llevaría a la victoria, no puede hablarse de una guerra en términos estrictamente militares si se consideran la cantidad de efectivos y equipamientos de las organizaciones guerrilleras y su poder casi nulo frente a las Fuerzas Armadas (Ibíd.: 76)

del proceso electoral y la amenaza de deponer las autoridades legítimas si no satisfacían sus demandas (Cavarozzi, 2009: 29-30).

Frente al aumento de la represión y la supresión de la política, durante el gobierno militar iniciado tras el derrocamiento de Arturo Illia en 1966, algunas agrupaciones políticas comenzaron a volcarse a la acción violenta como único medio de deponer un gobierno impuesto también por la fuerza²⁹. Sin embargo, como explica Hugo Vezzetti (2012) en la insurgencia argentina hubo más terrorismo que guerrilla, salvo el intento del ERP en Tucumán que fue desbaratado por una fuerza militar extremadamente desproporcionada (el Ejército desplegó 5000 hombres para luchar contra 50 efectivos permanentes del ERP que pudieron haber llegado a 120) lo que hubo en el país fue “guerrilla urbana” que es una forma de terrorismo (96-97)³⁰.

Durante los últimos años de 1960 y durante la década de 1970, la sociedad argentina fue sacudida por acontecimientos que rompieron cualquier idea de normalidad institucional (Ibíd.: 62). La reducción de la política a la guerra y un accionar que se colocaba por encima de las leyes contribuyeron a crear la sensación de estar viviendo una crisis tan profunda que demandaba una intervención drástica y violenta (Ibíd.: 108).

En la década de 1970, además de justificar el avance militar sobre la vida política, la Doctrina de Seguridad Nacional (DSN) dio un modelo y objeto de castigo³¹. En un contexto mundial estructurado sobre las divisiones de la Guerra Fría, Argentina integraba el bloque capitalista y las Fuerzas Armadas se formaban la imagen de un país “occidental y cristiano”, atribuyendo a la penetración marxista cualquier corriente de pensamiento diferente, a su vez, se adjudicaban el deber de cuidar las fronteras tanto territoriales como ideológicas (De Riz, 2007:34; Franco, 2012: 283; Gasparini, 2008: 96). En la cosmovisión de las Fuerzas Armadas, en el marco de una tercera guerra mundial librada por Occidente contra el comunismo, a ellas les correspondía pelearla a escala local; no obstante, la significación amplia que dieron al término “subversivo” y

²⁹ Ver nota 14

³⁰ La guerrilla es un “modo de hacer la guerra en la retaguardia de las fuerzas enemigas o son acciones de resistencia frente a un ejército de ocupación o son prácticas de un grupo armado que alcanza a establecerse y organizarse en zonas rurales y apunta a convertirse en un ejército con miles de efectivos” (Vezzetti, 2012: 97) En cambio, la guerrilla urbana, al ampliar los métodos provoca otro impacto y puede ser tomado como una forma de presión para negociar con el poder, lo que sucedió en nuestro país antes a 1973 (Ibíd.)

³¹ La DSN fue elaborada por distintos gobiernos de Estados Unidos y utilizada para entrenar los ejércitos de países latinoamericanos en la Escuela de las Américas. Considera que el enemigo no sólo se ubica más allá de las fronteras, sino que los propios ciudadanos de un país pueden convertirse en una amenaza para la seguridad si se orientan hacia el comunismo, un régimen que acabaría con las libertades y derechos individuales.

la generalización de los métodos terroristas al conjunto del Estado fueron características particulares argentinas, a partir de 1976 la represión se intensificó en la implantación del terrorismo de Estado y la participación activa de las tres fuerzas (Vezzetti, 2012).

En este contexto, se habían acentuado las tendencias nacionalistas que tendían a exagerar o dramatizar las disputas territoriales aislándolas de los contextos regionales, y formaban la imagen de un país víctima del expansionismo de países limítrofes como Chile y Brasil. En lo que hace al sector marítimo, desde la perspectiva geopolítica, estos tres países comparten una mirada especial sobre el Atlántico Sur relacionado al triángulo estratégico formado por Malvinas, Tierra del Fuego y la periferia de la Península Antártica (Freedman y Gamba, 2012: 31).

Las actividades en la Antártida están reguladas por el Tratado Antártico de 1959, que entró en vigencia en 1961. Si bien Argentina es uno de los países que reivindican soberanía sobre el sector, esa petición fue congelada por un sistema basado en la cooperación internacional y el uso del continente exclusivamente con fines pacíficos. Para la década de 1980 el sistema contaba con decenas de miembros, pero también se alzaban voces en contra, especialmente las de un grupo de países, mayoritariamente integrantes del Movimiento de Países No Alineados, que presionaban por una nueva regulación que declarara a la Antártida patrimonio común de la humanidad. Asimismo, en un contexto marcado por la crisis petrolera de 1973 y la creciente preocupación por la escasez de recursos críticos, se había planteado el problema de la explotación de recursos en la zona (Halajczuk y Moya Domínguez, 1998: 319). Por lo tanto, si bien el régimen antártico permanecía estable, estaba lejos de tener carácter definitivo.

Esta situación creaba cierta incertidumbre en Argentina, Chile y Brasil, y los llevaba a entablar acercamientos con distintos actores políticos de la región gobernada por regímenes militares que otorgaban un alto perfil a cuestiones territoriales. Argentina logró algún acercamiento con Brasil, Paraguay y Uruguay, pero el entendimiento con Chile resultaba más problemático. Tras una larga historia de disputas y con un área limítrofe que abarca miles de kilómetros en una zona de difícil demarcación, en 1978 habían estado al borde de la guerra movilizando tropas y medios navales y aéreos. Por mediación del Cardenal Samoré los enfrentamientos bélicos no estallaron y la resolución del problema estaba en manos del Vaticano, que parecía inclinarse a favor de los argumentos chilenos (Gamba, 1984: 78).

Sostienen Freedman y Gamba (2012) que en 1982 el triángulo estratégico se desdibujaba para la Argentina, sin buenas expectativas en la resolución del diferendo

por el Beagle y sin poder reforzar la presencia en la Antártida, su peso en el Atlántico Sur disminuía sustancialmente, el único vértice que podía presionar era el de Malvinas (32-33). Además, consolidado en el Beagle, Chile también podría reemplazarla en el apoyo logístico al archipiélago; si en cambio lograba mejorar la situación en Malvinas, no impactaría tanto aquella pérdida (Ibíd.).

Pero luego de un período positivo, las negociaciones sobre las Islas estaban en un punto muerto y no había avances sobre el tema de fondo, Gran Bretaña hablaba por hablar y el Atlántico Sur era de baja prioridad en sus asuntos exteriores (Gamba, 1984: 86). La Armada perdía la paciencia, entre 1976 y 1977 había pasado a la acción con la construcción de una base científica en las Islas Sandwich del Sur, dependencia de las Islas Malvinas³². Pese a que Gran Bretaña tomó conocimiento de ello, prácticamente no protestó y la Armada proyectó instalar una base similar en las Islas Georgias. Asimismo, en diciembre de 1981 el Almirante Anaya, Comandante en Jefe de la Armada e integrante de la Junta Militar, le encargó al Vicealmirante Lombardo, Comandante de Operaciones Navales, que actualizara los planes de recuperación de Malvinas vigentes desde 1968 (Anaya, 1992: 271). Debía planificar una operación que permitiera tomar el control de las Islas reduciendo, en forma incruenta, los marines (militares británicos) que las custodiaban, a efectos de reducir el impacto negativo en el ámbito internacional.

La operación podría ser realizada por la Armada en forma particular, pero por razones políticas debía darse participación al Ejército y a la Fuerza Aérea (Mayorga, 1998: 39; CAERCAS, 1983: 177). A mediados de enero de 1982 se conformó un grupo de trabajo integrado por el mismo Lombardo (Armada), el Brigadier Plessl (Fuerza Aérea) y el General García (Ejército), más tarde se sumaron el Capitán de Fragata Gaffoglio por el Servicio de Transportes Navales y el Comodoro Guilobert por Líneas Aéreas del Estado (L.A.D.E.), en modo confidencial, se abocaron al diseño de la operación (Mayorga, 1998: 41). El documento resultante estableció que debería darse a las fuerzas un preaviso de por lo menos 15 días y que la operación no debería ejecutarse antes de agosto, considerando que para esa fecha la Armada habría recibido la totalidad de los aviones comprados a Francia, que recién a mediados de año se lograría un grado mínimo de adiestramiento en virtud de los regímenes de incorporación de efectivos, y

³² La Base fue evacuada por tropas británicas el 20 de junio de 1982, en el mes de noviembre se avistó otra vez una bandera argentina y nuevos faros en la zona. Finalmente, en diciembre militares británicos dinamitaron las instalaciones.

la ampliación del período de luz diurna durante la segunda mitad del año, teniendo en cuenta la incapacidad de acción nocturna de los medios de Fuerza Aérea.

Según Lombardo (1999), ante las inquietudes por las acciones posteriores a la ocupación y la falta de planificación de la defensa presentadas al General Galtieri, integrante de la Junta Militar y Presidente de facto, éste le respondió que era “demasiado preguntón” y que el plan se llevaría a cabo luego de que el cuerpo diplomático que actuaba en Londres confirmara la falta de respuesta británica (20).

El Grupo de Trabajo previó entonces que luego de la recuperación quedarán en las Islas unos 500 hombres de Ejército, no para una eventual defensa sino para control local y colaboración con el nuevo gobierno (Mayorga, 1998: 175; CAERCAS, 1983: 28). Conscientes de la falta de experiencia en trabajo conjunto y de los celos interfuerzas, los planificadores sabían que si Gran Bretaña reaccionaba se presentarían graves problemas. Por las características de la zona, la defensa de Malvinas debería recaer principalmente en la Armada y la Fuerza Aérea, pero no habría acuerdo en el ejercicio del Comando: la Armada no querría que sus fuerzas estuviesen bajo dependencia de un oficial de la Fuerza Aérea, en forma similar la Fuerza Aérea no aceptaría que sus aviones quedaran bajo el mando de un oficial naval; en cambio, estarían de acuerdo en que el comando no podría ser ejercido por un oficial del Ejército, ya que esta fuerza sería minoritaria en el esfuerzo (Lombardo, 1999: 27).

Así, la Armada no quería delegar el mando de sus medios a miembros de las otras fuerzas, se trataba de un conflicto primordialmente naval. Sobre consideraciones de orden técnico/ profesional pesaban también rivalidades y diferencias surgidas desde la misma toma del poder seis años antes, relacionadas tanto al carácter del régimen político que debía instaurarse como al plan económico a implementarse ((Novaro y Palermo, 2006; Castellani, 2004: 3). Los enfrentamientos entre las tres fuerzas, especialmente entre la Armada y el Ejército, recrudecían cada vez que había que elegir al presidente; en diciembre de 1981 había sido designado el General Leopoldo Galtieri (Ejército), integrante de la Junta Militar junto a Jorge Anaya por la Armada y Vicente Lami Dozo por Fuerza Aérea³³. Estas fueron las autoridades que decidieron tener a mano un proyecto de recuperación militar de Malvinas por si no había adelantos significativos en el campo diplomático, las diferencias en el interior del cuerpo militar hacían inviable

³³ La organización política del gobierno de facto fue establecida en el Estatuto para el Proceso de Reorganización Nacional que regulaba las nuevas autoridades, sus facultades y los modos de designación (disponible en <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/300000-304999/303517/norma.htm>)

que la recuperación fuera ejecutada sólo por la Armada, a la vez que creaban un terreno problemático para las acciones conjuntas.

Las esperanzas del gobierno estaban puestas en una ronda de negociaciones a celebrarse en Nueva York (Estados Unidos) en febrero de 1982, si no lograba establecer un cronograma cerrado ejercería presión de otro modo. El cuerpo diplomático viajó y propuso a sus pares británicos crear una comisión negociadora para celebrar reuniones regulares con un calendario riguroso y la participación de funcionarios de alto nivel. La delegación británica aceptó crear la comisión, pero la determinación de un plazo era una arista problemática por la presión que ejercían los isleños y algunos sectores políticos (Freedman y Gamba, 2012: 50). Posteriormente, los delegados argentinos emitieron un comunicado informando que las reuniones se habían desarrollado en un “espíritu cordial y positivo”, sin embargo desconocían que el establecimiento de una agenda cerrada era fundamental para sus superiores (ibíd.: 51; CAERCAS, 1983: 18).

Poco después las relaciones bilaterales entraron en crisis a raíz de un incidente originado en el desembarco del empresario argentino Davidoff en las Islas Georgias para desmantelar una compañía ballenera conforme a un contrato firmado con la empresa propietaria e informado a la embajada británica. La reacción de las autoridades isleñas y el tratamiento dado a la crisis por los británicos hicieron que entre el 20 y 21 de marzo la Junta Militar ordenara estudiar la factibilidad de ocupar Malvinas en forma inmediata y el 26 ordenara definitivamente la intervención militar (Mayorga, 1998: 47; Freedman y Gamba, 2012: 87; Gamba, 1984: 124-138). La operación se concretaría con la participación de efectivos de las tres fuerzas y oficiales superiores de las tres armas eran designados como comandantes de distintos componentes (Mayorga, 1998: 52).

Así, un mes y medio después de aquel comunicado que aludía a un clima cordial y positivo entre las partes, Argentina, bajo un gobierno militar acusado mundialmente por la violación a los derechos humanos, aparecería en los medios internacionales ocupando militarmente las Islas y rompiendo la aparente unidad del bloque occidental (Baquedano, 1994: 43; Novaro y Palermo, 2006: 279).

5. La Armada en las Islas

Realizada con éxito la Operación Rosario, el mismo 2 de abril las fuerzas navales comenzaron el repliegue al continente, la Infantería de Marina (elemento naval para actuar en costas con proyección desde el mar) sería relevada por tropas de Ejército, los

vehículos anfibios regresaron al día siguiente³⁴. Solo permaneció en las Islas la corbeta *Granville* para cumplir funciones de Central de Comunicaciones, hasta que el día 10 las fuerzas tuvieron sus propios medios de comando y control (Lombardo, 1999: 43).

Inmediatamente, Gran Bretaña activó el procedimiento para movilizar su flota y recurrió al Consejo de Seguridad de Naciones Unidas con el objetivo de conseguir el respaldo internacional al uso de la fuerza y sanciones a la Argentina por constituir un país agresor (Thompson, 1987: 53). Pese a ello, la Junta Militar continuó creyendo que el problema se solucionaría sin llegar a un enfrentamiento bélico y que Estados Unidos presionaría en tal sentido. En ese momento, temiendo que Chile aprovechara la situación para realizar una ofensiva sobre los territorios del Beagle, estuvo más preocupado por reforzar ciertas áreas de la Patagonia que por atender el escenario en Malvinas.

El 6 de abril se realizó una reunión del Comité Militar (COMIL) en Buenos Aires en la que el General García, que había viajado desde Malvinas, expuso las consecuencias de las características físicas del archipiélago: el tránsito terrestre era imposible fuera de la capital y la cantidad y tipos de costas impedían su control absoluto (Lombardo, 1999: 61-62)³⁵. Efectivamente, en Malvinas los caminos no existían fuera del reducido núcleo de la capital, sólo una huella unía ésta con el istmo donde se ubican Darwin y Pradera del Ganso, el resto del territorio era intransitable.

El suelo malvinense es joven, se encuentra en una etapa evolutiva inmadura y presenta dos capas: una inferior constituida por la roca madre y una superior compuesta mayormente por sustancias orgánicas y de poca consistencia debido a la saturación de agua. Sumado a ello, el pésimo drenaje de las tierras bajas hace que los terrenos inundados cubran gran parte de la superficie. La inexistencia de caminos en un ambiente de tales características torna casi imposible el traslado, los vehículos se hunden en la turba y la marcha a pie tiene muy bajo rendimiento (1 o 2 km/h de día y menos de 1 km/h de noche) (Huergo, 2011: 81)

Por su parte, las costas de Malvinas son irregulares y presentan numerosas bahías, algunas de gran tamaño como la Choiseul en el centro de la Isla Soledad; sobre el

³⁴ Así se denominó la operación que recuperó las Islas Malvinas, estuvo integrada por unidades de las tres fuerzas armadas. El desembarco comenzó el día 2 de abril a las 6:30 y luego de 3 horas de esporádicos combates las autoridades se rindieron. Tal como estaba ordenado y planificado, no hubo bajas británicas; entre los argentinos, un fallecido y cuatro heridos

³⁵ Órgano responsable del planeamiento estratégico militar y de la conducción superior de la guerra, debía estar integrado por la Junta Militar, el Presidente y el Ministro de Defensa, pero en 1982, el Presidente era integrante de la Junta y el Ministro de Defensa no participó en las reuniones, por lo que el nivel estratégico militar se superpuso con el político.

Estrecho de San Carlos predominan los acantilados de gran altura, alternando costas altas con sectores de playa, especialmente en la zona de bahías (Ibíd.: 74-80).

Al día siguiente a esa reunión, el 7 de abril, se desactivó el Teatro Malvinas y se creó el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS) a cargo del Vicealmirante Lombardo (CAERCAS, 1983: 39). Ese mismo día Gran Bretaña estableció una zona de exclusión marítima (ZEM) de 200 millas de radio centrada en Malvinas que entraría en vigencia a la 01.00 del 12 de abril; dentro de esa zona todo buque argentino sería considerado hostil y, por lo tanto, factible de ser hundido (Mayorga, 1998: 117).

Inmediatamente, Argentina comenzó a movilizar tropas hacia las Islas sin reparar en que el Comandante del TOAS aclaraba que la Flota de Mar no estaba en condiciones de enfrentar a los británicos por no tener capacidad de detección y evasión frente a submarinos nucleares. Las fuerzas navales argentinas, como otras sudamericanas, no tenían la capacidad técnica para oponerse a los submarinos de propulsión nuclear, pues carecían de armas antisubmarinas de alcance intermedio y largo. Los sonares de la flota podían detectar un submarino a 6000 u 8000 yardas (3409 o 4550 millas), mientras que el submarino podía atacar con torpedos desde una distancia de 15.000 yardas (8522 millas); por lo tanto, los buques defensores podrían ser atacados aún sin saber de la presencia del enemigo. Por otra parte, los helicópteros Sea King, para lucha antisubmarina, estaban muy desgastados debido al uso excesivo y la falta de mantenimiento a raíz de las restricciones norteamericanas (en Mayorga, 1998: 132-133).

De esta manera, en un escenario insular no se podría esperar que la Flota de Mar presentara batalla, ni siquiera que efectuara fuego de apoyo. Se adoptó un concepto de flota en potencia que implicaba no comprometer las unidades en batallas frontales, sino someter al enemigo a una acción de desgaste (Train, 1987: 238).

Según el Informe de la CAERCAS (1983), en abril de 1982 la Armada Argentina no estaba operacionalmente lista para enfrentar una guerra con Gran Bretaña debido al inicio reciente del año naval y a que la Fuerza de Submarinos no estaba dimensionada según las exigencias de las marinas modernas (188). Si bien consideró justificada la decisión del Comandante en Jefe de la Fuerza de convalidar el retiro de los medios navales de superficie a aguas poco profundas por la amenaza submarina, evaluó que ello no impedía el empleo de las unidades en forma aislada o limitada debido a la gran responsabilidad de la Fuerza para con la Nación (Ibíd.: 189). El hecho de que sus medios no fueran empleados ni siquiera en forma restringida, aceptando los riesgos inherentes de todo combate, terminó afectando la moral de las fuerzas propias (Ibíd.).

La oportunidad favorable para el empleo de las unidades se presentaría durante el desembarco del enemigo; sin embargo, para la fecha en que se llevó a cabo esta maniobra los buques ya no estaban en condiciones de realizar ataques. Dentro del concepto de flota en potencia había libertad de acción, pero el Comando del TOAS incurrió en un exceso de precauciones y sobreestimó el bloqueo británico (Ibíd.: 191); así, la Armada no intentó desgastar la flota enemiga ni siquiera mediante acciones aisladas para evitar que tuviera el usufructo irrestricto de la superioridad naval.

Al momento de encuadrar el accionar del Comandante en Jefe de la Armada, el Informe lo consideró responsable de propiciar la decisión de no emplear las unidades de superficie en batalla, siendo esa actitud incompatible con su alta jerarquía (Ibíd.: 258); de sustraer del enfrentamiento con el enemigo un medio esencial del poder militar posibilitándole el dominio absoluto del mar sin que nadie se lo disputara (Ibíd.); de ocasionar el debilitamiento de las acciones defensivas, la desmoralización del personal de las tres fuerzas armadas que veía que mientras una parte estaba empeñada en combate, otra era sustraída al mismo; y frustración en el frente interno debido a que las naves de superficie, preparadas y sostenidas para la defensa nacional, no eran empleadas al momento de combatir (Ibíd.: 259).

Estas decisiones se remontan al 12 de abril cuando el comandante del TOAS emitió el Plan Esquemático de Operaciones y, tras analizar la situación y las capacidades del enemigo, estableció como misión consolidar la zona insular reconquistada, impedir su recuperación por el oponente y apoyar las acciones del gobernador militar a fin de ejercer la soberanía argentina (Ibíd.: 178). Sin embargo, en referencia a las tareas del Componente Naval Malvinas, para la Agrupación Armada estipulaba que mantendría las unidades aeronavales y de Infantería de Marina asignadas, establecería un sistema de dispersión contra operaciones aéreas, contribuiría a ejecutar operaciones de minado defensivo y brindaría vigilancia sobre posibles playas de desembarco (CAERCAS. Anexo Informe Final VII, 1983: 1430), nada decía acerca de las unidades de la Flota.

Más adelante, expresaba que los Medios Navales del Comando de Operaciones Navales desgastarían, neutralizarían o destruirían los medios de superficie del enemigo “en oportunidades favorables” (Ibíd.: 1431) y consideraba la presencia de submarinos atómicos como una limitación para el empleo de estas unidades; a su vez, la existencia del conflicto con Chile hacía inaceptable el costo de las operaciones.

Por su parte, el Plan Contribuyente del Comandante de la Flota de Mar establecía como misión “desgastar, neutralizar o destruir unidades del enemigo”, pero también

aclaraba: en oportunidad favorable, y contemplaba el establecimiento de la ZEM, la posible presencia de submarinos nucleares y el conflicto latente con Chile (CAERCAS, 1983: 183). La fuerza ocuparía posiciones relativas favorables en el litoral atlántico dividiéndose en grupos de tareas que permanecerían fuera de la ZEM a la espera de materializar alguna acción.

Durante abril la orientación estratégica tuvo un giro importante, las Islas comenzaron a reforzarse con el objetivo de disuadir un posible intento de reconquista (CAERCAS, 1983: 37). Así, los mandos argentinos fueron haciendo de la capital una fortaleza, concentrando miles de efectivos que obligaban el envío de fuerzas británicas cada vez más numerosas conforme al principio doctrinario que exige una superioridad de 3 a 1 entre fuerzas atacantes y defensivas³⁶. Sin embargo, una fortaleza “debe disponer de un área productiva suficiente para mantener una guarnición en época normal, pero lo bastante espaciosa y segura como para albergar, abastecer y proteger a esa guarnición en caso de ataque” (Keegan, 2014: 198). En este caso, el área para asegurar el abastecimiento era el mar y la mayor concentración de hombres implicaba un gran riesgo: debido a las características geográficas, los medios en oposición y la vigencia de la zona de exclusión, el cerco naval sería inevitable.

Pese a tener claro que la presión sobre las Islas se incrementaría, las tropas continuaron llegando, el 19 de abril arribó la Brigada X y unos días después la Brigada III. Según el Informe CAERCAS (1983) el responsable de este envío fue Galtieri que envió una Brigada (alrededor de 5000 hombres) cuando desde Malvinas sólo se había requerido un regimiento (aproximadamente 800 hombres); de esta manera se llevaban las tropas a cifras muy superiores a las establecidas inicialmente cuando ya estaba suspendido el tránsito marítimo (COAC., 1983a: 155).

Las autoridades argentinas decidieron concentrar el grueso de las tropas alrededor de la capital y colocar grupos de diversos tamaño y potencia de combate en puntos considerados estratégicos: la Isla Borbón, al norte de Soledad, albergó una base aeronaval; en el istmo que une los dos grandes sectores de esta isla operó la Fuerza de Tareas Mercedes³⁷; a la Gran Malvina se enviaron dos regimientos de infantería, el 5 a Puerto Howard y el 8 a Bahía Fox. Esta presencia se fundamentó en la necesidad de no

³⁶ Alude a un sitio fortificado para defensa de una región, antiguamente debían estar organizados y reforzados para resistir tanto el sitio prolongado como los intentos de asalto de los atacantes.

³⁷ Esta Fuerza estuvo compuesta por elementos de los Regimientos 2 y 12, elementos del Batallón 601 Antiaéreo, y elementos de la Fuerza Aérea (Hastings y Jenkins, 1984: 199)

dejar terreno libre a los ingleses para que pudieran crear una base desde la cual operar hacia el resto del territorio. Pero la desconcentración de efectivos en un ámbito geográfico con las características de Malvinas implicó grandes esfuerzos logísticos y una situación delicada para las tropas que, en ciertos momentos, vieron interrumpidas las cadenas de abastecimiento.

Este aspecto, fundamental para sostener los efectivos en operaciones, no comprende sólo el transporte de bienes sino un conjunto de acciones para contrarrestar situaciones no previstas, debiendo contemplar tanto la supervivencia como la posibilidad de desplazamiento. La cadena de suministro puede dividirse en etapas: el diseño de un plan, la adquisición de los bienes, la distribución y la administración; como veremos en el apartado siguiente, en 1982 las fallas ocurrieron desde el inicio, al no diseñarse un plan de apoyo para los efectivos movilizados.

6. Los aspectos logísticos

La logística comprende el planeamiento y ejecución de todas las acciones necesarias para apoyar las fuerzas y garantizar su capacidad operacional; es decir, puesto un soldado en un lugar determinado, la logística se encargará de proporcionarle todo lo necesario para sobrevivir y luchar. Esos elementos se clasifican en 5 ítems: efectos Clase I: víveres; II: equipo y vestuario; III: combustibles y lubricantes; IV: repuestos; V: armamentos y municiones (Báizola, 2016: 9). Si bien es uno de los aspectos menos espectaculares del combate, es determinante en su desarrollo y eventual conclusión.

Las autoridades argentinas de 1982 estaban convencidas de que Gran Bretaña no reaccionaría militarmente debido, en parte, a los inconvenientes logísticos que implicaría movilizar y mantener una fuerza de tareas a 8000 millas de distancia, se creyó que cuanto mucho estaría en condiciones de mantener unidades en la zona por un plazo de 30 días (Hermelo, 2007a: 251). Sin embargo, Gran Bretaña resolvió el problema de modo eficiente, por un lado acortó distancias al contar con la base de la Isla Ascensión, cedida por los Estados Unidos, ubicada a mitad de camino entre Londres y Malvinas; por otro, complementó su flota auxiliar con barcos mercantes, sumando 70 unidades que cumplieron funciones de apoyo a 2 portaaviones, 23 unidades de superficie y 6 submarinos (Ibíd.: 255-257). La importancia de este apoyo quedó plasmado en la ubicación de las unidades, para atacar los buques logísticos los aviones argentinos debían atravesar las líneas de defensa formadas primero por las patrullas aéreas de

combate, luego por las unidades misilísticas de la flota y finalmente por los portaaviones (Bálzola, 2016: 32).

Del lado argentino, el Plan Esquemático de Operaciones establecía que la logística sería responsabilidad de cada Agrupación Componente en Malvinas, es decir, de cada fuerza, quedando la coordinación a cargo del Comandante Militar Malvinas (CAERCAS. Anexo VII, 1983: 1431); era evidente que el Ejército dependería en gran parte del apoyo que le brindaran las otras dos fuerzas.

A partir del 3 de abril se constituyó la Central Coordinadora de Carga Modo Agua para coordinar el transporte marítimo hacia el Teatro de Operaciones, la designación de los buques, ya fueran de Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA) o de empresas privadas, quedó a cargo del Comando Naval de Tránsito Marítimo (Mayorga, 1998: 183). Actuaron cinco centrales logísticas: el Departamento de Suministros de la Dirección de Abastecimientos Navales (en la Dársena Sur del Puerto de Buenos Aires), la Intendencia de la Base Naval de Mar del Plata, la Intendencia de la Base Naval Puerto Belgrano, el Centro Secundario de Abastecimientos de Ushuaia y el Departamento Adelantado de Abastecimientos de Río Grande; a través del transporte marítimo se enviaron miles de toneladas de efectos de toda clase (Bálzola, 2016: 11-12), pero durante algunos días los envíos se suspendieron para no entorpecer las negociaciones, perdiendo la oportunidad de abastecer las tropas que defenderían las Islas.

De todos modos, estos envíos no resolvieron los problemas en Malvinas; por un lado, porque no respondían a ningún Plan Logístico de Apoyo, toda maniobra debe constar en un Plan de Campaña basado en los correspondientes planes de apoyo, siendo el más importante el Logístico, y este Plan no existió en 1982 (Ibíd.: 2). Por otra parte, ya en Malvinas, las características de las instalaciones portuarias crearon nuevos problemas, no se habían tomado las provisiones necesarias para desembarcar los materiales, los containers debían descargarse a mano y no había camiones suficientes para el traslado del material (González Llanos, 1982: 2).

La unidad creada en las Islas para todo el trabajo de puerto fue el Apostadero Naval Malvinas (ANM). Esta unidad trabajó en la descarga de buques, en el mantenimiento y operación de las embarcaciones menores y proveyó personal de cubierta y maquinistas a buques que operaron en las Islas. Creado en un principio para prestar apoyo y sostén a acciones de paz o a una capacidad menos peligrosa del enemigo, la de no intentar la reconquista de las Islas, fue formado con un puñado de hombres de la Armada (alrededor de 20). Posteriormente, cuando la reacción británica se hizo

efectiva, las capacidades y obligaciones concretas del Apostadero no estaban delimitadas y su dotación creció a más de 200 hombres (Gaffoglio, 1982a).

Los buques mayores utilizados para el transporte de carga fueron: el *Río Cincel* y el *Mar del Norte* que descargaron en Malvinas y regresaron a puerto en los primeros días de abril (Mayorga, 1998: 183). El *Isla de los Estados*, un buque Transportes Navales que permaneció en las Islas para apoyo logístico, realizó el minado frente a Puerto Argentino y fue hundido el 10 de mayo (Ibíd.: 184). El *Bahía Buen Suceso*, también de Transportes Navales, zarpó de Puerto Belgrano el 9 de abril en forma apresurada para llegar a Malvinas antes de que entrara en vigencia la ZEM dejando parte de la carga en muelle. Llegó a las Islas el día 11 y fue utilizado como buque cuartel por la deficiente infraestructura donde funcionaba el ANM (Ibíd.: 185-186).

También fueron utilizados el *ELMA Formosa*, un buque de más de 20.000 toneladas, cargado en el Puerto de Buenos Aires con material para la Fuerza Aérea y el Ejército, partió hacia Malvinas el día 18 de abril, al arribar no pudo descargar por la congestión en el muelle y regresó al continente con parte del material, especialmente el destinado a fortificar posiciones defensivas (Ibíd.: 186-187); y el *ELMA Río Carcarañá* que partió el 22 de abril y sufrió inconvenientes similares (Ibíd.: 188-189).

Finalmente, hubo un buque que nunca llegó a Malvinas, el *ELMA Córdoba* cargado con efectos para el Ejército y la Fuerza Aérea, fue demorado al hacer escala en Mar del Plata y luego ordenada su zarpada inmediata por la inminente entrada en vigencia de la ZEM, pero fue derivado a Santa Cruz sin llegar a las Islas (Ibíd.: 189)

Como vemos en los casos del *Formosa*, *Buen Suceso* y *Río Carcarañá*, las necesidades logísticas no quedaban subsanadas con el envío de material. El escaso personal, la carencia de equipos y maquinarias adecuados, y las deficientes instalaciones portuarias para buques de gran calado (parte sumergida), generaron obstáculos difíciles de solucionar. Aún después de sortearlos y con el material ya en los depósitos de Puerto Argentino, los distintos efectos debían ser llevados a diferentes posiciones localizadas en dos islas que carecían de una red de carreteras y caminos.

El Capitán de Fragata Adolfo Gaffoglio (1982b), Jefe del ANM, se vio imposibilitado de solucionar los errores cometidos en otros niveles:

Se observó un gran inconveniente en lo que hace a contenedores. Los argentinos eran del tipo civil de grandes dimensiones y peso. Había solamente un camión con capacidad para transportarlos y las grúas trabajaban al límite.

En cambio, los contenedores ingleses eran pequeños, transportables por helicópteros hasta primera línea. Las raciones estaban embaladas en cajas de cartón, fácilmente deteriorables por lluvia o humedad, haciendo difícil su transporte y movimiento ya que se desarmaban y desparramaba su contenido. Los víveres son muy distintos a los de los ingleses ya que estos traían todo enlatado incluso fósforos, agua, raviolos, etc. a diferencia de los nuestros que eran a granel en frascos de vidrio etc (3).

El Informe final de la COAC (1983a) concluyó que el Comando Naval de Tránsito Marítimo, encargado de la designación de unidades civiles con fines logísticos, había demostrado profundas carencias de información en cuanto a las capacidades y las terminales portuarias; que no se previó el envío de personal del Destacamento Naval de Playa para el manejo de los elementos a desembarcar en Malvinas, lo que provocó demoras e inconvenientes que afectaron el desarrollo de las operaciones militares; que el cambio de planes respecto a la Defensa en Malvinas conllevó a un incremento de fuerzas que alteró seriamente los planes de apoyo logístico y que, a partir del bloqueo, la logística fue improvisada y no respondió a un Plan Operativo establecido (165-170).

Durante abril la mayor concentración de fuerzas había alterado las ya deficientes provisiones logísticas, los miles de efectivos exigían disponer de un área que permitiera su abastecimiento y protección; pero, dado el carácter insular del territorio a defender, el área de abastecimiento era el mar y la Flota no estaba en condiciones de entablar batalla con unidades británicas ni de brindar fuego de apoyo; el control marítimo sería del enemigo y el cerco sobre las tropas, inevitable.

El plan de reforzar las Islas para presionar en las negociaciones recibió un duro golpe entre el 1° y el 2 de mayo. El 1° la reacción británica se hizo efectiva en el bombardeo a la pista de Puerto Argentino y el comienzo de un fuego naval de hostigamiento que sería constante durante todo el conflicto, principalmente durante la noche cuando las unidades de la Royal Task Force se acercaban a las Islas aprovechando la imposibilidad de acción nocturna de la aviación argentina (Hastings y Jenkins, 1984: 164; Mayorga, 1998: 239). Asimismo, ese 1° de mayo un ataque a la flota británica con unidades del portaaviones 25 de Mayo se frustró por falta de viento.

Por su parte, el 2 de mayo el submarino nuclear *HMS Conqueror* torpedeó y hundió al Crucero *ARA General Belgrano*, 323 hombres murieron en forma directa o indirecta y 700 debieron ser rescatados en los días posteriores (Hastings y Jenkins, 1984:

170). Ello determinó a la Armada a alejar de la zona el resto de la Flota, los destructores *Bouchard* y *Piedrabuena* luego de recoger náufragos del *Belgrano* se limitaron a patrullar un área entre Río Grande y Río Gallegos (Tierra del Fuego y Santa Cruz, respectivamente); las corbetas se posicionaron frente al faro Segunda Barranca (Carmen de Patagones, Buenos Aires); la fragata *Hércules* tuvo un accidente náutico en una zona de baja profundidad e ingresó a dique, y el *ARA Punta Médanos*, único buque logístico, fue remolcado a puerto por averías y no volvió a salir (Lombardo, 1999: 88).

Desde entonces se agravaron los problemas logísticos ocasionados con la llegada de tropas sin suministros ni equipamiento, la disposición de efectivos exigía 25 toneladas diarias de víveres y combustible (Mayorga, 1998: 180). Durante los primeros días de mayo ningún avión llegó a Malvinas y el último buque llegó la madrugada del 1° de mayo, vacío. Hasta el final de la Guerra sólo los buques hospitales se acercaron a Malvinas y los débiles lazos con el continente se mantuvieron vía aérea.

Ya el día 5 de mayo la Guarnición Malvinas informó que se disponía de víveres sólo para 13 días (Ibíd.) y el 14 volvió a solicitar el envío de víveres indicando lugares para el aerolanzamiento; ello se ejecutó parcialmente después del día 20 (Ibíd.: 181).

La falta de planificación a nivel operacional intentó resolverse en el nivel táctico con el empleo de cuatro buques auxiliares menores: *Yehuín*, *Forrest*, *Monsunen* y *Penélope*, que tuvieron como misión principal el alije de los buques mayores y el traslado de víveres, tropas, municiones y combustible a las distintas posiciones en las Islas. Estas unidades, de uso civil, carecían por completo de armamento para responder los ataques que sufrirían en el Teatro de Operaciones. Las tripulaciones se formaron al momento de ser confiscados y fueron integradas por oficiales, suboficiales, en menor medida conscriptos y marinos mercantes (Mayorga, 1998: 190-191; Muñoz, 2004)

El Manual del Arte Naval (1957) dice que un grupo refiere a hombres que actúan recíprocamente, donde hay una organización reconocida y una división sistemática del trabajo (172), “No podemos hacer un grupo, en el sentido que estamos usando la palabra con solo poner una cantidad de personas en el mismo lugar al mismo tiempo” (Ibíd.:173). Sin embargo, eso hizo la Armada en 1982 y le pidió a esos hombres que con barcos mercantes desconocidos cumplieran funciones logísticas en un escenario dominado por la segunda flota de la OTAN:

Tuve que poner en marcha el barco, salir a navegar sin conocer las válvulas, sin conocer los motores, sin conocer la capacidad de reacción de la caída del

barco a velocidad, (...) sin conocer el lugar, sin cartas náuticas aceptables, porque las cartas que tenía el inglés que nos entregó el barco eran del año '55, inglesas, que no estaban corregidas; en un lugar plagado de cachiyuyos³⁸, rocas, canales angostos y, justamente, nuestro trabajo era ir a esos puertos donde no entraban los de calado grande como el *Formosa* que tenía 30 pies o el *Carcarañá*, que eran barcos mercantes enormes para esto, y teníamos, con los barquitos de 3 pies de calado y 1500 toneladas de carga, vaciar un barco de 30.000 (O. Vázquez, comunicación personal, 30 de enero de 2018)

De esa forma el Teniente de Navío (R) Oscar Vázquez, Segundo Comandante del *Monsunen*, describió una de sus primeras funciones en las Islas, tenía 25 años y estaría a cargo de un buque mercante desconocido para navegar en una zona también ignorada, una situación totalmente fuera de lo previsto por un marino.

En síntesis, en este capítulo vimos que la soberanía sobre las Islas Malvinas constituyó un problema entre dos imperios coloniales aún antes de la emergencia de Argentina como estado soberano (1816). Desde su independencia y conforme a principios de derecho internacional, el país consideró al archipiélago bajo su soberanía y ejerció su posesión hasta que en 1833 Gran Bretaña lo desalojó por un acto de fuerza. A partir de allí reclamó la resolución de la disputa sin resultados positivos, recién en el marco jurídico dado por la ONU logró establecer negociaciones sustantivas con el Reino Unido y pareció posible una solución. Sin embargo, este proceso fue interrumpido por las autoridades británicas y la disputa terminó en el enfrentamiento bélico de 1982.

A nivel nacional, distintos factores confluyeron para que la posesión del archipiélago diera lugar a la Guerra. Por un lado, la interrupción de las negociaciones en un momento en que el país veía disminuida su presencia en el Atlántico Sur por el eventual desenlace de un conflicto limítrofe a favor de Chile y cierta incertidumbre sobre el futuro jurídico de la Antártida. Por otro, la importancia y unanimidad que la cuestión Malvinas tenía en la cultura argentina, la creciente ola de violencia que envolvía al país y el ejercicio del gobierno por parte de fuerzas armadas con un alto desconocimiento sobre los mecanismos jurídicos internacionales y la posición argentina

³⁸ El cachiyuyo, o cochayuyo, (de la voz quechua: Cocha: océano y yuyo: planta) (*Durvillaea Antarctica*) es un alga de gran tamaño, puede llegar a medir 15 metros de longitud. Crece en las rocas, especialmente en mares fríos de oleaje intenso. En Malvinas la llaman *kelp* (Imágenes 2 y 3)

en el tablero mundial, que las llevó a creer que el uso del poder militar obligaría a Gran Bretaña a retomar las negociaciones y los Estados Unidos no intervendrían en el hecho.

Acelerada la crisis final por el tratamiento inadecuado que ambos países dieron a un incidente en las Islas Georgias, se llevó a cabo una acción militar mucho antes de lo aconsejado en la planificación y nada salió según lo previsto: Gran Bretaña dispuso el envío de una poderosa flota para defender a sus súbditos y los organismos internacionales condenaron el uso de la fuerza por parte de la Argentina. Así, el país se vio envuelto en un conflicto naval contra un enemigo ampliamente superior.

Las características del sector en disputa, una región insular ubicada en la región subantártica, determinaron las estrategias empleadas y los medios utilizados. El conflicto enfrentó dos contendientes dispares; por un lado, la segunda potencia de la OTAN que envió al Atlántico Sur la mayor fuerza movilizada desde la SGM por otro un país subdesarrollado con relativa potencia militar y sin experiencia en combate. Pese a todo, ambos colaboraron en la aplicación de la legislación vigente, elaborada en consideración a las particularidades que el ambiente impone a los conflictos navales.

Ese carácter marítimo hizo que, de las tres fuerzas en que se estructuran los medios militares, fuera la Armada la que contaba con los medios adecuados y debiera asumir mayor responsabilidad. No obstante, mientras Gran Bretaña movilizó todo su poder naval, una vez iniciadas las hostilidades Argentina retiró sus buques de la zona de operaciones. La Armada Argentina, encargada de velar por la soberanía nacional en el mar, había atravesado distintos procesos de modernización y centraba sus intereses precisamente en el Atlántico Sur con una importante labor de integración y desarrollo científico, pero una vez iniciadas las hostilidades los mandos navales optaron por no arriesgar los medios de superficie.

Con el correr de los días se hicieron visibles las fallas de la etapa de planificación, especialmente en el orden logístico, encargado de abastecer las tropas en combate. Debido al carácter insular de la zona y la imposibilidad de comunicar por tierra las posiciones ubicadas aún en un mismo islote, la Armada decidió emplear buques mercantes para realizar dichas tareas; estas unidades, inadecuadas para operar en un escenario bélico, fueron confiscadas a distintos propietarios y tripuladas por personal naval y de la Marina Mercante; en el siguiente capítulo veremos las características de esos buques y quiénes fueron los hombres que los tripularon.

