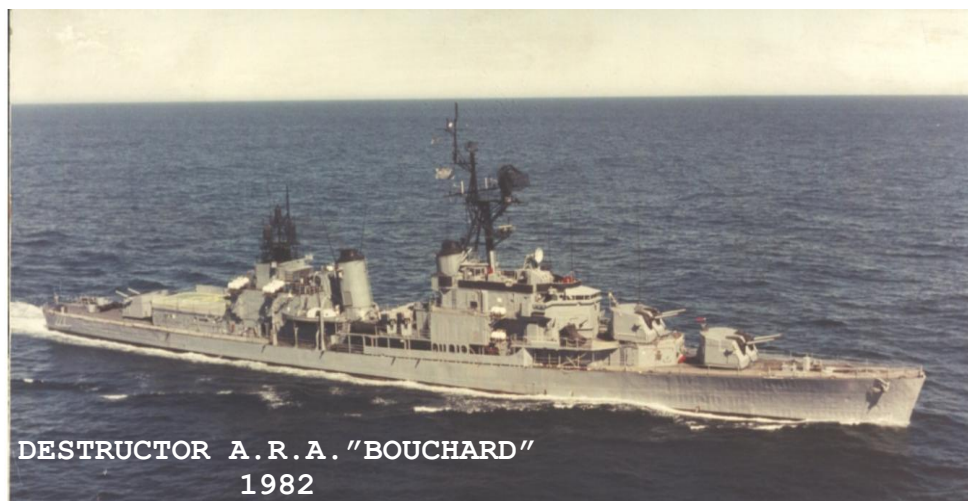


En 1982 yo era Teniente de Corbeta, contaba con 28 años y estaba embarcado en el Destructor A.R.A. "BOUCHARD". Estaba asignado al Departamento Máquinas como Jefe de Electricidad. Mi división tenía aproximadamente 19 hombres, todos profesionales excepto un conscripto.



El buque era un viejo destructor de la Segunda Guerra. Su armamento estaba constituido por tres torres de 105 mm, cargas de profundidad, erizos, torpedos y cuatro misiles EXOCET. Todo muy viejo, ya para la época, excepto los torpedos y los misiles que eran de reciente adquisición.

Los sensores no eran mejores, lo mas moderno era el radar Decca de navegación, uno de búsqueda SPS-10, y uno de control tiro. El sonar era de alcance limitado y funcionaba mal.

MARZO DE 1982

Luego de una muy buena licencia y de una estadía en Mar del Plata me presenté en el buque y nos alistamos para zarpar a un operativo con buques uruguayos. Casi toda la Plana Mayor éramos nuevos incluyendo el Comandante, Capitán de Fragata Bársena, recién llegado de Bolivia donde había estado en comisión por dos años.

VIERNES 29 DE MARZO, (Día D-4)

0600 zarpamos de nuestro apostadero en Puerto Belgrano. Estoy de guardia en máquinas junto con "Tito" Ortiz (Teniente de Corbeta Eduardo Ortiz). Inmediatamente nos reunimos con el Segundo Comandante (Capitán de Corbeta Fontanarrosa) y el Jefe de Operaciones (Capitán de Corbeta Castrilli) en la cámara de oficiales. Nos explican que conformamos el Grupo de Tareas 20.0 y nuestra misión es brindar protección a la fuerza de desembarco, interceptando todo buque que se dirija a las Islas Malvinas. La idea es que no llegue a las Islas ni siquiera un pan de manteca. Si alguno no acata nuestras órdenes deberemos hundirlo. Nuestra zona de operaciones está ubicada al N de las Islas el GT 20.0 está constituido por el Portaaviones A.R.A. "25 de Mayo", los destructores A.R.A. "Seguí", "Py" y nosotros (el Intrépido Bouchard).

El GT 40 tiene por objetivo ocupar militarmente las Islas para lo cual se dirigen al objetivo los destructores A.R.A. "Hércules" y "Santísima Trinidad" con una Compañía de Comandos Anfibios, el Transporte A.R.A. "Cabo San Antonio" con un batallón de Infantería de Marina, el Rompehielos A.R.A. "Irizar" con un Batallón de Ejército. Creo que



también va a Haber paracaidistas y tropas de ejercito que van a ser transportados en un Hércules C-130, utilizando la pista de aluminio que existe allí.

En las Islas hay 40 Infantes británicos que esperamos que se rindan, de lo contrario los vamos a arrasar¹.

Hoy tuvimos zafarrancho de combate. Mi puesto es en Máquinas de Popa. Es muy aburrido. La planta propulsora anda OK.

SÁBADO 30 DE MARZO, (Día D-3)

Estuve de guardia todo el día en máquinas. A 0930 nos estábamos a la altura de la Península de Valdez. Me entero de que el "Seguí" no zarpó, tuvo problemas, y el "Py" tiene problemas en el giro. Nos avisan que el HMS "Exeter" zarpó del algún lado del Caribe, pero aunque meta máquinas, no llega a tiempo.

DOMINGO 31 DE MARZO, (Día D-2)

A 0800 le paso la guardia de máquinas al Tito. A 0930 hago la formación para el Departamento Máquinas y le comunico al personal que a partir de ahora cuando se ordene cubrir puestos de combate, será real. La gente está inquieta y hace preguntas. A 1200 tomo guardia en el Puente. A 1300 comienza un reabastecimiento de combustible con el Buque Tanque A.R.A. "Punta Médanos", hay mucho mar, la maniobra se complica y se corta la manguera cuando faltan 10 Tn. de FON². También perdimos la guía de distancia.

Estamos a 160 Ms. Al NO de Malvinas. Sin noticias de "Exeter". Hoy o mañana se incorpora el Destructor A.R.A "Piedrabuena".

LUNES 01 DE ABRIL, (Día D-1)

El día transcurrió tranquilo excepto durante la mañana en que se ordenó cubrir combate. Fue por un pesquero llamado "Mienlo" de bandera polaca. Se le ordena permanecer al N del paralelo 50. Ya estamos dentro de la zona de operaciones.

Durante el anochecer nos acercamos al "Mienlo" porque pidió agua. Mandamos el Zodiac con los Guardiamarinas Rey Alvarez y Borgogno para determinar las reales necesidades. Determinamos que no necesitan agua. Al regreso se para el motor del Zodiac ya cerca del buque, había un oleaje bastante fuerte así que se vivió un momento de tensión hasta que llegaron al costado del buque remando. Me dio mucha bronca que se haya arriesgado la vida de un grupo de hombres por un barco que en definitiva necesitaba el agua para lavar los platos. Ya anteriormente había intentado fugarse pero le dimos alcance y no molestó mas.

Durante la noche nos quedamos levantados con el "Tito" porque una radio había dicho que el presidente iba a hablar, pero no fue así. Escuché el panorama de la 1230 por LU2. Nos tranquilizamos un poco. Ninguna noticia importante.

Comienza una tensa espera. ¿Qué pasará mañana?

MARTES 02 DE ABRIL, (Día D)

Me levanto a las 0700 para tomar guardia en el puente. Cuando llego veo que nos estamos acercando al "Mienlo" y al "Narwal", otro pesquero polaco. Piden agua pero con lo de anoche nuestra paciencia está agotada y no les damos bola.

¹ En realidad no sabíamos que la orden era no derramar sangre inglesa. Nadie se atribuyó hasta la fecha la paternidad de tan estúpido asesoramiento dado a los que planificaron la operación.

² Fuel Oil Naval.



