

Malvinas: estremecedor relato del hundimiento del Belgrano y replicas de Cte. No te lo pierdas leelo....

A 32 años del ataque inglés

Un sobreviviente que estuvo 48 horas a la deriva recuerda el drama ocurrido en el buque argentino el 2 de mayo de 1982. Las dos luchas: la de volver con vida y la del reconocimiento de los veteranos de guerra.



Juan Vera se sienta en la cabecera de la mesa del Centro de Ex Combatientes de Ushuaia, un ambiente enorme con una mesa populosa, living con sillones, gran cocina con ollas como para un batallón y un metegol donde juegan los hijos pequeños o los nietos. Hay pocas mujeres: la hija de uno de los soldados, que colaboró en la preparación de la cena, las actrices de la obra de teatro Islas de la memoria, que viajaron desde Buenos Aires con todo el elenco para hacer un par de funciones para el pueblo de la capital de las Islas Malvinas y yo, que viajé para dar testimonio. Es 4 de abril, hace algo de frío afuera, pero la noche está poblada de estrellas. Juan Vera, sobreviviente del hundimiento del Belgrano, habla poco pero cuando lo hace, todos sus compañeros hacen silencio. Lo escuchan. Ya sobre los postres, conversamos en privado. Unas semanas después, completaremos la entrevista por teléfono. El, en el fin del

mundo, en la ciudad que eligió para vivir; yo, en la Redacción de Clarín, en Barracas.

-Durante la Guerra de Malvinas, usted partió de Ushuaia en el Crucero General Belgrano. ¿Cuándo fue? ¿Qué recuerda de ese día?
-La zarpada fue desde Puerto Belgrano. Ibamos a zarpar el 13 de abril pero finalmente salimos el 15 o el 16, no lo recuerdo con precisión. Y solos nos vinimos desde allí navegando hasta la Isla de los Estados. Luego zarpamos, sí, desde Ushuaia el 24 de abril del 82 hasta la isla de los Estados, nuevamente y el 1° de mayo nos ordenaron atacar la flota inglesa. Navegamos hacia el este y el 2 a las 4 o 5 de la mañana terminó la posición de combate. A las 4 de la tarde nos torpedearon... A partir de ahí empieza una odisea. Los dos destructores que nos acompañaban se fueron, estaban a 2 mil metros y volvieron al otro día a rescatarnos.

-¿Cómo fue el rescate?

-El primer rescate ocurrió 24 horas después del hundimiento. En nuestra balsa teníamos un equipo de comunicaciones Survivor que nos permitió comunicarnos con un avión Neptune. Nos encuentran luego de que el radiooperador logra comunicarse. Eramos treinta y dos. Imagínate: se produce un gran alborozo y vemos una balsa y otra y otra pasar cerca nuestro. El avión pasaba por encima. Sólo nos quedaba esperar.

-¿Cuántos se salvaron?

- Nos salvamos 770 personas. Eramos 793, de los cuales veintitrés murieron del frío, de las condiciones del mar y de cada uno. No pudieron sobrevivir y están enterrados en el continente.

-¿Cómo vivió el hundimiento del crucero?

-Yo he tenido o tengo la suerte de que no me asusto. Cuando se apagaron las luces, se produjo un gran silencio. Un silencio mortal. Y yo asumí que nos habían torpedeado. ¿Qué pasó, ¿qué pasó? preguntó alguien y yo dije: un torpedazo. Estaba medio engripado, con ropa de abrigo que, a su vez, estaba envuelta en plástico para que no se mojara. Me puse el salvavidas y me encontré con un compañero que muere quemado 48 horas después. Si hubiera sido rescatado, ese hombre tal vez estaría vivo. Estuvo 48 horas en una balsa y se dejó ir.

-¿Cuánto tiempo estuvieron en la balsa?

-48 horas. Con aquel compañero y otros cuantos nos dábamos calor. Algunos tuvieron que morir de frío porque hubo dos comandantes que decidieron salvar sus barcos.

-¿Qué comandantes?

-El del Bouchard y el del Piedrabuena. Nadie está preparado para morir ni para participar de cualquier acción que implique el riesgo de perder la vida en la guerra. Pero lo hacés por un juramento. En nuestro caso como cuadros, no éramos conscriptos. Y los soldados que juraron el 20 de junio también tuvieron que arriesgar su vida. La diferencia es que para ellos la guerra fue un accidente.