CAPÍTULO 2: LOS BUQUES AUXILIARES Y SU GUERRA

A partir de recursos bibliográficos, informes y testimonios, este capítulo da cuenta de los hechos vividos por los tripulantes en los buques auxiliares menores. En la primera parte describimos las unidades confiscadas y utilizadas con fines logísticos y, a modo general, las condiciones en que operaron; luego analizamos las dotaciones teniendo como eje central la formación y experiencia en navegación de los tripulantes, su llegada a las Islas y, en los casos correspondientes, las funciones desempeñadas antes de su destino en los buques. Finalmente, reconstruimos las misiones cumplidas por estas unidades y el modo de vida a bordo en un diálogo permanente con el contexto general del conflicto y las decisiones que enmarcaron, determinaron y otorgaron sentido a las acciones estudiadas.

1. Los buques auxiliares

Hacia mediados de abril de 1982, se confiscaron los primeros buques: *Forrest* y *Monsunen*; a principios de mayo arribó desde el continente el *Yehuín*, y el 7 se requirió la goleta *Penélope*. Fueron empleados para distintas misiones según las necesidades y la evolución de la guerra, sin armamento adecuado ni elementos para contramedidas electrónicas, operaron frente a un oponente que contó con libertad de acción, sin preaviso sobre los movimientos enemigos y sin cobertura aérea. (COAC, 1983a: 153).

El *Forrest* (Imagen 4) era un carguero de 26 metros de eslora y casi 7 de manga perteneciente a la Gobernación de las Islas y estaba destinado a tráfico interisleño. Reconvertido a buque auxiliar estuvo comandado por el Teniente de Navío (TN) Gustavo Rafael Molini³⁹; el Segundo Comandante Teniente de Corbeta (TC) Juan Carlos Verneti; TC Hugo Guilisasti, Cabos Primeros (CI) Jorge Elías y Reinaldo Zurita, Cabos Segundos (CS) Enrique Piedrabuena y Alberto Nieto; Suboficiales Federico Lares, Alberto Amedeo y Carlos Guerrero, y conscriptos Alberto Moltrasio, Mauricio Luchetti, Oscar Damonte y Carlos Olcese (Molini, 2018: 35-36). Durante algunas navegaciones también fueron de la dotación el CS de Infantería de Marina (IM) Carlos Medina y dos conscriptos de IM, Nicolás Pinto y José Vargas. (Ibíd.).

³⁹ Siempre se hará referencia al grado que el personal tuvo durante la Guerra

Fue puesto bajo comando argentino el 14 de abril, hasta la finalización del conflicto navegó alrededor de 2000 millas trasladando víveres, armamento y munición, trabajó en tareas de patrullaje y búsqueda y rescate de náufragos. Con propulsión diésel, alcanzaba como máximo una velocidad de 9 nudos⁴⁰ (Ibíd.: 23).

El *Monsunen* (Imágen 5), propiedad de la FIC, también estaba asignado a tráfico interisleño. Tenía casi 40 metros de eslora, una manga de 7/8 metros y podía alcanzar una velocidad de 6 nudos, contaba con dos motores diésel y dos plumas de 4 toneladas (Muñoz, 2004: 63). Durante el conflicto estuvo bajo el Comando del TN Jorge Gopceovich Canevari y fue tripulado por el TC Oscar Vázquez (Segundo Comandante); TC Héctor Lehmann; Suboficiales Mayores (SM) Lucas Cabana y Adolfo Mamani; CI Carlos Rivero, José Pedraza y Raúl Gramajo; CS Carlos Brunetti y Jesús Calizaya Zerpa; y conscriptos Romualdo Bazán y José Ávila. En mayo se sumaron el Sargento Primero del Ejército Rubén Marchetti y el soldado Orlando Godoy (Ibíd.: 157-158).

El *Monsunen* navegó más de 1600 millas cumpliendo 18 misiones de transporte, fue atacado en 4 oportunidades por la aviación británica y en 2 por unidades navales. Era un barco con cierta antigüedad, botado en 1957, pero según el testimonio de Oscar Vázquez había tenido alguna actualización pues los motores eran muy nuevos y contaba con una hélice de paso variable, toda una novedad tecnológica en 1982 (Vázquez, O. en *Malvinas, Banda de Hermanos*, 2017a)⁴¹. No obstante, era un barco pequeño, con una manga muy reducida, una proa, una popa⁴² y un puente en popa, típica disposición de un barco mercante para la navegación fluvial, y, por supuesto, carecía de armamento (Vázquez, O. En *Malvinas, es hora de volver a casa*, 2015)

El *Yehuín* (Imagen 6) era un abastecedor ultramarino perteneciente a Geomatter, empresa de equipos petroleros, tenía 54 metros de eslora y 11 de manga; en 1982 cumplía funciones de apoyo a la plataforma petrolera General Mosconi (litoral patagónico) y fue enviado a Malvinas ante requerimientos de contar con un alijador que acelerara las tareas de descarga. Tenía una capacidad de carga en cubierta de 400

⁴⁰ Un nudo equivale a una milla náutica, 1800 metros.

⁴¹ La hélice de paso variable usada en la propulsión marina permite obtener la eficiencia óptima del barco a través del ajuste de la inclinación de las palas. Dado que a una determinada velocidad la potencia propulsora que necesita un buque varía si está a plena carga o vacío, este adelanto permitió regular la potencia según las necesidades. Asimismo, mejoraba la maniobrabilidad al habilitar el cambio rápido de dirección de propulsión y eliminar la necesidad de un engranaje marcha atrás o motor reversible. Hasta la década del '80 su incorporación era costosa y compleja pues exigía perforar el eje del barco y modificar el sistema de transmisión. Disponible en <https://www.nauticadvisor.com/blog/2016/03/21/todo-lo-que-necesitas-saber-sobre-la-helice-de-tu-barco/> fecha de consulta 04 de enero de 2019

⁴² Proa y popa: partes delantera y trasera de una embarcación, respectivamente.

toneladas, contaba con dos guinches, propulsión diésel y estaba equipado con 2 radares, piloto automático, sonda ecoica⁴³ y equipo de radio VHF⁴⁴ (Muñoz, 2004: 107-108).

Estuvo tripulado por el Capitán de Corbeta (CC) Eduardo Llambí, Comandante; TN Horacio Ferrari, Segundo Comandante; TC Vicente Jaime; Suboficiales maquinistas Alfonso Nievas, Pedro Pérez y Jorge Arias; CI Juan Ledesma, Ramón Goitea y René Zuleta; CS Manuel Orellano, Julián Gervilla, Federico Guanca y Héctor Reynoso; y Marinero Sergio Lobaiza. De la tripulación mercante continuaron a bordo Ramón Coronel y Roberto Ciliberti, maquinistas; Ernesto Vega, Contramaestre; Santiago Fiadino y Héctor Valdez, marineros; y Oscar García Lattuada, gerente de armamento (Ibíd.:158-159)

La primera misión de quien sería su comandante fue viajar a Río Gallegos (Santa Cruz) y verificar que el buque estuviera en condiciones de cruzar a las Islas. Si bien no era un barco muy viejo, se trataba de un abastecedor de primera generación, es decir, para el apoyo a plataformas petroleras ubicadas cerca de la costa. Esto determinaba algunas limitaciones para navegar en mar abierto; como explica Eduardo Llambí una de las cosas críticas era que las chimeneas eran muy bajas, entonces ante mar gruesa tenía el peligro de embarcar agua y que se apagaran los motores (Comunicación personal, 07 de noviembre de 2017)⁴⁵. Presentaba también otro inconveniente: una avería en uno de los ejes limitaba la velocidad máxima a 8 nudos y medio. Pese a todo, los encargados de inspeccionar el buque aceptaron los riesgos y decidieron que era apto para navegar: “Yo dije ‘el barco es aceptable’. No tiene bodega, porque no tenía bodega; alistamos y zarpamos en cuanto podamos. El 26 empezó, el 27 viajé, el 28 lo alistamos y el 29 zarpamos” (ibíd.). Arribó a Malvinas el 1º de mayo, contribuyó al alijé del *Río Carcarañá*, trasladó víveres y personal, y heridos hacia los buques hospitales.

⁴³ Las sondas náuticas son instrumentos utilizados para determinar la distancia vertical entre el fondo del lecho marino y una parte determinada del buque. En las ecoicas el sensor que envía las sondas está por debajo de la línea de flotación y permite conocer la profundidad y el perfil del lecho marino.

⁴⁴ VHF por sus iniciales en inglés: *Very High Frequency*, es la banda del espectro electromagnético que ocupa el rango de frecuencias de 30 MHz a 300 MHz. El servicio radio marítimo tiene asignada la banda de frecuencias entre 156 MHz y 162 MHz. (Disponible en <https://es.wikipedia.org/wiki/VHF>. Fecha de consulta: 03 de noviembre de 2019)

⁴⁵ Mar gruesa (olas de 2,5 a 4 metros) es el quinto de los diez estados del mar descritos por la Escala de Douglas. Esta escala clasifica los estados del mar tomando como eje la altura del oleaje. Fue creada por el Vicealmirante Henry Douglas en 1917, cuando dirigía el Servicio Meteorológico de la Armada británica. Los estados van del 0 al nueve, siendo el 0 –mar llana- el mayor estado de calma (0 metros) y el 9 –enorme- el de mayor peligrosidad (olas de más de 14 metros) (Imagen 8)

Finalmente, el *Penélope* (Imagen 7) era una goleta de madera de 18 metros de eslora y 4 de manga propiedad de la FIC, construida en Alemania en 1927 y que podía desarrollar una velocidad máxima de 4 nudos (Muñoz, 2004: 87). La cocina, el comedor y el dormitorio estaban en un solo ambiente debajo de la cubierta principal; las ocho camas, en grupos de dos, formaban un semicírculo contra el casco; en el Puente estaban el equipo de radio y el timón –que funcionaba con un sistema de cadenas-, y también las cartas de navegación utilizadas por los isleños (Ni Coló, 2004: 34). Fue puesto bajo el comando del TN Horacio González Llanos, la dotación se conformó con 5 suboficiales: SS Oscar Luna, CP Daniel Peralta, CS Contreras, Guillermo Ni Coló y Carlos Salle –reemplazado luego por Eduardo Rivero-, y un conscripto clase 62, Roberto Herrscher (Ibíd.: 158). Confiscado el 7 de mayo, llevó abastecimientos, realizó tareas de búsqueda y rescate en el Estrecho de San Carlos y trasladó tambores de combustible diseminados por las Islas para helicópteros que nunca llegaron, a Puerto Argentino, donde estaban las pocas unidades enviadas.

Estas embarcaciones debieron operar en una zona a la que el oponente había movilizado una fuerza naval integrada por dos grandes portaaviones y modernos submarinos, destructores y fragatas, dotados con los mejores equipos electrónicos: radares de vigilancia, radares de control para guía de misiles, sistemas de identificación amigo/enemigo, sistemas de contramedidas electrónicas y chaff⁴⁶ (Andrada, 1983: 31). Cumplieron múltiples misiones más allá de haber sido confiscados con fines determinados: aviso temprano en el caso del *Forrest* o alije de cargueros mayores en el caso del *Yehuín*. Estuvieron tripulados por hombres que inesperadamente se encontraron luchando en una guerra, tripulaciones improvisadas en las que convivieron efectivos con un nivel de preparación para la acción inicialmente casi nulo en distintos aspectos (manejo de armamento, primeros auxilios, preparación física) (COAC., 1983a: 153), y otros que pudieron hacer frente a los desafíos gracias a su formación y experiencia y así dar seguridad a aquellos que no la tenían. A continuación veremos quiénes fueron esos hombres, qué preparación tenían y cómo llegaron al escenario de la guerra.

2. Las tripulaciones

La heterogeneidad de las tripulaciones fue una característica común en los buques auxiliares, ¿con qué criterio se formaron? ¿Hubo alguna pauta que determinó la

⁴⁶ Lanzamiento de nubes de partículas metálicas para desviación de misiles.

movilización de determinados efectivos? A primera vista no, los oficiales recuerdan la improvisación que reinó al momento de formar las dotaciones; fueron seleccionados conforme a las especialidades necesarias y el personal naval presente en las Islas, como recuerda Oscar Vázquez (2018), Segundo Comandante del *Monsunen*: “una tripulación que se armó en 15 minutos: 2 funciones maquinistas, - Eh, necesito un enfermero, jefe. – Te mando éste, no, aquél, que está allá parado, pum. Hicieron el listado, nos encajaron” (sic).

En el caso de la plana mayor, debido a los pocos oficiales trasladados, resultó natural su destino a las embarcaciones; las otras designaciones no parecen responder a un criterio profesional, hubo personal con gran experiencia en navegación y efectivos que jamás habían estado en el mar. A los oficiales, el proceso de formación les garantizaba una mejor preparación, sin embargo para algunos fue el debut como comandantes:

Voy al Apostadero, al día de estar ahí y de ver qué tareas iba a realizar me llaman y me dicen: “Molini, comandante del Forrest, le vamos a dar un grupo de hombres del Apostadero”. Así que me dieron un grupo de hombres que notablemente eran de la zona de Buenos Aires, no era gente que había estado últimamente en contacto con buques, igual tuvieron un desempeño excepcional (R. Molini, comunicación personal, 16 de abril de 2018).

Quien sí tenía experiencia en manejo de hombres era Eduardo Llambí, Comandante del *Yehuín*, pero la tripulación que lo acompañó provenía de destinos lejanos al mar:

La tarea operativa tiene que ver con posicionar las cosas para lograr un objetivo. Yo siempre había estado en tareas operativas y los que rodean a uno en estas tareas son también tipos de tareas operativas: el artillero, el de comunicaciones, el de armas submarinas. Bueno... esta dotación la armaron en emergencia, entonces mi segundo que sí era un Oficial operativo como yo, pero estaba de pase en la Escuela Naval, lo sacaron de la Escuela, me lo trajeron. El Jefe de Máquinas era un Teniente que recién estaba empezando su escuela, lo que nosotros llamamos Politécnica, estaba estudiando máquinas; dos meses de clase, lo llamaron y lo mandaron para ahí. Y el

personal, once, los sacaron de distintos destinos de acá de Buenos Aires, donde en alguna medida no tenían mucho contacto con lo que es el mar ni mucho menos (E. Llambí, 2017)

Este testimonio evidencia que la improvisación reinó también en la selección de los oficiales, algunos estaban haciendo su especialización, otros cumpliendo funciones en institutos de formación. Pero podemos suponer que ello no fue sólo fruto de la negligencia, pues con el año naval en curso, gran parte de los oficiales estaba ya asignado a una unidad y siguió el destino de su buque.

El cuadro de oficiales contaba con una mejor preparación que el resto de los efectivos navales, esa formación estaba escalonada por la ENM, el viaje de instrucción en la *Fragata Libertad*⁴⁷, los destinos posteriores cumplidos en diferentes tipos de buques por períodos de 2 años, y la especialización en la Escuela de Oficiales de la Armada en la Base Naval Puerto Belgrano (E.S.O.A.)⁴⁸ (E. Llambí, 2017; R. Molini, 2018; O. Vázquez, 2018). Los oficiales a cargo de las unidades destacaron que la formación en la ENM resultó fundamental en la guerra:

Yo siempre lo comparo con una gomita, una bandita elástica ¿no?, yo voy a un kiosquito a comprar una bandita elástica y la estiro más de lo que la voy a usar. La Escuela Naval te estira más allá de lo que te va a usar, o por lo menos pretende eso, es mejor que se rompa en la Escuela y no que se rompa después, por el daño que puede causar (O. Vázquez. 2018)

También fueron vitales los primeros años de navegación, tanto por la versatilidad ganada a través de la rotación en diferentes embarcaciones, como por la seguridad adquirida a partir de la toma de decisiones en completa soledad:

⁴⁷ La *Fragata ARA Libertad* es el buque escuela de la Armada Argentina, tiene como misión principal completar la formación profesional de cadetes de la ENM. Fue construida en el A.R.S. y entró en servicios en 1963. Todos los años emprende un viaje para completar la formación de los futuros oficiales. Tiene 104 metros de eslora y 14,30 metros de manga. En 1966 obtuvo una medalla por el “Récord Mundial de Velocidad de Grandes Veleros en el cruce del Océano Atlántico Norte”, marca que aún no ha sido superada. En nueve oportunidades ganó la copa “Boston Teapot” en consideración a las distancias recorridas sólo en navegación a vela y a estar tripulada por más del 50% del personal en instrucción.

⁴⁸ Hasta 1978 esta escuela estuvo en la ciudad de Buenos Aires y se llamó Escuela Politécnica

Cuando uno navega en el Puente y es Oficial de Guardia tiene a cargo la navegación y la seguridad de todo el barco, puede ser un oficial joven o un oficial antiguo, se van rotando cada cuatro horas y es como si fuera el piloto del avión (...) y en ese momento el motivo principal es poner un punto en la carta, certero, donde vos digas ‘el barco está acá, está sobre la derrota o sobre la línea que el Comandante ordenó navegar’ y eso para un oficial joven es difícil porque tenés que poner todas tus condiciones y lo que aprendiste en la Escuela Naval sin ningún tipo de supervisión por parte de nadie (...) Yo de Teniente de Corbeta en el año ’82, estaba en el último año, ya tenía 5 años de oficial, y yo nunca me acordé cómo ponía los puntos. Es más, tomé la carta en el abandono, me la puse abajo del chaleco salvavidas y me tiré al mar, después de dos días la miré y vi todos esos puntitos que estaban puestos, yo había navegado desde Fox hasta el lugar donde nos atacó la *Yarmouth* y la *Brilliant*, había no sé... 85 puntos, cada 10 minutos, 15 minutos, eso depende del lugar, hay más frecuencias cuando el lugar es más complicado, más sucio en términos náuticos, con más roca. Y yo decía ‘¿yo hice todo eso?’ Yo no entendía cuándo lo había hecho, porque mi cabeza durante toda esa navegación y sobre todo durante la última media hora, cuarenta minutos que fue el combate, estaba puesta ahí, en la cubierta, en mi gente, en dónde estaba el helicóptero, no en poner el punto y sin embargo lo había puesto, o sea, alguien lo hizo por mí, que era mi otro yo, el yo preparado, el yo automático (...) Si no tenés la automatización adquirida, en el momento del combate tenés que tener la posición y no te alcanza todo el tiempo, y ahí es donde se cometen errores, porque perdés la visión táctica (*sic*) (Ibíd.)

En 1982, en cinco años como oficial, Vázquez había obtenido gran experiencia, la preparación brindada por la ENM y el tiempo navegado le habían dado las capacidades que le permitieron desdoblar su persona en una situación de combate: realizar mecánica o automáticamente acciones rutinarias de navegación para mantener la atención y capacidad de análisis en la situación presentada. Ese “yo preparado” era consecuencia de todo un proceso previo que incluía 220 días navegados a lo largo de un año a bordo del *Aviso Somellera*, y períodos similares en el *Comodoro Rivadavia*, sumando 700 días de navegación en 3 años, un entrenamiento excepcional (Ibíd.).

Del mismo modo, para Rafael Molini, resultó fundamental un cambio de destino desde el Portaaviones *A.R.A. 25 de Mayo* al *Aviso Diaguíta*, un buque chico, donde el Oficial de Guardia tomaba decisiones sentidas como sumamente trascendentes (R. Molini, 2018). Además, el *Diaguíta* navegaba por el sur, los canales fueguinos y toda la zona patagónica cumpliendo las labores de integración regional que vimos en el capítulo anterior, algo que devino fundamental en la Guerra (Ibíd.)⁴⁹.

Haber navegado por el sur argentino, en un mar y costas similares a las malvinenses, sirvió para no sufrir accidentes en zonas desconocidas y para orientarse en base a elementos de la naturaleza; el *Yehuín* arribó a las Islas en vísperas del primer ataque inglés, Eduardo Llambí (2017) recuerda la ayuda que pudo obtener de la flora marina gracias a esa experiencia:

Y llegamos ahí, a la altura de Puerto Argentino, yo quería comunicarme, nadie me respondía, tomo los prismáticos, empiezo a mirar y veo todos los palitos de los buques de guerra en el horizonte y empiezo a escuchar comunicaciones, entre otras cosas Molini que estaba con el Forrest que decía que lo atacaba un helicóptero. Habíamos convenido los códigos de comunicaciones y demás, nada. Entonces salí directamente, porque el buque no era de guerra, era mercante, no tenía sistemas de comunicación sofisticados ni nada por el estilo. Yo salí al aire directamente: ‘Aquí Capitán Llambí, en el Yehuín, en punto tal, pido instrucciones’. Después de un rato alguien me contestó y me dijo ‘Rajar zz90’ ¿Qué me habrán querido decir? Ahí me imaginé que me tenía que ir 90 millas más o menos del lugar donde estaba. No tenía cartografía, la cartografía era muy elemental. En eso me ayudó haber estado muchos años en el sur ¿por qué? Porque en el sur una de las cosas que uno aprende es la indicación de lo que se llama la planta del cachiyuyo. El cachiyuyo es una planta que crece en el mar y que donde vos la veas, correte para el costado porque hay una piedra abajo. Entonces, el cachiyuyo es una excelente ayuda si sabes interpretarla.

⁴⁹ Si bien en otras fuerzas la clasificación “aviso” tiene una aplicación restringida, reservada a embarcaciones de guerra pequeñas y ligeras, destinadas a tareas auxiliares; en Argentina, en forma similar a otras armadas pequeñas, los avisos se utilizaron también para tareas de patrulla marítima (<http://podernavalargentino.blogspot.com/2016/08/los-avisos-neftegaz-en-la-armada.html>). Fecha de consulta: 24/04/2020)

El *Yehuín* arribó en uno de los momentos más complejos de la Guerra, diseñado para operar en aguas cercanas a la costa, había navegado en mar abierto y se encontraba en una zona desconocida, sin cartas de navegación precisas y sin recibir indicaciones de quienes podían proporcionarle la información necesaria. No obstante, su Comandante se guió por la lectura de aspectos netamente naturales como la presencia de algas. En este modo de enfrentar y resolver situaciones complejas, a través de la puesta en práctica de los saberes adquiridos por el contacto con el medio, podemos apreciar la importancia que para los marinos tenía el hecho de navegar, el viaje de instrucción en la Fragata *ARA Libertad* y los períodos a bordo de distintas unidades, pues todo conocimiento sobre el mar necesitaba indefectiblemente de la capacidad de interpretar su naturaleza, y esa capacidad sólo se adquiría con el hecho concreto de navegar.

En 1982, Llambí estaba a mitad de su carrera naval, y pocos años antes había cumplido un destino en Gran Bretaña como parte del equipo que viajó a adiestrarse en los nuevos buques adquiridos por la fuerza para transformarse en armada misilística. Según su testimonio:

Había vivido tres años en Gran Bretaña, había estado en la construcción de los destructores tipo 42 como el Sheffield y tuve la oportunidad de hacer todos los cursos, estuvimos dos años navegando con la Marina inglesa, hicimos lanzamiento de misiles Sea Dart que tenían estos buques como el Sheffield y el Hércules, este tipo de cosas nos permitió tener un excelente conocimiento de cómo evitar ese misil y transmitir esa experiencia a nuestros pilotos que tenían que operar y atacar un buque como el Sheffield, saber cuáles eran los peligros, cómo eran los radares, a qué altura había que volar, cómo había que evadir, escaparse, y poder hacer este tipo de acciones; como, entre otras cosas, hundir una fragata como el Sheffield⁵⁰ (Ibíd.)

Horacio González Llanos, único oficial a bordo del *Penélope*, había egresado de la ENM en 1971 y cumplido servicios en varias unidades, entre ellas el portaaviones *25 de Mayo* y los submarinos *A.R.A. Salta* y *A.R.A. Santiago del Estero* (Muñoz, 2004: 88). El 9 de abril de 1982 viajó a las Islas con la misión de sembrar los campos minados; sin

⁵⁰ El destructor *HMS Sheffield* fue atacado el día 4 de mayo por dos aviones Super Etendard de la Armada. Uno de los misiles Exocet AM-39 hizo impacto en el destructor y provocó un incendio, hubo 20 bajas mortales y el buque se hundió días después.

embargo, como los demás oficiales, luego de cumplir la tarea inicial fue destinado a otras funciones, en su caso al Centro de Informaciones de Combate (CIC) que analizaba la información recibida desde los distintos frentes. El 7 de mayo le ordenaron trasladarse en helicóptero, junto a los hombres designados para la dotación, hacia una isla al sur de Soledad para llevar una embarcación a la capital.

El tiempo navegado antes del conflicto también fue vital para suboficiales como el SS Lucas Cabana, a cargo de las máquinas del *Monsunen*, el CS Brunetti que con 19 años estaba al timón cuando el *Monsunen* fue atacado por dos fragatas, y para los Cabos Peralta y Rivero que a bordo de una goleta de madera sufrieron ataques de aviones Sea Harrier, navegaron en el Estrecho de San Carlos y se abrieron camino hacia Puerto Argentino a fines de mayo. Vázquez (2018) se refirió a esa experiencia:

[Lucas Cabana] Era SS de máquinas antiguo y Mamani, el SS de Máquinas moderno, era recién ascendido, el otro era un tipo que ya estaba por ascender a Primero, era un tipo que me llevaba 15 años, 17 años en la Armada, yo tenía 3 de oficial y él tenía 18 de Suboficial, entonces... yo estaba haciendo el curso de la E.S.O.A. de aplicación para máquinas y le dije: “mire, venga suboficial, tenemos que poner este barco en marcha; combustible, arranque de motores principales, verificamos la propulsión, después vamos a ver los auxiliares”. Tres frases, el suboficial con la experiencia que tenía me asintió, y él hubiera dicho lo mismo, ¿por qué? porque tenía un montón de horas en máquinas en barcos diferentes (*sic*)

Daniel Peralta también contaba con experiencia, de especialidad *construcciones navales*, había participado en la instalación de la base en Thule, Sandwich del Sur. Oriundo de Rosario de la Frontera (Salta) entró a la Armada a los 16 años y después del destino en Thule estuvo en el buque *Bahía Aguirre*, que navegaba por el sur argentino, y construyó refugios en Tierra del Fuego (Herrscher, 2012: 34-35). Por su parte, Oscar Luna, a quien todos en el *Penélope* llamaban el *tío*, era oriundo de Cachi, también en la norteña provincia de Salta, había ingresado a la Armada a los 17 años y hecho el período de instrucción en la Isla Martín García (ibíd.: 42). Uno de los recuerdos más significativos de su vida naval fue el viaje en la Fragata *A.R.A. Libertad* en 1970, pero también fue a la Antártida y varias veces a los Estados Unidos porque el buque al que estaba destinado traía de ese país armamentos y municiones (Ibíd.: 43).

Eduardo Rivero nació en otra provincia distante al mar, San Juan, ingresó a la Armada a los 15 años, en 1975 (Ibíd.: 48). La recuperación de las Islas lo sorprendió en el tercer destructor donde cumplía servicios, el *Domeq García*, y terminó en Malvinas por un extraño modo de selección: el 3 de abril toda la tripulación formó en cubierta y el Segundo Comandante pidió que los voluntarios para ir dieran un paso al frente; Eduardo, igual que alrededor de 15 compañeros, no lo dio. Entonces se les acercó un oficial y preguntó la razón, su respuesta fue sencilla: como personal subalterno, debía cumplir órdenes y no decidir él si iba o no a Malvinas. Finalmente, tres de los que no dieron ese paso terminaron en la Guerra y nadie más del *Domeq García* fue enviado (E. Rivero, comunicación personal, 12 de septiembre de 2018)

La falta de criterio en la designación de los hombres movilizados no permitió reparar en la preparación, especialidad o desempeño a bordo de unidades, el método de selección fue observado por Guillermo Ni Coló (2004) en la Oficina de Personal del Edificio Libertad, Comando General de la Armada, un Capitán pasaba las fichas y cada tanto extraía una, esa persona era convocada (19).

Para algunos la movilización fue una cuestión de suerte, para otros, parece haber sido un castigo, como en el caso de Rivero y del conscripto Luchetti que fue a las Islas tras intentar escapar a su destino en el pabellón de psiquiatría del Hospital Naval de Río Santiago (M. Luchetti, comunicación personal, 05 de septiembre de 2018). Pero debemos aclarar que la selección aleatoria sólo pudo ser válida para suboficiales y conscriptos, pero no para el cuadro de oficiales que conformaba un grupo mucho más reducido. Debemos tener en cuenta también que muchos efectivos ya estaban destinados a distintas unidades y siguieron la suerte de ellas. Dado que la planificación preveía que en las Islas quedara una fuerza de 500 hombres del Ejército, el envío de personal naval, al no estar planificado, no pareció responder a un criterio unificador, sino a juicios individuales de quienes tuvieron a cargo la selección.

Este proceder fue diferente al de los oficiales en los buques auxiliares que, cuando tuvieron la oportunidad, estimaron características personales y tipo de misiones. Por ejemplo, González Llanos, aun sabiendo que serían útiles hombres con experiencia, decidió llevarse a los más jóvenes pues las navegaciones en un barco tan pequeño implicarían grandes sacrificios (Herrscher, 2012: 46), también evaluó al decidir entre los dos posibles traductores para el buque, como veremos más adelante.

Podemos estimar que la decisión del personal a movilizar y la asignación de destinos debieron ser hechas en las oficinas afines de la fuerza, considerando edades,

especialidades y períodos de navegación según la foja de servicio de cada efectivo; ya que en ocasiones la corta edad no implicaba falta de experiencia. Por ejemplo, Carlos Brunetti, a pesar de ser un joven Cabo de 19 años no carecía de preparación, al egresar como Suboficial había sido premiado con el viaje en la Fragata *A.R.A. Libertad* por su buen desempeño académico. De regreso pasó a la ENM como timonel de las embarcaciones utilizadas en el traslado de alumnos y docentes, destino en que lo encontró abril de 1982 (C. Brunetti, comunicación personal, 19 de febrero de 2019)

Junto a estos hombres hubo otros que nunca habían navegado, conscriptos que cumplían el Servicio Militar en destinos administrativos: el ya citado caso de Mauricio Luchetti, su compañero en el *Forrest* Alberto Moltrasio, que cumplía la conscripción en edificios navales ubicados en Retiro, CABA (A. Moltrasio, comunicación personal, 07 de noviembre de 2018) y Roberto Herrscher, tripulante del *Penélope*.

Y también suboficiales que nunca habían embarcado, como Guillermo Ni Coló, oriundo de Saladillo, en el interior de la provincia de Buenos Aires, que había ingresado a la Armada a los 16 años y llegó a Malvinas con la especialidad maquinista directamente de prestar servicios en las calderas de la Escuela de Mecánica de la Armada (E.S.M.A.)⁵¹ (G. Ni Coló, comunicación personal, 29 de enero de 2018). Primeramente, estuvo destinado al ANM donde protagonizó un incidente con otro suboficial: habían formado dos grupos para cavar trincheras, el equipo de Guillermo terminó la suya y el suboficial a cargo del otro equipo le ordenó que cavara con ellos; él se negó, ya había terminado la que le correspondía. El caso llegó a un oficial que le recomendó arreglar el incidente, sino tendría un sumario por insubordinación; Guillermo habló con el suboficial y se pusieron de acuerdo, pero no trabajó bajo sus órdenes (Ni Coló, 2004: 30-31). Al día siguiente le informaron que se iría por tres días para confiscar un buque; la inmediatez entre el incidente y la nueva misión lo induce a creer que lo enviaron al *Penélope* para evitar nuevos inconvenientes en el ANM (G. Ni Coló, 2018).

Roberto Herrescher fue a la goleta por decisión de González Llanos que debió elegir entre dos conscriptos traductores: uno, su propio hermano, Fernando González Llanos, 12 años menor que él:

⁵¹ Entre 1921 y 2005, la formación de los Suboficiales se llevó a cabo en el predio de Avenida del Libertador al 8100, con la denominación Escuela de Mecánica de la Armada (E.S.M.A.), ese año cambió su nombre a Escuela de Suboficiales (E.S.S.A.) y en 2005 fue trasladada a la Base Naval Puerto Belgrano. El predio de Avenida del Libertador fue convertido en un sitio de memoria. (Ohanian, M, 2017: 28-29)

(...) si lo llevo a él por ahí se pone peligroso, nos pasa algo, nos morimos los dos juntos, todas las cosas que te empiezan a pasar por la cabeza, y después un poco lo que uno tiene de experiencia en los barcos, no dejan que haya dos parientes, padre, hijos, hermanos: es una precaución lógica que se toma, porque vos sos militar y ante una emergencia tenés que salvar a dos personas, tenés que elegir a quien salvar, sabés que si salvás a una, el otro muere, ¿no? ¿A quién elegís? Todo ese tipo de cosas me hizo pensar, y dije, listo. Me llevo a Herrscher>> (en Herrscher, 2012: 47)

En abril de 1982 hacía un año que Roberto cumplía el Servicio Militar, sin embargo nada de lo aprendido le serviría en la Guerra, cuando llegó a Malvinas no sabía ni agarrar el fusil, única defensa del *Penélope*:

De lo que quisieron enseñarme en la instrucción en Puerto Belgrano – disciplina militar, obediencia ciega, delación, bajar la cabeza, que uno es un número sin voluntad ni cerebro, y que si te roban algo tenés que robar a otro porque al final el castigado es el boludo que no robó- de toda esa doctrina no aprendí nada. Pero aprendí mucho de mi país, de las desigualdades sociales y de mí mismo (ibíd.: 60)

Aunque Roberto era un conscripto “viejo” (llevaba ya un año en la Armada) no tenía una preparación mejor que los recién incorporados. Más que instrucción, su paso por el Servicio Militar le brindó una lección sobre las grandes diferencias reinantes en la sociedad argentina. Si bien era considerado como un rito de paso para que los jóvenes argentinos se convirtieran en ciudadanos adultos y hombres disciplinados (Guber, 2009: 212; Garaño, 2013: 2), durante el Servicio Militar los conscriptos, lejos de recibir entrenamiento eficaz para un eventual conflicto, solían desempeñarse en tareas administrativas y domésticas, sintetizadas en la denominación popular de “colimba”: corre-limpia-barre (Guber, 2009: 212). Explica Pilar Calveiro (2008) que, desde el punto de vista de las Fuerzas Armadas, al recibir jóvenes sin la suficiente disciplina social la conscripción debía inculcarles subordinación absoluta y la abdicación de su personalidad en la confusión con el grupo (58).

Así, lo que recuerda Roberto de ese período son los *bailles* que sufrían todos por algún u otro motivo, a veces por los compañeros del interior del país que orinaban en

un rincón de la cuadra sencillamente porque provenían de hogares sin baños (Herrscher, 2012: 60). Asimismo, aprendió que la diferencia tenía su precio, ser un chico rubio, de clase media/alta y de origen judío le aseguró un puesto en los niveles más bajos del intrincado sistema clasificatorio aplicado a los conscriptos (R. Herrscher, comunicación vía Facebook, 16 de octubre de 2017). Esta clasificación tenía como “blancos” preferidos al hombre del interior, el “bruto”, el indisciplinado y el homosexual (Calveiro, 2008: 59). A partir de 1960 se agregó un nuevo tipo: el “sospechoso”, elaborado según indicios como militancia política previa, haber nacido en determinadas áreas geográficas o ser estudiante universitario (Garaño, 2013: 13).

Cada fuerza tenía un régimen particular para la incorporación de los conscriptos. En el caso de la Armada, ingresaban y se daban de baja cada dos meses. Recibía a los ciudadanos que sacaban los números más altos en el sorteo correspondiente y, generalmente, el servicio duraba dos años, abarcando un período de instrucción de dos meses en Puerto Belgrano y luego el destino definitivo (Ley 19.101). En el caso de Herrscher, que había hecho la educación primaria en un colegio bilingüe, declaró que sabía inglés previendo la posibilidad de ser destinado a oficinas y evitar lejanos destacamentos navales (R. Herrscher, 2017).

Según establecía la Ley 17.531, el personal militar estaba compuesto por los efectivos de cuadro permanente y los conscriptos incorporados. Esta asimilación y la paridad de condiciones y riesgos que envuelve a la tripulación de un buque no se correspondían con la dispar formación que recibían unos y otros. Estudios posteriores a la Guerra arrojaron estadísticas muy crudas relacionadas a capacidades vitales para el personal embarcado: eran capaces de nadar 50 metros con estilo, los oficiales en un 80%, los suboficiales y conscriptos, 15,92% y 16,84%, respectivamente; alrededor del 90% de suboficiales y conscriptos no eran capaces de mantener la flotabilidad sobre 60 minutos; y respecto a la capacidad de saltar al agua, los índices se mantuvieron negativos: desde 3 metros suboficiales 73,90% y conscriptos 57,02%, 10 metros: suboficiales 90% y conscriptos 98,88%. (COAC, 1982: 11).

Ello fue resultado de las distintas formaciones brindadas en las instituciones educativas; la ENM era el único instituto que, por distribución horaria y cantidad de alumnos, podía desarrollar un programa completo y coherente durante todo el año; mientras que la ESMA por el número de personal, aptitudes de los ingresantes y horarios para el uso de pileta, no obtenía resultados satisfactorios (ibíd.: 12).

Para los suboficiales y concriptos que nunca habían estado embarcados y no estaban habituados a los movimientos del barco, las primeras navegaciones fueron muy duras; el concripto Luchetti (2018) recuerda:

Uno magnifica las cosas, según el relato las olas medían 3 o 4 metros, pero para mí eran de 20 metros. El barco las cruzaba y nosotros nos sentíamos como en una cajita de fósforos, esa era la relación. El barco se sumergía en la ola y volvíamos a salir. Mi descompostura era tal que me tomaban de un brazo, cuando la ola se retiraba me soltaban. El puente de control de la embarcación tenía dos puertas laterales, el timón, la rosa de los vientos y un toilette atrás, me soltaban y vomitaba, cuando venía la ola me recogían y continuaba con la maniobra del timón. En estas condiciones iban trascurriendo las horas. No teníamos reemplazo, porque quién iba a querer caminar en esa cubierta... era como ver una montaña de agua que se te venía encima ... imagínate nosotros...

Roberto Herrscher y Guillermo Ni Coló describen en sus relatos que durante la navegación de prueba del *Penélope* estaban casi todos vomitando sobre la borda, fue ahí cuando Roberto se dio cuenta que sus compañeros, a pesar de pertenecer a la Armada, eran “tan novatos y poco marineros” como él (Herrscher, 2012: 69).

Las situaciones de mareo son comunes en las primeras navegaciones o después de estar mucho tiempo en tierra, si bien parece ilógico que le ocurran a un marino, un oficial con experiencia como Eduardo Llambí (2017) relativizó la importancia de esas descomposturas: las personas no son de mar, son de tierra; también influye el tipo de barco, no es lo mismo uno de gran porte que un velero como el *Penélope*; lo más importante es tener tiempo para amarinarse y sobreponerse a esas situaciones. Efectivamente, después de las primeras navegaciones los hombres se adaptaron al nuevo medio, el *mal del mar*, como comúnmente se conoce a la cinetosis, se fue, y las cuatro embarcaciones comenzaron una serie de aventuradas misiones⁵².

⁵² La cinetosis se produce cuando el cerebro recibe informaciones contradictorias de las 3 fuentes de información que lo ayudan a comprender la relación del cuerpo con el espacio: la visión, la propiocepción y el oído interno. La propiocepción es la capacidad del cerebro de reconocer la ubicación del cuerpo, su posición y orientación aún con los ojos cerrados. El laberinto, un órgano del oído interno, es el responsable del mantenimiento del equilibrio, está formado por arcos semicirculares que contienen un líquido, el movimiento de ese líquido le sirve al cerebro para comprender si el cuerpo está o no en movimiento. En un barco el cuerpo está parado pero a la vez en movimiento, ello causa confusión en el cerebro que recibe

La formación recibida es uno de los factores determinantes de la actitud del hombre frente al combate (Buroni y Cevallos, 1992: 177); en los casos de estudio hubo un claro contraste entre la preparación recibida por los oficiales y la brindada al personal de suboficiales y concriptos. Con esa desigualdad como punto de partida, se sumaron más disparidades entre quienes habían cumplido sus especialidades a bordo, como Brunetti, Cabana, Luna y Peralta, y quienes habían estado en destinos administrativos o en tierra. Asimismo, debemos tener en cuenta que tampoco en las embarcaciones el adiestramiento capacitaba para la guerra, los ejercicios se realizaban de forma irreal, sobre blancos que navegaban con rumbo fijo, a baja velocidad, y siempre en buenas condiciones meteorológicas (Rodríguez, An., 1983a.). Contrariamente, en Malvinas el personal tuvo que operar con meteorología adversa y frente a medios enemigos superiores en velocidad y sistemas de armas.

3. La guerra de los buques auxiliares:

3.1 Las primeras misiones

Las cuatro embarcaciones aceleraron la descarga de los buques mayores, llevaron material de guerra, víveres y tropas a distintas posiciones, y contribuyeron a la ejecución de medidas defensivas. Una de las primeras misiones del *Forrest* fue el cortinado naval (ocultamiento acústico) al *Isla de los Estados*, buque que minó los ingresos de Puerto Argentino⁵³. En teoría, el cortinado se hace con un destructor, dotado de sonares, bombas de profundidad y armas antisubmarinos, pero en 1982 esos buques no estaban en Malvinas (Vázquez, O. 2017b)

La maniobra de minado quedó a cargo del Teniente González Llanos que, si bien era de la especialidad armas submarinas, no tenía experiencia en el campo. El *Estados* debió improvisar los mecanismos que permitieran colocar las minas sobre una línea de 60 metros de profundidad, la primera vez que salió el mar estaba muy agitado, el mecanismo falló y una mina cayó dentro de la bodega, un incidente que pudo haber costado la pérdida del buque y muchas vidas humanas (Molini, 2018: 38).

información diciendo que el cuerpo está quieto y sin hacer esfuerzo e informaciones diciendo que está en movimiento por las aceleraciones, las curvas y el entorno. La situación es pasajera, una vez que el cuerpo tuvo tiempo de amarinarse y con la ayuda de un buen descanso, acciones como recostarse, mirar el cielo o el horizonte, y la ingesta de alimentos adecuados, la cinetosis desaparece.

⁵³ El *Isla de los Estados* era un buque de transporte que no contaba con elementos para el fondeo de minas, pero se utilizó por ser uno de los únicos dos buques en las Islas con capacidad para mover los artefactos. El otro, *el Bahía Buen Suceso*, estaba afectado a tareas de descarga (González Llanos, 1983).