Ponemos rumbo 180 y nos alejamos. Estamos a 70 Ms. De Malvinas. Nuestras tropas han desembarcado a las 0600, hay pequeños focos de resistencia.

Escucho por el canal 10-A que transportan un herido con un pulmón perforado. Después me entero que era el Teniente García Quiroga, lo conozco, era mi jefe de división cuando éramos cadetes. Piden atención urgente en el continente.

El Capitán Gómez, está muy dolido porque murió en combate un compañero de promoción¹. Aparentemente no hay mas bajas.

Durante la mañana me da mucha alegría escuchar Radio Malvinas en Castellano. Otra gran alegría fue escuchar al Santísima Trinidad llamar al Apostadero Naval Malvinas, eso me daba una sensación de que ya eran nuestras y que todo iba bien.

A las 1125 fue izado el Pabellón Nacional en las islas.

Me quedé un largo rato mirando el contorno de de la isla en el Decca. La bahía de Puerto Stanley se recortaba perfecta en cada barrido del radar. Estábamos a tan solo 12 Ms. Me pregunta ¿algún día volveré a ver esta costa?.

Ahora estamos sumamente preocupados por la amenaza de un submarino nuclear. No tenemos armas para batirlo, la única alternativa es ir a aguas poco profundas. Aparentemente iríamos a Puerto. Me preocupa la posibilidad de que nos hundan y en general a todos aunque no lo digan. Todo el personal que toma guardia debe hacerlo con salvavidas.

Hoy estoy sumamente orgulloso porque como militares justificamos nuestra razón de ser y personalmente por ser uno de los que participó en la toma de Malvinas.

Ahora le voy a poder decir a mis hijos “Papá estuvo allá”.

MIÉRCOLES 03 DE ABRIL, (Día D+1)

Tomé guardia de máquinas a 0800. Durante el día no pasó nada especial. Se ha decidido nuestro repliegue a zonas mas seguras por la amenaza del submarino nuclear². A las doce de la noche se está decidiendo eso.

ABRIL DE 1982

Finalizada La “Operación Rosario” volvimos a Puerto lo más rápido posible para alistarnos para la próxima misión. Cuando desembarcamos encontré a la gente en un estado de euforia generalizado. El quiosquero (Gino) me abrazó emocionado felicitándome efusivamente. Yo observaba todo esto y pensaba para mi “mas vale que negociemos porque los ingleses no se van a dejar humillar por un país como el nuestro y menos gobernado por un general”. Con Mary miraba las imágenes de Galtieri en el balcón de la Rosada y me parecieron lamentables. Fui a visitar a mi viejo que también se daba cuenta y me preguntó ¿y si vienen, que van ha hacer?. Le respondí “y si vienen tendremos que pelear”. Los rostros serios, ambos sabíamos que la cosa no iba a andar bien desde el punto de vista militar.

A los pocos días estábamos zarpando hacia el Sur. El Jefe de Propulsión estaba internado con hepatitis y fue reemplazado por el Teniente Picardi. Durante las siguientes dos semanas efectuamos patrullado por el litoral. Hicimos una entrada a Deseado don-

¹ Capitán de Corbeta de Infantería de Marina Pedro Giaquino

² Un submarino nuclear tiene mas de 30 Ns. de velocidad en inmersión. Supera la velocidad de nuestro buque. Esto le permite posicionarse para disparar sin dificultades. El armamento y los sensores que posee le permiten batirnos sin que siquiera podamos detectarlo.



de pudimos bajar a estirar las piernas. En Prefectura nos facilitaron el teléfono y pude comunicarme con Mary. En el puerto estaban cargando un transporte con pertrechos de Ejército. Después me enteré que nunca cruzaron.

Como la cosa venía en serio, se alisto el buque para combatir pero en serio. Una de las cosas que habilitamos fue el escape de la central de Control Tiro que estaba debajo de la Cámara, hacía años que estaba tapada por la alfombra, por allí un día se asomó el Suboficial que cubría, con los teléfonos puestos, anteojos y con los diente paleta que tenía, inmediatamente fue bautizado como “El Topo”. También se efectuaban ejercicios antimisil que consistían en ordenar a la torre de guardia disparar a un azimut¹ al azar. Varias veces me hacían saltar de la cama los disparos de la torre de proa que la tenía al lado de mi camarote.

JUEVES 29 DE ABRIL

Zarpamos de Deseado y navegamos durante todo el día hacia Is. de los Estados a reunirnos con el Crucero A.R.A. “General Belgrano” y el Piedrabuena para formar una fuerza de tarea.

Encontramos a Crucero fondeado en Bahía San Antonio, el Puerto Rosales² está en Bahía Flinders, y el Piedrabuena haciendo un “circuito hipódromo”³ al N. de la Isla de los Estados.

Luego de habernos identificado nos dirigimos a fondear a 500 Yardas⁴ del Crucero. Arriamos el bote para llevar al Comandante a una reunión con el Comandante del Crucero que es el OCT⁵. Aproveché para mandar un cabo a pedir que nos manden un salinómetro⁶ porque el nuestro se había roto y no admitía reparación.

Dejo la guardia de Puente a las 2400 sin novedad. El salinómetro a bordo.

VIERNES 30 DE ABRIL

Durante la mañana luego de zarpar de B. San Antonio ocupamos estación a popa del Puerto Rosales a 1000 Ys haciendo de Destructor de Rescate del Piedrabuena mientras embarcaba combustible. A las 1000 nos toca a nosotros, embarcamos 144 Tn de FON.

Durante la tarde le toca embarcar combustible al crucero la maniobra el larga porque carga mucho, se interrumpió para continuar mañana.

En la noche navegamos en formación con el Crucero con arrumbamiento general E. Formamos una “Cortina de Sector”⁷ junto con el Piedrabuena. Como vamos en silencio radar hay que estar atento para no salirse del sector. Cada tanto se da un giro de antena emitiendo para ajustar las posiciones. Dejo la guardia a 2400 sin novedad.

¹ Dirección.

² Buque tanque de YPF con capacidad de entregarnos combustible en navegación.

³ Se navega de un punto a otro regresando por el mismo camino. Se utiliza para patrullar o para permanecer en espera.

⁴ 1 Ys= 0.9 Mt.

⁵ Oficial Comandante Táctico es el Comandante de la Fuerza de Tareas.

⁶ Instrumento que sirve para medir la salinidad del agua de alimentación de las calderas. Luego del hundimiento del Crucero ese instrumento pasó a ser un objeto venerado. Al finalizar la guerra lo entregué al Museo de Puerto Belgrano.

⁷ Método de protección antisubmarina. Los destructores patrullan un sector protegiendo al núcleo. En este caso el Crucero.



SÁBADO 01 DE MAYO (la noche más larga)

Durante la mañana permanecemos de Destructor de Rescate a 1000 Ys a popa del Crucero y del Puerto Rosales que están haciendo combustible. Con el guardiamarina Rey Alvarez vemos la gran cantidad de basura que tiran los del Crucero que queda flotando en la superficie. Comentábamos que un submarino simplemente debía seguir el reguero de desperdicios para encontrarnos. Nos daba la impresión que no estaban muy en guerra, o que estaban demasiado confiados. A media mañana suena la alarma anti-aérea, se ordena puestos de combate. El Puerto Rosales se separa bruscamente del Crucero, se corta la manguera de combustible con el consiguiente enchastre. Dejo el Puente y voy a popa por cubierta, cuando llego veo dos Cabos correr hacia adentro. Me quedo un rato para ver si veía algo, esto me valió el reto del Jefe de Máquinas por tardar en ir a mi aburrido puesto de combate. Finalmente resultó ser un avión propio. Pero esto no impidió el susto ya que no tenemos armamento antiaéreo, nuestro buque es netamente antisubmarino y antisuperficie.