-Usted pudo construirse una vida después de la guerra. ¿cómo lo hizo, cómo es su vida?

-Yo tenía una vida. No me la construí después. Yo tenía amor a la vida y amor a mis convicciones, con todas las contingencias. Tengo mis ataduras: vivir, disfrutar, ser una buena persona, ayudar, la solidaridad. Y la he ejercitado los últimos 62 años de mi vida. Siempre me manejé en un contexto de nosotros. Soy segunda generación de argentinos. Mis antepasados vinieron de España, de Turquía, de una mezcla de razas.

-¿Quiénes integran el Centro de Ex Combatientes con sede en Ushuaia?

-Somos veteranos de guerra y se pudo construir este predio con este quincho hermoso y un centro de salud comunitario acá al lado, para toda la gente. Nosotros trabajamos por Malvinas, por la recuperación. Acá tenemos un marco organizativo y social, con sus más y con sus menos, como ocurre en cualquier grupo humano.

-Usted me contó que en algún momento, en los años pasados después de la Guerra, viajaron hasta acá especialistas de otros países (Estados Unidos, Israel) que trabajaron en los traumas post bélicos.

-Sí, fue un período en el que logramos que las muertes, los suicidios, se redujeran. Esto fue parte de la construcción del colectivo Malvinas. A su vez, a nivel nacional, está lo que fue la Federación de Veteranos de Guerra, que ahora es un aparato. Antes, a partir del 86, empezamos a esbozar este colectivo, y en los 90 fue la explosión de la Federación. Por sugerencia del Pami estamos cubiertos por esa entidad. Se crearon leyes nacionales y provinciales que son positivas pero insuficientes. Existe una pensión nacional desde el 14 de junio de 1982. Todas apuntan a otorgar pensiones de guerra y expresan con claridad que los ex combatientes tenemos derecho al trabajo, la salud, la educación, la vivienda, una vida digna. Pero hubo una gran campaña de desmalvinización, aunque acá en Ushuaia, esas leyes sí se cumplen.

-¿Cuando habla de desmalvinización se refiere al actual gobierno?

-Todo empezó con el propio gobierno militar al negar la derrota

y el derecho argentino a continuar luchando por la vía pacífica con los ingleses... Y lo continúa Alfonsín cuando declara que ésta es una batalla atmosférica de la dictadura. Son eslóganes sufridos por nosotros.

-Hace poco un periodista porteño dijo por radio que había que someter el tema Malvinas a consulta popular. Según él, no "ranquea" entre los argentinos, hoy...

-Está tan vigente como siempre a pesar de la traición de los acuerdos de Madrid-Menm y Cavallo con el gobierno de Reino Unido que han permitido a Inglaterra la explotación faunística, la depredación más fabulosa de la pesca y esto todavía no ha sido denunciado. Nosotros estamos en una campaña de malvinización, de convicción del pueblo argentino. Lo que se discute son más de 2 millones de kilómetros cuadrados.

-¿Podría explicarlo?

-Es que nuestra provincia es bicontinental. Y esto representa más del 50 por ciento del territorio nacional. Se discute la territorialidad de la Antártida. Y esto no se ha asumido aún como una acción del Estado salvo por el artículo de la constitución en el que se hace mención.

-Usted estuvo hace un poco más de un mes con el Papa. ¿Con qué objetivo viajó la delegación de ex combatientes al Vaticano?

- Fuimos a llevarle a la virgen que está peregrinando por todo el país, cosa que él conocía como cardenal Bergoglio. El quiso bendecir a nuestra virgen personalmente. Nos invitaron por eso y logramos conjugar en ese viaje a personas de distintas regiones de la Argentina. El Papa tiene la capacidad de generar acciones en Malvinas y, por eso, le pedimos una capilla en Darwin, bajo la advocación de la Señora de Malvinas, la Señora de la Paz.

-¿Y cuál fue el compromiso de Francisco?

-Todo el compromiso. Tuvimos una gran recepción. Nos recibió en el patio, en una reunión privada adelante de todo el mundo. ¿Hay mayor valor que todo eso? Cuando va la presidenta, ella saca las fotos. En nuestro caso no hizo falta.