Eduardo Rivero, más tarde compañero de González Llanos en el *Penélope*, estaba trabajando en la bodega cuando cayó el artefacto y recuerda que con unas pinzas empezaron a cortar los cables, uno por uno, en una situación muy peligrosa, allí estaban todas las minas y una carga de tanques de combustible (Herrscher, 2012: 50).

La maniobra fue suspendida y se completó al día siguiente en un mar más calmo, la misión del *Forrest* fue navegar unas millas mar afuera haciendo el mayor ruido posible para actuar como señuelo y proteger al buque minador del posible ataque de un submarino. Según recuerda Molini: “No fue fácil, la primera noche fue una tortura, nuestro buque era muy pequeño y sufrimos mucho esa primera navegación en aguas abiertas” (Molini, 2018: 37). Para la emisión de ruidos, el *Forrest* navegó con todas sus máquinas encendidas y con alrededor de 50 conscriptos que golpeaban el casco con palos y cadenas. Además de atraer un posible torpedo acústico, según explicó el TN Molini, tanto ruido tenía también la función de evitar que algún submarino tomara marcaciones a partir del *splash* de la caída de las minas e identificara así la ubicación de los campos minados (Molini, R. 2012). ¿No cuestionó la misión con los riesgos que implicaba? Su respuesta encerró dos elementos: por un lado, el sentido del deber de un oficial naval; por otro, las deducciones hechas en base a su formación profesional:

No, en ese momento no me cuestioné nada, me pareció que la tarea alguien la tenía que hacer, me mandaron a mi y tenía la seguridad de hacerla. Sí tenía pensado que el submarino no iba a gastar un torpedo en nosotros; primer punto, no me parecía un blanco rentable; y segundo punto importante es que creo que ellos, como todos los submarinos, desean mantenerse indetectables, más que indetectables, el término correcto es no dar por sentado que había un submarino, o sea, dejarnos a nosotros con la gran duda si había o no un submarino (R. Molini, 2018)

Molini sabía qué una vez recibida la orden, debía ser cumplida. Su formación descansaba en un principio fundamental: el funcionamiento eficiente del aparato militar se basa en los esfuerzos aunados y en la subordinación (ENM, 1957: 230). La educación en la ENM está destinada a enseñarle al cadete respeto al reglamento y a la autoridad; la base de toda sociedad militar es la disciplina, es decir, la obediencia voluntaria, e

implica que cada subordinado obedezca incuestionablemente las órdenes, de ahí la responsabilidad que recae sobre quien la da y no sobre quien la ejecuta (Ibíd.)⁵⁴.

Esta disciplina se manifiesta en las relaciones de mando y obediencia, resumidas en una fórmula: el superior solicita “subordinación y valor” y los subordinados responden “para defender a la Patria”; la subordinación es el compromiso de servir y reconocer en un jefe la autoridad legal para conducir el cumplimiento de una misión, implica depositar en él la confianza y acatar sus órdenes aun cuando los resultados puedan ser perjudiciales, porque se realizan por un fin superior (Delbón, 2008: 4-7).

Asimismo, en base a su preparación, también evaluaba que el submarino no delataría su presencia ni gastaría un torpedo en un buque que no encerraba peligro alguno para las unidades inglesas⁵⁵.

Hay que señalar que la operación reunió varios protagonistas de esta historia: por supuesto, los tripulantes del *Forrest*, además González Llanos, encargado de la operación en el *Isla de los Estados* y luego a cargo del *Penélope*; Eduardo Rivero, también a bordo del buque minador y más tarde tripulante de la goleta, y Oscar Vázquez, a bordo del *Forrest* y después Segundo Comandante del *Monsunen*.

Luego del minado de dos de los cuatro campos planificados⁵⁶, el *Forrest* y el *Monsunen* cumplieron múltiples misiones de traslado de tropas, víveres, combustible y municiones a distintos puntos de las Islas, tanto en Soledad (Darwin y Pradera del Ganso) como en Gran Malvina (Puerto Fox y Puerto Howard, rebautizados Zorro y Mitre por las Fuerzas Argentinas) (Imagen 9).

A fines de abril, el *Forrest* recibió la orden de llevar abastecimientos a la Base Aeronaval Calderón, en la Isla Borbón, al norte de la Gran Malvina. Como tenía el radar fuera de servicio, sería asistido por el Guardacostas 82 *Islas Malvinas* de la Prefectura Naval Argentina (Molini 2018: 43). La navegación debía ser hacia el norte, donde se

⁵⁴ En nuestro país este tema generó un gran debate con motivo de la sanción de la ley N° 23.521 de Obediencia Debida en 1987 (derogada en 2003) que declaró no punibles por los delitos cometidos durante el terrorismo de Estado (1976-1983) a quienes “revistaban como oficiales jefes, oficiales subalternos, suboficiales y personal de tropa de las Fuerzas Armadas” y “a los oficiales superiores que no hubieran revistado como comandante en jefe, jefe de zona, jefe de subzona”. La discusión sobre el límite de la obediencia en el ámbito militar excede este trabajo, lo mencionamos porque fue referido por Molini como uno de los factores de su actuación en la Guerra.

⁵⁵ El submarino *Spartan* estaba en Malvinas y observó los dos buques durante la maniobra (Muñoz, 2004:36)

⁵⁶ La planificación contemplaba minar cuatro campos para proteger los accesos a Puerto Argentino, designados como: “Campo 3”, “Tommie 1”, situados al norte del Cabo San Felipe, y “Tommie 2” y “Campo 4” ubicados al sur. Sólo se minaron Tommie 1 y Tommie 2 por falta de minas, un gran lote quedó a bordo del ELMA Córdoba que nunca llegó a Malvinas.

ubicaba la flota inglesa, y tras un temporal del noreste que había dejado el mar en muy malas condiciones, para evitar ser detectados los dos buques navegarían sin utilizar las comunicaciones y sin emisiones de radar.

En el *Forrest* habían encontrado algunas guías: indicaciones del capitán isleño, Solís, un juego de cuarterones de todos los pasos, estrechos y bahías de las Islas, y un cuaderno con explicaciones para navegar en zonas dificultosas (Ibíd.: 43-44). En ese momento se daban todas las circunstancias consideradas negativas: onda y viento a favor (NE) con corriente en contra (SW) del orden de los 7/8 nudos, como máximo el *Forrest* podía alcanzar una velocidad de 9 nudos (Ibíd.: 44).

El Paso Tamar, de aproximadamente 5 km, separa los extremos este de la Isla Borbón y noreste de la Isla Gran Malvina (Imagen 10). Según recuerda Molini:

Fueron los 5 kilómetros más largos de toda mi carrera naval y durante ellos pensé en varias oportunidades que estábamos navegando en el infierno. Al viento, la corriente fuerte por cierto y a la gran onda del Noreste, se les sumó bien visibles bancos de cachiyuyos, remolinos y rompientes de olas, en lugares que ni quería ni imaginarme por qué se formaban.

El motor estaba al máximo de revoluciones, nos pegamos sobre la costa este (creo yo, con un mayor sentido de conservación que de lógica náutica). Tenía la carta en la mano y daba órdenes al timonel casi permanentemente dado que todos estos factores externos hacían lo que querían con el rumbo del buque. (Ibíd.: 44-45)

Llegaron, descargaron y emprendieron el regreso, cuando se acercaron a Puerto Argentino ya era 1° de mayo, una fecha clave en la cronología de la Guerra.

Durante esos días de abril, los dos buques que entraron en operaciones se vieron implicados en tareas no previstas por la doctrina naval, como la realización de determinadas maniobras y la navegación en condiciones riesgosas. Sin embargo, en cumplimiento de un deber que habían asumido como personal militar y valiéndose de cuanta herramienta tuvieron al alcance, cumplieron las misiones asignadas. A continuación veremos qué hicieron estos buques al comenzar las hostilidades.

3.2. Inicio de las hostilidades

Ese 1° de mayo a las 4:40 un avión Vulcan, procedente de la Isla Ascensión, descargó sobre la zona del aeropuerto 21 bombas con el objetivo de inutilizar la pista y restar capacidad aérea a las tropas argentinas; más tarde, aviones Sea Harriers atacaron nuevamente la zona del aeropuerto, posiciones cercanas y el aeródromo de Darwin. Asimismo, las unidades navales comenzaron a efectuar cañoneos sobre la zona y las fuerzas argentinas respondieron desde tierra y aire (Piaggi, 1994: 53; Jimenez Corvalán, 2011: 93; Freedman y Gamba, 2012: 245-255)

Mientras tanto, el *Forrest*, fondeado cerca de la Isla Celebroña, en el noreste de Soledad, esperaba autorización para tomar puerto y en horas de la tarde protagonizó un combate directo con un helicóptero, así recuerda ese instante el TN Molini (2018):

En eso se produjo lo que me dejó aturdido por unos instantes y clavado al piso. Todo volaba en pedazos al ritmo de los proyectiles que impactaban en nuestro costado y en el Puente. Rompían lo que encontraban en su camino. Miro hacia el Norte y allí estaba, un Sea Lynx, con su puerta lateral abierta, y una ametralladora disparando sobre nosotros. (49-50)

Utilizando la Isla como resguardo, el helicóptero aparecía, disparaba y volvía a esconderse eludiendo los disparos de la gente del *Forrest*; en un momento el juego se pausó, el helicóptero no apareció y el buque comenzó a navegar hacia el Este, circundando la Isla. Lo encontró con los patines a ras del mar, cayó a babor y enfiló disparando hacia la nave. Molini (2018) recuerda que estaba totalmente sacado, quería correr y dar caza al helicóptero, la adrenalina del momento hacía que no reparara en las ventajas que tenía la unidad aérea frente al barco mercante (Imágenes 11 y 12)

A ese escenario arribó el *Yehuín*, último buque argentino que rompió el bloqueo impuesto por Gran Bretaña, y ante esta situación debió buscar refugio en distintos accidentes costeros, recién el 3 de mayo pudo ingresar a Puerto Argentino.

En vista de los ataques a la zona, las autoridades navales decidieron que los buques mayores se alejaran de la capital y buscaran refugio en el Estrecho de San Carlos. Al alejarse el *Buen Suceso* y el *Isla de los Estados* cargados de víveres, municiones y combustibles, se le creó a los buques menores la servidumbre de ir a buscar de a poco ese material y llevarlo hacia Puerto Argentino; la capacidad de carga era chica en

comparación con las demandas que debían satisfacer, “un helicóptero Chinoux se traga aproximadamente 2000 libras de combustible por hora el FORREST tardaba aproximadamente seis días para traer 150 tambores de combustible (es decir 15 horas de vuelo de un helicóptero)” (González Llanos, 1983: 2-3) (Imágenes 13, 14)

El día 2, el *Monsunen* trasladó efectivos del Ejército desde Puerto Argentino hacia el Estrecho para recuperar cañones y proyectiles del *ELMA Río Carcarañá*; en los días siguientes, en varias oportunidades cargó tambores de combustible y los llevó a la capital (Muñoz, 2004: 71).

La actividad aérea y naval era intensa, a los bombardeos del 1° de mayo se sumaron los hundimientos del Crucero *ARA General Belgrano* el día 2 por acción de un submarino británico, y del destructor *Sheffield* por la aviación naval argentina el día 4. A ello se agregó un constante fuego naval efectuado por las unidades británicas durante las horas nocturnas y patrullas aéreas enemigas que sobrevolaban mar y tierra. La única defensa del *Monsunen* eran los fusiles livianos portados por la tripulación y algunas pistolas 9 mm; por ello, una de las solicitudes más importantes fue el refuerzo de la capacidad defensiva (Gopcevich Canevari, J. 2014).

Este refuerzo llegó el día 6 de una manera inesperada: el Sargento Rubén Marchetti y el conscripto Orlando Godoy, del Regimiento de Infantería 4 del Ejército, se presentaron en el muelle con una ametralladora y cajones de munición. Hasta ese momento se encontraban en Monte Wall (en las cercanías de la capital) y el jefe de compañía les ordenó presentarse en aquél lugar. Al principio, el Sargento creyó que iba a instalar posiciones defensivas en el área, pero para su sorpresa y la de los tripulantes del *Monsunen*, era el refuerzo que las autoridades enviaban al buque; desde entonces, los dos hombres de tierra se integraron a la unidad (Jiménez Corvalán, 2011: 209).

Mientras tanto, durante esos primeros días de mayo, el *Forrest* cruzó el Estrecho de San Carlos en varias oportunidades alijando víveres del *Río Carcarañá* en Puerto Rey, sobre Soledad, y llevándolos a Bahía Fox y Puerto Howard, en Gran Malvina (Molini, 2018: 27-28). La intensidad de las misiones y la servidumbre descrita por González Llanos hicieron que se sumara la cuarta unidad, el *Penélope*, “el más viejo y minúsculo componente de la Armada Argentina en la guerra de las Malvinas” (Herrscher, 2012: 16). Los hombres de la dotación fueron trasladados en helicóptero hasta la Isla Águila, al sur de Soledad, para confiscar el barco y llevarlo hacia la capital, una misión que demandaría tres días, pero la primera noche recibieron nuevas órdenes: navegar hacia el Estrecho de San Carlos y encontrarse con el *Monsunen*. En vista de lo

que se aproximaba, el TN González Llanos instruyó a la tripulación para que pudieran descifrar los mensajes en clave; ya no volverían a Puerto Argentino como estaba previsto (Ni Coló, 2004: 39). Roberto Herrscher (2012) recuerda:

La primera peripecia, y una de las más peligrosas, fue la entrada a Fox esa noche, porque sin previo aviso se desató una tormenta espantosa. El *Penélope* se bamboleaba cacheteado por olas inmensas, se caían con estrépito los platos y las latas de la despensa y nosotros nos caíamos al piso o sobre los compañeros. La proa subía y bajaba como una montaña rusa, pero después de haber vomitado todo lo que teníamos dentro el primer día, ya éramos veteranos marinos y nadie se mareó.

En plena noche el Monsunen se amadrinó al Buen Suceso, que había llegado unas horas antes, y nosotros nos pegamos al lado del Monsunen. Pero las olas y el viento hacían chocar la cáscara de madera de nuestra goletita contra el casco de metal de nuestro vecino, y Ferguson dijo con la cara más seria que le había visto hasta entonces que si no nos separábamos, el *Penélope* se rompería. Tuvimos que desamarrarlo y partir al interior de la Bahía, donde tiramos el ancla para pasar una noche de perros. (70-71)⁵⁷

Una de las funciones agregadas por el Comando Naval a los buques auxiliares fue la de búsqueda y rescate, el primero en recibirlas fue el *Forrest* que debió navegar hacia el sur para socorrer a los naufragos del *Narwal*, un pesquero atacado por la aviación británica mientras realizaba tareas de inteligencia. Para el TN Molini esa fue una de las navegaciones más difíciles, al dejar atrás la Isla de los Leones Marinos, la oscuridad y la inmensidad del mar abierto concientizaban de la crítica situación (Imagen 15). Sin embargo, mientras observaba permanentemente el horizonte con visores nocturnos, esperando ver sólo una pequeña luz como anuncio de un misil, dos médicos cordobeses embarcados para la misión contaron cuentos durante horas y distendieron el difícil momento (Molini, R., 2018). El *Forrest* navegaba totalmente en sigilosa, es decir, con luces apagadas y en silencio, si bien no todos conocían el peligro de la situación, los oficiales eran conscientes de los riesgos, al punto de sentirse cómodos con la oscuridad del Puente que impedía que los demás advirtieran la preocupación (Molini, 2018: 64).

⁵⁷ Findley Ferguson era el capitán isleño del *Penélope*, había salido en las primeras navegaciones para explicar el funcionamiento de la goleta y aún no había desembarcado.

De pronto le ordenaron abandonar la búsqueda y retomar la misión original, entonces regresó a la zona del Estrecho de San Carlos para continuar con las tareas de alije y transporte. El día 10 embarcó carga del *Río Carcarañá* para llevar a Puerto Howard. En Puerto Rey también estaba cumpliendo funciones de alije el *Isla de los Estados*, los oficiales del *Forrest* almorzaron allí y se despidieron para emprender el cruce mientras quedaran horas de luz pese a la insistencia del CN Payarola, Comandante del *Estados*, para que partieran juntos más tarde.

La unidad cruzó sin novedades, avisó a las tropas de Ejército que a la noche ingresaría el *Estados* y dejó espacio para que pudiera atracar. Más tarde la radio sobresaltó a la tripulación con los gritos desesperados de Payarola que pedía dejaran de disparar, creyendo que estaba bajo fuego propio. Nadie estaba disparando en Howard y el corte abrupto de las comunicaciones anunció el peor final. El *Forrest* intentó salir del muelle para prestar auxilio pero inmediatamente recibió orden de no moverse; mientras, se hacía de día por el estallido de bengalas iluminantes (R. Molini, 2018) (Imagen 16). En los días siguientes el Estrecho fue dividido en tres zonas de búsqueda asignadas al *Forrest*, *Monsunen* y *Penélope*. El *Forrest* encontró y recogió dos cadáveres y tuvo la satisfacción de rescatar los únicos sobrevivientes: el CN Payarola y el Marinero López (Molini, 2018: 74). Además de la tarea humanitaria, la búsqueda fortaleció la imagen de Molini como un hombre especial, cuando Mauricio Luchetti (2018) relató lo sucedido, enfatizó más en la actitud y condiciones del Capitán que en el rescate mismo:

Proa cuatro horas a la nada, el Capitán me ordena “Luchetti encare rumbo Norte tantos grados, porque en ese lugar vamos a encontrar sobrevivientes del buque Isla de los Estados”. Yo no le dije nada, acataba órdenes, confiaba plenamente en su sexto sentido y su experiencia como hombre de mar. ... porque sabía que en el Isla de los Estados navegaba su amigo, el Capitán Payarola. Termina el conscripto Damonte las 4 horas de navegación y el Captan Molini dice: “veo un hangar” nosotros con los binoculares no divisábamos cosa alguna y el Capitán desprovisto de todo insistía cada vez más convencido de la visión clara de un hangar. Nosotros con cierta incredulidad íbamos a cada rato al Puente de mando, a decirle “¿dónde está el hangar, Capitán?”, hacíamos algún chascarrillo, el trato con el Capitán Molini era muy amistoso, porque su trato era cordial hacia nosotros. Trascurrido un largo tiempo de navegación, con mucho asombro escuchamos

azorados de boca del Capitán "hay dos personas en el hangar", nosotros recién veíamos a través de los binoculares un techito plateado que podía ser el supuesto hangar, el Capitán ya veía dos personas. Una hora más de navegación y él nos dijo, escuchá lo que te digo "hay un colorado y una persona con la pierna enyesada". Cuando nosotros empezamos a ver el hangar, él ya veía dos personas. Cuando nos acercamos, efectivamente, vimos a dos que no se les distinguía el color del cabello y el Capitán con euforia y con profunda emoción dijo "es mi amigo el Capitán Payarola y alguien más". Y por fin llegamos. Efectivamente, era el Capitán Payarola y el Marinero López. El mentado hangar resultó ser un galpón de esquila y el supuesto yeso, un calzado con piel de oveja. Nosotros no salíamos de nuestro asombro.

El inicio de las hostilidades significó un duro revés para las autoridades argentinas que habían ocupado las Islas con el objetivo de lograr avances en el campo diplomático. Los hombres debieron hacer frente a las fuerzas británicas sin una planificación que coordinara sus acciones. Esa falta de previsión tuvo consecuencias sobre el accionar de los buques auxiliares, pues el alije de los barcos mayores ya no pudo hacerse en puerto, sino que tuvieron que salir a buscarlos a distintas posiciones en el Estrecho de San Carlos, exponiéndose a medios frente a los que no tenían capacidad de respuesta. Los oficiales, aun contando con una importante preparación, tuvieron que vivir experiencias totalmente nuevas, algunas entrañaban un gran desafío profesional, otras mostraban la crudeza de la guerra. Sin embargo, el modo de afrontarlas y el trato hacia sus subordinados sirvieron para crear confianza en la tripulación que, después de casi un mes a bordo, debería enfrentar los momentos más duros del conflicto.

3.3. El cerco comienza a cerrarse

Hacia mediados de mayo la creciente presencia del enemigo, ahora también en el Estrecho de San Carlos, evidenció el avance de las fuerzas británicas. Las unidades inglesas se aventuraron en el Estrecho al comprobar que sus bocas no estaban minadas; así, la fragata *Alacrity* pudo atacar y hundir al *Estados* desde la margen Este y el día 15 los británicos atacaron y dejaron fuera de servicio el Aeródromo de la Isla Borbón, una base de gran importancia estratégica por la proximidad a la boca norte del San Carlos, área que desde entonces estaría bajo su control.

Aprovechando esa superioridad, el día 16 aviones Sea Harrier atacaron ambas márgenes del Estrecho: Bahía Fox al Oeste y Puerto Rey al Este, donde dejaron fuera de servicio al ELMA *Río Carcarañá*. Roberto Herrscher (2012) describió en forma magistral la sensación provocada por la visita de este tipo de aviones

En medio de la búsqueda infructuosa del Isla de los Estados, apareció el primer Sea Harrier. No disparó, sólo nos sobrevoló, pero en nuestra goleta de madera de los años veinte que se deslizaba a cinco nudos y con la única defensa de nuestros vetustos fusiles FAL con los que yo al menos nunca tuve práctica de tiro, la aparición de improviso de esa máquina de guerra de otro mundo o de otro siglo nos dejó con el corazón fuera del pecho (Herrscher, 2012: 77)

La siguiente visita de los Sea Harrier fue aterradora y casi acaba con mi vida (...) Estaba en el galpón sin paredes donde se guarecían los del Buen Suceso cuando sonó la alerta roja. Salimos todos corriendo para meternos en los pozos pero los aviones eran tan rápidos que no tuvimos tiempo. Si fuera creyente me imaginaría así el castigo divino. Voy corriendo por un ladozal esponjoso con botazas incómodas y agujereadas y de pronto se abre el cielo y aparecen las flechas plateadas, se detienen en el aire, se giran y empiezan a explotar bombas por todos lados. Me tiro de cabeza en el agujero que dejó otro ataque y cuando levanto la cabeza del pasto ahí está el monstruo volviendo a las alturas (ibíd., p. 79)

Fue tan grande la extrañeza causada por los aviones en el conscripto que luego de la Guerra se abocó a leer memorias de pilotos de Sea Harrier y pudo comprender las disímiles circunstancias que atravesaron los distintos actores de la Guerra: para los posibles blancos el avión parecía salido de otra dimensión y representaba uno de los mayores temores (Rivero, E., 2015); para los pilotos, se parecía más a un video juegos, compitiendo por hacer cada quién más daño (Herrscher, R., ibíd.)

Aunque los británicos no lograron una superioridad aérea absoluta, la falta de cobertura durante las misiones y las inadecuadas armas que llevaban los buques auxiliares los expusieron crudamente a los medios enemigos (Ni Coló, 2004: 39). El *Forrest* y el *Monsunen* también tuvieron encuentros con los Harriers, eran lo que en términos militares se denomina *blancos de oportunidad*: luego de lanzar sus bombas

sobre los objetivos mayores y de regreso al portaaviones, los pilotos buscaban posibles víctimas para sus cañones, los pequeños cargueros configuraban entonces un crédito extra después de haber realizado ya la misión principal. La desproporción entre ambos era abismal, como explica Oscar Vázquez (2017a):

[comparada la velocidad de los buques] con un vector de ataque como tiene un Harrier, que viene a 400, 300 km por hora y tiene un cañón, en el aire, es como si estuviera tirando a una botella que flota en el mar, fija, porque nosotros no teníamos velocidad de evasión, no teníamos elementos, éramos un barco mercante, no teníamos contramedidas electrónicas

Las embarcaciones también debieron ser cautelosas por la presencia de unidades navales, en particular los destructores, barcos equipados con todo tipo de armamento, diseñados especialmente para dar caza a otros buques y que, con el correr del conflicto, operaron con mayor tranquilidad. Frente al avance enemigo, los buques auxiliares no contaron con apoyo eficiente ni fueron alertados sobre los movimientos de naves o incursiones aéreas; la táctica de eludir al enemigo aprovechando el enmascaramiento de la costa, navegando muy próximo a ella y minimizando el uso del radar, resultó insuficiente cuando éste se acercó a las Islas (Mayorga, 1998: 317).

A mediados de mayo, navegando desde el Estrecho de San Carlos hacia Puerto Argentino, el *Monsunen* se encontró con dos fragatas a la altura de la Isla Bougainville (Lively Island), sin más defensa que la iniciativa y pericia de sus hombres las esquivó metiéndose primero por el canal que separa esa isla de Soledad y luego cayendo a babor⁵⁸, donde el Darwin Narrow, un paso muy estrecho en el Seno Choiseul, impidió la persecución de la nave británica (O. Vázquez, 2018) (Imagen 18).

El día 21 a las 2.30 de la madrugada una fuerza británica compuesta por más de 3000 hombres comenzó el desembarco en Puerto San Carlos, sobre el estrecho homónimo, al oeste de la Isla Soledad (Eddy y Linklater, 1983: 283). Pese a un breve combate con las fuerzas defensoras, cada batallón inglés se apoderó del objetivo asignado. En horas de la mañana el TN Owen Crippa de la aviación naval efectuó un vuelo de reconocimiento sobre la zona y durante el día se llevaron a cabo distintos ataques con unidades de la Fuerza Aérea y la Armada que despegaron desde bases en

⁵⁸ Babor/estribor: respectivamente, lado izquierdo y derecho de una embarcación mirando de popa a proa.

territorio continental. Al finalizar el día se habían ejecutado 72 vuelos, “A la HMS Ardent, una de las más modernas fragatas tipo Amazon de la Armada Real, la habían abierto, como a una lata, con dos bombas de 1000 libras que cayeron en la cubierta de popa” (Ibíd.: 304), además otros buques habían sido dañados por bombas que no alcanzaron a explotar⁵⁹. Pese a la resistencia, los británicos consolidaron el desembarco y establecieron una cabeza de playa para empezar a reconquistar el territorio y acorralar a las fuerzas argentinas que, esperando un ataque directo sobre la capital, habían dispuesto las posiciones de cara al Atlántico.

Con un cuadro cada vez más delicado, el día 22 tras embarcar víveres y combustible del *Buen Suceso* y en navegación hacia la capital, el *Monsunen* volvió a ser interceptado por la fragata *Brilliant* al sur de la Isla Bougainville e intentó evadirla con una maniobra similar a la del día 14. Sin embargo, la fragata *Yarmouth* cerró por el norte la vía de escape, el buque fue intimado a rendirse y recibió la visita de un helicóptero que lo tomaría prisionero. La intimación fue rechazada por Gopceovich Canevari a través de su “mejor puteada en inglés” (Vázquez, O., 2017a), como estaba oscuro no veían el helicóptero, pero por la observación del radar podían leer que haría una corrida lateral para ametrallar al buque. La tripulación aguardó órdenes en cubierta con sus armas sobre la regala del barco (parte superior del costado), el helicóptero pasó tan cerca que Vázquez recuerda haber sentido la vibración y el calor del escape, los tripulantes abrieron fuego con fusiles y el Sargento Marchetti con la ametralladora. En medio de la noche vieron cómo la munición trazante penetraba el helicóptero (Vázquez, O., 2015).

No obstante, el *Monsunen* estaba acorralado: delante tenía una fragata, detrás otra, a babor la costa de la Isla Soledad y a estribor la Bougainville; rechazada la intimación y repelido el helicóptero, comenzó el ataque de las fragatas y la pequeña embarcación buscó la manera de no rendirse. Así describe el TC Vázquez (2018) esos instantes:

La *Yarmouth* empezó a tirar tiros iluminantes arriba de Soledad, imagínate un barco desde acá, con una luz y el barco nuestro entre medio de la luz y la *Brilliant*, hay un contraste. ¿Por qué? Porque nosotros nos acercamos tanto a la costa y tanto al murallón que el radar de control tiro discierne en azimut, es decir, en dirección, pero no discierne en distancia, como que el barco se

⁵⁹ Las bombas no explotaban posiblemente porque los años había deteriorado el sistema de cables y porque, al volar tan bajo para evitar los radares, los aviones argentinos las lanzaban muy cerca de los blancos y no transcurría el tiempo necesario para la detonación.

pega a la costa desde el punto de vista del eco, los tiros se pierden, entonces lo único que tenían era un tiro óptico, como se hacía antes y los tipos iluminaban atrás nuestro y ópticamente nos apuntaban con el cañón de la *Brilliant* y nos sacudían. La *Yarmouth* que tiraba las iluminantes de vez en cuando tiraba algún tiro naval, porque los piques venían del otro lado. Tiraban dos tipos de munición: perforante, que pegaban y hacían patito a veces en el agua, o granadas que explotaban arriba 6, 8, 10 metros de altura y dejaban un reguero, una lluvia... picaban en el agua, le pegaban a las balsas, le pegaban al barco; el barco tuvo muchas averías de todo tipo.

El buque no tenía poder de fuego frente a las fragatas, pero aceptar la rendición no era una posibilidad, el Comandante llamó a Puerto Argentino e informó que iba a tener que suspender sus actividades, le envió un abrazo a sus padres, lanzó un “Viva la Patria”, cortó el contacto radial y ordenó todo timón a babor (Gopceovich Cannevari, J., 2014). El joven cabo Brunetti timoneaba tal como se le ordenaba y, pese al feroz ataque, la tripulación permaneció expectante, a las órdenes. El Comandante avisó que la nave embicaría, es decir se llevaría la costa por delante; con la buena fortuna o ayuda de Dios, que el barco encalló en una piedra con forma de V invertida que actuó como una rampa (Gopceovich Canevari, J. 2014) (Imagen 19)⁶⁰.

Ordenado el abandono, los hombres saltaron a las balsas bajo el continuo bombardeo, mientras Brunetti maniobraba para mantener al *Monsumen* perpendicular a la costa y permitir el desembarco, en la confusión de la noche un suboficial rebotó en una de las balsas y cayó al mar:

(...) se fue al agua, pero como yo estaba poniendo máquinas el chorro de la hélice empezó a empujarlo mar adentro, a la oscuridad del mar adentro, hacia donde estaba la *Brilliant* que nos iluminaba cada vez que disparaban y el conscripto no dudó, ni se sacó los zapatos, se tiró al agua y yo dije ... mi pensamiento inmediato fue “se me murieron dos, a estos dos no los veo más”, pero mi obligación era mantener el barco perpendicular al mar, perpendicular a la costa, que no se me atravesara. El conscripto Bazán, Ignacio, se tiró al agua, hizo un chapoleo, nadó, habrá nadado 10, 12, 15 metros, lo agarró con

⁶⁰ Este enfrentamiento se conoce con el nombre de “Combate de Caleta Foca” (Battle Seal Cove) y es considerado el único combate naval de la Guerra (<https://www.youtube.com/watch?v=Hu2m3P5BJSg>)

el codo del cuello y con el brazo izquierdo trataba de brasear y lo traía, se veía nomás la cabeza, hasta que llegó a la balsa (O. Vázquez, 2018)

Los últimos en desembarcar fueron los dos comandantes y el timonel, pero la odisea no terminó. Para llegar a la playa debieron sortear a pie una restinga de aproximadamente 50 metros, aprovechar la ola para avanzar y agarrarse de las rocas cuando regresaba, así expusieron el cuerpo en un mar cuya temperatura a esa altura del año ronda los 5° C (Brunetti, C., 2015). El Sargento Marchetti, suboficial de Ejército sin ningún tipo de preparación para lo que estaba viviendo, recuerda:

Nos indican que la corriente nos llevaba mar adentro, con el peligro de ser atrapados por la rotación de la hélice del buque que seguía girando. Comenzamos a remar con las manos, que empezaron a ponerse moradas por el frío. Sin obtener resultados, decidimos tirarnos al mar y nadar hacia la costa que estaba a una distancia aproximada de 50 metros, los que se hicieron eternos. Llego a tomarme de una roca y siento que alguien me ayuda a subir, porque me patinaba por el musgo (en Jimenez Corvalán, 2011: 210)

Después llegaron a una playa mínima, la costa era un paredón que debieron subir en la oscuridad bajo el ataque británico. Ya sobre la meseta, encontraron refugio en una especie de depresión donde pasaron la noche brindándose calor unos junto a otros y cubriéndose del frío con los salvavidas. Eran alrededor de las 3 de la mañana, permanecerían allí unas 5 horas hasta la salida del sol. Mientras tanto, escuchaban al *Monsunen* que, con sus máquinas puestas, golpeó toda la noche contra las rocas.

Al amanecer regresaron, una de las amarras soltadas para desembarcar estaba enredada en la hélice, restaba potencia e impedía zafar de la varadura. En horas de la tarde llegó el *Forrest*, lo sacó de la posición y lo remolcó hasta Darwin-Pradera del Ganso donde trasbordaron la carga para llevarla a Puerto Argentino (Mayorga, 1998: 380; Molini, 2018: 85) (Imagen 20). A los hombres del *Monsunen* se les ordenó dejar el buque, que estaba inutilizado, y continuar hacia la capital; sin embargo, en vista del posible avance terrestre del enemigo, la dotación se integró voluntariamente a la Fuerza de Tareas Mercedes que defendía el istmo y cavó una posición en las cercanías del muelle. El pozo albergó a todos los tripulantes y se construyó bajo las directivas del único hombre que tenía conocimientos sobre posiciones en tierra: el Sargento Marchetti,

pero con criterio naval: donde va uno, poner dos y si es posible tres; guardaron la munición debajo de tierra, levantaron paredones con bloques de granito, se cubrieron con las tapas de bodega del barco e instalaron un hornillo en un tambor de 200 litros (Gopceovich Canevari, J. 2014). De esta forma aguardaron el combate en una zona de clima especialmente ventoso y frío, con temperaturas que variaban entre 5° y -15°C, en un suelo saturado de agua, y combatieron contra las fuerzas británicas que asaltaron la posición entre el 26 y el 28 de mayo (Andrada, 1983: 149; Balza, 2003: 113; Eddy y Linklater, 1983: 327-346; Piaggi, 1994: 95/150).

Este combate, inicialmente concebido como una acción rápida, se demoró dos días y arrojó un saldo de bajas mayor al previsto. La posición no obstruía el camino entre San Carlos y Puerto Argentino (Eddy y Lanklater, 1983: 332), el ataque tuvo un objetivo más político que militar: dar a las fuerzas británicas y a los sectores políticos y de la prensa un triunfo rápido que levantara la moral de los primeros, calmara la impaciencia y acallara las críticas del resto tras un mes y medio de movilización militar. Las fuerzas británicas fueron avanzando de norte a sur, sobre las costas oeste y este, conquistando las distintas posiciones argentinas. Pasadas las 22 horas del día 26, un hombre de la Red de Observadores del Aire⁶¹, ubicado a 20 kilómetros de las posiciones defensivas, informó que un buque ingresaba por el Seno Choiseul. Desde Puerto Argentino responden al Jefe de la posición que debía informar calado, velocidad, sistema de armas y radares, color y otros datos (Piaggi, 1994: 98):

Mi desconcierto, aunque entiendo el requerimiento, estalla en una carcajada. Para cuando tenga y pueda transmitir esa información ya ese barco habrá desembarcado sus tropas, si ya no lo está haciendo, o habrá hecho pedazos la guarnición Ganso Verde con sus cañones. O ambas cosas (Ibíd.)

El Observador Adelantado (POA) era Andrés Gazzo Barreto, alférez de la FAA, que, ante una respuesta igual de inverosímil de Puerto Argentino, decidió comunicarse directamente con las fuerzas de Darwin (Gazzo Barreto, 2016: 180). La situación demandaba una respuesta rápida: la fragata ingresaba hacia una posición atacada

⁶¹ La Red de Observadores del Aire pertenecía a la F.A.A. En 1982 fueron movilizados a Malvinas radioaficionados de Córdoba que instalaron 9 Puestos de Observación Aérea. A partir del 1° de mayo, al estar fuera de la protección de los Convenios de Ginebra por ser civiles, se los reemplazó con efectivos militares (Durañona, sf, <http://www.irizar.org/MLV-ROA.html>. Fecha de consulta 22 de julio de 2019.

también desde otro frente; sin muchas alternativas, decidieron efectuar disparos. Se formó entonces un circuito tripartito: el TC Vázquez, voluntario para la misión, sin el buque a la vista ni comunicación con el POA, dispararía un obús de 105 mm; el Puesto de Comando serviría de enlace; y Andrés Gazzo Barreto, el único con la embarcación a la vista, observaría la caída de los disparos y efectuaría correcciones (Ibíd.: 180; Vázquez, O. 2017a).

Vázquez, un sargento y un grupo de soldados se dirigieron hacia la posición de tiro en medio de la noche con el obús enganchado a un tractor (Ibíd.). Una vez más, los hechos escaparon a la doctrina: un hombre de la Armada realizaría tiros de artillería, reglados por personal de la FAA y teniendo como puente a un oficial de comunicaciones del Regimiento de Infantería 12 del Ejército ¿Por qué no iban los artilleros del Ejército? Porque estaban combatiendo contra las fuerzas británicas que avanzaban desde el norte. Llegados a la posición, Vázquez trazó la dirección a la que debían efectuarse los disparos y pidió al suboficial que apuntara el arma, pero éste no lo sabía hacer, eso era competencia de un oficial, tampoco tenía brújula artillera. La situación debía resolverse de alguna manera, recuerda Vázquez que el arma le parecía espantosa, tenía ruedas y se movía, totalmente diferente a los cañones emplazados en la torreta de los buques. Al carecer de elementos para reglar la dirección del disparo cobró importancia la preparación en la ENM y las observaciones del cielo nocturno:

Yo sabía muy bien que la Cruz del Sur si uno la prolonga y la lleva 3 segmentos y medio y después tira la vertical hasta el horizonte, es el 1.8.0. Como yo tenía que tirar al 0.9.7, eran 90° y un poquito más, un poquito menos para el otro lado, no? Entonces miré en el horizonte y le referí al suboficial “¿ve esos dos yuyitos que hay aquí? Bueno, apuntelé al yuyito de la derecha”, el yuyito de la derecha era un poquito más al sur del medio del canal (...) yo dije “si le erro por el Norte los reviento a los que me están... a los POA y bueno... prefiero errarle por el Sur” entonces le metí dos grados más, hacían más o menos 800 metros al sur (*sic*) (Vázquez, O., 2017a)

Los primeros proyectiles cayeron delante de la fragata y, si bien no dieron en el blanco con las correcciones efectuadas, el barco giró lentamente y se alejó del lugar.

El día 28 las fuerzas argentinas habían perdido gran parte de sus efectivos, el estado psíquico y físico de la tropa era regular y el terreno en su poder se reducía a una

superficie muy pequeña. El enemigo podía destruir la posición mediante fuego aéreo, terrestre y naval, o simplemente con la voladura de los depósitos de combustible; para complicar el panorama, prácticamente ya no contaban con munición; contrariamente, los británicos estaban en condiciones de continuar combatiendo con numerosos efectivos, contando además con apoyo aéreo y naval ilimitado (Piaggi, 1994: 125)

Se reunieron la Plana Mayor, las jefaturas de elementos dependientes y el comandante del *Monsunen*; las opiniones se dividieron entre quienes creían prudente dar por terminado el combate y aquellos que se sentían obligados a continuarlo (Ibíd.: 136). Ítalo Piaggi, jefe de la fuerza, considerando que su prolongación sólo conduciría al sacrificio de vidas sin posibilidades de cambiar el desenlace, resolvió el cese del fuego y rindió la guarnición (Ibíd.: 137). En las conversaciones con los jefes británicos ofició de intérprete el Comandante del *Monsunen*, luego de acordar los términos de la rendición los argentinos fueron hechos prisioneros; la plana mayor fue trasladada a San Carlos para ser interrogada, se pretendía que los oficiales del *Monsunen* brindaran datos sobre los campos minados (Vázquez, O., 2015).

Por su parte, la situación de Rubén Marchetti y Orlando Godoy era delicada, siendo personal del Regimiento de Infantería N° 4 estaban luchando bajo las órdenes del Regimiento 12 y pertenecían a la dotación del *Monsunen*. Marchetti le dijo a Godoy que mantuvieran sus declaraciones para no comprometer al Regimiento 4 que defendía los cerros cercanos a la capital, por un error de interpretación en el interrogatorio, Rubén fue enviado al sector donde estaban los oficiales, “la parte más complicada” (Marchetti, R., 2015)

3.4. Las últimas misiones

Además de avanzar sobre Soledad, las fuerzas británicas actuaron sobre las posiciones argentinas en la Gran Malvina, el 26 de mayo atacaron nuevamente Bahía Fox, donde el *Penélope* fondeaba a 200 metros de la costa y el conscripto Herrscher cubría guardia junto al Cabo Rivero:

Solo recuerdo que fue súbito, un chasquido, un latigazo, pero como un latigazo del cielo. De pronto, todos los vidrios de las ventanitas del puente se rompieron a mi alrededor. Yo estaba afuera, en la cubierta y me tiraba de panza entre los tambores de gasolina que llevábamos. Las bombas eran

ensordecedoras, las esquirlas chiflaban con saña y herían la madera y reventaban tambores de combustible. En desbandada salieron mis compañeros a medio vestir, y en desorden nos fuimos tirando en el bote de remo para bogar hacia la costa. Pero las bombas seguían explotando y una de las formas de muerte imaginadas esa noche se acercaba galopando (Herrscher, 2012: 22)

Rivero recuerda que estaba en el baño cuando sintió que todo comenzaba a moverse, salió y vio a Roberto tirado entre los tambores de combustible, cubierto de vidrios, y creyó que estaba herido (E. Rivero, 2018). Solo el destino alejó la muerte del *Penélope*; por un lado, la esquirla dio contra el tambor de combustible que estaba al lado de Roberto y no en su cuerpo; por otro, el tambor era de la gasolina del buque y no de aviación que, por su consistencia, hubiera provocado una gran explosión (ibíd.).