Durante la noche navegamos con arrumbamiento E en formación con el Crucero y el Piedrabuena.

El Comandante llama a reunión de Plana Mayor en la Cámara, allí nos explica la misión que se nos ha impuesto. Deberemos navegar con rumbo E y luego caer al N pasando sobre el Banco Burdwoods¹ e introducirnos en la zona de exclusión para medir la reacción del enemigo y luego volver. Esto nos cae muy mal a todos porque nos parece ridículo exponernos en una misión de alto riesgo sin un objetivo concreto. El Teniente Ferrari le dice al Comandante que eso es brindarle posibilidades al enemigo, otros Oficiales concuerdan. Los argumentos del Comandante no nos satisfacen. Pero por supuesto si esa es la orden la vamos a cumplir. Todo se desarrolló en un clima de respeto profesional. Posteriormente la misión es cambiada; deberemos introducirnos en la zona de exclusión y batir blancos de oportunidad², si alguno de los buques era averiado los otros debían continuar sin prestarle apoyo. Una vez disparados los misiles replegarse. Esto nos parece más razonable.

A medianoche navegando en medio de una calma chicha³ nos reunimos en la cubierta de señales todos los Oficiales y parte del Personal de Suboficiales. Izamos el Pabellón de Guerra, el Guardiamarina Borgogno y el Teniente Zaragoza efectuaron unos disparos al aire con sus pistolas. Lugo cantamos el Himno Nacional y gritamos tres veces de "viva la Patria". Todos sumidos en la más completa oscuridad. La luz de tope de navegación iluminaba muy tenuemente el Pabellón que flameaba pesadamente.

Todos nos preparamos nuestras bolsas de supervivencia que no eran más que bolsos particulares con agua, paquetes de curación individual, y algo de ropa.

La cámara es un desorden total ya que en combate se transforma en banco de sangre⁴, todas las sillas amontonadas en un costado y las mesas preparadas como mesas de curaciones, el médico (Teniente Amatore) y el enfermero estaban recostados en los sillones.

¹ Es una zona de bajo fondo no apta para la operación con submarinos nucleares.

² Esto es atacar lo primero que se nos cruce.

³ Mar 0, sin oleaje

⁴ En los buques de guerra son sala de primeros auxilios



Cubrimos Crucero de Combate, condición Z establecida¹. La gente se recuesta en los pasillos y dormita un poco. Los artilleros en las torres. Cubro máquinas con el Teniente Picardi y el Tito turnándonos.

El Teniente Bogliolo pasa por mi camarote y me despide como si fuera la última vez que nos vamos a ver. No es para menos, en caso de ataque con torpedos los maquinistas llevamos las de perder. Además hoy escuché decir al Teniente Castrilli que durante todo el día estuvimos recibiendo emisiones radar en el contramedidas, y según él la frecuencia pertenece al radar de búsqueda de los submarinos ingleses, así que es muy posible que nos tengan detectados. Creemos que de esta no salimos sanos, pero nadie afloja. Como a las 2 de la mañana no encuentro un lugar cómodo para dormir así que me voy a recostar a mi camarote. Paso por un pasillo lleno de Personal de las calderas que están durmiendo tirados en el piso, como aflojaron la lámpara de las luces de sueño no veo nada, nunca desee tanto una linterna, piso a varios por lo que recibí todo tipo de puteadas. Me recuesto vestido, con los zapatos, el salvavidas y la pistola puestos. Dejo la puerta abierta porque en caso de ataque se puede trabar y quedarme encerrado.

El cantinero deja la cantina abierta para que el que necesite algo vaya y se sirva. Se va a cubrir su puesto de combate que es de camillero. También en la cocina queda comida en las marmitas (rancho de combate) para que se sirva el que quiera.

DOMINGO 02 DE MAYO, (el peor día)

Me levanto a las 0600 para tomar guardia en máquinas, a 0700 se levanta el crucero de combate y se continúa cubriendo crucero de guerra². Durante la noche se había anulado la misión y estábamos regresando a Is. de los Estados.

Voy a mi camarote, me afeito, me pongo el uniforme gris y me voy a tomar guardia al puente. Afuera el temporal comienza a hacerse sentir. El viento es del Av 355, 28 Ns. y hay mar 4. Navegamos con rumbo Rv 268, velocidad Vd 13 Ns. Mantenemos al Crucero a aproximadamente a 8000 Ys por el través de babor³. En determinado momento el sonar me pide acercarme a menor distancia para ver si se escuchaba el batido de hélice del Crucero. Lo hago, me acerco a unas 4000 Ys pero me informan que no se escucha nada, las condiciones de propagación eran pésimas. Vuelvo a mi posición anterior. Antes de dejar la guardia le tomo marcación, lo veo por última vez por la aleta de babor imagen que jamás se borrará de mi mente. Adrizado, entre la borrasca, el temporal que ya arreciaba parecía no afectarlo. El Punto Estimado satélite al fin del cuarto es ϕ 55° 15', ω 60° 35'⁴.

Bajo hasta la Cámara me sirvo un poco de polenta y me voy a dormir. Estoy fundido así que cierro la puerta me desvisto y me acuesto.

Exactamente a las 1610 me despierta una explosión muy violenta y seca, me incorporo y todavía medio dormido pienso *“disparó la torre de proa, eso significa que viene un misil. En pocos segundos hará impacto”*, me dejo caer sobre la cama y espero el golpe. Escucho por el difusor que llaman a la Patrulla de Control de Averías y simultáneamente suena la alarma antisubmarina, me despabilo y me doy cuenta que fue un ataque con torpedos. Cuando me vuelvo a incorporar irrumpe el Tito en el camarote, mientras

¹ Máxima condición de clausura se cierran todas las portas y tapas. Solo se puede pasar por los tambuchos pasahombre.

² Se navega con las guardias reforzadas y cubriendo en forma parcial la artillería.

³ Costado izquierdo.

⁴ Notación de la Armada ϕ (“fi”) es Latitud y ω (“omega”) es Longitud.



agarra el salvavidas me dice “*nos pegó un torpedo*” y sale corriendo. Todo lo contado en éste párrafo transcurrió en menos de dos minutos. Me tiro de la cama, yo dormía en la de arriba, no me alcanzan la manos para vestirme todo desabrochado tomo el salvavidas y corro por el pasillo hacia la máquina de popa, me zambullo por el tambucho. Hemos aplicado máxima velocidad. Aparentemente el buque no tiene daños. Posteriormente el guindola contó que vio al buque levantarse de popa, deducimos que el torpedo explotó en la estela del buque muy cerca del casco y que la explosión levantó el buque¹

Mientras lo inspeccionábamos me cruzo con el Jefe de Máquinas en el pasillo y me comenta que se siente un olor raro como a pólvora, en ese momento me doy cuenta que se siente por todas la cubiertas bajas. Lo asocié al olor que queda cuando dispara la artillería.

Perdimos toda comunicación con el Crucero, el comandante trata de comunicarse en vano, informa que el hemos sido tocados y que verificamos daños. Ambos destructores aplican máxima velocidad. El Crucero lanza dos bengalas blancas. Rey Alvarez que lo vio por última vez dice que tenía la proa “como caída”. Comienza a quedarse, a 16 Ms² lo perdemos en el radar. Una hora mas tarde volvemos haciendo búsqueda radar, no lo encontramos, deducimos que es muy posible que un torpedo le haya dado en las hélices y que se quedó sin propulsión.