Réplica al VGM Juan Vera del Cap. Nav. VGM (RE) Dr. Washington Bárcena, Comandante del Destructor ARA "Bouchard" en el año 1982.

NOTA DEL CLARÍN DEL 1 DE MAYO 2014

Señor VGM Juan Roberto Vera:

Habiéndome enterado de la entrevista que le concedió a Clarín Digital el 1° de mayo p.pdo., le digo que sin dudar de su buena fe, actuó de una manera no prudente al emitir juicios sobre decisiones de los Comandantes de los Destruyores durante el

torpedeamiento al Crucero ARA "General Belgrano" sin documentarse sobre la doctrina vigente, la profusa experiencia de guerra y las órdenes recibidas, afectando la honorabilidad y profesionalismo de los mismos.

A 1605hs del 2 de mayo de 1982, el Destructor ARA Bouchard sufrió un fuerte impacto sobre la banda de babor a la altura de la proa, por la onda expansiva de un torpedo que explotó en sus proximidades, provocándole dos rumbos (rajaduras), con ingreso de agua de mar.

Observamos que el Crucero que se encontraba a 7500 yardas de nuestro buque, había quedado al garete (Vd.= 0Ns.) y sin comunicaciones. Pasamos de la condición de Crucero de Guerra a Combate Antisubmarino. Los sensores no acusaban ningún contacto. No visualizamos periscopio ni torreta, el sonar en sus dos modos: ecodetección y escucha hidrofónica no detectaban submarino alguno, el radar no tuvo ecodetección de nave hostil enemiga y el equipo de contramedidas electrónicas no captó emisiones radioeléctricas. Estábamos sin datos, pero suponiendo obviamente, que un submarino nos tenía ubicados.

El Comandante que tiene un contacto con una unidad enemiga, tiene la obligación de atacar. Sin contacto hay que cumplir con la Doctrina que dispone evadir el submarino. Lo mismo dispuso el Comandante del Crucero, Cap.de Navío Héctor Elías Bonzo en la reunión que los dos Comandantes de los Destruyores tuvimos con él el 1º de mayo, a bordo de dicho buque.

Después de tres alejamientos y aproximaciones al punto de hundimiento, observando e informando al Comando de la Flota de mar, avistamos la primera balsa el 3 de mayo a 1410hs.iniciándose el Rescate bajo la conducción del Comandante del Destructor ARA "Piedra Buena", Cap. De Fragata Horacio Raúl Grassi. Tengo el horario y cambios de rumbo aplicados, los que pongo a su disposición, lamentando además que en su entrevista periodística haya omitido señalar la importante participación de los dos Destruyores en el Salvamento.

Se rescataron el 100% de los 770 naufragos y 23 fallecidos, la mayoría de ellos por las quemaduras que habían sufrido por las explosiones a bordo del Crucero y algunos pocos por hipotermia.

Tenga en cuenta Sr.Vera en la valoración de la actitud de los Comandantes de los Destruyores, que dichos buques, al proceder como lo hicieron en el rescate entre 22hs y 48hs después del

hundimiento, recogieron el 42% de esos 793 náufragos del Crucero, operando el Destructor Bouchard con averías que no le permitían parar máquinas, por lo que tuvo que rescatar con su bote Zodiac y buzos tácticos en complicada pero eficaz maniobra. Esta acción de los destructores se llevó a cabo en condiciones climáticas totalmente adversas y junto al resto de las unidades aeronavales y de superficie participantes, se concretó uno de los rescates marítimos más exitosos que la historia naval registra a nivel mundial.

El libro "Hasta la última balsa" cuyo autor es Daniel Cavalieri y su editor el Instituto de Publicaciones Navales, relata en detalle esta operación con el testimonio de tripulantes de todas las unidades participantes.

Como anécdota, un caso paradigmático de la Primera Guerra Mundial: ocurrió el 22 de septiembre de 1914 en el Mar del Norte con el hundimiento de tres cruceros livianos ingleses, el Abouquir, el Cressy y el Hogue, por un submarino alemán. "El hundimiento del primero fue una contingencia natural de guerra, pero los otros dos fueron echados a pique por acudir en rescate de náufragos". El Almirantazgo inglés dijo además "no admitir que un impulso humanitario conduzca al descuido de las debidas precauciones y disposiciones de guerra y que no deben tomarse medidas para salvar vidas que perjudiquen la situación militar. La pérdida de 60 oficiales y 1400 hombres de la dotación no sería tan amarga si se hubiera debido al fuego de la artillería en combate franco, pero ella es particularmente lamentable en las condiciones en que se produjo". Tengo el documento en mi poder.