Pasado el peligro, la goleta emprendió la navegación hacia Puerto Argentino donde necesitaban el combustible, en numerosas oportunidades tuvo que esconderse por la presencia de unidades británicas. En una de esas tantas recaladas llegó a una isla solitaria, la radio no funcionaba y las autoridades nada sabían de ellos. González Llanos comentó en tono de broma que podrían quedarse allí hasta que pasara la Guerra y los cabos, también bromeando, comenzaron a imaginar cómo sería vivir juntos en ese rincón remoto (Herrscher, 2012: 108); sin embargo, con el avance de los días evadir la guerra se convirtió en una posibilidad concreta, recuerda Herrscher (2012):

Pero esa noche, y es uno de los recuerdos más fuertes de mis tres meses en Malvinas, volvió el tema de quedarnos en esa islita para siempre y ya no sonaba a chiste. Yo quería quedarme, no quería volver a la guerra (...) A lo lejos se veían fogonazos, se escuchaban bombas y todo parecía irreal y lejano ¿Por qué no? El escape, la huida, era sólo quedarnos inmóviles en una isla que tal vez ni estaba en los mapas (109)

Los hombres del *Penélope*, considerados ya desaparecidos por las autoridades navales, tenían dos posibilidades: hacerse a un mar lleno de buques enemigos e intentar avanzar con la vieja goleta o permanecer en un paisaje remoto y evadir la guerra sin que nadie diera cuenta de ello. El hombre tiene la potencia de una gran gama de comportamientos, cuál de ellas se manifiesta no depende de las condiciones sino de sus

decisiones (Frankl, 2012: 135) y el Teniente tomó la decisión, les dijo que en algunas partes la guerra continuaba y ellos también iban a combatir; es más, cansado de tener que refugiarse advirtió: “Esta vez no paro más, así choque contra el “Hermes” (portaaviones inglés) o me meta adentro de cualquier otro barco, no paro más” (Ni Coló, 2004: 57). El *Penélope* llegó a la capital el 2 de junio en una hazaña que quedó en el recuerdo de todos. A partir de allí, junto al *Forrest* patrulló los ingresos a Puerto Argentino, el mar era absolutamente del enemigo y ya no podían seguir navegando.

El *Yehuín* estuvo en puerto gran parte de la guerra debido a averías en el motor de babor (Muñoz, 2004: 123). Allí participó de la seguridad a través de guardias radar y lanzamiento de cargas preventivas, efectuó búsqueda e interceptación de comunicaciones en HF y VHF, colaboró con el lanzamiento de señuelos y prestó apoyo de rancho y alojamiento a las dotaciones del *Penélope*, *Forrest*, ANM y a tropas apostadas en tierra que concurrieron al buque para asearse, secar ropas y recibir comida caliente; si bien no recibió órdenes para navegar, contribuyó al combate con los radares y la experiencia de sus hombres (Llambí, 1982):

¿En puerto qué hacíamos? guardias de tirar granadas al agua, te tenés que acostumbrar a dormir porque cada media hora tiran granadas por los ataques de los buzos tácticos; inflar globos... esto lo aprendí en Inglaterra, está muy bueno, es una forma de medir los alcances de los radares, era inflar unos globos con una esfera metálica que hacía de eco reflector y con el avance del globo uno podía medir hasta dónde llegaba el radar. También nos sirvió para simular ataques de helicópteros al enemigo, porque se los mandábamos en dirección a donde estaban tropas enemigas, simulando un ataque. Son las distintas cosas que uno hace en una guerra para tratar de mejorar la situación que está llevando (*sic*) (E. Llambí, 2017)

A esta altura de la guerra los buques auxiliares ya no cumplían tareas de abastecimientos, el *Monsumen* estaba fuera de servicio desde el 23, el *Forrest* y el *Penélope*, al llegar a Puerto Argentino, fueron destinados a patrullajes; las condiciones de las tropas apostadas en Gran Malvina se tornaron más delicadas, incluyendo muertes por desnutrición. A ello se sumó la impotencia de un sacrificio en vano, pues recibieron hostigamiento aéreo y naval, pero no entraron en combate y debieron entregar sus armas casi nuevas (Ricardo Aromando en Jimenez Corvalán, 2011: 204)

El jefe del Regimiento 5, que ocupaba Howard, describió la situación de su unidad en cuanto a víveres señalando como períodos críticos la primera semana de mayo y entre el 25 de mayo y el 6 de junio (en Lorenz, 2014b: 239), coincidente con la caída del *Monsunen* y la permanencia en la capital del *Forrest* y *Penélope*.

La mala organización en la Gran Malvina alcanzó al elemento sanidad, Buroni y Ceballos (1992), dos médicos combatientes, describieron las precarias instalaciones de los puestos de socorro, el reducido e inadecuado personal médico y la falta de material quirúrgico (37-38). Este cuadro fue observado por algunos tripulantes de los buques auxiliares, Oscar García Lattuada asistió voluntariamente a enfermos y heridos, como al oficial Miñones, del Regimiento 5, que llegó al buque hospital *Bahía Paraíso* habiendo perdido parte de los glúteos y del hueso. Lattuada lo bañó por primera vez y lo hizo sentar, el marino mercante se abocó a esa tarea por la falta de elementos y personal (García Lattuada, O., 2000).

A fines de mayo el desenlace se veía cercano, el día 29, menos García Lattuada, los tripulantes mercantes del *Yehuín* fueron evacuados hacia el continente. El 1° de junio arribó a Puerto Argentino el buque hospital *Bahía Paraíso* y fondeó en la bahía, el *Yehuín* alijó entonces 260 toneladas de víveres y 30.000 litros de combustible, y fue evacuado García Lattuada tras un accidente durante un bombardeo (Llambí, 1982: 11).

Del 11 al 13 de junio tuvieron lugar los combates más intensos en los cerros cercanos a Puerto Argentino, hubo un cese del fuego y el 14 se produjo la capitulación, la Guerra había llegado a su fin. Los tripulantes del *Monsunen* estaban prisioneros desde la rendición de Darwin-Pradera del Ganso; en cuanto al resto, algunos tripulantes, por consejo de sus oficiales, simulaban estar heridos y embarcaron rumbo al continente en los buques hospitales. El *Yehuín* tuvo la dura tarea de llevar los heridos de los combates finales hacia estos buques, fondeados en la bahía porque el calado no les permitía acercarse a muelle. El mal tiempo hizo difícil el trasbordo, los buques no pudieron quedar amadrinados y el personal tuvo que saltar desde el *Yehuín*, tomarse de una red arrojada desde el buque hospital y trepar para poder embarcar con el riesgo de caer al agua y quedar atrapado entre los buques (Ni Coló, 2004: 62). Así, parte del personal regresó al continente, otros, especialmente los oficiales, permanecieron en las Islas como prisioneros de guerra.

En síntesis, en este capítulo vimos cuáles fueron las unidades utilizadas como buques auxiliares menores, quiénes fueron sus tripulantes, y el rol cumplido en el

conflicto. Vimos que no se trató de unidades militares, sino buques civiles que, si bien resultaron idóneos para navegar por las accidentadas costas a donde debían llevar los elementos logísticos, carecían de armamento y elementos electrónicos necesarios para operar en ese escenario. Sus tripulaciones fueron formadas durante la Guerra sin criterios uniformes y nuclearon tanto a personal con experiencia en navegación como a efectivos que nunca habían estado en el mar. Bajo control militar, los buques cumplieron múltiples misiones en un escenario que podemos dividir en etapas según el avance del enemigo, pues ello modificó las tareas asignadas y el entorno en que se llevaron a cabo: en principio, hay un período de preparación para la guerra, con la flota inglesa lejos de Malvinas, en el que los buques se desempeñaron con relativa calma; luego, a partir de los ataques del 1° de mayo, el escenario se complejizó conforme al acercamiento de las unidades británicas y el incremento de las zonas bajo su control, desde entonces las unidades operaron principalmente desde y hacia Puerto Argentino y en zonas del Estrecho de San Carlos debiendo evitar encontrarse con o enfrentar al enemigo en una clara situación de inferioridad; posteriormente, tenemos los momentos finales de la Guerra, la caída del *Monssen* y la imposibilidad de continuar navegando para las unidades restantes por el absoluto control naval británico.

CAPÍTULO 3: LA GUERRA DESDE EL MAR

A partir de recursos testimoniales, este capítulo se interna en el modo en que vivieron la guerra los tripulantes de los buques auxiliares. Partiendo de las características específicas que condicionaron su actuación, nos proponemos abordar la forma de organización a bordo, el desarrollo de relaciones horizontales y verticales y las maneras de enfrentar situaciones críticas. En armonía con los hechos reconstruidos en el capítulo 2, nos interesa conocer lo acontecido en los buques durante las navegaciones, cómo vivieron y se relacionaron los hombres improvisados como tripulación ya en vísperas de la Guerra. En resumen, nuestros interrogantes son los siguientes: ¿Cómo se habituaron a la guerra? ¿Qué mantuvo unido a estos tripulantes? ¿Qué estrategias utilizaron para operar en un ámbito dominado por el enemigo? ¿Qué significados dieron a sus acciones?

1. Vivir en el mar: relaciones a bordo y estrategias.

Las dotaciones de los buques auxiliares vivieron casi todo el conflicto a bordo de las unidades, es decir en el mar; desembarcaron cuando los ataques enemigos obligaron a buscar refugio en tierra y en las cortas estadías en el muelle de Puerto Argentino. Durante el combate el ser humano está sometido a una serie de circunstancias que aumentan el estrés, entendido como la respuesta del organismo a un estado de tensión excesiva y permanente que exige un esfuerzo emocional e intelectual que sobrepasa las posibilidades propias; esta hiperactividad desencadena una serie de modificaciones bioquímicas y reacciones sintomáticas que modifican el modo en que se procesa la información recibida (Galindo Angel, 2014: 354; Menéndez López, Moreno Puebla y Turró Marmol, 2001: 184). Roberto Herrscher (2012) recuerda que la tensión era continua, aún más durante las guardias nocturnas cumplidas en turnos que iban desde las 22.00 hs hasta las 03 de la mañana y de ahí hasta el amanecer:

Esos minutos antes del ataque fueron los más calmos y silenciosos de toda la guerra. Esos momentos en que sólo se oía el viento constante eran también los más terribles, porque cualquier pez que sacara la cabeza, cualquier pájaro, cualquier ráfaga me ponía todos los nervios de punta. El ataque no venía nunca, y por lo tanto podía venir en cualquier momento. Y esa soledad fría y

ventosa era propicia también para pensar en la muerte, que a medida que pasaba la noche iba tomando formas más y más macabras (22)

Además, en el ámbito naval los hombres se ven expuestos a una serie de agentes específicos derivados de las condiciones que envuelven la actividad: a) el movimiento constante del barco, dependiente del estado del mar, genera mayor gasto energético e impide que el descanso tenga un efecto reparador similar al realizado en tierra; b) los sonidos intensos, producidos por las máquinas que mantienen el buque en navegación; c) los cambios bruscos de temperatura; d) el alojamiento reducido que conlleva a la pérdida de intimidad y produce desgaste; e) los riesgos asociados al buque; f) turnos de descanso y trabajo, entre otros (Galindo Ángel, 2014: 133-138)

En los casos de estudio, estos agentes se sumaron a circunstancias particulares de la Guerra: condiciones meteorológicas adversas, falta de información sobre el desarrollo del conflicto e incremento en la frecuencia de las misiones. Los tripulantes no sólo debieron adaptarse a convivir con el bombardeo nocturno del enemigo, sino también con medidas preventivas propias. Así como recuerda Ni Coló (2004), mientras estaba en Puerto Argentino “durante las noches, el sueño se interrumpía varias veces por el estruendo de las cargas de trotyl que los buzos tácticos arrojaban al agua para impedir cualquier intento de sabotaje por parte de los buzos ingleses” (24).

Cabe señalar que la intensidad de las misiones determinó que el trabajo fuera continuo. ¿Cómo era un día a bordo? Mauricio Luchetti (2018), conscripto a bordo del *Forrest*, recuerda que no había rutina en la embarcación:

No teníamos día, si navegábamos eran 24 horas y si cargábamos eran 24 horas. Así lo vivíamos, como 24 horas de tensión y sosiego. Se trabajaba a demanda y se navegaba con la misma modalidad, la dotación dispuesta a acatar las órdenes impartidas. Recuerdo cómo fue el 25 de mayo: era un día diáfano, con el sol brillando en todo su esplendor, saludando a la Patria en su día, celebrando, comiendo un asado en la cubierta del barco.

Desde su perspectiva no existió una rutina, las demandas determinaron tipo y turnos de trabajo sin importar si era de día o de noche; la única excepción que recuerda es el 25 de mayo, una fecha muy especial para las fuerzas argentinas. En un sentido similar, en los recuerdos de Guillermo Ni Coló (2004) ese día aparece como un quiebre también

en las vivencias del *Penélope* por una ceremonia muy emotiva y porque fue en vísperas de la fecha que los tripulantes pudieron asearse después de casi veinte días de estar embarcados (48).

Tampoco las actividades estuvieron fuertemente distribuidas más allá de funciones específicas, unos pocos tripulantes debieron cubrir guardias, ocuparse del mantenimiento, de la carga y descarga, y, por supuesto, tener horas de descanso:

A: ¿Cómo se organizaban en el buque para las tareas?, bueno... ya me dijiste: los conscriptos hacían la carga

M: carga y descarga y timoneábamos, nos turnábamos cada 4 horas, y los quehaceres de limpieza en común, en lugares comunes

A: ¿cocinar?

M: Solamente cosas simples, alguna merienda o alguna infusión y el lavado de utensilios de cocina. Esto me recuerda la enseñanza del Cabo Zurita que con su trato cordial fue el que me enseñó a lavar los platos (Ibíd.)

Mauricio (2018) recuerda que el Cabo Zurita le enseñó a lavar los platos, siempre creyó que era cocinero porque a bordo del *Forrest* se encargaba de preparar la comida, muchos años después supo su verdadera especialidad: electricista, pero al no haber una demanda continua de sus servicios en el barco, se ocupó de cocinar y lavar los platos.

Las tripulaciones de los buques auxiliares no tuvieron una distribución de funciones similar a la organizada en buques grandes o en tiempos de paz, la asignación de tareas o el cumplimiento voluntario de ellas dependieron de las exigencias de la Guerra. Así lo recuerdan también oficiales y suboficiales del *Monsunen*; el TC Oscar Vázquez (2018) describió las funciones principales de primer y segundo comandante y la disposición de la dotación para hacer frente a todos los requerimientos:

El comandante se dedica a la parte fuera... la parte de recibir las órdenes, ratificar dónde va el barco, es más un embajador, y el que manda. Pero el Segundo es el que de la regala, del contorno del barco para adentro, es el que regula la vida interna, el que pone las leyes ¿no? Entonces yo dije bueno, acá no hay cocinero, no hay camas, acá navegan 4 o 5 y cuando estamos en combate necesitamos un timonel, un ayudante, encima hay dos del Ejército, acá somos 14 y no hay posibilidades de traer ni... es más, debería

desembarcar a 3. Como no hay cocineros vamos a imponer este sistema, a mí no me importan los horarios porque nuestra rutina de operaciones no tiene horario: embarcamos, navegamos, desembarcamos; embarcamos, navegamos, nos defendemos, desembarcamos. No hay otra alternativa, es sin parar y vamos a hacerlo sin parar. (...) De los 14 tiene que haber el 66% en carga y descarga, un trozo, el 33% en navegación, ahí hay 3: máquinas, cubierta y timón; y como no hay cocinero cualquiera puede cocinar cualquier cosa el día que quiera, en el momento que quiera, para él mismo, si quiere invitar a otro y cocinar para otro al mismo tiempo, mejor. Vale para el café, té, para lo que sea. Acá no hay cocineros ni camareros, cada uno se hace lo suyo, si quiere puede cocinar para el camarada, hacías el café y yo decía ‘¿alguien quiere café? –yo jefe’, hacía una jarra grande y daba café hasta que se acababa, la próxima vez la jarra que la haga otro, yo me tomaba mi café y me iba al puesto. Y así vivíamos.

Raúl Gramajo (2014), cabo enfermero, coincidió en que no había una función específica para cada uno en el *Monsumen*, todos participaban en distintas tareas; la pauta implícita fue llenar el vacío para aliviar las cargas del combate.

La rotación en distintas funciones se acentuó en el *Penélope* donde 7 hombres debieron encargarse de todo, como interrumpir el trabajo de carga y subir al techo a arreglar un cable, timonear mientras el oficial observaba los movimientos en el mar y aprender códigos para descifrar mensajes. De alguna manera todos los tripulantes se hicieron cargo de múltiples tareas, aunque Oscar Luna, el mayor de la dotación con 43 años, era quien generalmente cocinaba e hizo menos dura la experiencia con “su tranquilidad, sus pocas y contundentes frases y sus memorables guisos” (Herrscher, 2012: 44). En este sentido, Guillermo Ni Coló (2004) evoca en su libro: “El suboficial Luna, además de destacarse en su especialidad maquinista motorista, se desempeñaba con mucha solvencia a la hora de preparar algo de comer. Era un hombre muy bueno. Con él hablábamos y nos divertíamos muchísimo (...)” (42)

La cuestión etaria que aparece en este caso fue fundamental a la hora de establecer lazos; por lo general, los más jóvenes crearon una imagen paternal de los mayores de la tripulación, el citado Luna en el *Penélope*, y Marchetti en el *Monsumen* (Brunetti, C., 2018). En cambio, crearon relaciones más empáticas con los tripulantes de edad similar, en el relato de Mauricio Luchetti (2018), los conscriptos, especialmente Alberto

Moltrasio, ocupan la mayor parte de sus referencias, y la mirada hacia algunos suboficiales y oficiales mayores se apoya en el reconocimiento a los aspectos profesional y humano. En la anécdota del lavado de platos Mauricio (2018) valoró el tiempo y la dedicación del Cabo Zurita: “Porque en un momento tan complejo, tan cruento como ese, que una persona te saque de ese contexto para decir ‘te enseñó una pequeñez’... pero que bien me hacía esa distracción”

Esa enseñanza, además de transmitir un conocimiento práctico, resultó fundamental para alejar la atención de la Guerra, para que un conscripto como Mauricio que, ni bien llegó a las Islas buscó la forma de volver al continente, pudiera aislarse del entorno aunque fuera por momentos (Ibíd.). Asimismo, creó lazos entre hombres que se habían conocido sobre la cubierta de un buque ya en vísperas del conflicto bélico.

Sin importar la jerarquía que los separaba, el factor etario mencionado fundó relaciones con los oficiales jóvenes, al TC Hugo Guilisasti, tercer oficial del *Forrest*, Mauricio (2018) lo definió como: “El que más afinidad tenía, porque era el más joven de los oficiales, el que estaba más enganchado con las cosas nuestras, música, cosas vividas, yo le contaba cosas de la ciudad de La Plata, de boliches, de chicas, historias”

Algo similar ocurrió en el *Monsunen*, donde Brunetti, aunque era suboficial, se sintió cercano a los conscriptos Bazán, Ávila y Godoy porque tenían su misma edad (Brunetti, C., 2018). También en el *Penélope* la edad prevaleció sobre el grado, recuerda Roberto Herrscher (2017) que con los suboficiales se entendió desde el principio porque eran todos pibes como él, lo trataron muy bien y no hicieron valer en ningún momento su condición de personal permanente.

Este tipo de relaciones, referido en la doctrina como cohesión o espíritu de cuerpo, hace a la identificación del combatiente con el grupo y brinda una estructura de apoyo social, un vínculo especial que lleva a los hombres a ser capaces de morir en bien de la preservación del grupo, su código de honor militar o el honor del país. Pero no se estructura sólo sobre relaciones horizontales, las relaciones verticales son también un eje central de este concepto (Valdebenito, 1992; Corbacho, 2003).

Afirma Keegan (2013) que en las situaciones de vida o muerte, los soldados no se ven como dependientes de una autoridad militar formal, sino como iguales dentro de un grupo pequeño; en el grupo, no todos son iguales, al menos uno ejercerá el liderazgo, pero no es por este que el resto combatirá sino porque la supervivencia de cada uno está ligada a la del grupo, y por temor a ser considerado un cobarde, es decir, a perder lo único que importa tanto como la vida, el respeto de los demás (52-53).

En el ámbito castrense, ese respeto referido por Keegan configura el concepto de *honor*, entendido como la estimación de una persona en el seno de la sociedad (Corrales Elizondo, 2008: 114). Es la actitud del soldado frente al desafío lo que define su condición, es decir probar vocación y aptitud para el servicio, más allá de la victoria o la derrota (Oyarzábal, 2008: 119).

En momentos límite, la voluntad de resistir y de sobrevivir es uno de los factores más importantes; la mente y la voluntad de una persona tienen la capacidad de exigirle al cuerpo más de lo que éste puede resistir y muchas veces la fatiga no es señal de agotamiento real sino una consecuencia de factores psicológicos; por ello, resulta fundamental mantener un estado de ánimo positivo hacia el cumplimiento de las misiones (Martínez Sánchez, 2011: 46). En sintonía con ello, el Arte del Mando Naval (1957) prescribe:

...el buen conductor no es, necesariamente, el hombre con ciertas características de conducción sino el hombre que posee una rica variedad de habilidades sociales, que lo habilitan para diagnosticar individuos y grupos, y reaccionar hacia ellos en una forma que dé resultados positivos (221)

El TN Molini, Comandante del *Forrest*, destaca que la preparación del hombre en las Fuerzas Armadas se apoya sobre una mesa de tres patas: la preparación profesional, la física y la espiritual; durante los años previos a 1982, las dos primeras se habían intensificado en base a las lecciones obtenidas de la movilización por el conflicto con Chile en 1978; sin embargo, la preparación espiritual distaba mucho del nivel necesario para afrontar una situación de guerra y, según sus observaciones, fue el aspecto más débil de las tropas en Malvinas (Molini, R., 2018).

A partir de ese análisis, a bordo del *Forrest* se tomaron decisiones especialmente destinadas a evitar la desmoralización. Al observar que el recuerdo de seres queridos causaba gran sensibilidad, el Comandante aconsejó no hablar de ellos, no mirar fotos ni evocar anécdotas que ligaran al continente, la mente sólo debía estar enfocada al combate y a un objetivo: mantener la soberanía argentina sobre las Islas: “La veda familiar, fue cumplida con total eficiencia y fuimos incentivados con carteles alusivos que idearon Verneti y Guilisasti, con consignas que elevaban nuestro espíritu combativo y sentimientos patrióticos” (Molini, 2018: 115).

Rafael Molini, con 33 años y ejerciendo el comando por primera vez en un Teatro de Operaciones, construyó relaciones con sus subordinados a partir del manejo de distintas situaciones y una preocupación particular por el bienestar de sus hombres, preocupación que se exteriorizó en la veda familiar ya descrita y en cada oportunidad en que la tripulación necesitó la comprensión de inquietudes particulares. Por ejemplo, un día sus hombres le dijeron estar en conocimiento de que al Segundo Comandante, Juan Carlos Vernetti, lo cambiaban de destino. Él no había escuchado nada y le restó importancia, pero el planteo fue que si Vernetti era desembarcado, ellos se negaban a seguir navegando esgrimiendo como justificación que Vernetti estaba destinado primeramente al Crucero *General Belgrano*, hundido el 2 de mayo, luego había estado en el *Isla de los Estados*, hundido también tras el cambio de destino de quien ahora se desempeñaba como Segundo Comandante del *Forrest*. Molini comprendió entonces la importancia de la presencia del Teniente en el buque e intercedió ante el Almirante Otero, máxima autoridad naval en las Islas, regresó al buque y comunicó la buena noticia: Vernetti continuaría a bordo. Al terminar el relato de este episodio, Molini (2018) reflexionó “¿Es una pavada, no?”, tal vez dudando de que las personas pudiesen comprender un planteo de esa magnitud en el ámbito militar y en el contexto bélico.

El episodio también fue relatado por Mauricio Luchetti (2018), en este caso, desde otra posición, quienes consideraban al TC Vernetti “un tipo especial, de cuanto barco lo han bajado ha tenido inconveniente, nosotros no queríamos que lo bajaran”. Que el Segundo Comandante continuara a bordo era crucial para la moral de los hombres del *Forrest* que veían en su desembarco una causa o presagio de hundimiento, por eso Molini (2018) no dudó en interceder ante sus superiores, con la confianza de que sería escuchado, consideraba al Almirante Otero una *persona particular*. Así, reaccionó abiertamente a las problemáticas de sus subordinados por más irracionales que pudieran parecer, pues el marco que tenían de fondo exigía priorizar la parte espiritual.

La necesidad de recurrir a aspectos supersticiosos y religiosos tiene su origen en la consciencia sobre la inferioridad y vulnerabilidad del hombre frente al mar, cuando la mente y las fuerzas humanas resultaron impotentes para dominar el medio, la imaginación de los pueblos buscó interpretar los sentimientos causados por el mar personalizándolo en divinidades marinas⁶². Así, el culto asociado al mar fue importante

⁶² El mar fue objeto de culto en distintas culturas. El ejemplo más conocido es el de la mitología clásica griega donde Poseidón, uno de los dioses principales del Olimpo, era considerado dios del mar, de los ríos, y protector de los navegantes; Tritón, uno de sus hijos, era considerado un mensajero de las

en distintas culturas y religiones, en la Armada Argentina se materializa en la veneración a la Virgen Nuestra Señora de Stella Maris (Estrella del Mar), designada patrona de la institución y de los navegantes por decreto presidencial de Agustín P. Justo en 1937⁶³.

Desde el punto de vista del TC Vázquez (2018) la consideración hacia los hombres es fundamental cuando se vive en un medio reducido, durmiendo con ruidos constantes, al lado de una turbina o apoyado sobre un mamparo que separa de combustible o armamento, porque en un buque no se privilegia la comodidad sino el objetivo a cumplir, y ello impone limitaciones a la tripulación. Esta forma de vida y los riesgos a que expone la vida en el mar exigen modos especiales de relacionarse con pares, superiores y subordinados:

No te digo que seamos iguales, no hay iguales en la Armada, siempre hay un superior y un subalterno porque así es la vida militar, pero sí hay un trato diferente, una comprensión a los problemas humanos, a las distancias, a los nacimientos, cuando uno está navegando y le informan que fue padre por primera vez; a los fallecimientos, de un padre, de un hermano, -navegando en la paz, no en la guerra-, a un montón de vicisitudes que sufre el marino, sometido en una especie de lata infernal que hace que la vida no sea cómoda y encima con estos problemas. Entonces esa conducción es diferente a la conducción de un soldado.

Los comandantes del *Monsunen* también establecieron lazos con sus subordinados contemplando aspectos que repercutían en el bienestar espiritual del grupo. En el programa radial *Malvinas, es hora de volver a casa*, estando como invitados Carlos Brunetti, Rubén Marchetti y Oscar Vázquez, la conductora, Susana Saelices, le pidió a Brunetti que contara una anécdota. El Cabo contó que tenían ganas de comer cordero,

profundidades y junto a las Nereidas señalaba rutas de navegación y ayudaba a los navegantes a evitar tormentas y vientos fuertes. En la cultura romana, Neptuno fue su equivalente; siendo venerado también en las culturas precolombinas. Desde el siglo XV, el catolicismo de los marineros se manifestó principalmente en el culto a la Virgen María en distintas imágenes: del Rosario, de Guadalupe, del Buen Ayre, del Carmen, y de Stella Maris. Los templos venerando a la Virgen se difundieron por todo el litoral marítimo de los estados occidentales, recibiendo en numerosas ocasiones réplicas de los buques en señal de agradecimiento (Calandra, 2007: 270-271)

⁶³ Nuestra Sra. de Stella Maris fue coronada como almirante por el Jefe de Estado Mayor de la Armada en agosto de 2008, además se le otorgó la “Cruz Naval Laureada a los servicios distinguidos” por “brindar su celestial protección a los hombres y mujeres de la Armada que a diario custodian desde el mar, desde el cielo y desde las costas, la República Argentina y su bandera” (Otorgaron la jerarquía de almirante a la virgen patrona de la Armada Argentina, 27 de agosto de 2008, Fundación Nuestro Mar)

en uno de los viajes a Darwin desembarcó junto al Sargento Marchetti, cazaron un animal y lo cocinaron. Seguidamente, Susana preguntó si habían convidado a los jefes; Brunetti contestó que sí, que en el ámbito naval, desde el comandante hasta el último de los conscriptos eran todos iguales, y aún más en esa situación. Entonces la conductora recordó, en tono totalmente distendido, que cazar corderos era una falta grave, que los oficiales habían encubierto un delito de sus subordinados. El TC Vázquez rio y dijo que no recordaba en absoluto el hecho relatado por sus compañeros. (*Malvinas, es hora de volver a casa*. 1° de marzo de 2015). Su risa cómplice y el comentario expusieron claramente la contradicción y la elección hecha entre el deber de sancionar a sus subordinados por disposiciones emitidas lejos del combate y la toma de decisiones en el terreno sobre quienes compartían con él los riesgos y la tensión de la Guerra.

En estos relatos, en las referencias de Mauricio Luchetti al trato con el Comandante del *Forrest* y en otras vivencias, observamos la contraposición entre la conducción en tiempos de paz y el ejercicio del mando en estas unidades. Tras una etnografía a bordo de un buque en operaciones, Germán Soprano (2013) afirma que para los oficiales superiores la distancia social entre el Comandante y la dotación tiene un fundamento técnico-funcional, y cita el testimonio de un Capitán de Navío que expresa que el comandante debe mantenerse fuera de la familiaridad del buque y tener la suficiente distancia para despersonalizar las órdenes, y que la tripulación sepa que son dadas por el bien de todos (85). Pero en las unidades estudiadas las cosas fueron diferentes, y precisamente el acercamiento de los comandantes a sus hombres fue uno de los factores que elevaron su desempeño en circunstancias totalmente adversas.

A bordo del *Penélope* González Llanos demostró un interés especial por su tripulación. Ni Coló (2004) y Herrscher (2012), suboficial y conscripto respectivamente, recuerdan que durante uno de los bombardeos en Bahía Fox habían desembarcado para pasar la noche y no tenían el resguardo ofrecido por el barco, entonces el Teniente fue hasta la goleta en un bote de madera a buscar frazadas para que sus hombres pudieran protegerse del frío intenso de los últimos días de mayo.

El ritmo de la Guerra, las tareas impuestas y los inadecuados medios asignados no afectaron la camaradería en ningún momento, recuerda Roberto Herrscher (2012) que uno de los últimos días, el cansancio y las circunstancias lo llevaron a cometer un pequeño error en la cocina:

(...) esa noche en que el teniente, que estaba de guardia en el puente de mando, me pidió que le llevara un café. Cada uno de esos días trabajábamos como burros, y sólo dormíamos media noche, porque la otra mitad estábamos de guardia. Yo me caía de sueño y en la oscuridad de la cocina y la confusión del sueño, le eché al café dos buenas cucharadas de sal.

Salí lentamente a la superficie por la escalerita de proa. Hacía mucho frío y el viento me pegaba en la cara, pero la luna y las estrellas lo iluminaban todo con un halo mágico. El teniente aferró el asa, me agradeció y tomó un sorbo como para sacarse todo el frío del cuerpo. Inmediatamente sacó la cabeza por la puerta y escupió con energía. Todavía me acuerdo el segundo que tardó en reaccionar. Su reacción fue una carcajada, y yo volé a la cocina a hacerle otro café, esta vez con azúcar. (107)

Esta vivencia unió dos extremos de la cadena naval en los buques: un conscripto sin experiencia para el combate y un oficial reconocido como ejemplar por sus compañeros (O. Vázquez, 2018; R. Molini, 2018), el instante que demoró la reacción del Teniente y que aún recuerda Herrscher seguramente permitió imaginar un castigo desproporcionado, como aquellos “bailes” que recibía durante la conscripción; sin embargo, González Llanos actuó de manera diferente, el rigor impuesto por algunos en tierra nada tenía que ver con su modo de ejercer el mando durante la Guerra.

Desde la mirada de Carlos Brunetti (2019), el trato cotidiano basado en la comprensión de la difícil realidad que vivían fue un rasgo que marcó la diferencia con respecto a las otras fuerzas, el joven suboficial puso especial énfasis en que en los buques auxiliares todo se compartió, se comió la misma comida y, cuando hubo que pasar por situaciones riesgosas, todos juntos hicieron frente a las adversidades.

Además de las consideraciones hacia los hombres embarcados ya referido, Vázquez (2018) atribuyó este rasgo a que la Armada privilegia el aspecto técnico de la formación, desde la lucha por la independencia la marina necesitó que sus hombres adquirieran conocimientos determinados para operar medios específicos; y ello derivó en un tipo de conducción particular. Los buques son unidades complejas, el dominio de las técnicas y conocimientos exigidos generan una interdependencia total entre los tripulantes. La ejecución de una misión, el desempeño de la unidad y la supervivencia de todos y cada uno, depende de una actuación grupal resultante de prácticas individuales coordinadas, según palabras de Oscar Vázquez (2018): el barco es como

una pieza de relojería, el engranaje más chiquito falla y el minuterero no da más la hora; el minuterero es el comandante, aparenta ser el que marca el paso, pero en realidad es el resultado, puede hacerlo porque todo lo demás está en armonía.

Estas apreciaciones concuerdan con lo observado por Alain Rouquie (1982) en su estudio sobre las fuerzas argentinas:

Digamos para resumir que el oficial de marina a bordo de una embarcación está técnicamente aislado y socialmente disponible: mantiene una vida de relación intensa, a la vez cosmopolita e irreal, al azar de las escalas. Inversamente el oficial de ejército, técnicamente inmerso en la sociedad, está socialmente replegado sobre su medio corporativo. Además, el oficial de marina es a menudo poco formalista. Enfrentado a un medio hostil que debe vencer gracias a sus conocimientos técnicos y al equipo que él conduce, a menudo se siente más civil que su homólogo de la infantería o de la caballería. En las motivaciones de los oficiales de marina se encuentran más frecuentemente el afán de aventuras y el deseo de viajar que la afición a la disciplina o la mística del uniforme (102)

Estos aspectos no son privativos de la Armada Argentina, se encuentran en las marinas de todo el mundo, acentuados en nuestro país por la tradición británica que orientó las fuerzas navales desde el armado de las primeras escuadras (Ibíd.).

El mar no distingue rangos, los riesgos que enfrenta una tripulación son similares, especialmente en embarcaciones pequeñas como los buques auxiliares. Sostiene Keegan (2013) que “al estar en un mismo barco, la tripulación generalmente hace todo lo que decide su capitán, hasta que todos se hunden juntos” (25). La interdependencia entre los miembros de estos grupos fue total, unos pocos hombres debieron cumplir con el mantenimiento de la unidad, las tareas de carga y descarga, y funciones específicas del combate; cada uno dejó su especialidad de lado y cumplió roles indispensables para asegurar la navegación, cumplir objetivos asignados, evitar al enemigo y satisfacer necesidades comunes.

Asimismo, las características del ambiente marino fueron fundamentales a la hora de diseñar alternativas para cumplir las misiones y evitar ataques enemigos. Los buques auxiliares estuvieron abocados principalmente al alije de los buques mayores y a la redistribución de alimentos, combustibles, municiones y armamentos. Los cargueros

mayores, con cargas cercanas a las 30.000 toneladas, permanecieron lejos de la costa y los muelles, y estos buques, con una capacidad de entre 1000 y 1500 toneladas, debieron traspasar la carga que, como vimos, se realizaba con luz o de noche, esperando a que pasaran las malas condiciones meteorológicas o bajo la lluvia, alumbrados a veces sólo por la luz de las linternas (Ni Coló, 2004: 45).

Para ello se amarraban a los buques mayores y bajaban la carga desde una diferencia en altura de 20 o 30 metros (Ni Coló, 2004: 41; Vázquez, O., 2017a). En el caso del *Monsunen*, el material se estibaba de modo tal que pudiera reducir daños en caso de sufrir ataques: primero se colocaba el combustible, por encima la munición en cajas de madera, y arriba de todo la carne congelada o la harina; esta capa de alimentos de 3 o 4 metros de espesor tenía como función amortiguar la caída de algún proyectil o esquirla, y evitar el impacto sobre los tambores de combustible (Vázquez, O., 2015).

En algunas oportunidades la carga era mucho más difícil, como recuerdan Ni Coló y Herrscher sobre un embarque en el *Penélope*:

El barquito estaba anclado en el medio de la bahía, unido a la playa por un grueso cable de acero, y habría que llevar los pesados tachos, que estaban en los montes, primero rodando hasta la playa, después flotando por mar. Había que repetir muchas veces la maniobra porque eran muchos tambores. Eduardo Rivero cree recordar que eran 43 (Herrscher, 2012: 90)

Después colocaban los tambores en un botecito de madera que era el bote salvavidas del *Penélope*, los trasladaban hasta la goleta y ahí los enganchaban con la pluma del barco (Ibíd.; Ni Coló 2004: 49)

Una vez en marcha la estrategia consistió en navegar muy cerca de la costa, adentrándose en las caletas de las recortadas costas malvinenses para pasar inadvertidos a los radares enemigos; navegando entre la primera y la segunda ola, escapando a las profundidades dominadas por submarinos y destructores británicos (O. Vázquez, 2018; M. Luchetti, 2018).

A fines de mayo, luego del rescate de la tripulación del *Monsunen*, el *Forrest* demoró varios días en llegar a Puerto Argentino, en numerosas ocasiones le ordenaron permanecer oculto por la intensa actividad naval y aérea del enemigo:

Así lo hicimos, entramos en una pequeña y protegida caleta en la costa norte de Bahía Choiseul, a un fondeadero que tenía la particularidad de ser una entrada muy estrecha y angosta que terminaba en un fondeadero no mucho más amplio y estaba limitado al sur con un paredón vertical que caía directamente en el agua, una roca de grandes dimensiones, aproximadamente veinte metros de altura. Nos protegía de los avistajes desde el Seno Choiseul, o sea desde el Este, Sur y Oeste. Como comprobamos que había buena profundidad muy cerca de la roca, pudimos fondear próximos a ella y sentirnos algo más tranquilos y protegidos (Molini, 2018: 92)

Asimismo, los buques se abstuvieron del uso del radar y las comunicaciones para evitar ser interceptados, y minimizaron el uso de máquinas e iluminación para pasar lo más inadvertidos posible:

Cuando cruzábamos el Estrecho de San Carlos que estaba lleno de fragatas misilísticas, y muchas veces no teníamos información... no podíamos emitir por radio porque nos podían identificar, muchas veces había que apagar los motores porque el calor de la embarcación podía atraer algún misil. Cuando teníamos la presencia de alguna nave o algún helicóptero, el capitán encallaba, apagaba máquinas, apagaba todo, para que no nos tomaran la silueta y que pensarán que éramos parte del territorio (M. Luchetti, 2018)

Algunas veces la oscuridad de la noche o la niebla brindaron la cobertura necesaria para llegar a determinados puntos (Muñoz, 2004: 122), otras veces los barquitos estuvieron obligados a navegar de día para evitar accidentes náuticos por las características de la costa o la presencia de rocas (Ni Coló, 2004: 39).

2. Vivir en guerra:

Además de asignar y organizar tiempo y actividades para cumplir las misiones con buques desconocidos, los tripulantes tuvieron que aprender a vivir en un contexto totalmente desconocido: la guerra; en el capítulo 4 veremos los factores psicológicos que actuaron en los modos de enfrentarla, ahora nos interesa saber cómo se habituaron a ella y cuáles fueron los elementos más difíciles de neutralizar.

Vivieron la Guerra como un hecho crucial en sus trayectos de vida: en *Los viajes del Penélope*, Herrscher (2012) se define como “un sobreviviente del Penélope, de los pocos pero intensos días entre mayo y junio de 1982” (16); en un sentido similar, Ni Coló (2004) tituló *64 días. Muerto* al relato que hizo de su guerra a bordo de la goleta. La omnipresencia de la muerte y la posibilidad de la propia muerte fueron aspectos que convirtieron a esos meses en una experiencia central, no sólo por los esfuerzos de adaptación a las nuevas circunstancias, sino también por las huellas que dejaron en sus formas de ser, de relacionarse con otras personas y con la institución militar que los envió a luchar.

2.1. Convivir con la muerte

En la modernidad el hombre muestra una inclinación muy fuerte a prescindir de la muerte, a eliminarla de la vida (Freud, 1932); el avance de la medicina y el aumento de la expectativa de vida han hecho que nuestras sociedades alejen la muerte de la vida cotidiana, el individuo ya no se identifica ni con la muerte ni con los moribundos (Panizo, 2011: 45). Pero una guerra revierte completamente ese alejamiento, durante los combates no es posible negar la muerte, hay que creer en ella, los hombres de alrededor mueren de verdad (Freud, 1932:14)

De esta manera, la llegada a Malvinas no sólo demandó adaptaciones físicas por la necesidad de aclimatación a un ambiente totalmente diferente, sino también una adaptación psicológica. Ésta se dio generalmente por la habituación a la muerte y a la toma de consciencia de que la vida escapaba al accionar individual, ya fuera por la desprotección experimentada o por la profunda fe en Dios y en un destino marcado.

Los relatos de los tripulantes giran en torno a los encuentros y enfrentamientos con el enemigo: los tripulantes del *Monsumen* centran su historia en el combate de Caleta Foca, los del *Forrest* en los encuentros con las unidades aéreas británicas y los del *Penélope* en los bombardeos de Bahía Fox; esos acontecimientos insumen la mayor parte del tiempo y detalles de los testimonios.

También los bombardeos del 1° de mayo son una referencia importante porque, más allá de la lejanía física, mostraron que la guerra era una realidad y causaron las primeras bajas. Cuenta Ni Coló (2004) que dos de sus compañeros del ANM fueron a sepultar concriptos fallecidos en los ataques, esos chicos “regresaron muy mal, estaban destruidos y nos contagiaron el dolor y la angustia” (29). Una vez embarcado, las

referencias a la muerte se multiplican: “Estaba un poco triste, deprimido y asustado. Pensaba en mi familia y en esta rara experiencia de vivir cotidianamente tan cerca de la muerte” (ibíd.: 43); “Si no era necesario, yo evitaba estar presente en estos casos, no quería ver muertos, pensaba, en ese momento, qué si tenía la suerte de regresar, éstos serían los recuerdos más terribles, los que nunca olvidaría” (ibíd.:52). En el mismo sentido, recuerda Raúl Gramajo (2016) que la muerte podía sorprenderlos en cualquier momento y lugar, haciendo la cola para comer o corriendo hacia un pozo para evitar ataques.

En sus 64 días en Malvinas, uno de los momentos más traumáticos para el Cabo Ni Coló (2004) sucedió en la planta de combustible, había ido con otros marinos desde el ANM para abastecer a una embarcación; estando allí los sorprendió el atardecer y, como era costumbre desde el 1° de mayo, el cañoneo inglés:

Mientras esperábamos nuevas órdenes, nos tiramos debajo de unas maderas al pie de la montaña. Yo, sinceramente, temblaba de miedo y me apretaba fuerte la cabeza. De ninguna manera podría describir con palabras el estado en que me encontraba en ese momento. Es cierto que muchas veces había pensado que mi destino estaba señalado y que no le podría escapar a la muerte, pero esa noche definitivamente, estaba convencido de que moriría (29)

Esto sucedió a principios de mayo, es evidente que llegó a controlar ese miedo que lo inmovilizaba, pues a bordo del *Penélope* fue capaz de desempeñar diversas funciones en situaciones de extrema tensión: “Me fui habituando y fue determinante un día que se me cruzó por la cabeza que no dependía de mi qué pasaría con mi vida, sino que Dios sabía qué pasaba, que yo no me tenía que preocupar más y ahí empezó, me olvidé” (G. Ni Coló, 2018).