A las 2000 tomo guardia en el puente. Lo encuentro totalmente fuera de servicio, el Teniente Ferrari que estaba con Borgogno me dice que no sabe donde estamos y que no hay punto al fin del cuarto porque un bandazo aflojó las ventanas del puente y el agua barrió la mesa de cartas y dejó fuera de servicio el Decca. Por si fuera poco el navegador satélite hacía mucho que no actualizaba y creo que no estimaba.

Le pido a Rey Alvarez que se quede en la timonera con lo que queda de la carta y averigüe donde estamos.

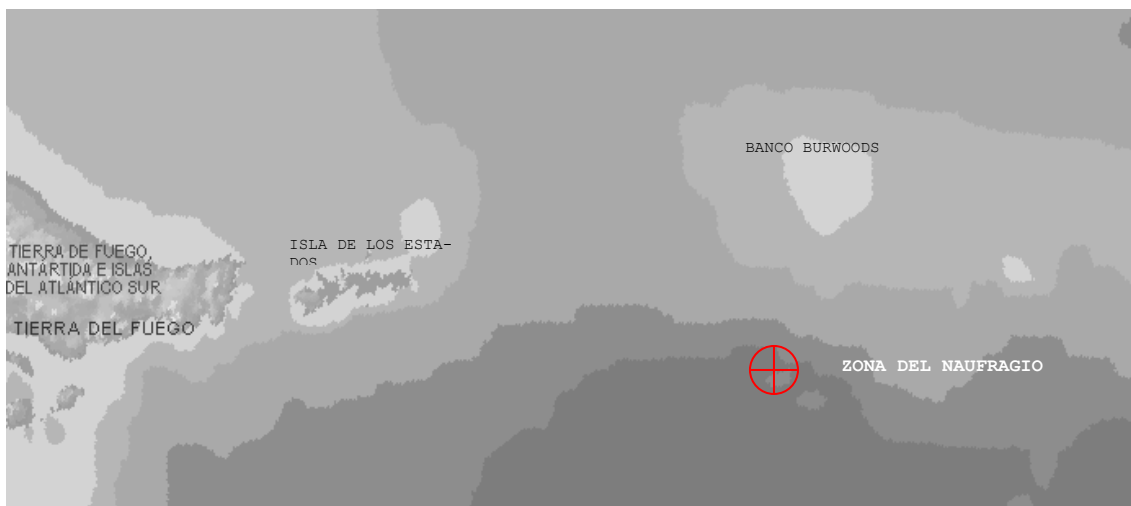
Estamos haciendo un circuito hipódromo al E de Is. de los Estados en espera de saber que pasó con el Crucero.

El mar golpea con mucha fuerza contra los vidrios del puente, entra agua por todos lados; los limpiaparabrisas desaparecieron. Trato de sentarme un rato en el sillón del comandante pero me mojo todo. Finalmente me quedo apoyado contra el mamparo de la timonera y aún así el agua me salpicaba. El viento es de 35 Ns y mar 7. Rey Alvarez logra obtener una posición satélite, puedo pasar la guardia como Dios manda. A las 2400 seguimos sin noticias del crucero.

¹ Traducido de GUARDIAN

“El Bouchard escoltaba al Belgrano en el momento de su hundimiento, y se informó después de la guerra que el tercer torpedo lanzado por el HMS Conqueror había en realidad hecho impacto contra el Bouchard, pero que falló su detonación. Más adelante se descubrió que el casco sufrió cuatro rajaduras de unos trece centímetros; luego, Bárcena relató que el torpedo sí había explotado cerca del destructor, pero sin hallarse en contacto.”

² Ms = Milla náutica = 1852 metros. Ns. = Nudo = 1 milla por hora de velocidad.



LUNES 03 DE MAYO, (la peor parte de toda guerra)

Tomo guardia a 0800, el Tito me ataja al entrar al puente y me dice “*el Crucero está hundido estamos recibiendo señales de emergencia de las balsas, y también le dieron al Sobral*” (Aviso A.R.A. Sobral). Navegamos hacia el lugar donde se hundió el Crucero. El avión comunica que avistó una mancha de aceite y vamos hacia allá. A media mañana llegamos al lugar, el derrame de combustible tiene 10 Ms de largo por unos 300 Mts de ancho. Comenzamos a navegar por ella. Nos quedamos todos en silencio. Al rato el Comandante dice que le da la impresión que es la sangre de un buque, que tantas veces vimos manchas de aceite sin prestarle atención y ahora...A mi me parece lo mismo.

Recibimos un llamado de auxilio de una de las balsas por la frecuencia de socorro. La señal es muy débil.

Capitán Ferrer está con unas tablas de cálculo de abatimiento. Deduce que las balsas deben estar a unas 30 Ms del punto del hundimiento.

Un avión antisubmarino informa tener un eco sonar en la zona así que debemos esperar mientras investigan.

Dejo la guardia a las 1200 sin noticias de las balsas. Tenemos vientos de 30 Ns del W.

Durante la tarde el avión detecta un grupo grande de balsas, nos da un inmenso alivio. Nos dirigimos a la zona que se encuentra a 60 Ms al SSE del punto del hundimiento que se calculó al 115/85¹ del Cabo San Juan.

Vamos preparando toda la maniobra para el rescate de los náufragos.

La primera balsa es avistada a aproximadamente las 1600, el buque toca varias pitadas pero en el interior no hay sobrevivientes, viene vacía. Nos quedamos todos en silencio viéndola pasar por el costado.

¹ Azimut 115, distancia 85 Ms



Primera balsa

Avistamos al rato la segunda, se vuelven a tocar las pitadas y por la entrada de la balsa aparece el Teniente Sánchez. Hay gritos de alegría en la dotación.

Son doce en la balsa. Las tareas de rescate se hacen muy dificultosas porque el buque rola de tal manera que en determinado momento el agua helada entra por la borda y me llega a los tobillos. En cada rolido la balsa estaba al alcance de la mano o a varios metros más abajo.

Los llevamos a proa donde está la red de desembarco, les cuesta bastante trepar y los tenemos que ayudar en cuanto los tenemos a mano.



Balsa del Tte. Sanchez



Rescate de la primera balsa

Luego los llevamos a la cámara donde se desvisten y toman una taza de caldo o café. Este grupo está bastante bien. Me tomo una taza de caldo y salgo nuevamente a cubierta. El buque se está acercando a un grupo de tres balsas maniobrando para recibirlo por Babor pero se nos van por Estribor. Les arrojamamos cabos para que se aferren y así los poder traerlos hacia el costado pero están como congelados, los agarran pero se les van de las manos. Entonces le digo a un buzo que está al lado mío que se



Grupo de balsas donde se quedó el buzo

tire y nade hasta las balsas con un cabo. Se lo paso por entre el hombro y la cintura y se tira al agua, pero se le sale, me pregunta que hace y le digo que nade hasta las balsas. El contramaestre que estaba al lado mío putea contra el boludo que ató al buzo, que por supuesto era yo, pero no era momento para discusiones. Finalmente el buzo



sube a una balsa que está con el techo destrozado. Ahora el buque está parado y pasan por la proa, se pueden ver bien de cerca. Una está entera, la otra semihundida y con el techo destrozado con 6 o 7 náufragos a la intemperie la tercera esta semisumergida con el techo destrozado y 3 cadáveres flotando en el interior, uno tiene el salvavidas en la cabeza, el otro solo se le ven los pies y el tercero está boca abajo¹. El Guardiamarina Ulloa me dice que le parece que uno es un compañero de él. Le digo al buzo que los identifique, miró hacia atrás, creo que hasta ese momento no se había dado cuenta que estaba rodeado de cadáveres, no me hace caso, se tira el agua y se va a la balsa de al lado. Se empiezan a alejar, les arrojamamos varios viradores pero el buzo nos grita que no los puede agarrar porque se le congelaron las manos. Preguntamos al puente que hacer con los muertos y nos responden “*subir solo los heridos y los vivos*”.

El Comando ha decidido dirigirse a otra balsa que está mejor presentada, nos alejamos de este grupo y de nuestro buzo, posteriormente fueron recogidos por el Gurruchaga² que estaba cerca.

Nos acercamos a una balsa que está entera, en el interior hay 32 náufragos que vienen con el Teniente Torrontegui.



Los llevamos hacia popa, y los subimos con el guinche, de a dos por vez. Algunos vienen tan congelados que no pueden caminar, hay que cargarlos entre varios, todos están cubiertos de petróleo. Uno de los náufragos estaba recién operado del apéndice, estaba internado y abandonó en calzoncillos, no se como aguantó sin congelarse. Había un conscripto que había abandonado con su bien mas preciado, un radio grabador recién comprado en Ushuaia, cuando lo subimos iba aferrándolo y le dificultaba los movimientos así que el Jefe de Balsa le gritó “*larga eso gordo!!!*”, lo soltó y cayó sobre la balsa.

¹ Esta imagen permanece inalterable en mi recuerdo y me vuelve en forma recurrente cada vez que mencionan la guerra. Es el trago más amargo.

² Aviso A.R.A. Francisco de Gurruchaga



En un rolido muy pronunciado los turbos de circulación principal se chupan trozos de balsas y cabullería que se enroscan en el eje y se traban. Esto hace que la velocidad mínima para que actúe la “cuchara”¹ y por ende la del buque sea de 8 Ns. Esto obliga a suspender el rescate. Nos dedicamos a avistar balsas e informar a las otras Unidades de la zona.

En la cámara el Teniente Sánchez y otros oficiales comenzaron a contar sus experiencias. Recuerdo que decían que los había hundido un submarino chileno porque los torpedos eran de corrida recta y los ingleses no los usan. Contaron que el primer torpedo dio en la proa y el otro en la popa después del blindaje lo que explica el gran daño que causó. Inmediatamente después del segundo se apagaron las luces en todo el buque, lo que explica el hecho que no se hayan podido comunicar. En toda la zona de los sollados² de popa se declaró un incendio, el mamparo de la cantina estaba al rojo. El personal formó en cubierta en forma muy disciplinada. Tardaron 20 minutos en dar la orden de abandono. El buque tardó 40 minutos en hundirse.



Le presté ropa al Capitán Mamede. En mi camarote habían desaparecido mis frazadas, algún náufrago las tendría.

Me voy a tomar guardia a las 2000, durante la noche navegamos en proximidades de las balsas. Durante toda la guardia veo luces de bengala por todos lados y señales de todo tipo, pero no los podemos ayudar porque no podemos parar máquinas. Debemos alejarnos de la zona ante el temor de embestir alguna balsa. Dejo la guardia a las 2400 sin novedad.

MARTES 04 DE MAYO

Tomo guardia de puente a las 0800, continuamos con la búsqueda de balsas, pasamos cerca de varias y les decimos con megáfono que tengan calma que ya pasan a recogerlos. Desde una de las balsas gritan “*viva la patria!!*” y nosotros les contestamos “*vi-*

¹ Mecanismo que levanta el agua y la hace circular por el condensador principal de las máquinas en reemplazo de los turbos. Funciona a partir de los 8 Ns.



va!!". Esto nos deja conmovidos a todos. El Segundo me da la orden de no tocar pitadas cuando pasábamos cerca de las balsas, cumplí la orden pero observé que en las balsas parecían interpretar al vernos pasar que no los habíamos visto, esto me impulsó a continuar con las pitadas. El Segundo se enojó mucho y yo le expliqué en tono vehemente mis razones para no cumplir con la directiva. Finalmente ordené al timonel que no toque más pitadas y me fui a enfriarme al otro alerón.

Como el mar estaba más calmado se decidió efectuar el rescate con el zodiac y los buzos.



El Zodiac con náufragos a bordo

Vemos una balsa con el techo y el piso desinflado. Uno de los náufragos pese a nuestras señas apenas si se mueve, le informo al Comandante que apreciaba que estaban en muy mal estado. Comenzamos el rescate con el zodiac, son 22, casi todos conscriptos recién incorporados entre ellos viene el Doctor Bustamante. Estos llegan bastante mal. Dejo la guardia a las 1200, durante la tarde seguimos las tareas de búsqueda. Después se nos ordenó marcar las balsas ya rescatadas ya que existía el temor e pasar por alto alguna. Primero los buzos comenzaron a romperlas haciéndoles tajos para que se hundan pero la maniobra se tornó muy engorrosa, alguien sugirió dispararles con las ametralladoras de 12,7 pero era peligroso, finalmente se decidió marcarlas con pintura en el techo, pero se acabó la pintura rápidamente.



Estaban en eso cuando tuve que ir al sonar bajo que estaba fuera de servicio porque fallaban los convertidores. Mientras estábamos investigando la falla con el ingeniero el



Suboficial Figueroa le ordenó al Cabo Innamoratti poner una bomba sumergible en el boyante de proa para sacar agua dulce y mandarla a los tanques de servicio (de esto me enteré después). Se hizo la maniobra sin avisar al sonar por lo que el sonarista interpretó rumor de hélice rápida e hizo sonar la alarma antisubmarina.

Maldije mi suerte por encontrarme justo en el fondo del buque. Subo por la escala y al pasar por el comedor del personal encuentro un caos. Muchos de los náufragos se encontraban ahí y pugnaban por salir obstruyendo la escala de subida. Les ordeno apartarse para dejar pasar al personal que se dirige a puesto de combate, para mi sorpresa cumplen la orden. En eso veo venir al Cabo Castrogiovanni, electricista de mi división, corriendo con sus 145 Kg de peso hacia la escala y subir con una agilidad sorprendente. Creo que si alguien se interponía en su camino moría aplastado. Y no es para menos, debía pasar antes de que el personal de la Estación de Control Averías cierre la tapa ya que por el tambucho pasahombre no pasaba y la tapa una vez cerrada no se abría. La alarma duró muy poco, cuando regreso me cruzo con el enfermero que lleva cargando al Doctor Bustamante, tenía las piernas muy lastimadas y no podía caminar. Estaba muy mal anímicamente, después a la noche lo convencí de que fuera a la Cámara a despabilarse un poco.



**En el hangar
de pie el enfermero con heridos**

A las 2000 tomo guardia en el puente, navegamos hacia Ushuaia. Las tareas de búsqueda y rescate las sigue el Bahía Paraíso. También se incorporó un buque chileno, el cual se identificó insistentemente y pedía permiso para acercarse, pero el Comandante ordenó no contestarle. De todos modos ya no encontraría a nadie con vida, los pocos que quedaron para ser rescatados al día siguiente no resistieron y murieron, 19 en total.