Cuando se está en combate resulta vital tomar el control de las reacciones corporales; el miedo y el pánico, si bien asimilados en el lenguaje común, son dos sensaciones diferentes acompañadas por distintas reacciones del sistema nervioso; en el primer caso, esas reacciones permiten mejorar el rendimiento; en el segundo, deterioran el proceso cognitivo pudiendo llegar a paralizar a la persona. En situación de agresión armada, el cerebro percibe una amenaza directa a la supervivencia, se produce entonces una descarga masiva de hormonas que prepara el cuerpo para luchar o escapar; el

organismo va asignando todos los recursos fisiológicos al sistema nervioso simpático⁶⁴: aumenta la presión arterial, se dilatan las pupilas, cesan los procesos digestivos y la sangre se dirige principalmente hacia la masa muscular; esta sensación conocida como *miedo*, es una reacción normal del cuerpo ante el peligro inminente (Rabinovich, 2017: 25). Cuando la frecuencia cardíaca sube de la habitual de 60-80 latidos por minuto a 115-145, el cuerpo logra un nivel óptimo para el combate, donde mejoran las destrezas motoras complejas y los tiempos de reacción visual y cognitiva (Ibíd.)

Los militares experimentados logran que el sistema nervioso simpático se vaya activando parcialmente para llegar al nivel de pulsaciones que permiten un desempeño eficaz, algo nada sencillo, pues por encima de las 175 pulsaciones el cuerpo ingresa en el estado de pánico, o lo que Grossman (2014) llama fase negra, la sangre es bombeada tan rápidamente que la efectividad del corazón y los niveles de oxígeno suministrados al cerebro disminuyen abruptamente, consecuentemente los procesos cognitivos se deterioran, el hombre deja de pensar (90-91). Pero la activación fisiológica no tiene normas universales, depende también de factores como el estado físico y el adiestramiento (Ibíd.: 72).

Los testimonios de Rafael Molini y de Oscar Vázquez nos ilustran esta situación, Molini (2017a) describió el enfrentamiento con el helicóptero como un momento de sensaciones particulares, en que el estado de excitación lo llevó a perseguir y querer destruir el aparato enemigo sin evaluar las condiciones del enfrentamiento: una clara inferioridad en la potencia de fuego y en la capacidad para realizar maniobras evasivas y de ataque. De una manera similar vivió Vázquez (2017a) el combate de Caleta Foca:

Esa excitación es normal, a mí me pasó en el momento que nos atacó la *Yarmouth* con la *Brilliant* y nos mandó el helicóptero, el Sea Lynx. Yo nunca me voy a olvidar esos dos cohetes que horquillaron los 2 palos que teníamos y, a pesar de que yo estaba adentro del Puente de Comando y estaba la chapa y el ojo de buey grande, yo lo veo todavía en cámara lenta, como si hubiera pasado un minuto y medio, y me veo a mi mismo girando la cabeza hacia la izquierda y sintiendo el calor del fognazo que venía detrás del cohete en la

⁶⁴ Este sistema regula las funciones que intervienen en las fases de actividad, ejercicio y estrés; contrariamente, el sistema nervioso parasimpático es el encargado de generar un estado de reposo que permita al organismo ahorrar o recuperar energía (<https://psicologiaymente.com/neurociencias/sistema-nervioso-parasimpatico> Fecha de consulta 07 de enero de 2020)

mejilla derecha, habiendo un vidrio de por medio, yo creo que la adrenalina y el ímpetu... uno entra en unas revoluciones propias de esos momentos (*sic*)

Esta ralentización del tiempo referida por Vázquez puede ser a veces un mecanismo de supervivencia, pero es difícil que aparezca sin estar acompañada de otros impedimentos, frecuentemente ocurre en la fase negra, con un ritmo cardíaco elevado y pérdida del control motor fino y complejo (Grossman, 2014: 163-165).

En el comportamiento que los hombres desarrollan en el campo de batalla intervienen muchos factores, como veremos en el capítulo 4, pero en todos los casos la habituación al contexto bélico no es un estado que se logre en forma permanente, la exposición prolongada a los agentes estresores del combate provoca que en algún momento, según características generales, de personalidad y nivel de instrucción, la capacidad de adaptación entre en crisis. En algunos tripulantes este momento se exteriorizó hacia el final de la Guerra; Guillermo Ni Coló (2018) reconoce que los últimos días no aguantaba más, lo único que quería era salir de Malvinas, que terminara el conflicto o que le pegaran un tiro, pero escapar a la Guerra de cualquier forma; esa incapacidad de ajuste se tradujo a nivel conductual:

Inconscientes completamente, los últimos dos días, tiraban con mortero porque estaban muy cerca, no eran bombas muy grandes, y caían a dos metros del barco, entonces nosotros mirábamos y nos reíamos, a ver cuándo explotaba, y por ahí de abajo se escuchaba *boom...* inconscientes completamente (*sic*) (Ibíd.)

También Mauricio Luchetti y Alberto Moltrasio vivieron los últimos días como una situación extrema, donde cierto desdén por lo que pasara los animó a desafiar las reglas impuestas, por ejemplo las establecidas para el uso de comunicaciones al continente: “Habiendo dejado de navegar, nos quedamos en Puerto Argentino, y tratando de comunicarnos con nuestro seres queridos en el continente fuimos detenidos por la PM [por Policía Militar] y demorados hasta que un superior nos vino a liberar.” (Mi aclaración. M. Luchetti, 2018)

Durante la Primera y Segunda Guerra Mundial (1914-1918 y 1939-1945, respectivamente), el número de soldados retirados de primera línea por bajas psiquiátricas fue mayor que el de bajas por muerte, a pesar de haber establecido ciclos

de rotación para que los combatientes dejaran el combate tras un determinado período (Grossman, 2014). A partir del primer conflicto mundial, el desarrollo tecnológico presentó la novedad de que el combate podía durar las veinticuatro horas del día; a diferencia de guerras anteriores en que las batallas se suspendían durante la noche y los soldados podían descansar, desde 1914 se prolongaron día y noche, durante semanas y meses. Esto ocasionó un crecimiento abrupto de las bajas psiquiátricas, llegando al extremo de que el 98% de los soldados se convirtieron en tales cuando el combate continuo superó los 60 días (Ibíd.: 45). Este límite de la capacidad adaptativa tiene que ver con estresores del medio y con las respuestas fisiológicas del cuerpo a las reacciones violentas del sistema nervioso (Ibíd.: 46).

En la Guerra de Malvinas, desde el 1º de mayo las incursiones aéreas y el fuego naval de desgaste fueron ininterrumpidos, siendo éste más intenso durante la noche por el acercamiento de las unidades británicas a las Islas. Ello, más la clara conciencia de la inferioridad de medios y la imposibilidad de respuesta frente a los ataques que podían sufrir, configuró una exigencia máxima para algunos tripulantes que hacia el final del conflicto vieron superada su capacidad de adaptación.

No obstante, en los buques estudiados, pese al gran riesgo corrido, la falta de experiencia en navegación y la escasa preparación para el combate de la mayoría de los efectivos, hubo un solo caso que requirió atención médica. El Informe dado por Eduardo Llambí (1982) detalla que

A pesar de no haber sido atacada la unidad en forma directa en ninguna oportunidad, los ataques se sucedieron ininterrumpidamente a diferentes objetivos del área, lo que creó un permanente estado de incertidumbre sobre el blanco seleccionado por el enemigo. En esta situación de tensión permanente se detectó un caso (cabo Principal Maquinista) negativo que debió ser medicado por especialistas en psicología del hospital Militar (13)

Señala también que pese a que el buque no estaba diseñado para albergar tanto personal ni separar jerarquías según las tradiciones navales, en general no hubo problemas entre civiles y militares, sólo pequeños inconvenientes en la conducción de los suboficiales que se superaron cuando desembarcaron los civiles (Ibíd.).

Otro aspecto disruptivo fueron los efectos de las armas sobre el cuerpo humano, el tripulante mercante del *Yehuín* Oscar García Latuada (27 de septiembre de 2017,

comunicación telefónica) ya no quiere hablar de Malvinas, se siente sin la fortaleza necesaria para revivir los hechos, especialmente el contacto con las personas heridas y destrozadas por los combates. La Guerra lo convirtió en un hombre distinto, insensible a las personas tras su fallecimiento (García Lattuada, O., 2000)

La potencia y características de las armas utilizadas fue un importante agente perturbador sin importar la pertenencia o no a los cuadros permanentes de la Fuerza. Roberto Herrscher (2015) quedó impactado por “esas bombas que no caen sino que antes de caer explotan en el aire y lanzan esquirlas” y también, como vimos en el capítulo anterior, por la presencia de los Sea Harrier, una máquina que veía como de otro siglo. A pesar del desarrollo de armas antiaéreas, el empleo de la aviación ha sido un elemento difícil de neutralizar desde posiciones terrestres o marítimas, por ello el control del espacio aéreo es un objetivo principal en toda guerra. La gran disparidad en las posibilidades de ataque y defensa de las tropas terrestres frente a los medios aéreos provoca una serie de sensaciones descritas ya en 1940 por Marc Bloch (2003), historiador francés y combatiente de la resistencia frente a la ocupación nazi:

¿Quién, habiendo oído una sola vez el silbido de los aviones que caen en picado hacia un suelo que van a acribillar de bombas, podrá olvidar jamás ese sonido? Ese largo grito estridente no asusta sólo porque se asocie a imágenes de muerte y ruinas. Por sí mismo, por sus calidades acústicas, por así decirlo, crispera todo el cuerpo y lo predispone al pánico (71).

Además de lidiar con el temor a perder su vida, el conscripto Herrscher (2017) tuvo que habituarse a la firme convicción de no querer matar, por ello se sintió aliviado con su destino en el *Penélope*, sabía que su participación en la Guerra sería más fácil de sobrellevar en una embarcación que en una trinchera; así evitaría el combate cuerpo a cuerpo y la terrible carga de tener que matar o morir.

También los oficiales atravesaron momentos de extrema tensión, relacionados principalmente a la incertidumbre sobre si serían alcanzados por los intensos cañoneos y a la vulnerabilidad de las embarcaciones frente a los medios del enemigo: “De todas las sensaciones que acumulo en mi vida naval, la de estar iluminado por bengalas, disparadas por el enemigo para determinarnos como blanco, es, les aseguro única e irrepetible” (Molini, 2018: 69). Esta sensación de debilidad fue experimentada también por oficiales del *Monsumen*:

Ustedes imaginen el ruido, la luz de las explosiones, el viento, las bengalas iluminantes de la *Yarmouth* que era como que se ponía... era la 9 de Julio cuando se encendía una bengala de éstas, y las bengalas duraban entre 18 y 22 segundos y para mí era como una hora y media y ‘apagate, apagate’ y, sin embargo, bueno... ni bien se apagaba se encendía la siguiente, los tipos tenían una cadena de tiros de bengala instalada, era como un carrusel de bengalas, siempre había una en el medio y la *Brilliant* que nos tiraba con el contraste de la bengala (*sic*) (Vázquez, O., 2017)

Asimismo, la proximidad de la muerte dejó marcas en la oficialidad, por un lado sabían que, a través de sus decisiones, estaban disponiendo de la vida de sus hombres (R. Molini, 2018; Gopcevich Canevari, J., 2014); por otro, porque el avance de los combates los enfrentó en forma directa a las consecuencias ineludibles de toda guerra:

Ya eran los últimos días, un atardecer, estábamos en el Puente con Verneti, en determinado momento yo miro hacia el pueblo y me doy cuenta, no lo había visto antes, me doy cuenta que a media loma del pueblo, un poco más hacia el este, todo un cuadrado grande vacío de casas, y empiezo a mirar con prismáticos y me doy cuenta de que era el cementerio (S). Esto así dicho, no dice nada, pero me llama mucho la atención cuando empiezo a ver pilas de tierra, entonces miro bien y veo que eran tumbas, fosas preparadas para poner muertos ... eso fue un golpe, un shock, a esa altura de la guerra uno empieza a hacer trabajar su cabeza más que antes, además ya veíamos que el final se nos venía encima. Y me acuerdo que le dije a Verneti “¿Estaremos ahí en algún momento?”, le doy los prismáticos y dice “uy, mire” y vemos que iba un hombre caminando, un muchacho joven con una cruz, y detrás otros dos con una bolsa negra grande, y un sacerdote. Y ese momento fue quizás el momento más ... mirá que habíamos encontrado náufragos muertos y demás, pero fue ... posiblemente estábamos muy sensibilizados, y le empecé a decir a Verneti “pensar que ahí va un hijo, un padre, un esposo, y en el continente deben estar con toda la esperanza de que esa persona va a volver.” Cuando lo pusieron y comenzaron a taparlo, ese momento fue, espiritualmente, el más duro que viví en la Guerra, porque de pronto me quebré, y era un tema que había manejado bastante bien (*sic*) (R. Molini, 2018).

Como vemos en este testimonio, también en el caso de los Oficiales la adaptación al combate tuvo sus paréntesis, y no a causa de los medios del enemigo, sino por el encuentro cercano con algo natural en toda guerra: la muerte, y las dolorosas consecuencias para las personas queridas que esperan el regreso.

2.2. Ganar/perder, el fin de la guerra

Otro momento complejo fue el desenlace del conflicto, a pesar de que la evolución táctica hacía prever un final próximo, la comunicación de la rendición no dejó de configurar un duro golpe. Además de cumplir con las últimas misiones en un escenario claramente bajo dominio enemigo, los tripulantes de los buques auxiliares aún en actividad observaron los combates finales a cierta distancia. Rafael Molini (2018) los describió como una escena propia de “La Guerra de las Galaxias”⁶⁵: por la noche, cuando el *Forrest* se alejaba del muelle para patrullar los ingresos a la capital, podían ver la zona de combate, los ingleses llenaban el frente con granadas iluminantes, la noche quedaba al descubierto y, tras apagarse la última bengala, caía una lluvia de proyectiles. Los enfrentamientos entre el 11 y 13 de junio en los montes circundantes a Puerto Argentino fueron intensos y constantes (Hastings y Jenkins, 1984: 307-335). El 14 de junio se hizo presente en el *Forrest* el CN Mozzarelli, Jefe del Grupo Naval Malvinas, y comunicó la rendición de las tropas argentinas; Molini (2018) recuerda ese momento como uno de los más tristes de la Guerra, el objetivo principal estaba perdido. En los días siguientes el *Forrest* fue recuperado por tropas británicas y arriado el pabellón nacional (111); pero afirma Keegan (2014) que

(...) los términos “ganar” y “perder” significan una cosa para el mando y el cronista, y otra diferente para quienes participan en la batalla. El punto de vista de éstos, como todos los seres humanos confrontados con un peligro extremo (o su amenaza), será mucho más simple: se centrará en el de su supervivencia personal (47)

⁶⁵ Saga de películas del cineasta estadounidense George Lucas.

Mauricio Luchetti (2018) recuerda que estaba junto a Alberto Moltrasio en la cubierta del *Forrest* cuando supo del fin de la Guerra por tropas del Ejército que pasaban replegándose; los dos se abrazaron y lloraron: regresaban vivos al continente.

Desde el 14 de junio rigió un estricto toque de queda prohibiendo a las tropas argentinas circular en horas nocturnas, de 18 a 08 horas, y se cumplió estrictamente. Pero el trato correcto con las fuerzas británicas no impidió resistencias de último momento: los tripulantes del *Penélope*, a pesar de la orden de poner sus armas y municiones en bolsas, arrojaron todo al agua (Ni Coló, 2004: 62), y los concriptos del *Forrest* prepararon una infusión especial a las fuerzas británicas que tomaron el buque. Rafael Molini (2018) recuerda que fue un café, para Mauricio Luchetti (2018) fue un mate cocido lo que acompañó las tortas fritas que la dotación argentina ofreció a tres oficiales paracaidistas británicos que subieron al *Forrest*, muchos años después de la Guerra, en un encuentro en la ciudad de Azul, Damonte le confesó a Molini que la infusión ofrecida a los británicos estaba contaminada con orina.

Como vimos en el capítulo 2, en los días posteriores algunos de los tripulantes de los buques auxiliares embarcaron en el *Yehuín*, pasaron a los buques hospitales y finalmente regresaron al continente. Sin embargo, para muchos la Guerra no había terminado.

Dejar atrás las Islas y volver a la vida civil fue tan o más difícil que habituarse al combate. El regreso generó sentimientos ambivalentes, el hecho de continuar con vida, la posibilidad del reencuentro con la familia, con los amigos, con una novia, no fueron motivos suficientes para hacer a un lado el dolor de lo vivido. Guillermo Ni Coló (2004) recuerda que: “estaba muy triste y casi sin hablar. Sentía como si me hubiesen matado toda la alegría que había llevado. Hoy que han pasado tantos años, me siento igual. Pienso que todavía estoy en el barco preguntándome qué me pasa” (63).

Esa dificultad para encausar las vivencias de la Guerra creó en Roberto Herrscher (2012) la necesidad de retardar su regreso. Después de haber navegado en el *Norland* hasta Puerto Madryn, viajado en micro hasta la base naval de Trelew y en avión hasta Ezeiza, se bajó del micro que lo llevaba a su casa unas cuantas cuadras antes:

Yo no quería, no podía llegar con el micro hasta la puerta de mi casa y tocar el timbre. ¿Ya está? ¿Terminó la guerra? ¿Volví y la vida sigue?

Quería volver pero necesitaba caminar, respirar. Sentía de una forma que no podría explicar que no estaba preparado para soportar los abrazos. Aún hoy

no se cómo explicar esa necesidad, y sin embargo me sigo reconociendo en ella. (...) En ese momento ya sabía que llevaba adentro un volcán dormido repleto de pesadillas. Tenía que calmarme, tenía que llegar entero y listo para todas las preguntas. (...) Tenía que ir llegando de a poco. (98)

La Guerra fue un motivo de ruptura con el pasado pero también hacia el futuro, la temporalidad se detuvo en esos intensos días en las Islas; a más de treinta años los tripulantes continúan nombrándose con el grado que tenían en 1982 sin importar cuán lejos hayan llegado en la carrera militar. Las jerarquías quedaron congeladas, mantienen la cohesión de entonces y vuelven a ella cada vez que se encuentran con un camarada (Vázquez, O., 2018). Además de los costos económicos y vidas perdidas, un saldo dejado por toda guerra son las secuelas psicológicas, que pueden medirse tanto a nivel colectivo como individual, en cada combatiente que regresa con vida del conflicto⁶⁶.

Los relatos tomados como fuente para este trabajo a veces son imprecisos desde el punto de vista cronológico, pero constituyen una fuente de información importante acerca de los modos de adaptación, de la experiencia personal frente al quiebre que significó la Guerra y la habituación a un escenario regido con parámetros distintos a los vividos anteriormente. La recolección de testimonios a través de entrevistas personales tuvo sus límites por 3 razones: en primer lugar, porque algunos tripulantes fallecieron, el suboficial Lucas Cabana y el conscripto Ignacio Bazán del *Monsumen*, Hugo Guilisasti, tercer oficial del *Forrest* y Oscar Luna del *Penélope*; segundo, por carecer de datos de contacto de tripulantes que residen en el exterior y provincias del interior (Jorge Gopceovich Canevari, Juan Carlos Verneti, Eduardo Lehmann, Oscar Damonte, Ramón Godoy, Adolfo Mamani), y tercero, porque en cinco casos en que se pudo entablar una conversación telefónica, cuatro personas manifestaron no querer hablar por el dolor que implicaba revivir aquellos momentos. Lo común es que todos fueron tripulantes del *Yehuín*, un oficial, un suboficial y tres marinos mercantes.

⁶⁶ A nivel colectivo los costos son difíciles de medir, aunque está comprobado que luego de una guerra en los países beligerantes aumenta la tasa de suicidios. A nivel individual, los efectos psicológicos son englobados en el concepto de Trastorno de Estrés Post-Traumático definido como la “respuesta retardada o prolongada a una grave amenaza, a un acontecimiento psicológicamente traumático que se encuentra fuera del marco normal de la experiencia habitual” (DSM-III-R). Se distinguen tres clusters de síntomas: intrusivos o de re-experimentación (pesadillas, recuerdos, falsbacks); evitativos o disociativos (como esfuerzos para evitar pensamientos, sentimientos, lugares y personas relacionados al hecho, alteraciones de la memoria); e hiperactivación (irritabilidad o ataques de ira, respuestas exageradas de sobresalto, insomnio). Otros síntomas asociados pueden ser sentimientos de culpabilidad por permanecer con vida mientras otros murieron, comportamiento autodestructivo y alteraciones de la personalidad previa.

No es válido sacar conclusiones a partir de ese silencio, pero hay que tener presente que todo testimonio depende de procesos individuales y de condiciones sociales que permiten, o no, que una experiencia sea comunicable (Pollak, 2006: 13).

3. Silencios y olvidos

A ello debemos sumar los olvidos que median entre el acaecimiento de un hecho y la ocasión en que pretende ser comunicado; aún en los casos de personas que brindan testimonios regularmente y/o accedieron a ser entrevistadas hay situaciones imposibles de ser recordadas. Mauricio Luchetti (2018) olvidó por completo el cortinado naval, detalles del rescate del *Monsunen* y de la noche que atacaron el *Estados*: “De la cortina... cuando un día me metí [en referencia a un sitio web] me refrescó la memoria algunas cosas que me quebré mal porque... ahí me di cuenta los anticuerpos que tiene un ser humano, no?” (Mi aclaración).

En el caso de Alberto Moltrasio (2018) los olvidos son mayores, prácticamente no recuerda nada, sólo puede ir recuperando algunos momentos a partir del relato de sus compañeros. Sostiene Michael Pollak (2006) que

El trabajo para sobreponerse a los traumas puede implicar la represión de recuerdos singulares o su integración en un discurso muy general sobre los sufrimientos infligidos, que incluye el olvidar los puntos de referencia – nombres propios, situaciones o eventos particulares- que los singularizarían” (58)

A fines del siglo XIX Freud sostuvo que el enfrentamiento con situaciones que provocan efectos avasallantes provoca un estado que desorganiza, y en algunos casos destruye, las funciones psíquicas; las emociones inaceptables o muy intensas provocan represión y el recuerdo se sustrae a la memoria (en Benyacar, 2002: 4).

En forma más reciente, Dominick La Capra (2009) señaló que los acontecimientos traumáticos son reprimidos o negados y sólo aparecen registros oscuros luego de un período de latencia (22). En un sentido similar, Todorov (2000) sostuvo que el restablecimiento integral del pasado es imposible, la memoria es selección, algunos

rasgos del pasado son conservados y otros inmediata o progresivamente marginados y luego olvidados (3)⁶⁷.

En los casos abordados hay olvidos que recaen sobre aspectos rutinarios, así el TC Vázquez (2017b) puede evocar imágenes de las misiones en general y de momentos muy significativos, pero no recuerda en absoluto cómo era la cama en que dormía, ni qué y dónde comía. En forma similar, Herrscher (2012) carece de imágenes sobre la despedida con sus compañeros cuando embarcaron en el buque hospital rumbo al continente: “Tengo la impresión de que estábamos tan concentrados en el momento, en los siguientes minutos, en los peligros y sorpresas de lo que estaba pasando, que en ese momento era un lujo detenerse a construir recuerdos para el futuro” (123)

Más allá de los olvidos, la necesidad de no recordar y el difícil contexto imperante en la posguerra, hicieron que muchos excombatientes callaran sus experiencias por años. A Mauricio Luchetti (2018) le costó mucho quebrar el silencio, durante largos años no habló del conflicto y sus compañeros lo creyeron muerto, asistir a charlas y al posible reencuentro con los hombres del *Forrest* fue una difícil decisión, tenía temor de los recuerdos que pudieran despertar.

Aunque sea un rasgo constitutivo de la memoria, el olvido absoluto de un acontecimiento tan importante es imposible; el psicoanálisis atribuye un lugar central a la memoria y la neurosis descansa precisamente sobre la represión del pasado (Todorov, 2000: 7), su recuperación se vuelve indispensable, no para regir el presente sino para que la persona pueda despegarse del impacto emocional sufrido y logre integrarlo a su vida, de lo contrario se condena a vivir en la angustia (ibíd.: 12). Silencio y olvido rigieron la vida de Roberto Herrscher (2015) por mucho tiempo:

Tardé 24 años en poder escribir la historia de mi guerra. Primero estaba demasiado furioso. Me sentía como el personaje de un poema de Siegfried

⁶⁷ Si bien existían estudios previos, fue la Primera Guerra Mundial con los millones de muertos y heridos la que impulsó la investigación y sistematización del estudio sobre sintomatología postraumática, y durante la Segunda Guerra Mundial se intensificaron las investigaciones sobre la etiología del síndrome y los métodos terapéuticos, denominándolo Shok de Combate, Fatiga de Combate y, más tarde, Neurosis de Guerra. Benyacar (2002) diferencia entre las características de la situación fáctica y sus implicancias en el psiquismo, utilizando el concepto de “situaciones disruptivas” en referencia a los eventos con gran potencial para generar desórdenes en el funcionamiento psíquico. La situación disruptiva es definida como “una situación que acaece en el mundo externo e irrumpe en el psiquismo, provocando la ruptura abrupta de un equilibrio o homeóstasis existente hasta ese momento, tanto en el área individual y/o institucional y/o social” (6) Esa ruptura puede ser transitoria y permitir una reorganización, o permanecer como un evento no elaborado ni elaborable (ibíd.)

Sassoon, uno de los poetas alucinados de la Primera Guerra Mundial. En su poema, los soldados desfilan tras la victoria ante un pueblo feliz con banderitas y niños sobre los hombros de sus padres. Y en un momento, los soldados ponen rodilla en tierra, amartillan, apuntan y disparan contra ese pueblo que los había enviado alegremente a matar y morir. Así me sentía yo. Pero nosotros ni siquiera tuvimos desfile, ni bienvenida, ni nada. Habíamos perdido. Éramos unos pobres apestados. Después pasaron unos años en los que traté de olvidarme de la guerra. Estuve demasiado ocupado en vivir. Trabajé como periodista especializado en medio ambiente en Costa Rica, estudié en la Universidad de Columbia en Nueva York, fundé un máster en Periodismo en Barcelona. Pero la guerra no me dejaba en paz. Cada semana había algo que me hacía acordar de los bombardeos, de los muertos, de las noches de guardia a bordo del barquito donde pasé la mayor parte de la guerra, un velero de madera llamado Penélope. Salía a la calle y la guerra me cabalgaba en el pecho. Podía ser el olor a pan recién horneado, una adolescente con pantalones de camuflaje o los petardos de año nuevo. Sólo una cosa no hay, dice Borges. Es el olvido (1)

Algunos grupos específicos portan una memoria diferente a la colectiva, es decir a la que resume la imagen que una sociedad en forma mayoritaria tiene de un hecho (Traverso, 2007: 69). En este caso, la imagen de la Guerra que se trasmite año tras año se ancla en ciertos tópicos que refieren al conflicto como un hecho absurdo y sin sentido, donde el enemigo inglés se desdibuja detrás de dos partes principales: conscriptos y personal de cuadro de las Fuerzas Armadas. Por su parte, los tripulantes de los buques auxiliares basan su identidad en los lazos forjados al interior de cada embarcación y en las formas de luchar una guerra casi imposible.

El silencio también estuvo asociado a la imposibilidad de integrar la acción de los buques logísticos en una imagen general de la guerra que la limita a matar y al uso de armas, al combate en primeras líneas, propio del cine pero alejado de la realidad:

Al llegar al continente me cuestioné mi función durante el conflicto, sin encontrarle sentido. Después con el tiempo me di cuenta que si no hubiera sido por la ayuda nuestra y el apoyo que dimos mucha gente hubiera muerto, le encontré sentido a mi presencia en las Islas (M. Luchetti, 2018).

Las tareas logísticas quedaron en un plano secundario, siendo simplificadas hasta en las publicaciones oficiales de la Armada, y no tuvieron lugar en la imagen más difundida de la guerra pues no contribuyeron a menguar la capacidad de combate enemiga. La actuación de los buques auxiliares menores y de algunos tripulantes en particular, recibieron distintas condecoraciones “al valor en combate” y “al esfuerzo y abnegación” (Decreto 2.681/83). La primera es otorgada por haber realizado una acción destacada considerablemente de las pautas de conducta normalmente estimadas correctas, y la segunda a quien se “destaque en grado extraordinario por su dedicación y espíritu de sacrificio o por su abnegada entrega a sus camaradas de armas”.

Estos valores implican la renuncia a todo beneficio personal en pos de un objetivo superior y están íntimamente relacionados al sentido del deber, nota distintiva de las formaciones militares que demanda justamente que todas las acciones del personal estén subordinadas a un fin superior. En el ámbito estrictamente naval deben ser analizados en base a dos elementos particulares: la previsión y la cohesión; el grado de cohesión de un grupo es una variante psicológica utilizada para explicar el desempeño de las tropas en combate, ya que un alto grado de cohesión permite que las unidades intenten cumplir con su misión a pesar de la situación (Corbacho, 2003).

Estos valores se afianzan en los hombres por el tiempo más o menos prolongado que pasan juntos en el mar o fueron adquiridos por experiencia previa. Ahora bien, en el caso de los buques estudiados, los tripulantes no se conocían y muchos navegaban por primera vez. En el capítulo siguiente intentaremos identificar los distintos factores que motivaron las respuestas de estos hombres frente al combate y las relaciones establecidas con el medio marítimo.

Comenzamos este capítulo preguntándonos por los modos en que estos hombres se habían habituado a la Guerra y se habían mantenido unidos, por las estrategias de navegación y el significado otorgado al conflicto. Luego de analizar varios testimonios vimos que, sin dejar de lado las jerarquías propias de toda institución militar, la organización al interior de los buques auxiliares presentó rasgos particulares: principalmente la distribución de tareas para afrontar todos los requerimientos. En algunas unidades, como el *Penélope* y el *Forrest*, tripulantes sin trabajo continuo se abocaron a cumplir labores en beneficio de todos; en el *Monsumen* cada uno pudo utilizar momentos libres para satisfacer necesidades propias y aliviar a un compañero. Oficiales, suboficiales y conscriptos rotaron por distintas tareas, dando una sensación

de igualdad que cimentó los lazos al interior del grupo. Estos lazos fueron de mayor afinidad entre efectivos de edades similares sin importar rangos, los conscriptos y suboficiales modernos no mencionaron excesos en el ejercicio de los cargos jerárquicos; por el contrario, recuerdan que los oficiales se mostraron abiertos a sus inquietudes por más absurdas que parecieran y llegaron a desconocer reglas impuestas por sus superiores privilegiando el bienestar de sus subordinados.

Los tripulantes con mayor experiencia fueron quienes determinaron las estrategias a seguir: decidieron cuándo y por qué zonas navegar y desembarcar, los accidentes costeros fueron un aliado para no ser detectados por los radares británicos, y la prudencia para fondear y esperar resultó vital.

El fin de la Guerra provocó sentimientos ambiguos: la alegría por el regreso no compensó las marcas dejadas por el conflicto, y el contraste entre el significado y centralidad que la Guerra tuvo en sus vidas y la imagen del hecho que se formó la sociedad determinaron en muchos casos la opción por el silencio. En el capítulo siguiente analizaremos las acciones de estos hombres a la luz de los conceptos de la psicología de combate, intentando comprender la importancia de lo abordado en este capítulo en los modos de enfrentar la Guerra, tanto en quienes habían elegido la carrera militar como en aquellos que tuvieron que luchar en virtud de obligaciones legales. Habida cuenta de que estas conductas se desarrollaron en un ambiente extraño al ser humano común pero propio al personal naval, intentaremos identificar las relaciones con el medio marítimo y las dimensiones que particularizaron las experiencias de guerra de estos tripulantes.

CAPÍTULO 4: FRENTE AL COMBATE

A partir de conceptos fundamentales de la psicología de combate y de las vivencias de los tripulantes descriptas anteriormente, a continuación identificamos cómo intervinieron los factores que determinan la conducta humana frente al combate en la guerra de las unidades estudiadas⁶⁸. Seguidamente, analizamos estos modos de comportamiento en base a aspectos centrales de los procesos formativos en la Armada Argentina y el concepto de habitar de Tim Ingold (2012), visualizando aspectos fundamentales de la experiencia que estos tripulantes hicieron durante la Guerra y las relaciones entabladas con el ambiente marítimo y la topografía malvinense. Finalmente, profundizamos en esa experiencia y en el marco histórico que le dio sentido: las decisiones sobre el empleo de la flota, la identidad como marinos en algunos casos, y los valores que guiaron sus conductas frente al deber profesional o legal de combatir.

1. Cómo enfrentar el combate

Después de la Guerra, los comandantes del *Forrest* y el *Monsunen*, Rafael Molini y Jorge Gopceovich Canevari respectivamente, fueron condecorados con la medalla al *Valor en Combate*, igual distinción recibió Ignacio Bazán del *Monsunen*, y Horacio González Llanos, del *Penélope*, fue distinguido por *Abnegación y Sacrificio*.

Los comandantes fueron reconocidos por la labor que durante todo el conflicto cumplieron sus unidades, mientras que la medalla a Bazán fue entregada por las acciones del 22/23 de mayo que salvaron la vida de un compañero. Para las autoridades navales y nacionales ese comportamiento se destacó considerablemente de las pautas de conducta normalmente estimadas correctas; consideración que se extiende a la actuación de las unidades reconocidas. Bazán era un joven de 19 años oriundo de Mutquín (Catamarca) que no sabía nadar, por lo tanto esa noche lo más prudente era ocupar un lugar en las balsas y asegurar su vida. Sin embargo, su conducta fue otra: se arrojó al mar y salvó de la muerte a un compañero.

⁶⁸ La psicología de combate estudia los efectos psicológicos de la guerra. Tiene sus orígenes en los dos conflictos mundiales, donde un soldado tenía más probabilidades de constituirse en baja psiquiátrica que en ser asesinado por fuego enemigo. Uno de los centros de mayor desarrollo es el Army Research Institute de Estados Unidos (Galindo Angel, 2014; Grossman y Siddle, 2000).

Ese patrón de comportamiento está también en el *Penélope* que, perdido y sin comunicaciones, decidió partir hacia Puerto Argentino consciente de las dificultades de la misión; en los hombres del *Monsunen* que combatieron en tierra cuando el buque quedó fuera de servicio, y en los del *Forrest*, organizados para el combate en localidades cuando no pudieran seguir operando la unidad (M. Luchetti, 2018)⁶⁹.

En principio, vimos que estas embarcaciones, tripuladas por personal perteneciente al escalafón de superficie -gaveros en la jerga naval- tuvieron a su cargo distintas tareas mientras las unidades navales quedaron cerca del continente por carecer de medios de defensa aceptables contra el poder del enemigo. Ahora bien, si en ellas la capacidad de defensa era insuficiente, en los buques estudiados, lisa y llanamente, no existía. En una primera lectura podemos afirmar que la Armada cuidó más sus medios materiales que sus recursos humanos, es decir fue prudente para alejar los barcos del combate pero envió a sus hombres, o a parte de ellos, a una guerra que pelearían en total inferioridad de condiciones.

Uno de los interrogantes fundamentales entonces es comprender qué impulsó a estos hombres a luchar. En primer lugar, y resulta evidente conforme las normas que rigen la vida militar y lo manifestado por algunos efectivos, está la estructura jerárquica y el deber de obediencia vigentes en toda institución armada moderna: lucharon sencillamente porque los enviaron. Pero el análisis de lo sucedido nos muestra que la subordinación no explica por sí sola lo actuado por estos buques. Ese deber jerárquico no alcanza para comprender la decisión de los hombres del *Monsunen* de continuar luchando en tierra, ni la determinación del *Penélope* para abrirse camino a Puerto Argentino en un mar plagado de unidades enemigas, ni la organización de los hombres del *Forrest* para el combate en localidades, ni el arrojarse de Bazán para salvar a su compañero; ello sobrepasó cualquier obligación profesional.

¿Qué factores determinan la conducta de un hombre frente al combate? ¿Qué factores actuaron en el caso de estas unidades? Un informe de la COAC concluye que si bien en Malvinas se aplicaron técnicas y tácticas actualizadas, misiles computarizados y torpedos inteligentes, fue el hombre el que luchó, el que sufrió frío, fue herido o muerto, se entregó o triunfó; el hombre, bajo la tensión psíquica provocada por el temor

⁶⁹ Con ello Mauricio Luchetti se refería a continuar luchando por las calles de Puerto Argentino según las tácticas especiales de la guerra urbana (Para las características y riesgos de este tipo de guerra puede verse Bernard, V. 2017, La Guerra en las ciudades. Disponible en <https://international-review.icrc.org/sites/default/files/editorial901.pdf>)

a ser muerto o mutilado, debió llevar adelante las acciones inherentes al combate (Rodríguez, An. y otros, 1983: 2-3)

El General Dupuy desarrolló una teoría que mide la potencia de combate según: a) valor de la fuerza, definida como la suma de los efectivos más la potencia de fuego de sus armas; b) factores variables como la sorpresa, movilidad, terreno y vulnerabilidad, y c) eficacia relativa de combate que representa la cuantificación de la calidad de la fuerza, sobre valores intangibles del comportamiento, mando, instrucción, experiencia y moral (Galindo Ángel, 2014: 5)⁷⁰.

El concepto de moral es un eje central en la formación para el combate y en el estudio del desempeño de las tropas en el campo de batalla, si bien no es único es mayoritariamente definido como el firme propósito de imponerse al adversario en cualquier situación, por desfavorable que sea (Ibíd.: 7). Entre los factores que integran este concepto encontramos: la confianza en el mando; la instrucción y confianza en sí mismo, es decir el convencimiento de ser capaz de cumplir las tareas a ejecutar; la experiencia: haber estado expuesto a fatigas y riesgos similares a los del combate; la legitimidad de la acción: respaldada por la opinión pública nacional; la situación personal referente al bienestar de la unidad; la comprensión de la finalidad de las acciones, y la cohesión de la unidad basada en el espíritu de cuerpo.

De acuerdo a lo visto en capítulos anteriores debemos descartar la experiencia como factor importante, pues aun cuando algunos efectivos contaban con experiencia en navegación, ninguno había pasado por una situación de combate.

La legitimidad de la causa operó de distintas maneras: para los oficiales, por la formación recibida en la ENM y la concepción estratégica de la Armada sobre los sectores sudatlánticos, la recuperación de las Islas representaba una cuestión de importancia superlativa en dos planos, uno general como ciudadanos argentinos en tanto se trataba de una cuestión nacional pendiente, y otro específico, como navales, por tratarse de un área de responsabilidad de la fuerza (Ley 17271⁷¹). En el resto de los tripulantes la interpretación de las razones por las que luchar no fue unánime, si bien creían en la soberanía argentina sobre el archipiélago los cuestionamientos surgieron

⁷⁰ El Gral Trevor Dupuy se graduó en la Academia Militar de West Point (Estados Unidos) en 1938, luchó en la S.G.M. y recibió varias condecoraciones. Prestó servicios en el Departamento de Defensa de Estados Unidos y fue miembro del Poder Supremo de las Potencias Aliadas de Europa. Escribió *Enciclopedia de Historia Militar y La comprensión de la Guerra*. (Trevor N. Dupuy. Sf)

⁷¹ En su art. 14 inc c establecía que le correspondía a la Armada la protección de los intereses argentinos en el mar y sus costas, la defensa naval de la Nación y el control de las áreas marítimas de interés.

desde diferentes lugares. Oscar Luna, un suboficial con años en la Armada, recibió un fuerte impacto al llegar a las Islas: “Siempre nos dijeron que eran argentinas, desde el colegio, pero llegás allá y te enterás de que los ingleses las tuvieron desde mil ochocientos y pico...” (En Herrscher, 2012: 43). Por su parte, para Herrscher (2017) que se mantuvo fuera de las lógicas clasificatorias nacionalista, no tuvo gran relevancia la justicia o no de la causa, durante esos días fue otorgándole sentido a su guerra, como veremos más adelante, y se acercó a hablar con isleños rompiendo los límites de intolerancia predominantes en muchos argentinos.

Hay otra arista a tener en cuenta en lo que hace a la legitimidad de la causa y es el respaldo de la opinión pública. Los tripulantes fueron movilizados luego del 2 de abril, es decir se fueron con imágenes del amplio apoyo social brindado a la recuperación (Lorenz, 2006: 47; Lorenz, 2009: 48; Novaro y Palermo, 2006: 435). Ese apoyo fue tanto del ciudadano común como de las organizaciones empresariales, sindicales, partidos políticos, personalidades del deporte, la cultura y el periodismo (Novaro y Palermo, 2006: 439). También debemos considerar que dirigentes civiles, especialmente empresarios y líderes políticos, viajaron a distintos países a demostrar que la sociedad apoyaba la operación militar (Ibíd.: 442).

El consenso a lo actuado abarcó todo el arco ideológico, hubo presos políticos que se ofrecieron como voluntarios (Ibíd.: 443; Lorenz, 2006: 54), organizaciones de exiliados manifestaron su apoyo y Mario Firmenich, Jefe de la organización política – militar Montoneros, que se hallaba en el exilio, declaró que constituía un acto de auténtica reivindicación nacional y que su organización acudiría a la Plaza de Mayo para defender las Malvinas de la agresión inglesa (Novaro y Palermo, 2006: 444)⁷².

Los partidos políticos más importantes brindaron su apoyo a través de la Multipartidaria⁷³ (Guber, 2012: 33) y el día 7 de abril, que el General Menéndez asumía como gobernador militar, viajaron a las Islas “las planas mayores de las cámaras empresarias, bancaria y de comercio, organizaciones de productores rurales, los jefes de

⁷² Montoneros fue la principal fuerza guerrillera urbana de América Latina, formada en 1968, se dio a conocer en 1970 con el “ajusticiamiento” del General Pedro Aramburu, presidente de facto (1955-1958) tras el derrocamiento de Perón y uno de los responsables de las políticas de persecución del peronismo. Llegó a contar con 3000 integrantes, durante el tercer gobierno peronista (1973-1976) fue blanco de los ataques de fuerzas paramilitares y luego una de las víctimas principales del terrorismo de Estado (1976-1983). Sus primeros líderes murieron en enfrentamientos con fuerzas de seguridad, en 1971 la jefatura recayó en Mario Firmenich, exiliado en el exterior durante los años de la dictadura (Gillespie, R. 2008)

⁷³ La Multipartidaria Nacional estuvo integrada por cinco partidos políticos: Unión Cívica Radical, Partido Justicialista, Intransigente, Demócrata Cristiano y Movimiento de Integración y Desarrollo. Constituyó una instancia de acción política que tenía como objetivo presionar a la Dictadura Militar (1976-1983) para que restableciera la democrática.

las dos centrales obreras, artistas y científicos” (Ibíd.: 34). Pero todo este amplio respaldo a la recuperación de Malvinas no debía ocultar la oposición al gobierno, los sectores perseguidos y los dirigentes políticos puntualizaron que ese apoyo no implicaba desconocer la ilegitimidad del régimen ni acallar los reclamos y denuncias (Ibíd.: 42).