MIÉRCOLES 05 DE MAYO

Como no podíamos para máquinas el Comandante tuvo que maniobrar con pericia para amarrar en el puerto de Ushuaia. Cuando íbamos acercándonos y la velocidad bajó a menos de 8 Ns la planta se vino abajo traté de mantener los turbogeneradores funcionando el mayor tiempo posible. El Cabo Aubrun me gritaba "*lo salto Jefe!!*" pero lo



aguanté hasta que perdió potencia y cuando la cosa no dio para más lo sacamos de barras. Inmediatamente la temperatura subió a más de 50 grados así que salimos a cubierta en busca de aire fresco. Ya estábamos casi en el muelle.

ESTADÍA EN USHUAIA

Desembarcados los náufragos fuimos en andana con el Piedrabuena. Me encontré con el Pato Doldán (Teniente de Corbeta) y me llevó a ver los daños que habían sufrido el 2 de mayo por efecto de la velocidad que habían aplicado y el temporal. El buque había sido muy duramente castigado por el temporal, tanto que hundía la proa y en determinado momento creían que se iban “por ojo”. La torre de proa estaba fuera de servicio porque se había desencajado de la pista, los candeleros de proa habían sido arrancados de cuajo, la toma de incendio de proa estaba doblada contra un mamparo y la escala vertical de subida a la cubierta de erizos estaba doblada como una medialuna.

La primera noche que estábamos nos encontrábamos cenando todos en la Cámara, habíamos pasado una línea de teléfono al camarote del Segundo que estaba al lado. A cada rato sonaba y la mayoría de las veces eran familiares en busca de noticias. Todos tratábamos de llevar tranquilidad a nuestros hogares. Me costó convencer a mi Viejo que no nos había pasado nada, le había llegado la noticia que teníamos un torpedo en la sala de máquinas. Una de las llamadas fue para el Teniente “Carlitos” Bogliolo, comenzó el diálogo con su esposa así: *“Gordita!! Casi nos matan a todos, rezá mucho”*, fue inevitable que todos escucháramos así que a partir de ese momento lo nombramos encargado de llevar “tranquilidad” a nuestras familias.

En este período el Comandante del Área Naval Austral (Almirante Zaratiegui) nos dejó interdictos, es decir, prohibió desembarcar a la dotación incluyendo Oficiales, para evitar todo tipo de contacto con el ámbito civil. Nunca supimos la causa de tan estúpida orden. Con el Guardiamarina Rey Alvarez nos inventábamos comisiones “indispensables e impostergables” para salir a caminar un poco. Por supuesto nunca encontrábamos nada de lo que buscábamos.

A poco de estar el comandante ordenó probar una balsa, a modo de clase nos reunimos todos en la banda que daba a la bahía y arrojamos una balsa al agua, accionaron el botellón de CO2 pero no se infló, los buzos se subieron e intentaron inflarla pero no pudieron. Se arrojó otra balsa y pasó lo mismo. Un escalofrío nos corrió por la espalda, no lo podíamos creer, si nos hubieran hundido no habría sobrevivido nadie. A los pocos días teníamos todas las balsas nuevas e instaladas.

Todos nos preguntábamos el motivo por el cual las lanchas rápidas¹ no estaban en las islas ya que era el medio adecuado para ese tipo de unidades. Un día nos reunieron en la Cámara a las Planas Mayores de los dos destructores y nos expusieron las causales. Entre toda las excusas dos me llamaron la atención, 1-no existía cartografía adecuada de la zona y 2-los torpedos no servían. Me preguntaba el porqué después de varios años de tener las lanchas nos dábamos cuenta recién ahora de estos problemas. Pero era evidente que no había determinación ni coraje para asumir riesgos.

Durante éste período se nos incorporó el Comandante de la 2da. División de Destructores, el Capitán Calmón.

¹ A.R.A. “Indómita” y A.R.A. “Intrépida”



VIERNES 14 DE MAYO

Zarpamos a las 0600, ni bien salimos tenemos problemas en las máquinas, debemos fondear en Puerto Español. En este período estoy cubriendo guardia de 6X6 con el Teniente Picardi, el Tito pasó al puente.

SABADO 15 DE MAYO

Zarpamos de Puerto Español y hacemos derrota costera por la Is. Grande de Tierra de Fuego. Durante la noche fondeamos pasando Río Grande

DOMINGO 16 DE MAYO (la noche de las granadas)

Permanecemos fondeados todo el día, anochece temprano, hay una calma “chicha” y neblina. A las 19 hacemos una misa en el hangar, cuando salimos voy para el CIC y al llegar me encuentro con que tenemos un rumor hidrofónico. Mandan a cubrir puestos de combate. Corro a mi puesto en máquinas de popa. Se comienza a levar el ancla para zarpar. Escucho a la torre de proa abrir fuego, estamos en combate y la artillería propia disparando, esto tiene un efecto espectacular sobre la moral propia.

A cada salva nos mirábamos con el Suboficial de guardia y en nuestros rostros podíamos leer un “*vamos carajo!!*”. Esperábamos que donde estén cayendo nuestros proyectiles estén haciendo mucho daño. Duró muy poco porque solo se dispararon unas pocas salvas.

Después investigamos el lugar donde habíamos disparado y donde se suponía que podía haber botes de grupos comando ingleses que habíamos detectado con el radar. Pero no encontramos nada.

Durante la noche el Teniente Fachin ve en el radar un contacto que aparenta ser un helicóptero, se posa dos veces y luego se va para el lado de Chile. Se informó de esto al Piedrabuena y a la base aeronaval. Después descubrimos que se trató de una incursión inglesa que resultó abortada.

Dejamos apostados rondines armados. Me voy a dormir porque la guardia es de 6X6 y se hace pesada. Al rato siento explotar granadas cerca del casco, después al segundo que por difusor pide a los rondines informar novedades me levanto para ver que pasa, aparentemente dicen haber visto burbujas. Me voy a acostar nuevamente y al rato otra vez lo mismo. Me vuelvo a levantar pero como ya eran cerca de las 0200 empalmé con la guardia y me quede levantado.

MAYO/JUNIO

Durante lo que queda del mes de Mayo y Junio alternamos zarpadas patrullas y regreso en períodos que no superaban la semana ya que no teníamos petrolero que nos diera combustible. Tuvimos muchos problemas de máquinas, pérdidas de vacío y de agua de alimentación. Cubrir combate ya se había hecho una costumbre, en mi puesto de Máquina de Popa desde el hundimiento del Crucero había tomado por costumbre mandar al cabo que cubría en la planta baja y al electricista, uno a cada banda, al pie del tambucho pero sobre cubierta, con la misión de sacarnos de abajo en caso de que nos ataquen y debamos desalojar urgente, ya que la rotura de una tubería de vapor principal nos quema en cuestión de minutos. También les había pedido que se consigan unos cabos para poder izarlos en caso de que vuele la escala o para subir a algún herido.

Se había comentado que en el Crucero la explosión voló una escala y el personal que estaba abajo no había podido desalojar. Durante las navegaciones no había baño por



falta de agua ya que todo lo que se destilaba iba para alimentación. No obstante yo me iba a las duchas y con 5 litros de agua me bañaba cada dos o tres días.

Las guardias se tornaron muy aburridas, lo mismo que las navegaciones. En máquinas había un cabo que le gustaba cocinar, en las máquinas, generalmente a eso de las 2 de la mañana estaba listo el tentempié. El menú iba desde el infaltable pollo al turbo, pasando por bifes a la cebolla con huevos fritos llegando al extremo de cocinar buñuelos. Esto me valió unos cuantos kilos de más.

REGRESO SIN GLORIA

Durante el mes de Julio regresamos a nuestro apostadero en Puerto Belgrano. Nadie nos recibió. En el muelle algunos familiares y algún Oficial de Guardia formaban el comité de bienvenida. El silencio y la indiferencia predominaron. Después de todo, solo habíamos arriesgado nuestras vidas para defender nuestra Nación. A quien le importaba.

Miguel Angel Gardiner

Teniente de Corbeta



25° ANIVERSARIO MALVINAS

DISCURSO DEL COMANDANTE DE LA FLOTA DE MAR CLTE.DN. ANTONIO TORRES

ESTAMOS HOY REUNIDOS PARA CONMEMORAR EL VIGESIMO QUINTO ANIVERSARIO DE LA PARTICIPACION DE LA FLOTA DE MAR EN LA GESTA DE MALVINAS.

NO SE ME OCURRE MEJOR MARCO PARA ESTA CEREMONIA QUE ESTA PLAZA DE ARMAS "CAPITAN DE FRAGATA GOMEZ ROCA", QUE LLEVA PRECISAMENTE EL NOMBRE DE UN COMANDANTE QUE MURIO EN EL PUENTE DE SU BUQUE, CUMPLIENDO SU DEBER. AQUÍ ESTAMOS ADEMAS RODEADOS DE LOS ACTUALES BUQUES DE LA FLOTA DE MAR, LA MAYORIA DE LOS CUALES SE INCORPORO A LA ARMADA A PARTIR DE 1983. SOLO QUEDAN EN ESTA DARSENA DOS PROTAGONISTAS DE LA GUERRA DE MALVINAS: LOS DESTRUCTORES HERCULES Y SANTISIMA TRINIDAD, SIENDO AMBOS MUDOS TESTIGOS DE HISTORIAS DE ABNEGACION, ENTREGA Y AMOR A LA PATRIA.

TODOS LOS QUE HEMOS NAVEGADO SABEMOS LO QUE SIGNIFICA EL ESPIRITU DE BUQUE, ESA RELACION ETERNA QUE SURGE ENTRE TODOS LOS TRIPULANTES DE UNA UNIDAD, DONDE CADA UNO ES UNA PIEZA VITAL PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL CONJUNTO. HAY DISTINTOS ROLES A BORDO, Y ES, SIN DUDAS EL COMANDANTE, EL DIRECTOR DE UNA ORQUESTA DONDE CUALQUIER INSTRUMENTO QUE DESAFINE AFECTARA EL RESULTADO FINAL. LO QUE ESTA EN JUEGO ES EL CUMPLIMIENTO DE LA MISION, QUE SIEMPRE CONTRIBUYE A DEFENDER LA SOBERANIA Y LOS INTERESES DE LA PATRIA EN EL MAR. LO QUE ESTA EN JUEGO TAMBIEN ES LA PROPIA VIDA DE LOS TRIPULANTES, CON LO CUAL EL ESPIRITU DE BUQUE SE FORTALECE CON LAS EMOCIONES Y SENTIMIENTOS PROPIOS DE TODA SITUACION LIMITE.

PRUEBA DE ELLO SON LAS 332 BAJAS QUE SUFRIO LA FLOTA DE MAR EN 1982, DONDE 323 CORRESPONDIERON AL CRUCERO ARA "GENERAL BELGRANO", 8 AL AVISO ARA "ALFEREZ SOBRAL" Y 1 A LA CORBETA ARA "GUERRICO".

LA FLOTA DE MAR TIENE EN ESA BAJAS 332 HEROES, QUE LLEGARON AL MAXIMO SACRIFICIO POR SU PATRIA. PERO TAMBIEN TIENE LA FLOTA DE MAR CIENTOS DE HEROES ANONIMOS QUE HOY ESTAN ENTRE NOSOTROS, CADA UNO CON SU EXPERIENCIA NAVAL Y EXPERIENCIA DE VIDA, ORGULLOSOS DE HABER DADO LO MEJOR DE SI MISMOS CUANDO LAS CIRCUNSTANCIAS LO EXIGIERON. TAMBIEN SON HEROES ANONIMOS SUS FAMILIARES Y AMIGOS, QUE LOS APOYAN Y CONTIENEN.

EN EL MUNDO ACTUAL, DONDE TODO CAMBIA MINUTO A MINUTO MERCED A LA TECNOLOGIA, HAY COSAS QUE NO CAMBIARAN, PUES SON UNA CARACTERISTICA DISTINTIVA DE LA GENTE DE BIEN: ME REFIERO A LOS VALORES. CADA UNO DE LOS HEROES QUE MENCIONE, CONOCIDO O ANONIMO,



REPRESENTA LOS VALORES QUE HACE CASI DOSCIENTOS AÑOS SON LA COLUMNA VERTEBRAL DE LA ARMADA. PRUEBA DE LA INMUTABILIDAD DE ESOS VALORES, SON ALGUNOS VERSOS QUE HACE MAS DE 400 AÑOS ESCRIBIO CALDERON DE LA BARCA REFIRIENDOSE A LA PROFESION MILITAR:

“PORQUE AQUÍ LA SANGRE EXCEDE
EL LUGAR QUE UNO SE HACE
Y SIN MIRAR COMO SE NACE
SE MIRA COMO PROCEDE.
AQUÍ LA NECESIDAD
NO ES INFAMIA; Y SI ES HONRADO
POBRE Y DESNUDO UN SOLDADO
TIENE MAYOR CALIDAD
QUE EL MAS GALAN Y LUCIDO,
PORQUE AQUÍ, A LO QUE SOSPECHO,
NO ADORNA EL VESTIDO EL PECHO,
QUE EL PECHO ADORNA EL VESTIDO.
Y ASI DE MODESTIA LLENOS
A LOS MAS VIEJOS VERAS
TRATANDO DE SER LO MAS
Y DE PARECER LO MENOS”.

HOY, LA MASIVA ASISTENCIA DE EX TRIPULANTES DE LOS BUQUES QUE INTEGRANDO LA FLOTA DE MAR PARTICIPARON EN LA GUERRA DE MALVINAS ME LLENA DE ORGULLO, PUES DEMUESTRA FEHACIENTEMENTE QUE OFICIALES, SUBOFICIALES Y CONSCRIPTOS SOMOS PARTE INDISOLUBLE DE LA ARMADA, SIN DISTINCION DE JERARQUIAS. SEÑORAS Y SEÑORES: CUANDO UN BUQUE SE HUNDE, LO HACE PARA TODO EL MUNDO POR IGUAL.

DESTACO TAMBIEN LA PRESENCIA DE TRIPULANTES DE OTRAS UNIDADES NAVALES, QUE AUN NO HABIENDO PERTENECIDO A LA FLOTA, POR RESIDIR EN ESTA ZONA HOY RECIBIRAN TAMBIEN LA DISTINCION “OPERACIONES DE COMBATE”.