El 10 de abril una multitud se congregó en la Plaza de Mayo a fin de demostrarle a Alexander Haig el aval de la comunidad al reclamo de soberanía (Ibíd.: 47)⁷⁴. Además, el apoyo se materializó en la institución de los madrinazgos de guerra y en los grandes aportes económicos efectuados por las cámaras empresarias, sindicatos, clubes de fútbol, colegios profesionales y asociaciones de productores rurales, entre otros (Ibíd.: 50). Durante el conflicto, los combatientes pudieron sentir ese apoyo a través de las cartas que les llegaron desde todas las regiones del país⁷⁵.

Este consenso frente a la recuperación, la percepción que de él tuvieron las tropas y el desinterés de la población hacia el final de la Guerra y en la inmediata posguerra, fueron elementos difíciles de procesar para los excombatientes que sintieron que la misma sociedad que los había enviado a luchar los abandonaba tras la derrota (Ibíd.: 112). Sin ingresar en una discusión sobre las reacciones sociales durante y después de la Guerra, pues excede los límites de este trabajo, lo que nos interesa aquí es que los tripulantes de los buques auxiliares fueron a las Islas y combatieron con la imagen de un pueblo unido tras la causa que defendían. Así recuerda Guillermo Ni Coló (2004) lo sucedido esos primeros días de abril, antes de ser movilizado:

Mientras preparaban el almuerzo, yo, cada tanto, con notable preocupación e interés, me hacía una corrida hasta el casino de suboficiales para mirar por televisión lo que estaba ocurriendo en la Plaza de Mayo, colmada por compatriotas que no ocultaban su orgullo y celebraban eufóricos la recuperación por medio del uso de las armas, del lejano y olvidado territorio de las Islas Malvinas (17)

⁷⁴ Alexander Haig: militar estadounidense que se desempeñó como Secretario de Estado entre 1981 y 1982 durante la Presidencia de Ronald Reagan y actuó como mediador durante la Guerra de Malvinas.

⁷⁵ Las madrinazgos de guerra fueron mujeres a las que se asignaron algunos soldados movilizados como ahijados, se encargaban de escribir cartas, tener noticias de ellos y comunicárselas a las familias.

En cuanto al resto de los factores, en base a los testimonios analizados, podemos decir que los que operaron de una manera más significativa fueron: la instrucción y confianza en sí mismos, la cohesión de la unidad y la confianza en el mando.

El primero de estos factores operó a nivel de los tripulantes que contaban con experiencia en navegación, a saber: cuando Eduardo Llambí, comandante del *Yehuín*, decidió que el buque podía cruzar a Malvinas y al guiarse por la presencia de cachiyuyos para navegar en una zona desconocida; cuando Rafael Molini, comandante del *Forrest*, no tuvo dudas en realizar el cortinado naval: “me pareció que la tarea alguien la tenía que hacer y yo tenía la seguridad de hacerla” (R. Molini, 2018), y también en los mandos del *Monsunen* al realizar una arriesgada maniobra de amarre. En Puerto Howard, Gran Malvina, la costa está formada por dos acantilados separados por una pequeña brecha que se abre para formar una bahía donde se encuentra el muelle; en una de las primeras navegaciones el *Monsunen* debió ir a ese lugar y Gopcevich Canevari (2017) recuerda:

Soplaba una ventolina bárbara así que cuando puedo entrar me voy a amarrar al puerto y me costó mucho, realmente me costó mucho, debo haber estado 20 minutos o más tratando de afirmar el barco en ese muelle chiquito porque había muchísimo viento, y cuando amarré mis colegas del Ejército me dijeron “Jorge, dejaste sorprendido a todos los isleños porque ya habían empezado a retirar las ovejas porque decían que con este viento nadie podía entrar al muelle” y nosotros entramos, así que eso me dio una especial seguridad para la maniobra del barco, para confiar más en el barco, para conocerlo mejor.

En el *Penélope*, Horacio González Llanos demostró confianza en su preparación tomando decisiones más allá de las órdenes que debía ejecutar:

El teniente nos reunió a todos en el sollado y nos dijo que en la bahía ya no había trabajo para nosotros y que, si en otros lugares de la isla había gente que moría combatiendo, nosotros también debíamos combatir en la medida de nuestros medios. Conociendo las dificultades de abastecimiento en los frentes, decidió que podíamos colaborar eficazmente en la lucha embarcando tambores de combustible para helicóptero y llevarlos a Puerto Argentino porque allí hacían mucha falta (Ni Coló, 2004: 49)

Con la misma determinación optó por navegar hacia Puerto Argentino a fines de mayo para poder entregar esos tambores de combustible aun cuando sabía que el mar era ampliamente dominado por el enemigo.

El concepto de cohesión comenzó a estudiarse a partir de las experiencias obtenidas en la S.G.M., en las investigaciones se observó que aquellos soldados que llegaban al frente acompañados por sus unidades eran más resistentes al miedo que el resto (Galindo Ángel, 2014: 13).

Ahora bien, los buques auxiliares fueron tripulados por grupos ensamblados en vísperas del conflicto, por lo tanto los sentimientos de pertenencia fueron elaborándose durante los días de la Guerra en base a relaciones horizontales y verticales que, como vimos en el capítulo 3, dependieron mayormente de un factor etario, de la identificación con las situaciones vividas por efectivos de edad similar y de un modo de conducción empática por parte del personal con más experiencia (R. Herrscher, 2017; M. Luchetti, 2018; C. Brunetti, 2019)⁷⁶.

Llegamos así al tercer factor: la confianza en el mando. La figura del comandante deviene fundamental en los destinos de un buque, para bien o para mal, la tripulación debe obedecerlo hasta el final (Keegan, 2013: 25). Este factor está en relación directa a la competencia profesional del jefe tal como es percibida por sus subordinados, a su credibilidad y a su aptitud para escuchar y hacerse cargo de las dificultades de sus hombres (Galindo Ángel, 2014: 15). Los indicadores utilizados para evaluarlo son las cualidades personales de quien lo ejerce y el interés demostrado por sus subordinados, referido tanto al bienestar moral como material (Ibíd.)

Respecto a la competencia profesional o ejemplo dado, en los casos estudiados los comandantes demostraron esa competencia maniobrando para evitar las unidades enemigas mediante una estrategia basada en confundirse con el territorio u ocultarse tras los accidentes costeros. Vimos también situaciones particulares: en el *Mon sunen* el ingreso a Puerto Howard, el mantenimiento de la posición de la embarcación durante una situación de ataque, la pericia para reglar un tiro de artillería sin la asistencia ni elementos necesarios; en el *Yehuín* la capacidad de navegar en base a la presencia de algas o simular ataques al enemigo con el envío de esferas metálicas.

⁷⁶ La cohesión como variante psicológica es referida también por militantes de las agrupaciones armadas que luchaban contra las Fuerzas Armadas, algunos militantes refieren que el hecho de obedecer sin cuestionar las órdenes dadas por los cuadros superiores era un modo de crear pertenencia o cohesión entre los miembros (Osorio, P., Testa, R. & Wainszelbaum, N. (2003) Flores de septiembre, [Documental] disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=SYgo1hfwaO0>

Pero además de la resolución de situaciones complejas, la confianza también se transmitió a través del ejercicio cotidiano del mando. Recuerda Luchetti (2018) que:

El capitán era un ser especial...en la cubierta del barco hacia la proa teníamos un gomón, un zodiac, me ordena inflarlo. Del Puente me grita "Ese gomón está desinflado". Él no lo podía saber porque ese gomón nunca había sido inflado. Aparte es de destacar que el viento en el Estrecho San Carlos haría imposible escuchar la pérdida de una válvula. Seguidamente me dice "verifique la válvula segunda, la de proa, que pierde", yo respondo: "No Capitán, la acabo de revisar y de inflarla" - "Revísela porque sé que está perdiendo" - me vuelve a replicar - "la siento desde acá que está perdiendo". Tuve que ir con la espuma a revisar, la válvula perdía.

Asimismo, el Comandante evitó mostrar emociones que pudieran afectar el estado espiritual de sus hombres y ellos nunca percibieron el miedo experimentado en algunas ocasiones, especialmente la navegación realizada en busca de los naufragos del *Narwal*, 50 millas al sur de Puerto Argentino. A las crecientes posibilidades de sufrir un ataque en mar abierto, lejos de la protección que brindaban las costas, se sumó la incertidumbre de si las fuerzas argentinas habían avisado a las británicas que el buque estaría cumpliendo tareas de búsqueda y rescate. Durante la navegación, una información dada por el programa *Las 20 campanadas* de Radio Montecarlo de Uruguay hizo crecer el temor a sufrir un ataque: originalmente el *Forrest* era rojo y blanco, previo a esa misión, mientras estaba en Bahía Fox, el TN Molini había observado lo visible que resultaba la embarcación por el contraste con el ambiente y ordenó pintarla para que pudiera confundirse con el territorio, esa noche estrenaba un color oscuro, mezcla de verde, marrón y negro. Ese detalle no estaba en conocimiento de las autoridades argentinas, hay que tener presente que las comunicaciones se hacían por difusión, es decir Puerto Argentino emitía las órdenes pero los buques no respondían para evitar que el enemigo triangulara los datos y determinara la posición (Molini, R., 2018; Molini, R., 2019).

Esa noche la radio uruguaya informó que el *Forrest* de color rojo y blanco se dirigía a buscar naufragos, entonces Molini no tuvo dudas: un buque oscuro resultaría atacado, estaba tan nervioso que le temblaban las piernas, para que nadie se diera cuenta se retiró del Puente hacia el camarote para relajarse, convencido de que no regresarían de esa misión (Molini, 2018: 141).

Para los hombres del *Penélope* la figura, preparación y personalidad del oficial a cargo fue esencial en la guerra que pudo llevar adelante la goleta. El conscripto Herrscher (2012) afirma que “Él supo manejar el barco, y poder hacer todas esas cosas que ese barco hizo de noche y de día, sin radios y sin radar, sin sonda, realmente mirando a la distancia este González Llanos era un buen marino” (p. 66). En un sentido similar Ni Coló (2004) evoca en su relato:

Estaba aferrado al timón, pero esforzándose por mirar hacia adelante por una ventana, luego por la otra, como queriendo identificar algo. Le pregunté qué ocurría y me respondió que le parecía haber visto un barco a la salida de la bahía. Después me pidió los prismáticos y me indicó el rumbo que debía seguir (...) Regresó, tomó el timón y puso proa hacia la costa. Cuando estábamos cerca fondeamos y él sólo fue a tierra en el bote. Por unos minutos lo perdimos de vista porque estaba del otro lado de la montaña. Cuando pudo comprobar que no había ningún barco inglés, seguimos navegando hasta llegar a la Isla María (55)

Esta actitud está en estrecha relación con otro de los indicadores: el cuidado hacia los subordinados, ya sea material o moral; para éste último vale lo ya descrito en cuanto a la precaución de los oficiales por no demostrar miedo delante de sus hombres, la veda familiar y el trabajo con carteles realizado a bordo del *Forrest*, la disciplina menos rígida que imperó en las embarcaciones vista en el capítulo 3 y el ocultamiento de la gran peligrosidad de algunas situaciones, como sucedió cuando la tripulación del *Penélope* volaba para hacerse cargo de la goleta:

Ninguno de los dos notamos que el teniente, a nuestro lado, se ponía pálido y se le aceleraba el pulso. En pleno vuelo el piloto detectó un barco inglés y González Llanos me confesó que ese fue uno de los momentos más peligrosos de toda la expedición. <<Esos barcos no eran argentinos. Me dije “acá recibimos un misil seguro”. Uno que conoce los misiles ya sabe que un blanco aéreo a baja velocidad es muy fácil de pegar>> (Herrscher, 2012: 63)

En cuanto al aspecto material, a modo general debemos tener presentes todas las medidas y estrategias adoptadas para esquivar al enemigo vistas en los capítulos

anteriores, la nueva pintura dada a los buques *Forrest* y *Penélope*, el enmascaramiento con la costa y las armas incorporadas a las unidades; a modo particular, tenemos en cuenta que los oficiales siempre cumplieron con las tareas más riesgosas, González Llanos fue solo en un bote de madera hasta la goleta a buscar frazadas para sus hombres (cap.3). También recuerda Ni Coló (2004) que el Teniente quería dejar en tierra una estaca con una soga para realizar más fácilmente el trayecto del barco a la costa, pero no lo pudo hacer debido a que el viento y las olas le impedían avanzar, entonces:

A la tarde, mientras él descansaba, con Contreras y Peralta, vimos que había amainado el viento y el mar estaba más sereno, y decidimos hacer esa tarea. Ellos bajaron y empezaron a remar. Yo, desde el barco, les iba dando soga a medida que avanzaban. Cuando faltaba poco para llegar, apareció el teniente y observó lo que estábamos haciendo y me dijo: “Cuando ellos regresen me vienen a ver los tres”. Mis compañeros clavaron la estaca, ataron la soga y, suponiendo lo que podía pasar, fuimos a verlo. Nos dijo que estaba muy mal lo que habíamos hecho, que él reconocía nuestra voluntad y nuestro empeño para realizar las tareas, pero que él estaba a cargo de nosotros, y si nos sucedía algo, él era el responsable. (54)

Asimismo, González Llanos les enseñó claves para descifrar las órdenes recibidas desde Puerto Argentino, instruyó a Guillermo Ni Coló para llevar el timón, algo que operó sobre la moral del Cabo pues aumentaba su confianza cada vez que le ordenaban llevar el rumbo del barco (Herrscher, 2012: 84), y hacia el final de la Guerra le recomendó a la tripulación que simularan estar heridos y embarcaran en los buques hospitales para dejar las Islas cuanto antes sabiendo que él, como oficial, permanecería prisionero por más tiempo y separado de sus hombres (Ibíd.:123).

En el caso del *Forrest*, Rafael Molini llegó al punto no de desobedecer órdenes, pero sí de decidir el momento oportuno para cumplirlas: el 16 de mayo, luego del ataque al *ELMA Río Carcarañá*, le ordenaron esperar a la noche por la intensa actividad aérea y cruzar desde Gran Malvina a Puerto Rey para embarcar la tripulación del buque y llevarla a Fox, ello implicaba cruzar dos veces el Estrecho. El *Isla de los Estados* había sido atacado unos días antes al cruzarlo de noche, Molini (2018) tomó la decisión de no esperar a que oscureciera y emprendió la navegación cuando aún quedaban horas de luz, lo que permitiría que las fuerzas argentinas lo identificaran perfectamente (77).

Esta manera de ejercer el mando y los modos de organizar la vida a bordo tuvieron sus consecuencias sobre la moral de los menos experimentados. Recuerda Mauricio Luchetti (2018) que “con Guilisasti habíamos organizado un combate en localidades, se había armado un equipo, Molini con una gente, Vernetti, con otra y Guilisasti era nuestro guía de grupo; **siendo nuestro líder Molini, sin duda**” (Mi resaltado).

El respeto y aprecio ganados por González Llanos en el *Penélope*, evocado décadas después de la Guerra, se cristalizó ya durante el conflicto; por un lado, en los esfuerzos de los tripulantes para realizar una tarea que había sido imposible para el Teniente; por otro, en un reconocimiento que, dado el contexto, configura una muestra de las relaciones entabladas a bordo: para el día 12 de junio la goleta se limitaba a patrullar los accesos de Puerto Argentino y las fuerzas argentinas estaban acorraladas, pero ellos no olvidaron el cumpleaños de su Comandante, prepararon una torta, improvisaron unas velas y consiguieron una botella de whisky:

Preparamos todo y fuimos a buscarlo y le pedimos que fuera al barco porque queríamos hablar con él. Cuando bajó y observó todo eso se sorprendió mucho (...) Le obsequiamos de regalo un pergamino hecho por nosotros y dos pañuelos de mano (Ni Coló, 2004: 61).

De la misma forma, los lazos entablados entre los tripulantes del *Monsunen*, hicieron que ante la posibilidad de elegir entre continuar hacia Puerto Argentino o quedarse en Darwin para combatir en tierra, la dotación optara por permanecer resistiendo al enemigo mediante una forma de lucha totalmente ajena.

El Arte del Mando Naval (1957) prescribe que un conductor efectivo es aquel que se preocupa por aumentar la moral del grupo y toma las medidas necesarias para que los hombres tengan un conjunto de relaciones firmes y satisfactorias, sus responsabilidades son de dos clases: la ejecución de la misión y la obligación hacia sus hombres, debiendo desarrollar un interés sincero por todas las cuestiones relacionadas a su bienestar (233).

Efectivamente, hemos visto que los oficiales al mando de los buques auxiliares condujeron sus unidades con el objetivo principal de contribuir a la consecución del objetivo principal pero sin descuidar las responsabilidades hacia sus hombres, ese cuidado fue tanto material como moral: así como se los instruyó en cuestiones básicas de navegación en tiempos de guerra, también la disciplina de tierra fue reemplazada por una forma de vida que, sin desconocer las jerarquías, contempló ante todo los aspectos

morales a fortalecer y el establecimiento de relaciones de confianza entre los distintos miembros de la tripulación.

Después de considerar los agentes que actúan de modo positivo, debemos considerar también que el estrés es un agente influyente debido a las consecuencias que niveles incontrolados pueden tener sobre una unidad (Galindo Ángel, 2014: 20). Como se trata de una respuesta adaptativa frente a agentes nocivos su presencia constituye una reacción normal, lo perjudicial es el desarrollo de niveles incontrolados, lo que en el capítulo 3 definimos como fase negra o pánico. En general, se origina por el esfuerzo físico y psíquico que un entorno agresivo exige al ser humano; aparece en la guerra debido a ciertas particularidades: la fatiga resultante de la imposibilidad de descansar adecuadamente; el esfuerzo mental por las alertas prolongadas y la extrema responsabilidad que genera la toma de decisiones; el nivel bajo de iluminación, pues la falta de luz requiere un gran esfuerzo adaptativo del cuerpo; el miedo, generalmente a circunstancias desconocidas del combate y la incertidumbre sobre el futuro inmediato, y el aislamiento, es decir la sensación de soledad ante el enemigo (Ibíd.: 20-21)

Estos generadores habituales de estrés actuaron sobre los tripulantes de los buques auxiliares siendo posible citar casos concretos como el aislamiento y la incertidumbre reinantes en el *Forrest* durante la misión de búsqueda y rescate del *Narwal*. Sin embargo, fue en el *Yehuín* donde se registró el único caso que requirió asistencia médica psiquiátrica. Eduardo Llambí (1982) informó que el bombardeo constante, la fatiga generada y la incertidumbre sobre el blanco de los bombardeos, habían ocasionado cierto desgaste en la moral de la dotación (13). Según el examen del médico que lo asistió, el suboficial desarrolló profunda depresión con ansiedad, llanto, insomnio e intenso sentimiento de culpa, se trató de un individuo muy informado sobre la realidad de las operaciones, aunque por jerarquía sin la suficiente capacidad para evaluar la misma (Suarez, 2012: 100)⁷⁷.

Es necesario tener en cuenta que muchas veces la exposición a situaciones de combate predice una mayor cohesión de la unidad porque estimula la búsqueda de apoyo social, y una mayor cohesión dificulta la aparición de niveles altos de estrés. En el caso del *Yehuín* las diferentes formaciones de los tripulantes, algunos provenientes del ámbito militar y otros de la marina mercante, las dificultades en torno a la convivencia en los espacios del buque y la monotonía generada por la permanencia en puerto

⁷⁷ Durante la Guerra sólo fue necesaria la asistencia psiquiátrica en cuatro oportunidades (Suárez, 2012)

facilitaron la actuación de este elemento nocivo. Precisamente, uno de los estresores señalados por la doctrina es el hastío existencial, considerando tanto un hastío profundo, fruto de no encontrarle sentido en general al despliegue de las fuerzas, como un hastío basado en la ausencia de actividades entretenidas para realizar (Galindo Ángel, 2014:133); en relación a ello, vimos en el capítulo 2 que el *Yehuín* quedó la mayor parte del tiempo en muelle a raíz de problemas técnicos.

Por el contrario, los tripulantes de las unidades en navegación se mantuvieron ocupados durante casi todo el día, dispusieron de breves períodos para descansar, realizaron diversas misiones y en ocasiones enfrentaron al enemigo. Todo ello pudo haber aumentado el espíritu de cuerpo creando un contexto que dificultó la aparición de niveles dañinos de estrés. Además de la constante actividad, estos hombres buscaron y encontraron modos de aislarse del entorno. Cuenta Herrscher (2012) que:

Por las noches yo aprovechaba cada momento para avanzar en *El revés de la trama*⁷⁸ (...) Incluso una noche de miedo y bombardeos lejanos llegué a pensar la tontería de que tenía que apurarme a terminarlo porque si nos hundían corría el peligro de morirme sin haber llegado al final de sus páginas (76)

En otras ocasiones fueron el paisaje y la fauna los que actuaron como elementos de distracción, recuerda el mismo Herrscher (2012) que mientras el *Penélope* recorría el Estrecho de San Carlos buscando sobrevivientes del *Isla de los Estados*, él se olvidaba de la Guerra observando los albatros que planeaban sobre la goleta (73). En un sentido similar, Mauricio Luchetti (2018) se refugiaba en conversaciones con los buzos tácticos cuando el *Forrest* estaba en Puerto Argentino:

Les preguntaba qué fauna marina había y cómo era, porque nosotros lo único que veíamos eran toninas, yo... apasionado por la pesca viste... y la cabeza debe tener muchos anticuerpos que te tira por distintos lugares, vos querés nutrirte de cosas que te hagan sentir bien, entonces ellos me comentaban que

⁷⁸ Novela del autor británico Graham Green. Antes del 7 de mayo, Herrscher (2012) había tomado el libro de la vivienda donde el Almirante Otero, máxima autoridad naval en Malvinas había instalado su cuartel general, y residía junto a Oficiales de alta graduación. Él y otro conscripto habían sido destinados allí como traductores y mucamos. La casa pertenecía al secretario de finanzas de la colonia (60-61)

en los cachiyuyos se esconde un pececito muy parecido al hipocampo, y cuando ellos se metían a bucear y a poner ciertas minas, espiaban y se escondían detrás de los cachiyuyos (*sic*)

Otros tripulantes se refugiaron en las cartas recibidas o en fotografías de una novia, una esposa o un hijo, aunque este escape podía resultar perjudicial al pensar también en la posibilidad de no volver a verlos (Ni Coló, 2004: 38).

Debemos considerar asimismo otras circunstancias que contribuyeron a neutralizar los efectos negativos del estrés que, aunque no fueron determinantes, hicieron su aporte para generar un clima positivo. La doctrina sobre supervivencia en situaciones extremas señala que un elemento indispensable es el buen humor y la capacidad para reírse de las circunstancias (Martínez Sánchez, 2011: 46), vimos que los cuentos de los médicos cordobeses embarcados en el *Forrest* durante la búsqueda del *Narwal* constituyeron una distensión importante durante la misión. En un sentido similar, recuerda Ni Coló (2004) que en el *Penélope* se divertían bromeando acerca de la incapacidad del bote salvavidas para soportar el peso de los 7 tripulantes; esas bromas se hicieron los últimos días, cuando eran conscientes de la peligrosidad de la misión y tenían ya preparadas las mochilas para el caso de abandono del buque (57).

2. El mando y la formación de los oficiales

Hasta acá vimos qué significó para los subordinados el modo de ejercer el mando de los oficiales a cargo, ahora bien ¿qué sentido tuvo para ellos? El comando de un buque es la meta de todo oficial naval, es un puesto que así como genera responsabilidades y riesgos ofrece grandes oportunidades, siendo el capitán quien forja la personalidad del buque y de su dotación (Calandra, 2007: 269). Un oficial, entonces se convierte en comandante por decisión de una autoridad superior, pero puede ser sólo un jefe o puede ser un líder que inspire en sus hombres respeto y admiración (González, 1999: 597). El liderazgo consiste en saber mostrar el camino, en dar un paso al frente en momentos difíciles y en no tener miedo a cometer errores (Ibíd.)⁷⁹.

⁷⁹ Explica Frederic (2013) que la formación de los oficiales está destinada a que aprendan a mandar, en las academias argentinas, durante el primer año los futuros oficiales sólo obedecen, mientras que en los cursos siguientes pasan al aprendizaje del mando conduciendo pequeñas fracciones (205)

En el ámbito naval no hay una definición institucional del término, el Diccionario de Terminología Militar de la Armada lo define aludiendo a la posición de una de las aeronaves en formación (Grossi et al, 2019: 173). Sin embargo, a partir de fuentes bibliográficas, los autores entienden que el liderazgo no está confinado en jerarquías, sino que se trata de una red donde cada nodo es un liderazgo en ejercicio, siendo en los niveles más bajos donde se ejerce la libertad de acción (Ibíd.: 182-183). Este elemento es indispensable en una actividad que se desempeña en el mar, donde el resultado de cada acción es en realidad resultante de la suma de muchos esfuerzos y requiere que éstos estén a la altura de los requerimientos, con comportamientos previsibles (Ibíd.).

De esta manera, entendemos que hay una gran diferencia entre ejercer el comando de una unidad por decisión de una autoridad superior, máxime cuando, como en los casos estudiados esa designación se hizo de forma apresurada y casi accidental, y el desempeño del rol de liderazgo en situaciones concretas que inspira en los subordinados comportamientos específicos.

Este rol de liderazgo se ejerce conjuntamente con el aspecto más formal o legal que reviste el comando de la unidad. El Manual del Servicio a Bordo (1962) establece que la responsabilidad del comandante respecto a su buque es absoluta y sólo cesa cuando es relevado por autoridad competente (32). Esta responsabilidad comprende la derrota que lleva el buque, las instrucciones dadas a la tripulación, las precauciones tomadas para evitar accidentes náuticos, el grado de eficiencia alcanzado por sus subordinados y la disciplina y administración técnica y profesional del buque (Ibíd.: 44-45). A la luz de estas grandes responsabilidades cobra sentido un concepto muy común en el ámbito naval la “soledad del comando” (Calandra, 2007: 270).

La responsabilidad que recae sólo sobre el comandante hace que más allá de la apertura y escucha a sus tripulantes, sea él quien debe responder por el desempeño de la unidad frente a quien lo investió de esa autoridad y espera que cumpla con los objetivos impuestos. Estas obligaciones toman un cariz más dramático en virtud del medio en que se desenvuelven: el mar tanto respeta y recompensa a quienes lo enfrentan con sabiduría y pericia, como es inflexible en el castigo a los indiferentes o ineficientes (Ibíd.)

Para los oficiales que ejercieron por primera vez el comando en el conflicto bélico y que además no tuvieron tiempo suficiente para adiestrar a sus tripulaciones como supone la reglamentación, no importó demasiado que la responsabilidad recayera sobre ellos, pocas decisiones se tomaron sin consultar a sus Segundos porque más allá de los aspectos formales prevaleció la voluntad de llenar sus deberes de la mejor forma posible:

Después de la primera bomba, todo era motivo de análisis con mis subordinados: “Un grado en el rumbo, una diferencia de un nudo en la velocidad, una hora de zarpada, una hora de arribo, emitir o no de acuerdo a la situación táctica, hasta qué hora cargar o descargar, como conformar la guardia nocturna (navegando, a muelle, o fondeado), las diferentes condiciones de apresto del buque, en qué orden realizar las tareas dispuestas, hasta donde arriesgar, qué comer al mediodía y qué a la noche, cómo preservar los víveres y muchas decisiones más que se tomaban a diario” (Molini, 2018: 140)

Los mandos del *Monsunen* se apoyaron mutuamente, a veces bastó una mirada como en Caleta Foca, y en el tercer oficial, el TC Lehmann que, además de su capacidad profesional, ofreció en todo momento un estado de ánimo positivo para enfrentar las situaciones más difíciles (Gopceovich Canevari, J., 2014; O. Vázquez, 2018).

Debemos tener en cuenta también que, además de las relaciones entre tripulantes, los hombres de mar tejen cadenas invisibles hacia cosas inmateriales, algo de lo que hablamos en el capítulo anterior, y hacia algo bien concreto, el buque, que:

(...) no es sólo un objeto material a ser gobernado por fuerzas físicas, que no es solamente ciencia y arte..., es descubrir que tiene alma..., que tiene vida. Es descubrir algo... casi mágico, que sólo pueden comprenderlo quienes lo han experimentado. Es una sensación que la sola voluntad no puede elaborar... que florece sin anunciarse... que genera al comandante seguridad y confianza (Calandra, 2007: 271)

Para los hombres de mar el buque se convierte en un pequeño mundo, allí se encuentran todas las personas con las que podrá relacionarse mientras dure la misión, la embarcación será su hábitat y la única protección contra los rigores del clima y del mar; por ello, las relaciones establecidas con la unidad son estrechas y hacen olvidar que se trata sólo de un objeto, barco y capitán llegan a ser una sola imagen, una sola personalidad (Ibíd.: 272). Decidir el abandono de un buque implica entonces dejar algo de sí mismos y configura la decisión más difícil que debe tomar un marino en toda su carrera (Vázquez, O., 2017c).

Respecto al liderazgo, es decir al modo de influir en las conductas de los demás, debemos considerar el análisis que realiza el historiador John Keegan (2015) al estudiar el ejercicio del mando a lo largo de la historia:

Para transmitirles lo que siente a sus soldados, a un comandante no le basta con la calidad de los representantes que haya escogido. Debe saber además hablarles directamente a sus hombres, levantarles el ánimo en los momentos difíciles, motivarlos en las crisis y darles las gracias en las victorias. Y este imperativo será más fuerte cuanto más propiamente heroica sea la naturaleza de su mando; y en consecuencia, por lo general, cuanto más difícil sea la situación a la que se expone (390)

Sostiene además que el primer imperativo del mando es estar presente, a aquellos que imponen un riesgo se les debe ver compartiéndolo (Ibíd.: 403). Así actuaron los comandantes de los buques auxiliares desde la mirada de sus subordinados, corriendo iguales y mayores riesgos que los exigidos, permaneciendo en el puente de mando en los momentos más difíciles, enfrentando con fusiles un helicóptero o realizando en soledad las tareas más peligrosas.

La competencia demostrada por los comandantes y el apoyo en los demás tripulantes fueron factores que actuaron de modo positivo en la moral de las dotaciones, es decir en la actitud y voluntad para enfrentar diferentes situaciones y cumplir con un deber que sobrepasó las misiones ordenadas. Podemos citar aquí un concepto de Marc Bloch (2003) que además de contemplar la mirada de un combatiente de dos guerras, conlleva también el análisis de uno de los mejores historiadores del siglo XX:

Ser un verdadero jefe probablemente sea ante todo saber apretar los dientes; instigar en los demás esa confianza que nadie puede proyectar si carece de ella; negarse hasta el final a perder la esperanza en los propios recursos; asumir, por último, tanto para los que están bajo su mando como para sí mismo, el sacrificio fecundo antes que la vergüenza inútil (16)

Los oficiales eran conscientes de los riesgos asumidos en la carrera naval, desde el ingreso a la Armada aceptaron que su vida pertenecía a la fuerza y al Estado debiendo cumplir las órdenes que les impartieran (R. Molini, 2018; O. Vázquez, 2018). Guiados

por ese principio lucharon el conflicto de 1982, poniendo sus vidas al servicio de un objetivo. En contraposición, sintieron que los altos mandos les habían fallado, no habían asumido los riesgos y, por lo tanto, habían faltado a los deberes asumidos frente a la Nación y hacia ellos, porque un comandante así como tiene el poder de mando también tiene una serie de deberes para con sus subordinados (MSB, 1962: 1-3)⁸⁰, en alguna parte se había roto esa red de liderazgos que sustentaba la institución.

3. Experiencias: los buques se hunden porque navegan

La comprensión en las ciencias sociales abarca tres dimensiones: el nivel primario informa qué ocurrió; la comprensión secundaria o explicación alude a las causas, el por qué; y finalmente la explicación terciaria o comprensión refiere a lo que ocurrió para los protagonistas de un hecho (Guber, 2001, p. 16), es este último nivel el que obliga a incorporar las formas de vivir la guerra de quienes participaron en ella.

En lo abordado anteriormente vemos un claro contraste entre el accionar de las autoridades navales que decidieron no arriesgar los buques y la actuación de las tripulaciones estudiadas que improvisaron e inventaron alternativas para poder cumplir con sus misiones, resistir hasta último momento y contribuir de cualquier forma posible al combate; resulta difícil integrar ambos niveles de un mismo hecho histórico.

La clave para comenzar a entender cómo vivieron la Guerra los tripulantes –e incluso el regreso- e ingresar en la tercera dimensión de la comprensión nos la da el TC Vázquez (2018) al marcar la diferencia entre dos tipos de Armada, la administrativa y la de combate:

Nunca nos vamos a poner de acuerdo la Armada administrativa con la Armada combativa, la Armada administrativa va a seguir insistiendo que había que protegerse el traste con los chilenos que es totalmente una farsa, una mentira para encubrir una mala decisión y un temor, y para quedarse con barcos y poder cubrir comandos y no perder la posibilidad de ser comandantes, porque imagínese una Armada sin barcos ¿dónde vamos a ser comandantes? (*Sic*)

⁸⁰ El Reglamento del Servicio a Bordo (1962) establecía las responsabilidades para los diferentes tipos de oficiales comandantes embarcados y para los oficiales a cargo del Comando de la Fuerza Naval.

El no envío de los buques, especialmente las dos lanchas rápidas, la *Intrépida* y la *Indómita*⁸¹, fue una herida difícil de cerrar en aquellos que fueron a las Islas y lo arriesgaron todo. Durante una entrevista, Vázquez (2018) se refirió a las decisiones estratégicas en cuatro oportunidades:

Teníamos un portaaviones pero que no navegó, navegó por la humedad; teníamos 2 lanchas rápidas que son las mismas que están en el sur, que nunca fueron a Malvinas, al canal de San Carlos, y que fue el gran ítem que yo siempre le pregunté a mis superiores ¿por qué no fueron las lanchas rápidas? Yo me hacía una panzada (*sic*)

Refiriéndose a la labor cumplida por el *Penélope* volvió a mencionar las lanchas, si ese barquito, con un teniente de armas submarinas y 5 cabos había podido navegar y entregar cosas logísticas, ¿por qué las lanchas no habían podido tirar torpedos? Se le recordó entonces el fundamento institucional de la Armada: la necesidad de no quedar desprotegidos por un eventual conflicto con Chile y las supuestas debilidades logísticas en las Islas que hubieran impedido su funcionamiento. Vázquez guardó silencio, levantó una ceja, dibujó media sonrisa y continuó exhibiendo fotografías del *Monsunen*. Exteriorizaba de esa forma que para él los altos mandos no habían estado a la altura de la Guerra y que las justificaciones dadas con posterioridad sólo encubrían el incumplimiento de sus deberes más importantes.

Los cálculos que hicieron quienes decidieron la disposición táctica de la flota también pudieron ser hechos por los hombres del *Monsunen* la noche del 22/23 de mayo y decidir la entrega del buque, sin embargo rendir el pabellón no era una posibilidad, ni siquiera hizo falta una orden verbal, un cruce de miradas entre Gopceovich Canevari y su Segundo fue suficiente para acordar la decisión a tomar (Vázquez, O., 2017b).

Del mismo modo pudieron evaluar la situación en Darwin y continuar a Puerto Argentino, el buque estaba perdido, la misión concluida y el deber cumplido; no obstante, “El Comandante dijo ‘muchachos, ya no tenemos barco, pero todavía hay una guerra que combatir, entonces no les estoy pidiendo nada ni dando una orden, pero ustedes saben lo que tienen que hacer’” (Ibíd.)

⁸¹ La *Intrépida* y la *Indómita* son dos lanchas construidas en Alemania equipadas con cañones y tubos lanzatorpedos, que pueden desarrollar altas velocidades y navegar por canales angostos. Tanto en 1982 como en la actualidad tienen destino en el Área Naval Austral, operando en los canales e islas del sur.

El TN Molini también lamentó el no envío de las unidades de la flota, en particular de las dos lanchas. En plena Guerra había ideado un plan para llevarlas: solicitó permiso para dejar el *Forrest* a cargo del tercer oficial, cruzar al continente con su Segundo y regresar con las lanchas. Pretendía aprovechar el gran conocimiento que tenían del Estrecho de San Carlos para que Verneti distrajera al enemigo por el sur mientras él ingresaba por la boca norte, pero no fue autorizado:

En ese momento el Almirante me dijo “Mire Molini, yo aprecio su idea y su buena intención, pero, a decir verdad, no lo van a autorizar, no lo van a mandar, y yo me voy a perder a Ud. y al Teniente Verneti.” Y después con el tiempo supe que en realidad la preocupación en el sur, en el sur argentino y en la Isla, no eran los ingleses; o sea, había que dejar algo listo y preparado para defender el país del Oeste, no desde el Este (Molini, R, 2012).

Aún con temperamentos diferentes, los dos oficiales coincidieron en la necesidad de arriesgar, de no evaluar costos en la lucha por un objetivo: “Mirá... no podés encarar una guerra si la encarás desde el punto de vista del costo. En la guerra no hay costo de material ni hay costo de vidas cuando sos profesional”. (O. Vázquez, 2018). Con igual sentido del deber Rafael Molini (2018) explicó:

Pero bueno, como algunos dicen y creo que es así, a algunos les puede parecer demasiado cruel pero nosotros estamos formados así, “los buques se hunden porque navegan”, en la guerra el que no arriesga no gana, en la vida el que no arriesga no gana, y nosotros... estoy totalmente convencido a esta altura de mi vida que no arriesgamos, no digo mucho más, eh? No digo comer vidrio, pero yo creo que necesitábamos una decisión más vehemente, más agresiva. La guerra no es mancha venenosa, hay que ir, golpear y golpear y golpear y terminar el trabajo. Yo creo que faltó alguna decisión de más alto nivel (*sic*).

Carlos Brunetti (2019), CS en aquel momento y retirado como Suboficial Principal, también cuestionó el alejamiento de los buques del Teatro de Operaciones:

Yo nunca entendí, realmente nunca entendí por qué la Armada después de cumplir la Operación Rosario... por qué los buques de guerra de la Armada

preparados para un combate fueron totalmente desafectados, no combatieron. Sí, más vale, mucho del personal que estaba allá... pero en realidad era extraído de unidades de tierra, los que estaban allá en Malvinas eran justamente de la Escuela de Mecánica de la Armada, de la Escuela Naval Militar, de un montón de destinos en tierra (*sic*).

Ellos esperaron mayor determinación, una decisión acorde a la importancia del hecho que enfrentaban: la única guerra argentina del siglo XX, librada por una causa fundamental en la construcción de la Argentina como Nación (Guber, 2012) y en la que estaban en juego espacios de responsabilidad específica de la fuerza (Ley 17.271).

De este modo hicieron su experiencia, combatiendo tanto contra el enemigo como contra las dificultades originadas en las decisiones de los altos mandos que los enviaron a luchar y resguardaron la flota por temor a la capacidad del enemigo y a las posibles reacciones de Chile. Los recaudos que la fuerza tuvo al evaluar la factibilidad de enviar las unidades no estuvieron presentes en el modo en que los tripulantes pelearon su guerra dentro del conflicto bélico mayor.

Fondeado detrás de una gran roca, esperando que disminuyera la actividad aérea para continuar navegando, Molini vio pasar aviones rasantes que se dirigían a atacar unidades navales en el Estrecho de San Carlos, en el Puente de Mando del *Forrest* reflexionó “Pensar que yo podría estar atacando” (Molini, R. 2012). Su vocación inicial era la aviación naval pero había optado por la Flota en virtud del dolor que aquella decisión causaba a su madre; el abuelo de Molini había muerto en acto de servicio en 1931 en la ría de Bahía Blanca volando un avión de la Armada (Molini, 2018, 89-94).

El *Yehuín* estuvo a punto de tener una participación más activa, se había proyectado usarlo como lanzador de un Exocet MM 38: el misil iría montado en un contenedor en la cubierta del buque, el plan no se pudo concretar porque el *Yehuín* sólo tenía brújula magnética, carecía de girocompás, brújula eléctrica que permitía obtener la información lo suficientemente precisa para llevar adelante el lanzamiento (Murillo, F., 1992, *La prensa*; E. Llambí, 2017).

La determinación del *Forrest* de combatir hasta sus últimas posibilidades hizo que durante las noches finales se mostrara como posible blanco para tentar a las unidades inglesas a su persecución, buscando atraerlas y que ingresaran en el radio de tiro de las armas defensoras (Molini, R., 2012).

Los buques auxiliares se quedaron con el sabor amargo de no poder contribuir en mayor medida al logro del objetivo, de no haber podido operar los buques aptos para menguar la capacidad de combate del enemigo y disputarle el dominio del mar, para ello habían ingresado a la fuerza y preparado durante años, la organización para el combate en localidades, los planes para llevar las lanchas rápidas y la decisión de continuar combatiendo en tierra son indicios de ello.

La oposición entre las dos Armadas expone los distintos modos de afrontar la Guerra, los buques tomaron decisiones inadmisibles para muchos pero enteramente justificadas para quienes combatieron. Al hablar del combate de Caleta Foca el TC Vázquez (2018) dijo: “ahí te das cuenta que tocar el fondo no es tan grave”, esa expresión cobra significado en la contraposición mencionada:

Yo me metí en el casco, me fui a proa hasta la caja de cadenas, a la bodega, no había una vía de agua, impecable; yo dije “pensar que con el Patrullero King un día tocaron el barro del Río de la Plata e hicimos una actuación de justicia y llegaron un montón de almirantes a ver qué había pasado con el barco”, porque la proa del Patrullero King había tocado el barro un pie [se ríe], pero bueno, son las exageraciones de la Armada administrativa que no conoce la Armada de combate (Ibíd.)

Embicar era la única salida para el *Monsunen* en una situación de combate atacado por dos fragatas; había también otra opción: aceptar la intimación y entregar el buque, pero el *Monsunen* resolvió *tocar el fondo*⁸².