EN ESTE MES DE MAYO CADA COMPONENTE DEL COMANDO DE OPERACIONES NAVALES HA TENIDO SU CEREMONIA, PERO QUIERO DESTACAR QUE MAS ALLA DE QUE HAYA ACTOS MULTIPLES POR ESTE 25 ANIVERSARIO, LA CAUSA MALVINAS ES UNA SOLA Y NOS AGLUTINA A TODOS. ESTE ES EL MENSAJE QUE QUIERO PASAR A QUIENES NOS TOMAN LA GUARDIA EN LA ARMADA. MUCHOS DE ESTOS HOMBRES Y MUJERES QUE HOY TRIPULAN NUESTROS BUQUES NO HABIAN NACIDO EN 1982. NUESTROS HEROES NO



MORIRAN JAMAS MIENTRAS LOS RECORDEMOS CON AMOR Y MIENTRAS ENTENDAMOS DE GENERACION EN GENERACION QUE MUY CERCA HAY UNAS ISLAS QUE HISTORICAMENTE NOS PERTENECEN, TAL COMO SE RECLAMA CADA AÑO EN NACIONES UNIDAS. SU SUELO ESTA REGADO CON NUESTRA SANGRE Y NUESTROS MUERTOS LA CUSTODIAN.

ESTA FLOTA DE MAR TRABAJA DIA A DIA EN FORMA INTEGRADA CON LOS OTROS COMPONENTES DEL PODER NAVAL, Y CON LAS OTRAS FUERZAS ARMADAS DE NUESTRO PAIS MOSTRANDO SIEMPRE PROFESIONALISMO, ORGULLO Y COHESION. ENTENDEMOS QUE ES NUESTRO MEJOR TRIBUTA A NUESTROS MUERTOS Y A TODOS LOS VETERANOS DE GUERRA. AUN SOBRELLEVANDO DIFICULTADES, ESTOS JOVENES QUE HOY NOS RODEAN VISTEN ORGULLOSOS SUS UNIFORMES Y ESTAN DISPUESTOS A LUCHAR POR SU PATRIA. ELLOS DEBEN CAPITALIZAR NUESTRAS EXPERIENCIAS Y EL CONTACTO PERSONAL CON LOS VETERANOS ES UNA EXCELENTE OPORTUNIDAD PARA LOGRARLO.

SOBRE EL CIERRE DE ESTA CEREMONIA INAUGURAREMOS LA "GUARDIA DE ROBLE DE LA FLOTA DE MAR", CONSTITUIDA POR 16 ROBLES QUE REPRESENTAN A CADA BUQUE DE LA FLOTA QUE PARTICIPO EN LA GUERRA DE MALVINAS.

ESTA GUARDIA DE ROBLE SERA EL VINCULO VIVO ENTRE EL PASADO Y EL FUTURO, PUES CADA EX TRIPULANTE DE ESOS BUQUES SE SENTIRA VINCULADO A ESE ARBOL Y LOS TRIPULANTES DE LOS BUQUES ACTUALES LO CUIDARAN PERMANENTEMENTE.

LOS CASCOS DE LA FLOTA DEL ALMIRANTE BROWN ESTABAN CONSTRUIDOS DE ROBLE. PERO ADEMAS EL CULTO DEL ROBLE ES UNO DE LOS ORIGENES DEL ACTO DE PENSAR EUROPEO. INTERPRETAR LO QUE NOS RODEA ES LO QUE NOS DIFERENCIA DEL RESTO DE LOS ANIMALES Y PUSO LA BASE DEL PENSAMIENTO FILOSOFICO.

EN GRECIA SE ADORABA A ZEUS, REPRESENTADOLO CON RAMITAS DE ROBLE. LOS PUEBLOS CELTAS DE FRANCIA CONSIDERABAN EL MUERDAGO Y EL ROBLE COMO LOS ELEMENTOS MAS SAGRADOS DE LA NATURALEZA. LOS DRUIDAS ERAN LOS FILOSOFOS DE AQUELLA EPOCA. DRUIDA SIGNIFICABA "HOMBRE-ROBLE", Y ELLOS INTERPRETABAN LA REALIDAD APELANDO AL ARBOL-DIOS. SUS FILOSOFIAS DE GUERRA, DE CONVIVENCIA, DE ARMONIA SOCIAL, DE SATISFACCION DE NECESIDADES FISICAS Y ESPIRITUALES, SE CONSULTABAN CON EL ROBLE. POR MUCHOS SIGLOS EL ROBLE APORTO CIERTA "CALMA O SATISFACCION INTELECTUAL"

MAS ALLA DEL SIMBOLISMO DEL ROBLE, Y SIN PRETENSIONES FILOSOFICAS, OJALA ESTOS ROBLES NOS DEN SABIDURIA, PRUDENCIA Y CORAJE



PARA AFRONTAR CADA DIA LAS DECISIONES QUE REQUIERA CADA SITUACION EN BIEN DE LA ARMADA Y DE LA PATRIA.

MIENTRAS TANTO, ESTOS 16 ÁRBOLES QUE FORMAN LA “GUARDIA DE ROBLE DE LA FLOTA DE MAR”, SERAN PARA LOS EX TRIPULANTES DE LOS 16 BUQUES QUE REPRESENTAN, UN PERMANENTE MENSAJE DE FORTALEZA Y COHESION. UNO JUNTO AL OTRO COMO NAVEGARON HACE 25 AÑOS, CUSTODIARAN ESTA PLAZA DE ARMAS DONDE SE DESARROLLAN NUESTRAS CEREMONIAS MAS IMPORTANTES, DANDO ADECUADO MARCO AL BUSTO DEL SR. CAPITAN GOMEZ ROCA Y A NUESTRO PABELLON NACIONAL.

LAS NUEVAS GENERACIONES QUE CAMINEN POR ESTA PLAZA DE ARMAS PODRAN LEER EN LAS 16 PLACAS LOS NOMBRES DE LOS BUQUES QUE PARTICIPARON EN LA GUERRA DE MALVINAS Y CONECTARSE MENTAL Y ESPIRITUALMENTE CON ESA EPOPEYA HEROICA. EN EL PROXIMO ANIVERSARIO DE LA FLOTA DE MAR DESCUBRIREMOS AQUÍ UNA PLACA CON LOS NOMBRES DE LOS 332 HEROES QUE DIERON SU VIDA POR SU PATRIA, PARA QUE CADA JOVEN HOMBRE Y MUJER DE LA FLOTA SEPA QUE SOMOS HEREDEROS DE LOS VALORES QUE ELLOS REPRESENTAN.

ENTRE TODOS CUIDAREMOS ESTOS ROBLES PARA QUE CREZCAN FUERTES Y ORGULLOSOS RECORDANDONOS EL COMPROMISO PERMANENTE DE LA FLOTA DE MAR PARA CON NUESTRA SOCIEDAD Y PARA LA CUSTODIA DE NUESTRA SOBERANIA.

AGRADEZCO LA PRESENCIA DE AUTORIDADES, INVITADOS ESPECIALES, EX TRIPULANTES Y SUS FAMILIARES. SON USTEDES LOS QUE NOS DAN FUERZAS PARA TRIPULAR NUESTROS BUQUES Y VENCER DIARIAMENTE CUANTIOSAS DIFICULTADES, ESAS DIFICULTADES NOS HARAN MAS FUERTES Y UNIDOS SI SABEMOS ENCONTRAR EN ELLAS OPORTUNIDADES QUE REFUERZEN NUESTRO OPTIMISMO.

FINALMENTE PIDO PARA TODOS NOSOTROS Y PARA LA SOCIEDAD ARGENTINA DE LA QUE TODOS SOMOS PARTE, QUE DIOS Y NUESTRA SEÑORA STELLA MARIS, NOS CONCEDAN SERENIDAD PARA ACEPTAR LAS COSAS QUE NO PODAMOS CAMBIAR, EL CORAJE PARA CAMBIAR LAS QUE SI PODAMOS CAMBIAR, Y POR SOBRE TODO, LA SABIDURIA PARA RECONOCER LA DIFERENCIA.