Las decisiones estratégicas adoptadas fueron justificadas en base a principios doctrinarios, sin embargo las tripulaciones estudiadas no se escondieron tras ese escudo para eludir el combate: “Si uno se pone a leer lo que dicen los manuales que estudiamos durante tantos años en el Colegio Militar, en la Escuela Naval, se habrá cumplido un 10% de eso, el resto fue mucha improvisación, muchas ganas” (Gopceovich Canevari, J., 2017). Esta capacidad para enfrentar lo desconocido y poner todas sus facultades al servicio de un objetivo son claves en sus experiencias.

⁸² Un informe de la Comisión Investigadora corrobora las valoraciones hechas por Oscar Vázquez, el documento sostiene que el exceso de actividades burocráticas en la Armada había derivado, entre otras cosas, en un criterio muy estrecho para juzgar accidentes o averías producidos en actividades operativas, pues generalmente estos afectaban la carrera de los comandantes involucrados sin tener en cuenta que eran consecuencia de los riesgos inherentes al Servicio Naval (Rodríguez, An. y otros, 1983: 8)

Lo expresado por Molini (2018) “los buques se hunden porque navegan”, expresa tanto los riesgos inherentes a la carrera naval como el deber de aceptarlos y actuar en consecuencia. Ellos lo hicieron, pero sintieron que las autoridades navales no.

La Armada, como toda institución militar moderna, intenta prever y tener bajo control todo lo que pueda acontecer en la vida de sus hombres para que, llegados a una situación determinada, respondan también de un modo concreto. Los manuales que manejaban los cadetes de la ENM y los aspirantes de la ESMA son una guía detallada de las conductas que debían asumir en un sinfín de situaciones, desde la actitud frente al superior, pasando por el comportamiento en la vía pública hasta la forma de acostarse sobre la cama (ENM, 1980; ESMA, 1973). Sostiene Keegan (2013) que:

(...) el método de aprendizaje mecánico y repetitivo del oficial, así como su formación categórica y reduccionista, tienen un importante y buscado efecto psicológico. Los antimilitaristas lo llamarían despersonalización, o incluso deshumanización. Pero es algo que resulta tremendamente beneficioso, habida cuenta de que las batallas van a tener lugar. Porque si se le enseña al joven oficial a organizar las sensaciones recibidas, a reducir todos los sucesos del combate a unos cuantos conjuntos de elementos fácilmente reconocibles –tan pocos como se pueda-, a ordenar bajo conceptos manejables el ruido, la explosión, el paso de misiles y la confusión del movimiento humano que le asaltarán en el campo de batalla, (...) se le está ayudando a preservarse del miedo, o incluso del pánico (...) (18)

Sin duda, esa educación mecánica ayuda a internalizar acciones como poner un punto en la carta náutica y permite a los hombres prestar atención a facetas más importantes del combate (O. Vázquez, 2018). Sin embargo, también puede resultar perjudicial al quitar capacidad de análisis y de decisión en situaciones concretas. Por ello, para comprender lo que singulariza las experiencias de quienes combaten es necesario tener en cuenta sus emociones y los modos de actuar frente al fuego enemigo, a los riesgos concretos de encontrar la muerte, propia o de subordinados.

Los tripulantes de los buques auxiliares fueron enviados a Malvinas en vista de una situación que jamás existió; todo lo planificado por la Armada y el Estado Mayor Conjunto en abril de 1982 se desmoronó cuando Gran Bretaña respondió militarmente. Las circunstancias que de ahí en más enmarcaron a los hombres encargados de la

defensa cambiaron radicalmente y el Atlántico Sur se convirtió en un escenario absolutamente diferente, en el que debieron abrir múltiples caminos para poder cumplir las misiones ordenadas y sobrevivir al combate.

Esa búsqueda de alternativas necesitó de la preparación, de la autonomía de los mandos para hacer a un lado normas carentes de sentido, y de la cohesión de todo el grupo. ¿Cuánto margen de libertad dejó la formación militar para actuar de acuerdo a las circunstancias? En un estudio sobre las relaciones entre el hombre y el ambiente, rechazando las concepciones deterministas y respecto a la flexibilidad humana, Tim Ingold (2012) dice que diseñar es intentar dar un rumbo y no sólo ir con la corriente, prever significa correr delante de las cosas y tirar de ellas buscando ver en el futuro más que especular sobre él, divisar cómo sucederán las cosas en un mundo que no está pre-ordenado; en ese sentido, prever es ir abriendo sendas más que fijarse objetivos e involucra el ejercicio de la imaginación (31).

La puesta a prueba de esa capacidad de ver en el futuro sorprendió al *Monsumen* en los primeros momentos de la Guerra, en medio de la desorganización y carencia de medios para preparar acciones defensivas, pidieron las cadenas del buque para obstaculizar el ingreso a Puerto Argentino en una operación similar a la del combate de Vuelta de Obligado⁸³:

Quería poner las cadenas como en Vuelta, le mentí, le dije que tenía una sola cadena, en realidad tenía dos; los barcos ingleses tienen una a veces, entonces le dije 'mi barco tiene una sola', él veía el barco por la banda, veía una cadena. Del otro lado también tenía, yo no le iba a dar la cadena, la cadena y el ancla... para un oficial naval, para un marino, sobre todo para el que navega, siempre es el bastón del ciego; o sea vos picas, si vos tenés tres pies picas cinco o seis pies con el ancla y vas navegando a poca velocidad, cuando te topas con algo *tun*, la cadena se viene para atrás y a poco varas, si no tenés sonda ecoica. Y además te sirve para picarla y pegar la vuelta, para maniobrar, para fondear e ir hasta el muelle y salir, el ancla es la vida para un barco (O. Vázquez, 2018)

⁸³ En el Combate de Vuelta de Obligado (20 de noviembre de 1945) se enfrentaron las fuerzas de la Confederación Argentina con las de Gran Bretaña y Francia. Ante la amplia superioridad enemiga, la táctica fue cruzar cadenas de costa a costa del Río Paraná a la altura de Obligado, donde el río es más angosto, para detener de ese modo los buques y atacarlos con tropas terrestres apostadas detrás de las barrancas (Santángelo, P., 2010)

Por más que quien solicitaba las cadenas fuera un superior, Vázquez podía prever las dificultades que tendría su unidad si las entregaba. Desobedecer en algunas oportunidades fue la manera de evitar riesgos adicionales a las de por sí peligrosas misiones que debían cumplir. De manera similar actuó Rafael Molini cuando decidió cruzar el Estrecho de San Carlos de día y fijó los plazos para ejecutar la orden según su evaluación personal:

Tenía que cruzar el Estrecho San Carlos de Oeste a Este de noche. No me gustaba, no tendríamos nada de preaviso ante la presencia de un ataque enemigo. Estaba muy ansioso y decidí tomarme un margen de luz y zarpar al atardecer para arribar al lugar donde estaban los naufragos por lo menos con penumbras y me pudiesen identificar perfectamente (Molini, 2018: 77).

También vimos que los buques navegaron pegados a la costa, minimizando el uso de las comunicaciones, del radar y de las luces, guiándose de noche sólo con la ayuda de los visores nocturnos. El usufructo de la topografía malvinense para confundir los radares británicos fue una estrategia permanente, ante el aviso de actividad aérea o naval se refugiaron en acantilados, caletas, en la invisibilidad dada por un paredón como el de Howard o simplemente detrás de una roca de gran tamaño.

La navegación costera si bien permitió evitar o confundir al enemigo sumó riesgos náuticos por la mayor suciedad de la zona, especialmente por la presencia de cachiyuyos que exigían un juego de máquinas y toda la pericia de los timoneles para lograr desenredarlas de las hélices (C. Brunetti, 2019); no obstante, también ayudaron al *Yehuín* a orientarse y buscar refugio en su arribo a la zona de operaciones.

La confianza en la tripulación, la continua colaboración y apoyo de sus miembros, y la fe en una formación que los oficiales juzgaban de excelencia, fueron las bases para la búsqueda de alternativas innovadoras frente a situaciones que escaparon a todos los cálculos. Dice Ingold (2012) que

(...) diseñar no tiene que ver tanto con la innovación sino con la improvisación. Es reconocer que la creatividad del diseño se encontrará no en la novedad de soluciones prefiguradas para problemas ambientales identificados, sino en la capacidad de los in-habitantes de responder con precisión a las circunstancias siempre cambiantes de sus vidas (30)

Por su parte, la Dra. Rosana Guber (2016) sostiene que improvisar

(...) es un acto pero es también una capacidad que se desarrolla con el tiempo y que, como veremos, es el ingrediente generador de la experiencia. Por eso, la capacidad de improvisar tiene las huellas de un actor específico, de sus maneras y de su historia (59).

La improvisación, fundada en la preparación profesional, se manifestó en la capacidad para resolver problemas con los elementos al alcance y en la mayoría de los casos, sólo estaban los ofrecidos por el ambiente.

Sostiene Keegan (2014) que la guerra es hecha por hombres cuyos valores pertenecen a un mundo diferente, un mundo antiguo que existe en paralelo al mundo cotidiano (16), esa especificidad de la guerra queda resumida en la expresión “en la guerra como en la guerra” (Keegan, 2015: 381). Para los tripulantes de los buques auxiliares hay muchos aspectos que fueron especiales: un oficial que debía permanecer embarcado, la personalidad y pericia de un comandante, la camaradería de compañeros que ayudaron a olvidar el contexto o las travesías realizadas a bordo de una goleta de los años '20. Acercarse a la experiencia de estos tripulantes es abordar uno de los hechos históricos más importante del pasado reciente argentino desde la mirada de quienes han sido excluidos de su relato.

La Guerra de Malvinas se encuentra en el portal de una época, situada al iniciarse la década de 1980 no sólo marca el comienzo del fin de la dictadura argentina sino que coincide con la explosión de la obsesión por la memoria. Si bien en los países de Europa Occidental esa obsesión estuvo asociada al Holocausto en otras regiones se ancló en problemas particulares, en América Latina las temáticas de la memoria y el olvido determinaron el debate cultural y político respecto a los desaparecidos y a sus hijos en las sociedades posdictatoriales, poniendo en primer plano las cuestiones sobre violaciones de Derechos Humanos, justicia y responsabilidad colectiva (Huysen, 2007: 20). En ese contexto, Malvinas no pudo escapar a la ola memorialista y quedó atrapada en aproximaciones que obstaculizaron el análisis histórico, como sostiene Rosana Guber (2009) “los argentinos seguimos edificando nuestra experiencia de aquella guerra internacional desde la mirada interpretativa de una experiencia que aún entendemos como más significativa: el terrorismo de estado” (8). En el mismo sentido, sostiene Federico Lorenz (2015) que:

(...) los protagonistas de la contienda son etiquetados aún hoy o como víctimas –los soldados conscriptos- o como asesinos y responsables –los militares-, eludiendo complejizar un conflicto que en sí tiene muchas aristas y que es imposible reducir meramente a valoraciones morales (5)

Entre la figura del combatiente que marcha a la guerra sediento de sangre y aquella que lo reduce a víctima del hecho que le toca vivir, del enemigo y de sus propios superiores, hay múltiples figuras posibles: la de los conscriptos que aceptaron la movilización porque era parte de un deber y un status que la sociedad argentina nunca había puesto en duda⁸⁴, la del personal de cuadro que cumplió con ese destino como con cualquier otro asignado en su carrera y la de aquellos que se pusieron a disposición para ser movilizados porque era el deber que habían asumido como militares.

Así como hubo distintos motivos para marchar al frente también hubo distintos significados otorgados a la Guerra. Treinta años después del conflicto Roberto Herrscher (2012) supo que aquella navegación emprendida a fines de mayo había servido, aparentemente, para muy poco, durante una charla González Llanos le contó que todos los tambores de combustible cargados en la bahía alcanzaban sólo para cuatro horas de vuelo de un helicóptero:

<<¿Cuatro horas?>>, salto. ¿Cargamos los tambores que casi explotan, uno de nosotros se cayó al agua, otro se congeló las manos, otro se lastimó la espalda, hicimos esa vuelta épica con todos esos tambores de combustible de helicóptero, atravesando líneas enemigas entre los paracaidistas de Darwin y los buques frente a la costa, nos dieron por muertos, llegamos sanos y salvos y todo para que uno de esos helicópteros pudiera volar cuatro horas?

Por supuesto, el viaje del ARA Penélope no fue por esas cuatro horas de helicóptero. Cada uno tiene sus razones profundas: la patria, demostrar o demostrarse que estaban cumpliendo con su deber, llegar al final o, como dice el teniente, mostrar que todo se puede (114).

⁸⁴ A partir de los conceptos de la D.S.N. y del creciente clima de violencia vivido en Argentina desde 1955, los soldados quedaron equiparados al personal de cuadro no sólo en lo referido a sus funciones: participación en controles, apoyo a operativos y custodia de fábricas, sino que también fueron víctimas de los ataques de las agrupaciones guerrilleras a las unidades militares (Lorenz, 2006: 26-27)

Podemos llevar estas reflexiones de Herrscher también a las otras unidades, en el marco de una guerra por una causa de soberanía territorial cada uno otorgó significado a su experiencia. Para el personal de la Armada, ello se hizo en discusión con lo actuado en los niveles más altos e implicó que la Guerra resintiera sus relaciones con la institución y muchos, más tarde o más temprano, se fueron de la Armada, las decisiones estratégicas y el trato recibido durante la posguerra fueron vividos por algunos como una traición (O. Vázquez, 2018).

Hubo personal que finalizó su carrera, como Rafael Molini, Eduardo Llambí, Carlos Contreras, Eduardo Rivero, José Pedraza, Carlos Brunetti, otros se fueron en forma cercana al conflicto: Rodolfo Lehmann, Juan Carlos Verneti, Guillermo Ni Coló, y otros: Jorge Gopceovich Canevari, Oscar Luna y Oscar Vázquez, abandonaron la fuerza después de algunos años. Las fricciones más importantes surgieron entre quienes habían combatido y aquellos que habían rehusado tomar las decisiones estimadas correctas, entre aquellos que defendían una posición más conservadora y quienes defendían una Armada de combate real (Ibíd.).

La lectura de Vázquez coincide con las conclusiones de un estudio elaborado por la Comisión Investigadora que evaluó que el exceso de actividades burocráticas y el intrincado sistema de organismos administrativos y dependencias de Estados Mayores con sus respectivos apéndices, habían quitado capacidad de decisión a los comandos, derivando en una pérdida de responsabilidad e iniciativa (Rodríguez, An., 1983: 8).

Para muchos entonces, el mayor obstáculo fue continuar en una fuerza que, a pesar de tener claro el diagnóstico no tomó medidas para revertir la situación, si en 1983 la armada real representaba un 10% en la posguerra ello se diluyó en la Armada administrativa. El personal con destino en tierra superó ampliamente al embarcado y se invirtieron las prioridades: la actividad burocrática no existió para dar sostén a las unidades en navegación, sino que se constituyó en principal, dejando en un segundo plano la actividad en el mar (O. Vázquez, 2018)⁸⁵.

Para algunos esto fue incompatible con la esencia de la profesión, como describe Germán Soprano (2013) aunque sea difícil dejar la familia en tierra y estar embarcado, es en la navegación cuando se despliega plenamente el ser militar de los marinos (77-78). Vázquez (2018) recordó que la canción del cadete naval señala: “El Plata que es nuestra cuna, sonriente nos verá partir” sintetizando en esos versos todo lo que para él

⁸⁵ Para comprender los cambios en la Armada hay que tener en cuenta también las políticas de defensa vigentes a partir de 1983. Véase Frederic, 2013.

era la formación naval: el Río de La Plata, solo un punto de partida, los oficiales deben dar la espalda a la costa y poner proa al mar, en la cubierta de los buques es donde realmente existe la Armada.

Al comenzar este capítulo nos propusimos identificar los factores que llevaron a las tripulaciones de los buques auxiliares a actuar del modo en que lo hicieron, sobrepasando en casos las pautas de conducta normalmente estimadas correctas. Para ello partimos de conceptos aportados por la psicología de combate y tuvimos en cuenta aspectos de la formación del personal naval y la relación con el entorno.

Así, pudimos reconocer que de los factores mencionados por la doctrina hubo algunos que se destacaron, principalmente la legitimidad de la causa manifestada en el apoyo masivo a la recuperación; la confianza de muchos efectivos en la formación recibida en las instituciones educativas navales y los períodos de navegación previos, y el modo en que los subordinados percibieron el ejercicio del mando, que los llevó a ver a sus comandantes como auténticos líderes (Herrscher, Brunetti, Luchetti) en el sentido otorgado al término por la Armada: personas que influyen en las conductas de los demás a través de lo que inspiran y no del poder que detentan (Grossi et al, 2019: 173). Ese liderazgo se edificó sobre acciones concretas en las que los subordinados percibieron tanto la decisión de asumir mayores riesgos que los exigidos como la pericia profesional para establecer relaciones con el ambiente y la topografía isleña de modo que permitieran abrir posibilidades y cumplir con los objetivos en un escenario sumamente complejo, abandonando principios doctrinarios para crear alternativas en circunstancias totalmente imprevistas (Ingold, 2012: 30).

Este modo de enfrentar la Guerra asumiendo mayores riesgos que los esperados en pos de alcanzar el objetivo principal fue central en la configuración del hecho que hicieron sus protagonistas y, en algunos casos, lo opusieron a lo actuado por las máximas autoridades navales.

CONCLUSIONES

Este trabajo comenzó con una serie de interrogantes que partiendo de cuestiones generales descendieron niveles de análisis hasta enfocarse en los hombres que combatieron el Conflicto del Atlántico Sur como tripulantes de unidades menores destinadas a tareas logísticas. Ahora bien, para llegar a este nivel, el de la guerra como experiencia vivida, debimos tener en cuenta el contexto en que se situó el hecho, pues como sostuvo Raymond Aron “las guerras se parecen a las sociedades que las libran” (en Aznar-Fernández Montesinos, 2016:3).

Nos preguntamos entonces acerca de cómo una disputa de soberanía había derivado en un conflicto bélico en un país que no los tenía desde hacía más de cien años y por las características que el ambiente marítimo le impone a las guerras en general y a la de Malvinas en particular. Teniendo en cuenta esa peculiaridad debimos preguntarnos también acerca del rol que la Armada Argentina tuvo en el hecho, pues dada la estructura de los medios militares es la encargada de la defensa marítima, y ello nos llevó a pensar en la representación de los sectores australes en la institución.

A continuación nuestras preguntas versaron sobre cuestiones más concretas: por qué en la Guerra de Malvinas se emplearon buques que no pertenecían a la Armada; cómo se formaron sus tripulaciones; quiénes las integraron, cómo se habituaron al conflicto, tejieron lazos y enfrentaron el combate; qué rol tuvo la formación recibida en la Armada y cómo se relacionaron esos hombres con un ambiente que se suponía parte de sus vidas en tanto pertenecían a la fuerza encargada de velar por la soberanía argentina en el mar.

El análisis de las distintas fuentes nos ayudó a comprender los dos elementos de la experiencia mencionados por Thompson (2012): la acción y el condicionamiento (27). En principio, estos tripulantes participaron del conflicto bélico por deberes asumidos o impuestos y estuvieron envueltos en una serie de circunstancias que no fueron previstas. Sin embargo, sus experiencias se singularizaron en base a las relaciones entabladas para organizar las tareas a bordo, cumplir las misiones asignadas y mantener un buen estado espiritual. Lo vivido revistió un carácter excepcional por las características del conflicto, la posibilidad siempre presente de perder la vida y, especialmente, los valores que guiaron sus acciones y les permitieron enfrentar la Guerra del modo en que lo hicieron.

Se vieron obligados a combatir por un deber asumido al ingresar a la Armada o inherente a la condición de ciudadano argentino conforme a las leyes 17.531 de Servicio Militar Obligatorio y 19.101 que otorgaban a los soldados el status de personal militar.

Estuvieron unidos por los modos de enfrentar la Guerra, asumiendo riesgos que excedieron el mero cumplimiento de una obligación. Ello no fue privativo del personal militar permanente, un concripto recibió una alta condecoración y en el caso del reconocimiento a los comandantes, solicitaron que se extendiera a todos los tripulantes porque de ellos había dependido el desempeño de la embarcación, el buque no era fruto de un accionar individual sino de la conducta de todos.

Demostramos que las premisas utilizadas habitualmente en el abordaje de la Guerra de Malvinas que expulsan del análisis a los británicos centrándose en dos enemigos nacionales: las víctimas/conscriptos y los asesinos/personal permanente (Lorenz, 2015: 5) son insuficientes, y a veces incorrectas, para describir el comportamiento humano y comprender el hecho histórico.

Como observó Marc Bloch (2003): el valor no es una cuestión de carrera, sino una predisposición anímica extendida entre los hombres sanos; el soldado da muestras de él al ejecutar hábilmente su oficio, pero quien está acostumbrado a efectuar meticulosamente sus tareas en la vida cotidiana, continúa así en todas las circunstancias, aún en la guerra, especialmente si la necesidad de hacer bien el trabajo se asocia con el instinto de la colectividad “Un instinto que tiene numerosos matices, desde el impulso, semirracional, que lleva al hombre a no abandonar a su camarada, hasta consentir el sacrificio personal en bien de la comunidad nacional” (110).

Ese instinto de colectividad en el ámbito militar se plasma en valores que hacen a la cohesión del grupo y a la subordinación de la vida a un fin superior. Como ha explicado Frederic (2013) la jerarquía, el ejercicio de la autoridad, la disciplina y el corporativismo son rasgos del mundo militar justificados por razones técnicas y valores morales relativos a la misión principal de estar preparados para el combate (187-188).

Retomando nuestros interrogantes, podemos deslindar aquellos que hacen al condicionamiento y los que ilustran la acción individual referidos por Thompson.

Así, y en relación al juicio de Aron citado, debemos tener presente que “las batallas pertenecen a momentos definidos de la historia” (Keegan, 2013: 325), comprendemos de este modo que las experiencias estudiadas se forjaron en un momento histórico singularizado por una serie de valores: los tripulantes crecieron, se educaron y combatieron en un contexto, nacional e internacional, en que se valoraba ampliamente

la lucha y el sacrificio de la vida por una causa. Sus experiencias entonces deben ser entendidas situándolas en ese contexto a que refieren nuestros primeros interrogantes:

- En 1982 gobernaba en la Argentina una Junta Militar integrada por los comandantes en jefe de las tres fuerzas armadas (Ejército, Fuerza Aérea y Armada) y configuraba la dictadura más sangrienta de la historia nacional.

- La disputa por la soberanía de las Islas Malvinas que el país mantenía con Gran Bretaña desde 1833 parecía estar en un punto muerto tras una década de avances significativos. En ese momento, la posición estratégica de la Argentina en el Atlántico Sur era menoscabada también por la inminente resolución del conflicto limítrofe por el Canal de Beagle a favor de Chile (Cap.1.1).

- La Junta de comandantes decidió entonces presionar al gobierno británico para lograr una resolución definitiva de la cuestión Malvinas que, desde su perspectiva, sólo se lograría con un traspaso de soberanía en el corto plazo y decidió planificar la ocupación militar de las Islas para disponer de un elemento que forzara la vía diplomática.

- En febrero y marzo de 1982 el desembarco de un grupo de argentinos en las Islas Georgias por la ejecución de un contrato comercial motivó un incidente diplomático que determinó a la Junta a llevar a cabo la operación militar en forma inmediata (Cap. 1.4).

- La operación se efectuó exitosamente entre el 31 de marzo y el 2 de abril. El país dio un amplio respaldo, si bien hacía más de un siglo que no participaba en conflictos armados durante el siglo XX las cuestiones y prácticas militares habían penetrado en distintos ámbitos. La sociedad, como explica Lorenz (2006) tenía a la guerra en su lenguaje cotidiano y estaba habituada a un contexto de violencia y muerte cuyos principales protagonistas eran los jóvenes (34) (Cap.1.1 y 1.4).

- Los organismos internacionales condenaron la acción argentina y Gran Bretaña dispuso el envío de una poderosa flota. Paralelamente, y saliéndose de la planificación, el gobierno argentino comenzó a movilizar tropas a las Islas como mecanismo de presión (Cap.1.5).

Las decisiones gubernamentales no desactivaron la crisis y pronto los dos países se enfrentaron en un conflicto naval en un escenario de condiciones ambientales y meteorológicas adversas, ello ocasionó grandes esfuerzos para el abastecimiento de las tropas que implicaron el empleo de cuantiosos recursos y la imposibilidad para la Argentina de comunicarse con las Islas por vía marítima debido al establecimiento de una zona de exclusión y el dominio del mar por su oponente (Cap.1.2 y 1.3)

- Desde aquí, la actuación de la Armada Argentina determinó en gran medida las circunstancias en que las tropas afrontaron la Guerra, pues sustrajo del enfrentamiento un medio esencial del poder militar (CAERCAS (1983). ¿Qué hizo la Armada?

Ante el acercamiento de la marina británica, la vigencia de la zona de exclusión y el hundimiento del Crucero *ARA General Belgrano*, retiró las unidades de la flota a aguas poco profundas para eludir ataques frontales y decidió intervenir sólo cuando la superioridad de su oponente estuviese disminuida (Cap.1.4 y 1.5).

- Dado el carácter insular del territorio, la ausencia de caminos y la carencia de medios aéreos, confiscó cuatro buques mercantes: *Yehuín, Forrest, Monsunen y Penélope*, para alijar los barcos imposibilitados de llegar y/o descargar en el muelle, y proceder al transporte de personal y efectos a las distintas posiciones.

De esta manera, los tripulantes de los buques auxiliares menores se vieron obligados a navegar embarcaciones desprovistas de armamentos y elementos idóneos para operar en un conflicto bélico, en una zona dominada por el enemigo (Capítulo 2. 1; 2.3). ¿Quiénes fueron esos hombres? Vimos que el rasgo principal de estas tripulaciones fue la heterogeneidad, pudiendo diferenciar dos grupos y trazar distinciones en uno de ellos.

En principio, teniendo en cuenta el tipo de preparación, separamos los oficiales de los suboficiales y concriptos. Para los primeros, el proceso formativo de cuatro años en la ENM y la puesta en práctica de lo aprendido en el viaje de instrucción en la Fragata *ARA Libertad*, se complementaba con la rotación en distintos buques durante los primeros años de servicio. Esto otorgaba la versatilidad necesaria para operar cualquier unidad, aún buques desconocidos como ocurrió en Malvinas; al tiempo que brindaba la confianza necesaria para tomar decisiones y asumir responsabilidades inherentes al mando, referentes al buque y la tripulación, y el conocimiento de un medio natural ajeno al ser humano común pero propio de quien elige la carrera naval (Cap. 2. 2).

Por otra parte, tenemos el grupo que no contaba con este tipo de preparación, los suboficiales y concriptos, y que podemos dividir asimismo entre quienes habían o no estado embarcados. En el primer caso se trató tanto de suboficiales antiguos como modernos que, a pesar de su juventud, habían estado asignados a buques. En segundo lugar encontramos aquellos suboficiales que no habían navegado debido a la especialidad o a no haber terminado el período previo al embarque, y los concriptos que carecían de un buen nivel de instrucción pues, a las características generales del Servicio Militar, se sumaba que habían tenido destinos administrativos (Ibíd.).

- Vimos en el capítulo 2 que estas embarcaciones operaron mayormente en el Estrecho de San Carlos y lo hicieron en pésimas condiciones de seguridad: sin cobertura aérea y sin alertas sobre movimientos del enemigo, estando expuestas a ataques navales y aéreos. A partir de aquí debemos enfocarnos en el accionar individual como elemento hacedor de las experiencias:

- En el capítulo 3 advertimos que el combate exige esfuerzos que repercuten a nivel biológico e intelectual; además puntualizamos que los tripulantes de las unidades estudiadas estuvieron sometidos a agentes específicos del ámbito naval y a circunstancias derivadas de las características geográficas del escenario de la Guerra (Cap. 3.1). Visualizamos que uno de los elementos más difíciles de neutralizar fue el miedo a la muerte y la mutilación, propia, de subordinados y de compañeros, y que los primeros bombardeos representaron un quiebre en sus vivencias pues mostraron la crudeza del combate. Desde allí, el acostumbamiento a los sonidos de los disparos y la certeza de que la vida no dependía de actitudes individuales, facilitaron la habituación, fortalecida en ocasiones por formas de escapar a la cotidianeidad (Cap. 3. 2.1).

Los oficiales, si bien conocedores del potencial británico y mejor preparados para el combate, también experimentaron la Guerra como un hecho excepcional. Superar las sensaciones causadas por los primeros ataques y habituarse a la exposición del buque frente a las unidades enemigas fue fundamental para mantener el control de la situación y cumplir los deberes del comando: acatar órdenes y proteger a sus hombres (Ibíd.).

- La vida en esas circunstancias implicó modos particulares de organización basados en ritmos de trabajo que no discriminaron momentos del día ni se circunscribieron a las especialidades de los tripulantes; cada efectivo estuvo dispuesto a colaborar y efectuar las labores necesarias para mantener el buque en navegación, cumplir las misiones, hacer frente al enemigo y satisfacer necesidades básicas (Cap. 3. 1).

- Las relaciones interpersonales se articularon principalmente en base a un factor etario, asentado en la identificación con compañeros de edades similares sin importar rango militar. Esto llevó a los conscriptos a establecer relaciones empáticas con suboficiales y oficiales jóvenes, y a sentir la protección de los efectivos mayores, ya fuese por formarse una imagen paternal o reconociendo en los comandantes un rol de liderazgo basado en la pericia con que llevaban adelante la conducción del buque y la realización de las tareas más riesgosas (Ibíd.).

Debemos sumar también elementos que pasaron inadvertidos entonces, pero que redundaron en el estado emocional de la tripulación y, consecuentemente, en su

desempeño, como fue el ocultamiento de las preocupaciones y temores de los comandantes y las acciones destinadas concretamente a reforzar la moral (Cap. 4. 2).

- Conforme a los aportes de la psicología de combate, vimos que estos aspectos hacen a los conceptos de instrucción, confianza en uno mismo, cohesión de la unidad y confianza en el mando, y fueron los factores principales que identificamos en las respuestas asumidas durante el combate. En ausencia de lazos forjados por la antigüedad del grupo, la cohesión se desarrolló en base a esas relaciones de respeto, admiración, complicidad y confianza, según edades, rangos y experiencia (Cap. 4. 1).

-Esas formas de relación no abandonaron la estructura jerárquica pero se plasmaron en un relativo ablandamiento de la disciplina y un trato menos rígido que el vigente en tierra y embarcaciones grandes. Esto fue interpretado por los protagonistas como un rasgo distintivo del personal naval, en tanto lo iguala el medio en que se desenvuelven. El mar actuaría de dos formas, en primer lugar enfrentando toda la tripulación a los mismos riesgos, derivados de la guerra y del océano; luego, por la consideración del personal jerárquico hacia los sacrificios emocionales y materiales que implica la vida en el buque y que se han traducido en modos específicos de relación y ejercicio de la autoridad.

En este sentido, el tamaño reducido de los grupos actuó en el modo explicado por Keegan (2013) si bien hay alguien que ejerce el liderazgo, los miembros olvidan la autoridad formal, se ven como iguales y se mantienen luchando porque saben que su supervivencia individual está ligada a la del grupo (53).

- A pesar de las circunstancias y de tener opciones para evadir riesgos, demostraron la firme voluntad de contribuir al objetivo principal ofreciendo la mayor resistencia posible y tomaron la iniciativa para realizar acciones que creían pertinentes; en algunas ocasiones pudieron concretarlas, en otras no por falta de autorización o por un cambio en el contexto general del conflicto (Cap. 4. 3).

Para estos tripulantes la Guerra configuró un elemento disruptivo sin importar si habían elegido la carrera naval, estaban cumpliendo el Servicio Militar Obligatorio o los movilizaron por confiscación del buque mercante en el que trabajaban.

Los oficiales se encontraron con el desafío de comandar buques desconocidos e inadecuados, y tripulaciones mayormente provenientes de destinos terrestres. No obstante, desde un principio la actitud fue enfrentar la guerra poniendo en práctica las capacidades adquiridas a lo largo de sus carreras, estableciendo relaciones con el ambiente que formaba parte de sus vidas: el mar. De esta forma, se valieron de la

presencia de algas, de la topografía malvinense, de las condiciones meteorológicas y hasta de la posición de las estrellas.

Las decisiones gubernamentales y de los altos mandos navales determinaron las condiciones en que se desarrolló el conflicto, sin embargo en los casos estudiados no se reprodujo la evasión del combate a través del accionar mínimo para cumplir una orden o salvaguardar el honor militar. Ese marco actuó con posterioridad, al intentar reubicarse en la institución y también despegarse o reclamar ante quienes habían faltado a sus deberes para con la fuerza y la Nación (Cap. 4. 3). La red formada por la estructura de comandos relacionados se rompió para muchos en 1982, cuando la Armada orgullosa de su perfil moderno y sus nuevas unidades misilísticas, las sustrajo del combate en que estaba en juego el objetivo más importante.

Quienes se sintieron traicionados vieron resentidos los pilares fundamentales de la vida y estructura militar, pues la subordinación descansa en la confianza depositada en el superior. Al retirar esa confianza se resintió la red que daba sustento a la fuerza, sabiendo que ello era incompatible con la vida militar abandonaron sus carreras. Vemos así que la pretendida corporatividad de las fuerzas armadas, en este caso de la Armada, como sentimiento de unidad orgánica, no obstruye críticas para evaluar acciones y/o tomar decisiones.

A bordo de los buques auxiliares, estos hombres tuvieron opciones y eligieron enfrentar cada situación problemática de un modo particular, pues como expresó Victor Frankl (2012): el hombre no está totalmente condicionado, él decide si se entrega a las situaciones o las enfrenta, y determina siempre que será al minuto siguiente (132).

Herrscher observó que cada uno se impuso un motivo para seguir adelante, el grupo brindó protección a través de relaciones elaboradas en un contexto de extrema tensión. En las embarcaciones la vida de todos y cada uno dependió de acciones grupales e individuales, porque habitaron un pequeño mundo en medio de un agente que así como ayudaba a evadir al enemigo podía también poner fin a su existencia.

Marcharon a la guerra para cumplir con una obligación legal o profesional, y con posterioridad al conflicto no se representaron ni como víctimas ni como héroes, cumplieron de la mejor manera las misiones ordenadas sin perder de vista el objetivo principal y, frente a los inadecuados medios asignados, se valieron de elementos de la naturaleza para evitar que el enemigo les impidiera cumplirlas. Sencillamente, hicieron lo que tenían que hacer; pero no se trató sólo de una obligación formal, sus acciones no

se limitaron al cumplimiento de una orden, el interés de hacerlo bien rigió las decisiones tomadas y los esfuerzos realizados.

Para poder comprender esas experiencias debemos asignar al hecho su sentido original, pues marcharon a la guerra en un contexto muy diferente a aquél en que la sociedad argentina le asignó significados y se representó lo sucedido en las Islas. Después de 1983, se trató de un país que descalificó la violencia en todas sus formas y no pudo comprender los sentidos que las sociedades y los combatientes otorgaron al hecho de matar y morir por un ideal (Lorenz y Rodríguez, 2015: 3)⁸⁶.

Si el conocimiento histórico implica un diálogo entre la sociedad de hoy y la de ayer (Carr, 1993:73) debemos tener claros los términos, retrotrayéndonos a 1982 comprendemos el accionar de estos tripulantes. Habían crecido en un contexto donde el sacrificio de la vida por una causa tenía un lugar central (Lorenz, 2006: 23); si bien ello era un pilar fundamental de las fuerzas armadas, en los años previos se había extendido a la sociedad en general, y en ese ambiente resulta comprensible la Guerra (Carnovale, 2011; Gasparini, 2008; Gilliespie, 2008).

De acuerdo a esos valores, el hecho revistió un carácter excepcional, no sólo por lo que representó históricamente, sino por las huellas que dejó en sus vidas. Su carácter extraordinario se debió tanto a las hazañas realizadas para cumplir las misiones y escapar al enemigo, como a las relaciones establecidas a bordo y la capacidad de transformar los elementos del entorno en las defensas que no tuvieron, ello quedó plasmado en las rutas de navegación, en los momentos elegidos para navegar y hasta en la forma de reglar un tiro de artillería teniendo como única brújula el cielo malvinense.

⁸⁶ Explica Federico Lorenz que uno de los factores de la escasez de estudios centrados en la guerra es que muchos cientistas sociales vivieron el conflicto y la década de 1970 sin cuestionar la violencia y después de 1983 abrazaron el paradigma de los derechos humanos, a partir del cual relevaron la historia. La descalificación de la violencia en todas sus formas obturó la comprensión de las experiencias bélicas (Lorenz, 2015: 5)

BIBLIOGRAFIA

- Anaya, J. (1992) Malvinas: la guerra justa. Pormenores de la crisis argentino-británica de 1982. *Boletín del Centro Naval (BCN) Volumen 766*, pp. 263-300
- Andrada, B. (1983). *Guerrea aérea en las Malvinas*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana
- Aznar Fernández-Montesinos (2016). *Los militares y la tecnología*. Instituto Español de Estudios Estratégicos. Disponible en http://www.ieee.es/Galerias/fichero/docs_analisis/2016/DIEEEA72-2016_Militares_Tecnologia_FAFM.pdf
- Balza, M. (2003). *Malvinas, gesta e incompetencia*. Buenos Aires: Atlántida.
- Balzola, C. (2016) *La importancia de la Logística Conjunta en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur de 1982*. (Trabajo Final Integrador). Escuela Superior de Guerra Conjunta de las Fuerzas Armadas. Recuperado en <http://www.cefadigital.edu.ar/bitstream/1847939/870/1/TFI%2004-2016%20BALZOLA.pdf>
- Baquedano, M. (1994) *Malvinas: balance y perspectivas: una alternativa de solución?* La Plata: Instituto de Relaciones Internacionales. Universidad Nacional de La Plata.
- Barbero, M. y Devoto, F. (1983) *Los Nacionalistas (1910-1932)*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina S.A.
- Benyacar, M. (2002). Salud mental y desastres. Nuevos desafíos. *Revista Neurología, Neurocirugía y psiquiatría*. 2002; 35 (1). Ene-mar: 3-25
- Betts, A. (1987). *La verdad sobre las Malvinas. Mi tierra natal*: Buenos Aires. Emecé Editores. S.A.
- Bishop, O. y Witherow, J (1986) *La guerra de invierno. Las Malvinas*. Buenos Aires: Editorial Claridad.
- Bloch, M. (2001) *Apología para la historia o el oficio de historiador*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Bloch, M. (2003) *La extraña derrota*. Barcelona: Crítica.
- Bourdieu, P. (1991). Estructuras, habitus y prácticas. Bourdieu, P (1991). *El sentido práctico*. Madrid: Taurus: 91-111
- Bramley, V. (1992). *Viaje al infierno*. Buenos Aires.:Editorial Planeta.
- Braudel, F. (1984) *La Historia y las Ciencias Sociales*, Madrid: Alianza.

- Braudel, F. (2002). *Las ambiciones de la historia*. Barcelona: Crítica S.R.L.
- Burke, P. (1993) *Formas de hacer Historia*. Madrid: Ed. Alianza Universidad.
- Burke, P. (1984) *La revolución historiográfica francesa- La escuela de los Annales: 1929-1989*, Barcelona: Ed. Gedisa, pp- 38 – 67. Recuperado en <https://introduccionalahistoriaunlp.files.wordpress.com/2014/07/burke-revhistoriografica.pdf>
- Buroni, J. y Ceballos, E. (1992) *La medicina en la Guerra de Malvinas*. Buenos Aires: Ediciones del Círculo Militar.
- Busser, C. (1987) *Malvinas, la guerra inconclusa*. Buenos Aires: Ediciones Fernández Regueira.
- CAERCAS (1983), *Informe Rattenbach. Anexos y Declaraciones*. 17 Tomos. Disponible en: <http://www.casarosada.gov.ar/component/content/article/108-gobierno-informa/25773-informe-rattenbach>
- Calandra, O. (2007). El comando en el mar y esas cadenas invisibles. *BCN Volumen 817*, pp. 269-272.
- Calveiro, P. (2008) *Política y/o violencia: un acercamiento a la guerrilla de los años '70*. Buenos Aires: Grupo Editorial Norma.
- Canclini, A. (2000). *Malvinas, su historia en historias*. Buenos Aires: Planeta
- Cardoso, O., Kirshbaum, R. y Van Der Kooy, E. (1983). *Malvinas, la trama secreta*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana/Planeta.
- Carnovale, V. (2011) *Los combatientes. Historia del PRT-ERP*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.
- Carr, E. (1993). *¿Qué es la Historia?* Barcelona: Editorial Planeta - De Agostini
- Castellani, A. (2004) Gestión económica liberal-corporativa y transformaciones en el interior de los grandes agentes económicos de la Argentina durante la última dictadura militar. Pucciarelli, A. (coord.) *Empresario, tecnócratas y militares. La trama corporativa de la última dictadura*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, pp. 173-217
- Cavarozzi, M. (2009) *Autoritarismo y democracia (1955-2006)*. Buenos Aires: Ariel.
- Corbacho, A. (2003). *Factores organizacionales y desempeño en combate: la experiencia de la IMARA en Malvinas*. UCEMA. Serie documentos de trabajo N° 255. Disponible en <https://ucema.edu.ar/publicaciones/download/documentos/255.pdf>

- Corrales Elizondo, A (2009) El honor militar y su configuración actual. *Reflexiones sobre la profesión militar*. Instituto Interamericano de Derechos Humanos. Armada Argentina. Buenos Aires. 2008: 113-116. Disponible en <https://www.iidh.ed.cr/IIDH/media/1747/reflexiones-sobre-la-profesion-militar-2008.pdf>
- Costa Mendez, N. (1993) *Malvinas, esta es la historia*. Buenos Aires: Sudamericana.
- da Silva Catela, L. (2002) “El mundo de los archivos”, en Da Silva Catela, L. y Jelin, E., *Los archivos de la represión: Documentos, memoria y verdad*. Madrid: Siglo XXI, pp. 195-221.
- da Silva Catela, L. (2007) “Etnografía de los archivos de la represión en la Argentina”, Franco, M y Levín, F. *Historia Reciente. Perspectivas y desafíos para un campo en construcción*. Buenos Aires: Paidós.
- De Certeau, M. (2006). *La escritura de la Historia*. México: Universidad Iberoamericana.
- De Riz, L. (2007). *Historia Argentina 8: la política en suspenso: 1966-1976*. Buenos Aires: Paidós
- Del Carril, B. (1986). *La cuestión de las Malvinas*. Buenos Aires: Hyspmérica Ediciones Argentina
- Delbón, A (2008) *La educación en valores en el ámbito militar*. Disponible en https://www.colegiomilitar.mil.ar/rediu/pdf/ReDiU_0618_art1-La%20educación%20en%20valores%20en%20el%20ambito%20militar.pdf
- Destéfani, L (1990a) Capítulo IV. Síntesis de la Historia de la Armada Argentina (1950-1990). *Historia Marítima Argentina. Tomo X*. Buenos Aires. Cuántica Editora: 85-114
- Destéfani, L (1990b) Capítulo V. Malvinas de 1950 a 1982. *Historia Marítima Argentina. Tomo X*. Buenos Aires. Cuántica Editora: 117-140
- Dosse, F. (1989) *La historia en migajas*. Ciudad de México: Universidad Iberoamericana. “Los tiempos de Marc Bloch y Lucien Febvre” y “La expansión” pp. 62- 155. Recuperado en <https://introduccionalahistoriaunlp.files.wordpress.com/2014/07/dosse-eleccc3b3n.pdf>
- Durán, J. (2016). “Determinismo y posibilismo” geográfico. Disponible en <http://profjoseduran.blogspot.com/2016/11/determinismo-y-posibilismo-eografico.html>

- Eddy, P., Linklater, M., Gillman, P (1983). *Una cara de la moneda*. Buenos Aires: Hyspamérica Ediciones Argentina SA
- Escuela de Mecánica de la Armada (ESMA) (1973). *Manual del Alumno*. Buenos Aires.
- Escuela Naval Militar (ENM) (1957) *El arte del mando naval*. Río Santiago: Talleres Gráficos de la Escuela Naval Militar.
- ENM (1980) *Manual del Cadete Naval*. Río Santiago: Talleres Gráficos de la Escuela Naval Militar.
- Fevbre, L. (2000) *Combates por la historia*. Barcelona: Altaya
- Franco, M. y Levin, F. (2007). “El pasado cercano en clave historiográfica”. *Historia Reciente. Perspectivas y desafíos para un campo en construcción*. Buenos Aires: Paidós
- Ferns, H. (1979). *Gran Bretaña y la Argentina en el siglo XIX*. Buenos Aires: Solar
- Flier, P. y Lvovich, D. (comps.) (2014). *Los usos del olvido*. Rosario: Protohistoria.
- Forti, D. (2010). *Hasta el último día*. Buenos Aires: Atlántida.
- Franco, M (2012). *Un enemigo para la nación. Orden interno, violencia y subversión, 1973-1976*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Frankl, V. (2012) *El hombre en busca de sentido*. Barcelona: Herder Editorial
- Frederic, S (2013) *Las trampas del pasado: Las Fuerzas Armadas y su integración al Estado democrático en Argentina*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica
- Freud, S. (1915) Consideraciones de actualidad sobre la guerra y la muerte. Recuperado en <http://espaciodevenir.com/documentos/freud-de-guerra-y-muerte.pdf>
- Freud, S.; Einstein, A. (1932) ¿Por qué la guerra? Correspondencia entre Einstein y Freud. Recuperado en <https://es.unesco.org/courier/may-1985/que-guerra-carta-albert-einstein-sigmund-freud>
- Funes, P. (2010) “El historiador, el archivo y el testigo”, Cernadas, J. y Lvovich, D. (editores) *Historia, ¿para qué? Revisitas a una vieja pregunta*, Buenos Aires: UNGS / Prometeo Libros. Recuperado en <https://introduccionalahistoriaunlp.files.wordpress.com/2014/07/funes.pdf>

- Galindo Ángel, J. (2014) *Evaluación de la moral militar en zona de operaciones y su relación con parámetros adaptativos*. Tesis doctoral. Universidad de Granada. Recuperado en <https://hera.ugr.es/tesisugr/22809855.pdf>
- Gamba, V. (1984) *El peón de la reina*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana
- Gamba, V. y Freedman, L. (2012) *Señales de guerra: el conflicto de las Islas Malvinas de 1982*. Buenos Aires: El Ateneo.
- Garaño, S (2013) Soldados sospechosos. Militancia, conscripción y Fuerzas Armadas durante los años setenta. *Contenciosa*, Año I, nro. 1, segundo semestre 2013 - ISSN 2347-0011 Disponible en <https://bibliotecavirtual.unl.edu.ar/publicaciones/index.php/Contenciosa/article/view/5048>
- Gasparini, J (2008). *Montoneros. Final de cuentas*. La Plata: De la campana.
- Gavshon, A. y Rice, D. (1984). *El hundimiento del Belgrano*. Buenos Aires. Emecé
- Gazzo Barreto, A. (2016). *Los nidos del cóndor*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Ediciones Argentinidad.
- Gillespie, R. (2008) *Soldados de Perón: historia crítica sobre los Montoneros*: Buenos Aires. Editorial Sudamericana.
- González, J. (1999). El Comandante en el mar. *BCN Volumen 795*: 595-598
- Guber, R. (2001), *La etnografía. Método, campo y reflexividad*, Buenos Aires, Grupo Editorial Norma
- Guber, R. (2009) *De chicos a veteranos. Nación y memorias de la guerra de Malvinas*. La Plata. Ediciones al margen.
- Guber, R. (2012) *¿Por qué Malvinas? de la causa nacional a la guerra absurda*:. Buenos Aires. Fondo de Cultura Económica
- Guber, R. (2016) *Experiencia de halcón*. Buenos Aires: Sudamericana
- Grossi, Di Tella de Urrutia, Sanguinetti y Gil (2019) Liderazgo militar ¿Conducir es liderar? En *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval. Armada Argentina*. N° 65. Diciembre de 2019 163-186.
- Grossman, D. (2014) *Sobre el combate*. España. Melusina
- Groussac, P. (1936). *Las Islas Malvinas*. Buenos Aires. Comisión Protectora de Bibliotecas Populares.
- Halajczuk, B. y Moya Domínguez, M. (1999) *Derecho Internacional Público*. Buenos Aires: Ediar

- Harguindeguy, P. y Rodríguez, H. (1995) *Las fuerzas navales. Historia de la flota de mar*. Buenos Aires: Instituto Browniano.
- Hastings, M. y Jenkins, S. (1984), *La batalla por Malvinas*, Buenos Aires, Emecé
- Hermelo, R (2007a). El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (primera parte). *BCN Volumen 817*, pp. 251-260
- Hermelo, R (2007b). El conflicto del Atlántico Sur y la logística británica (segunda parte). *BCN Volumen 818*: 467-476
- Herrscher, R. (2012) *Los viajes del Penélope*. Buenos Aires: Tusquets Editores
- Herrscher, R. (2015) *Guerra, memoria y milanesas*. Disponible en <http://fundaciontem.org/guerra-memoria-y-milanesas/>
- Huergo, M. (2011). *Apoyo logístico a los elementos del Ejército Argentino que participaron en el Conflicto Malvinas (1982). Planeamiento y Ejecución*. Tesis para acceder al título de Magister en Historia. Instituto de Enseñanza Superior del Ejército. Escuela Superior de Guerra.
- Huysen, A. (2000). En busca del tiempo futuro “Medios, política y memoria”. *Puentes, año 1, N° 2*. Argentina.
- Ingold, T (2012). *Ambientes para la vida*. Uruguay. Trilce.
- Jiménez Corbalán, L. (2012). *Malvinas en primera línea*. Buenos Aires. Edivern.
- Junod, S. (1990) La protección de las víctimas del conflicto armado de las Islas Falkland-Malvinas (1982). *Publicación del Comité Internacional de la Cruz Roja. Septiembre*.
- Keegan, J. (2013) *El rostro de la batalla*. Madrid: Turner Noema.
- Keegan, J. (2014) *Historia de la guerra*. Madrid. Turner Noema.
- Keegan, J. (2015) *La máscara del mando. Un estudio sobre el liderazgo*. Madrid: Turner Noema.
- Kon, D. (1984). *Los chicos de la guerra*. Buenos Aires: Galerna
- Korol, J. (1985) “Duraciones y paradigmas en la Escuela de los Annales”. *Punto de Vista N° 23*. Buenos Aires. Recuperado en <https://introduccionalahistoriaunlp.files.wordpress.com/2014/07/korol.pdf>
- La Capra, D. (2009) *Historia y memoria después de Auschwitz*. Buenos Aires: Prometeo libros.
- La llegada del Albatros a las islas (16 de julio de 1996). *La Nación*. Disponible en <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/la-llegada-del-albatros-a-las-islas-nid172627>

- Le Goff, J. (1978) “La nueva historia”. *La nueva historia*. Bilbao: Editorial El Mensajero. Recuperado en <https://introduccionalahistoriaunlp.files.wordpress.com/2014/07/legoff-lanuevahistoria.pdf>
- Le Goff, J. (1995). *Pensar la historia*. Barcelona: Altaya
- Le Goff, J. (1997) “Los retornos en la historiografía francesa actual”. *Prohistoria N° 1*. Rosario. Recuperado en <https://introduccionalahistoriaunlp.files.wordpress.com/2014/07/le-goff-los-retornos-de-la.pdf>
- Liga Naval Argentina. (1971) *El mar. Causa y efecto: su influencia en los “Intereses Marítimos Argentinos”*. Buenos Aires: Estudios gráficos Esmeralda.
- Lombardo (1999). *Malvinas: errores, anécdotas y reflexiones*. Recuperado en <https://agrupacion-2-4-82.jimdofree.com/articulos-y-documentación/>
- Lorenz, F. (2006) *Las guerras por Malvinas*. Buenos Aires: Edhasa
- Lorenz, F. (2008) *Fantasma de Malvinas*. Buenos Aires: Eterna Cadencia Editora.
- Lorenz, F. (2009) *Malvinas: una guerra argentina*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Lorenz, F. (2011). “El malestar de Krímov. Malvinas, los estudios sobre la guerra y la historia argentina reciente”. *Estudios*, N° 25, Enero-Junio.
- Lorenz, F. (2014a) *Todo lo que necesitas saber sobre Malvinas*. Buenos Aires: Paidós
- Lorenz, F. (2014b) “Gran Malvina. Una mirada a la experiencia bélica desde los testimonios de sus oficiales”. *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 41.2: 225 – 257.
- Lorenz, F. y Rodríguez, A. (2015) La guerra de Malvinas: experiencias, historia y memoria. *Páginas, año 7, N° 13*:2-10
- Mayorga, H (1998). *No vencidos*. Buenos Aires: Editorial. Planeta.
- Martínez Sánchez, J. (2011) Aspectos psicológicos de la supervivencia en operaciones militares. *Sanidad Militar Volumen 67 N° 1*. Madrid. Recuperado en http://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1887-85712011000100009
- Menéndez López, J.; Moreno Puebla, R. y Turró Mármol, C. (2001). Factores psicosociales y estrés en el medio militar. *Revista Cubana de Medicina Militar. Volumen 30 N° 3*. La Habana. Recuperado en: http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0138-65572001000300008

- Molini, R. (2018) *Memorias del Capitán del Forrest*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Ediciones Argentinidad.
- Mosse, G. (2016). *Soldados caídos: la transformación de la memoria de las guerras mundiales*. Zaragoza: Prensas de la Universidad de Zaragoza.
- Muñoz, J. (2004) *Poker de ases en Malvinas*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- Muñoz, J. (2017a) *Apostadero Naval: historias del Apostadero Naval Malvinas*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Ediciones Argentinidad.
- Muñoz, J. (2017b) *Barcos Hospital: sanidad militar en la guerra de Malvinas*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Ediciones Argentinidad.
- Murillo, F. (20 de abril de 1992). Yehuín: un pequeño barco auxiliar que pudo haber lanzado un Exocet. *La prensa*
- Nahlik, S. (1984) Compendio de Derecho Internacional Humanitario. *Revista Internacional de la Cruz Roja*. Julio-Agosto.
- Ni Coló, G. (2004). *64 días muerto. Relatos de un veterano de guerra*. Buenos Aires: Editorial Dunker.
- Ohanian, M (2017) Guardianes del honor. Una etnografía sobre memorias de ex alumnos de las ESMA (tesis de Maestría). Universidad Nacional de San Martín. Disponible en <http://ri.unsam.edu.ar/bitstream/handle/123456789/861/TMAG%20IDAES%202017%20OMJ.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Oyarzabal, G (2008). El honor. *Reflexiones sobre la profesión militar*. Instituto Interamericano de Derechos Humanos. Armada Argentina. Buenos Aires. 2008: 117-118. Disponible en <https://www.iidh.ed.cr/IIDH/media/1747/reflexiones-sobre-la-profesion-militar-2008.pdf>
- Palermo, V. (2007) *Sal en las heridas. Las Malvinas en la cultura argentina contemporánea*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Panizo, L. (2011), *Dónde están nuestros muertos: Experiencias rituales de familiares de desaparecidos de la última dictadura militar en la Argentina y de caídos en la Guerra de Malvinas*, Buenos Aires, Universidad Nacional de Buenos Aires, Tesis doctoral. Disponible en: <http://www.riehr.com.ar/>
- Piaggi, I (1994) *El combate de Pradera del Ganso*. Buenos Aires: Planeta
- Pollak, M. (2006) *Memoria, olvido, silencio. La producción social de identidades frente a situaciones límite*. La Plata: Ediciones al Margen.

- Portelli, A. (2013) “Luto, sentido común, mito y política en la memoria de la masacre de Civitella Val di Chiana (Toscana, 29 de junio de 1944)”. *Revista Aletheia*. Volumen 4. N°7.
- Portilla Gómez, J (2010) La guerra naval y s regulación jurídica internacional. *Multidisciplin@* N° 8. Universidad Nacional Autónoma de México, pp. 5-17. Recuperado en <http://www.journals.unam.mx/index.php/multidisciplina/article/view/34206>
- Rabinovich, A. (2009), “«La gloria, esa plaga de nuestra pobre América del Sud». *Ethos* guerrero en el Río de la Plata durante la Guerra de la Independencia (1810-1824)”. *Revista Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Debates, 2009. Disponible en: <http://nuevomundo.revues.org/index56444.html>
- Rabinovich, A. (2011) Obedecer y comandar. La formación de un cuerpo de oficiales en los ejércitos del Río de la Plata, 1810-1820», en: *Estudios sociales, revista universitaria semestral, año XXI, N° 41*, Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral, segundo semestre: 41-67
- Rabinovich, A. (2017) *Anatomía del pánico*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Robacio, C. y Hernández, J. (2004) *Desde el frente. Batallón de Infantería de Marina N° 5*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales del Círculo Militar.
- Rodríguez, A. (2008) *Guerreros sin trincheras. Experiencias y construcciones identitarias del Apostadero Naval Malvinas en el Conflicto del Atlántico Sur*. Departamento de Humanidades. Universidad Nacional del Sur. Recuperado en <http://repositoriodigital.uns.edu.ar/bitstream/123456789/3024/1/Rodríguez%2C%20Andrea%20Belén.Tesina.pdf>
- Rodríguez, A. (2014) *Entre la guerra y la paz: la posguerra de los excombatientes del Apostadero Naval Malvinas. Experiencias, identidades, memorias*. Tesis para optar por el grado de Doctora en Historia. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad Nacional de La Plata. Disponible en http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/34703/Documento_completo.pdf?sequence=4&isAllowed=y
- Romero, L (2006). *La memoria del Proceso argentino y los problemas de la democracia: La memoria, el historiador y el ciudadano*. Disponible en: http://www.unsam.edu.ar/escuelas/politica/centro_historia_politica/romero)

- Rouquie, A. (1982) *Poder militar y sociedad política en la Argentina. I hasta 1943*. Buenos Aires: Emecé Editores.
- Rouquie, A. (1986) *Poder militar y sociedad política en la Argentina. II*. Buenos Aires: Emecé Editores.
- Santillán, H., Dellamer, G., Bergallo, J., Montenegro, G., Oyarzabal, G. (2010). Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia.. *BCN Volumen 828* pp. 209-220.
- Santillán, H., Dellamer, G., Bergallo, J., Montenegro, G., Oyarzabal, G. (2011a). Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia. *BCN Volumen 829* pp. 13-24.
- Santillán, H., Dellamer, G., Bergallo, J., Montenegro, G., Oyarzabal, G. (2011b). Evolución del pensamiento estratégico naval argentino a lo largo de la historia.. *BCN Volumen 830* pp. 153-162.
- Sautu, R (2005) *Todo es teoría. Objetivos y métodos de investigación*. Buenos Aires. Lumiere.
- Solari Yrigoyen, H. (1998). *Malvinas lo que no cuentan los ingleses (1833-1982)*. Buenos Aires: El Ateneo.
- Soprano Manzo, G. (2013). Ser militar en la argentina del siglo XXI: entre una vocación, una profesión y una ocupación; Universidad Nacional de Misiones; *Avá*; 23; 12-2013; 71-95
- Stone, L., (sf) “La Historia y las Ciencias Sociales en el siglo XX” en *El pasado y el presente*, FCE. Recuperado en
- <https://introduccionalahistoriaunlp.files.wordpress.com/2014/07/stone-lahistoriaylascssoc.pdf>
- Suarez, E. (2012) *Psiquiatría de guerra. BCN Volumen 832*: 95-102
- Swinarski, C. (1984). *Introducción al Derecho Internacional Humanitario*. San José de Costa Rica: Instituto Interamericano de Derechos Humanos.
- Tanzi, H. (1990a) Capítulo XIV. Derecho marítimo argentino. *Historia Marítima Argentina. Tomo X*. Buenos Aires. Cuántica Editora: 380-390
- Terragno, R (2002). *Falklands*. Buenos Aires: Ediciones De la Flor
- Thompson, E (2012) *La formación de la clase obrera en Inglaterra*. Capitán Swing.

- Thompson, J. (1987) *No picnic*. La actuación de la 3ª brigada de comandos de infantería británica en la guerra de las Malvinas 1982. Buenos Aires: Editorial Atlántida S.A.
- Todorov, T. (2000). La memoria amenazada. Todorov, Z (2000) Los abusos de la memoria. Barcelona: Paidós: 11-60. Disponible en <https://www.academia.edu/5337522/Todorov-La-Memoria-Amenzada>
- Train, H (1987). Malvinas: un caso de estudio. *BCN Volumen 748*, pp. 231-262
- Traverso, E. (2009) *A sangre y fuego. De la guerra civil europea, 1924-1945*. Buenos Aires: Prometeo Libros.
- Traverso, E. (2011) *El pasado, instrucciones de uso*. Buenos Aires. Prometeo Libros
- Traverso, E. (2012) *La historia como campo de batalla: interpretar las violencias del siglo XX*. Buenos Aires. Fondo de Cultura Económica.
- Traverso, E. (2007) “Historia y Memoria. Notas sobre un debate” en *Historia Reciente. Perspectivas y desafíos para un campo en construcción* Buenos Aires, Paidós
- Triadó, E. (1991) *Historia de la Base Naval Puerto Belgrano*. Buenos Aires: Centro Naval. Instituto de Publicaciones Navales.
- Verbitsky, H. (2002), *Malvinas. La última batalla de la Tercera Guerra Mundial*, Buenos Aires, Sudamericana
- Yalour, J. (1990) *Capítulo XVII. Historia de la Escuela Naval Militar*. Historia Marítima Argentina. Tomo X. Buenos Aires. Cuántica Editora: 418-450
- Yerulshami y otros (2006). *Usos del olvido*. Buenos Aires: Nueva Edición.
- Vezzetti, H. (2012) *Pasado y presente. Guerra, dictadura y sociedad en la Argentina*. Buenos Aires. Siglo XXI Editores.

Material de archivo:

- Allara, G. (1983). Entrevista. Comisión de análisis de operaciones en combate (COAC). Expte. Interno N° 0454. Archivo N° 5-B-13. Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales (ADEHN). Ciudad Autónoma de Buenos Aires CABA
- Allara, G. (1982) “Relámpago”. Utilización de unidades pesqueras para transporte logístico entre el continente y Malvinas. COAC. Expte. Interno N° 0106. Archivo N° 2-C-5. ADEHN. CABA

- COAC. (1983a) Informe final. Conclusiones. Fase III. Componente naval. Buques logísticos. COAC. Expte. Interno N° 0575. Archivo N° 7-C-5. ADEHN. CABA.
- COAC. (1983b) Informe final. Conclusiones. Fase IV. Componente naval. Agrupación Naval Malvinas. COAC. Expte. Interno N° 0530. Archivo N° 7-D-5. ADEHN. (CABA)
- Escuela Superior de Guerra Naval (ESGN) (1983a) Estudio orgánica operativa. Estudios efectuados por la COAC. Volumen I. Caja MLV 177. ADEHN. CABA
- ESGN (1983b) Guerra de minas. Estudios efectuados por la COAC. Volumen II. Caja MLV 177. ADEHN. CABA
- ESGN (1983c) Estudio de especializaciones del personal. Estudios efectuados por la COAC. Volumen I. Caja MLV 177. ADEHN. CABA
- González Llanos, H. (1983) Experiencias del TN Dn Horacio González Llanos. COAC. Expte. Interno N° 0480. Archivo N° 6-A-7. ADEHN. CABA
- Gaffoglio, A (1982a) Informe Apostadero Naval Malvinas. COAC. Expte. Interno N° 0050. Archivo N° 2-A-3. ADEHN. CABA
- Gaffoglio, A. (1982b) Inteligencia de Malvinas y funcionamiento del APOSNAVINAS. [Entrevista] COAC. Expte. Interno N° 0440. Archivo N° 5-B-13 ADEHN. CABA
- Llambí, E. (1982) Operaciones cumplidas por el transporte Yehuín en el Teatro de Operaciones Malvinas [Informe] COAC. Expte. Interno N° 0334. Archivo N° 5-D-1. ADEHN. (CABA)
- Pérez Millán, E. (1982) Informe sobre interrogatorios efectuados a personal naval que prestó servicios en los buques de apoyo Forrest y Penélope. COAC. Expte. Interno N° 0019. Archivo N° 1-B-1. ADEHN. CABA
- Rodríguez, An. (1983) Informe de adiestramiento en armas. COAC. Expte. Interno 0399. Archivo N° 5-B-13. ADEHN. CABA
- Rodríguez, An. y otros. (1983) Estudio sobre formación y conducción del personal. COAC. Expte. Interno N° 0450. Archivo N° 5-B-13. ADEHN. CABA.
- (SA) (1982) Encuesta sobre las condiciones del personal que actuó en Malvinas. COAC. Expte. Interno N° 0360. Archivo N° 5-B-15. ADEHN. CABA

Leyes y documentos públicos:

- Decreto 2681/83. Disponible en <http://www.aposmalvinas.com.ar/benef128.htm>
- Decreto 503/2015. Disponible en <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/245000-249999/245527/norma.htm>
- Ley N° 17.271. Competencias para los Comandos en Jefe de las Fuerzas Armadas y las Secretarías del Estado. Remitida por correo electrónico desde serviciosinfoleg
- Ley N° 17.531. Ley de Servicio Militar. Disponible en <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/15000-19999/16537/norma.htm>
- Ley N° 19.101 Ley para el personal militar. Disponible en <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/15000-19999/19875/texact.htm>
- Ley 23.521. De Obediencia debida. Disponible en <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/21746/norma.htm>
- Estatuto para el Proceso de Reorganización Nacional

Organización de Naciones Unidas:

- Resolución N° 1514. Disponible en <https://www.un.org/es/decolonization/declaration.shtml>
- Resolución N° 2065. Disponible en http://www.iri.edu.ar/publicaciones_iri/manual/Malvinas/RESOLUCION%202065.pdf
- Resolución N° 3160.

Convenios de Ginebra de 1949

- Convenio I. Disponible en <https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/treaty/treaty-gc-1-5tdkna.htm>
- Convenio II. Disponible en <https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/treaty/treaty-gc-2-5tdkwc.htm>
- Convenio III. Disponible en <https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/treaty/treaty-gc-3-5tdkwx.htm>
- Convenio IV. Disponible en

<https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/treaty/treaty-gc-4-5tdkyk.htm>

- Protocolo adicional de I. Disponible en <https://www.icrc.org/es/document/protocolo-i-adicional-convenios-ginebra-1949-proteccion-victimas-conflictos-armados-internacionales-1977>
- Protocolo adicional II. Disponible en <https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/misc/protocolo-ii.htm>

FUENTES ORALES:

Entrevistas personales a

- Eduardo Llambí, Comandante del *Yehuín*, Buenos Aires, 7 de noviembre de 2017.
- Guillermo Ni Coló, suboficial tripulante del *Penélope*, Saladillo (B) 29 de enero de 2018.
- Oscar Vázquez, Segundo Comandante del *Monsunen*, CABA, 30 de enero de 2018.
- Rafael Molini, Comandante del *Forrest*, CABA, 16 de abril de 2018.
- Mauricio Luchetti, conscripto tripulante del *Forrest*, Ensenada, 05 de septiembre de 2018.
- Eduardo Rivero, suboficial tripulante del *Penélope*, CABA, 12 de septiembre de 2018.
- Alberto Moltrasio, conscripto tripulante del *Forrest*, CABA, 07 de noviembre de 2018.
- Carlos Brunetti, suboficial tripulante del *Monsunen*, CABA, 19 de febrero de 2019.

Audios radiales:

- Brunetti, C. y Marchetti, R. (13 de agosto de 2018). *Malvinas, corazón de mi patria*. Esteban Trías (conducción) Recuperado en <http://malvinasenlaradio.com/>
- García Latuada, O. (23 de abril de 2000) *Malvinas, la verdadera historia*. Radio 10, AM 710. (Archivo personal)
- Gopcevich Canevari, J. y Gramajo, R. (12 de diciembre de 2014) *Malvinas es hora de volver a casa*. Susana Saelices (conducción) Programa N° 606. Recuperado en <http://malvinasenlaradio.com/>

- Gopceovich Canevari, J. (4 de abril de 2017). *Hablando de seguridad*. Hermes Acuña (Conducción) Recuperado en <https://www.youtube.com/watch?v=XIU2289fyxE>
- Brunetti, C.; Marchetti, R. y Vázquez, O. (01 de marzo de 2015) *Malvinas es hora de volver a casa*. Susana Saelices (conducción) Programa N° 417. Recuperado en <http://malvinasenlaradio.com/>
- Herrscher, R. y Rivero, E. (19 de julio de 2018) *Malvinas es hora de volver a casa*. Susana Saelices (conducción) Programa N° 619. Recuperado en <http://malvinasenlaradio.com/>
- Molini, R. (8 de abril de 2012) *Misión Malvinas*. FM Lares 104.7 Mhz, Beccar Provincia de Buenos Aires. Recuperado en https://www.youtube.com/results?search_query=la+epopeya+del+forrest
- Vázquez, O. (25 de julio de 2017a). *Misión Malvinas, banda de hermanos*. Recuperado en <http://malvinasenlaradio.com/>
- Vázquez, O. (28 de junio de 2017b) *Malvinas, la gesta*. Recuperado en <http://malvinasenlaradio.com/>

Conferencias:

- Molini, R. (07 de noviembre de 2018) *Memorias del Capitán del Forrest*. Centro Naval. Buenos Aires.
- Molini, R. (03 de octubre de 2019) *La cuestión Malvinas: Experiencias de un joven Comandante de un buque auxiliar durante la Guerra de Malvinas*. Cátedra libre Malvinas. Universidad Tecnológica Nacional. La Plata. Recuperado en <https://www.youtube.com/watch?v=ukrhHTjkIfs>
- Vázquez, O. (25 de octubre de 2017c) *IV Congreso Nacional de historia militar. 35 años de Malvinas*. Escuela Superior de Guerra. Buenos Aires.

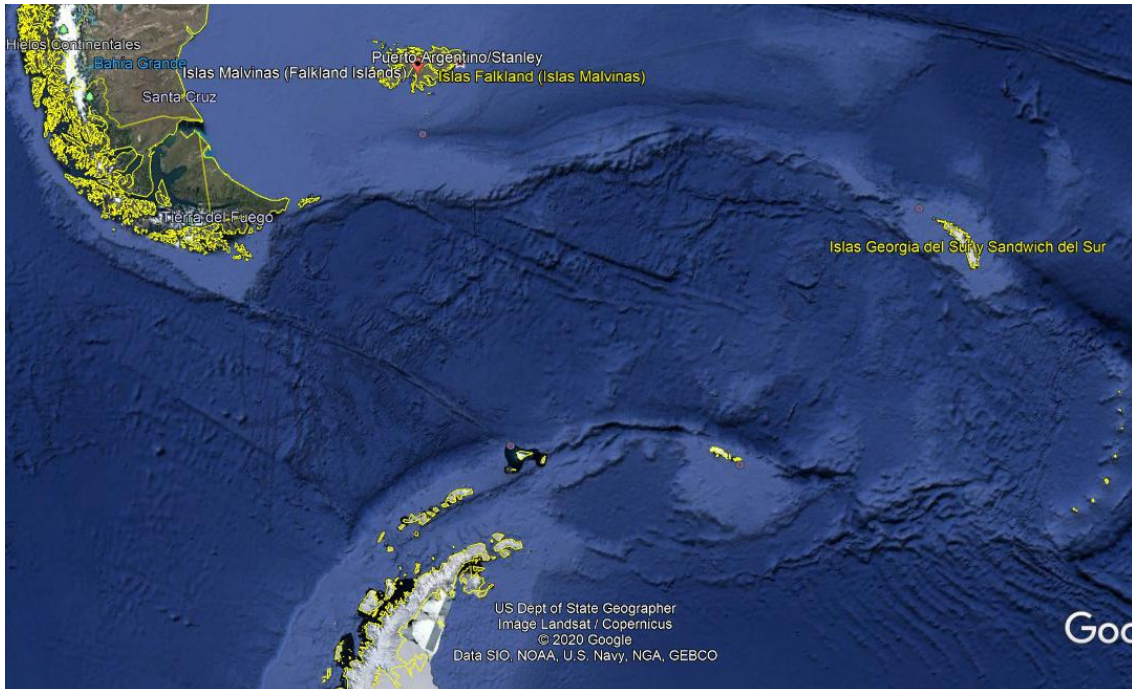
Sitios web consultados

- <http://www.agenciapacourondo.com.ar/economia/breve-historia-del-astillero-rio-santiago>
- <http://www.armada.mil.ar/malv/malv/condecoraciones.html>
- <http://www.astillero.gba.gov.ar/paginas/arshistoria.html>
- <https://diccionario-nautico.com.ar>

- <http://www.histarmar.org/Armada%20Argentina/TransportesNavales/TransportesNavalesbase.htm>
- <http://www.histarmar.org/Armada%20Argentina/TransportesNavales/TransportesNavales19001945.htm>
- <http://www.histarmar.org/Armada%20Argentina/TransportesNavales/LaExpansion.htm>
- <https://www.lanacion.com.ar/sociedad/la-llegada-del-albatros-a-las-islas-nid172627>
- Santángelo, P. (2011) Batallas de la libertad: El Buceo. [Documental] Disponible en <http://encuentro.gob.ar/programas/serie/8045/597?temporada=1>
- Santángelo, P. (2010) Batallas de la libertad: La Vuelta de Obligado. [Documental] Occidente producciones para Canal Encuentro. Disponible en <http://encuentro.gob.ar/programas/serie/8045/596?temporada=1>

ANEXOS

1. Imagen satelital de las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur



Descargada de: google earth

2.- Cachiyuyos. El alga se extiende varios metros bajo la superficie, pudiendo afectar las hélices de las embarcaciones.



Fuente:<https://images.fineartamerica.com/images/artworkimages/mediumlarge/1/1-giant-kelp-forest-dave-fleetham.jpg>

3.- Cachiyuyos en la superficie. Son apenas visibles, y conforme a la lectura de su presencia, el Comandante del Yehuín se guio en su arribo a las Islas.



Fuente: http://lh5.ggpht.com/_m9-ADp-LFvI/S0TqF2g1U_I/AAAAAAAAAFlo/uJqQux34t8E/s640/P1220296.JPG

4.- El *Forrest* en las Islas Malvinas con sus colores originales.



(fuente <http://www.aposmalvinas.com.ar/ftfrth01.htm>)

5.- El *Monσουνen* navegando en Malvinas, se observa el Puente, los dos palos y las grúas.



(Fuente: <http://www.aposmalvinas.com.ar/ftmonh02.htm>)

6.- El *Yehuín* durante el transporte de heridos los últimos días de la Guerra.



Fuente: <http://www.aposmalvinas.com.ar/ftyehh03.htm>

7.- El *Penélope* anclado en aguas malvinenses con sus colores originales.



(Fuente: <http://www.aposmalvinas.com.ar/ftpenh03.htm>)

8- Escala de Douglas sobre los estados del mar según la altura de las olas.

Cifrado	Nombre	Altura en metros
0	Calma o llana	0
1	Rizada	0 a 0,1
2	Marejadilla	0,1 a 0,5
3	Marejada	0,5 a 1,25
4	Fuerte Marejada	1,25 a 2,5
5	Gruesa	2,5 a 4
6	Muy Gruesa	4 a 6
7	Arbolada	6 a 9
8	Montañosa	9 a 14
9	Enorme	Más de 14

Fuente: <https://www.isndf.com.ar/clases/escala-douglas.jpg>

9.- Posiciones en el Estrecho de San Carlos: sobre Soledad está ubicado *Puerto Rey* donde fondeaba el Río Carcarañá. En esta posición las embarcaciones cargaban elementos y cruzaban hacia Bahía Fox y Puerto Howard en Gran Malvina, o los llevaban a otras posiciones de Soledad bordeando el Islote por el Sur



Imagen descargada de Google earth y editada para indicar las posiciones.

10.- Isla Borbón y Paso Tamar: lugar al que el TN Molini se refirió como “estar navegando en el infierno”, al Norte de la Gran Malvina.



Imagen descargada de Google earth y editada con las indicaciones correspondientes

11.- Sector del enfrentamiento entre el *Forrest* y el helicóptero, 1° de mayo, al Nor-Este de Soledad cuando regresaba de la Isla Borbón navegando por el norte de las Islas



Imagen descargada de Google earth.

12.- Gráfico del enfrentamiento publicado en el libro de Rafael Molini

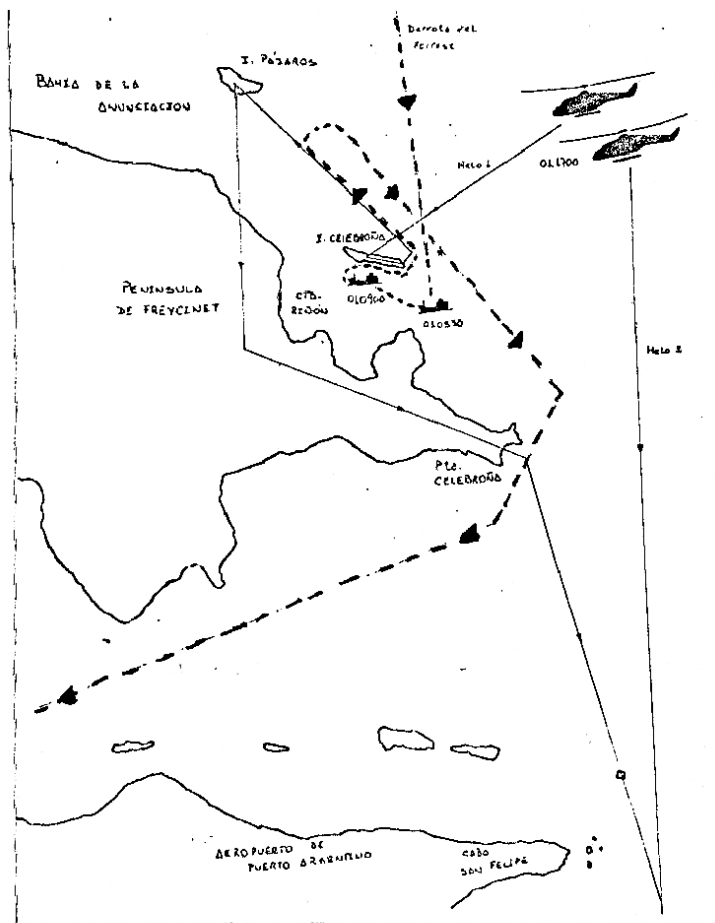


Gráfico de movimientos del *Forrest* y los *Sea Lynx* ingleses la tarde del 01 de mayo.

Fuente: Molini, 2018

13.- El *Forrest* junto al buque hospital ARA *Bahía Paraíso*, se puede apreciar la diferencia de tamaño:



Fuente: <http://www.aposmalvinas.com.ar/ftfrth03.htm>

14.- El *Monsunen* junto al ARA *Bahía Buen Suceso* que estuvo en Bahía Fox la mayor parte de la Guerra. Desde este buque, la embarcación debió alijar miles de toneladas de diferentes efectos.



Fuente: <http://www.aposmalvinas.com.ar/ftbbsh02.htm>

15.- Isla de los Leones Marinos. Sector de búsqueda de los naufragos del Narwal a donde se dirigió el *Forrest* en los primeros días de mayo y que Rafael Molini describió como una de las navegaciones más peligrosas por no contar con el auxilio de la topografía malvinense. La isla aparece solitaria al sur de Soledad.

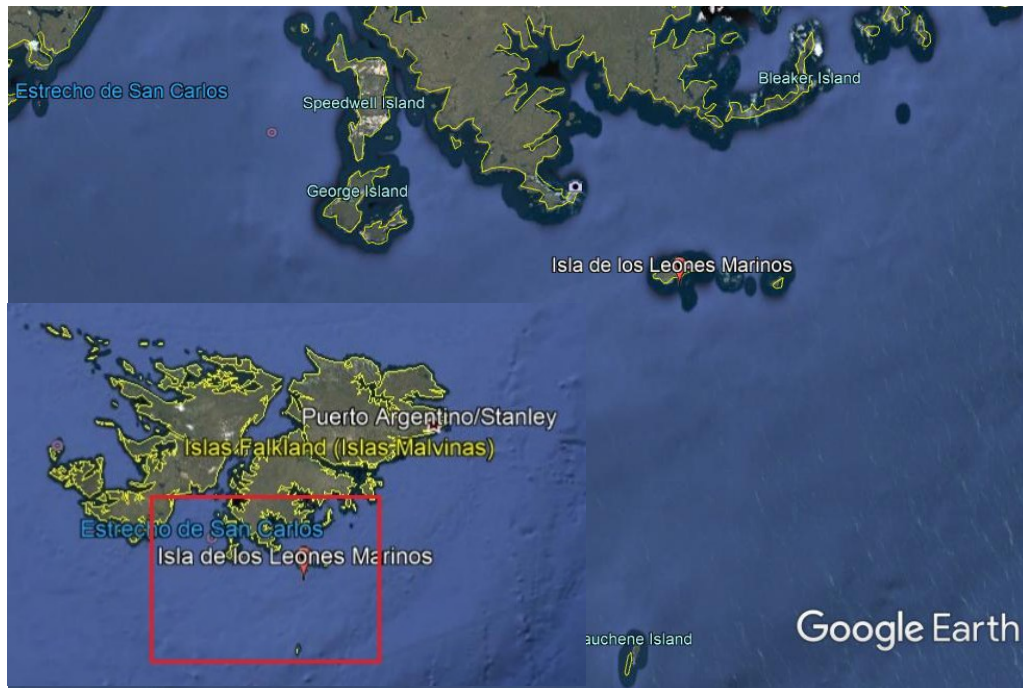


Imagen descargada de Google Earth

16.- Puerto Howard en Gran Malвина, se observa la bahía, los dos acantilados y el Estrecho de San Carlos. Oculto en estos acantilados permaneció el *Forrest* durante los ataques navales del 10 de mayo, cuando fue hundido el *Isla de los Estados*.



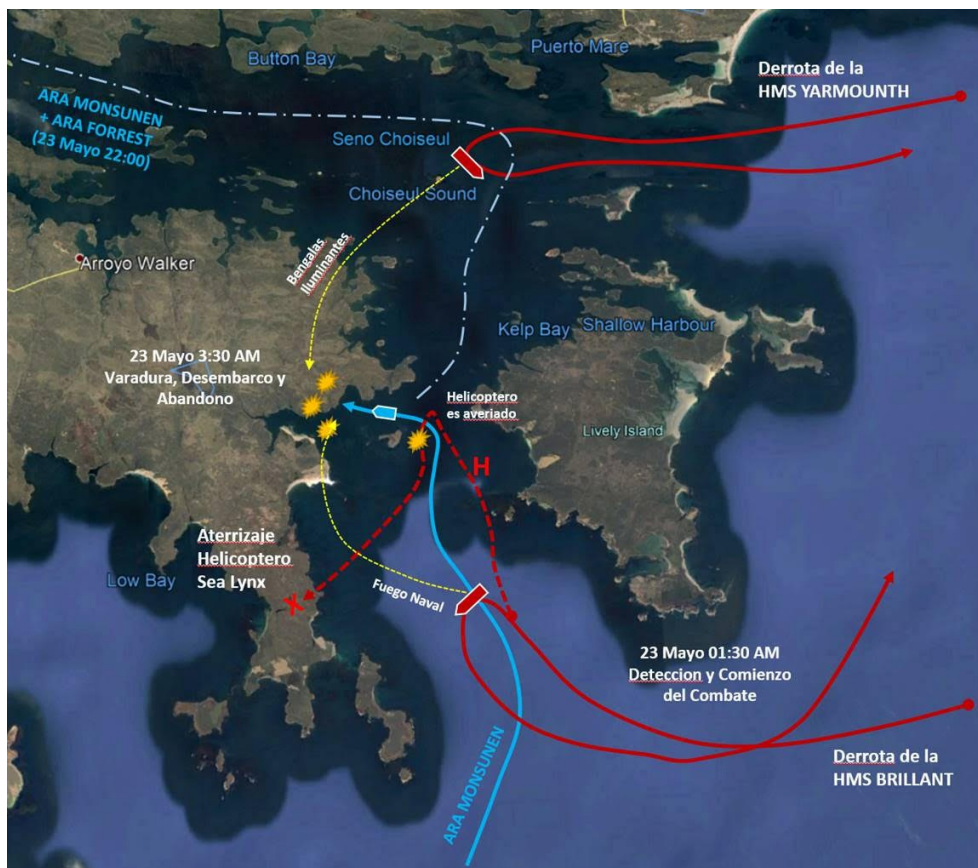
Fuente: <http://www.aposmalvinas.com.ar/ftpmv07.htm>

17.- Derrota del Monsunen el día 14 de mayo de 1982 para evitar a las fragatas británicas ubicadas al Este de la Isla Boungainville



Dibujos del Teniente de Navío (R) Oscar Vázquez sobre imágenes de Google maps y remitidas por correo electrónico

18.- Gráfico del Combate de Caleta Foca el 22-23 de mayo de 1982 con las derrotas del *Monsunen*, helicóptero y fragatas británicas.



Ibíd.

20.- Darwin-Pradera del Ganso, en el Istmo que une los dos grande bloques de Soledad. Se puede ver el muelle



Fuente: <http://www.aposmalvinas.com.ar/ftpmv10.htm>



Imagen descargada de Google Earth y editada para indicar la posición.