Nerenda Sethia, oficial inglés del Submarino Conqueror, me dijo en Buenos Aires en la casa de un náufrago del Belgrano, presente en la reunión, que esa unidad luego del ataque realizado a 1600hs., se alejó y regresó nuevamente a 1700hs. para hundir a los dos destructores que consideraban estarían rescatando náufragos. La explosión de una caldera del Crucero al entrar en contacto con la fría agua de mar, los puso en retirada pensando que estaban siendo atacados.

Ya que usted no está de acuerdo con la maniobra realizada, me resultaría interesante conocer por cual la hubiera reemplazado.

Señor Vera, para terminar le comento que los Tripulantes de nuestro buque fundamos una "Asociación Civil Homenaje al Destructor ARA Bouchard" con fines patrióticos, culturales y solidarios. El próximo sábado 10 de mayo nos reuniremos los veteranos, nuevamente con familiares y con los náufragos del Crucero Belgrano rescatados por nuestro buque. Tal vez, por los

difíciles momentos que vivió, se haya olvidado que fue el Destructor ARA "Bouchard" quien lo sacó de su balsa y lo cobijó a bordo, cuyos tripulantes les brindaron, incluyendo a usted, todo lo que tenían, hasta su último elemento de supervivencia: sus propios salvavidas.

Lo invito especialmente a que me acompañe a esa reunión, donde tendrá oportunidad de ver a una Tripulación con Valores (Oficiales, Suboficiales y muchos Conscriptos) quienes, cumpliendo con su deber, se sienten orgullosos de haber ofrecido sus vidas en defensa de la Patria.

Comunicarnos, entendernos y respetarnos es fundamental para que juntos y con sabiduría, contribuyamos en la lucha pacífica por la recuperación definitiva de la perdida perla austral.

Me gustaría estrechar su mano.

Atentamente

Cap.Nav. VGM (RE) Dr. Washington Bárcena
Comandante del Destructor ARA "Bouchard". Año 1982.
wbarcena@gmail.com

Respuesta del VGM Juan Roberto Vera al Cap. Nav. VGM (RE) Dr. Washington Bárcena

Camarada Carlos BONETTI

Mediante la presente, me dirijo a vos y por tu intermedio al ex Comandante del destructor Bouchard para expresar lo siguiente: En primer lugar debo dejar aclarado que nunca puse en duda la hombría de bien y la solidaridad de ningún hombre de la tripulación del destructor Bouchard, ni que gracias a ellos, a la deferencia y al afecto con que nos trataron a los rescatados nos sentimos como de regreso a casa.

Ahora bien la tripulación del Bouchard es eso, sólo la tripulación, compuesta por hombres de mar que al igual que yo seguían órdenes. Órdenes que por otra parte son debidas o de vida, según sea el caso, y es por ello que yo -como todos aquellos que logramos sobrevivir- les estaremos eternamente agradecidos a los tripulantes del Bouchard, del Piedrabuena, del Gurruchaga y tantos otros que oraron para que esa tremenda gesta no se llevara más hombres.

No obstante, ningún tripulante tiene el poder del Comandante, ni tan sólo para levantar la voz. Eso lo sabemos quienes por años transitamos por las fuerzas armadas en calidad de profesionales.

Todos sabemos quién es el UNICO responsable de lo que pasa o no pasa en cualquier unidad de la Armada, y es sólo a ESE alguien a quien van expresadas mis palabras. No al Segundo Comandante, no a los oficiales, no a los suboficiales y mucho menos a los soldados. Todos, desde el Segundo hasta el último soldado, cumplen las órdenes del Comandante y todo mi reclamo, y el valor o disvalor de mis palabras, están dirigidas a estos personajes: LOS COMANDANTES.

Quiero reiterarle al Capitán Bárcena que yo me desempeñé como profesional, porque se nota en su tono el destrato que se dispensa a un neófito. Yo era al momento del hundimiento cpop y por tanto mi especialidad no me permite dejar a su libre albedrío la desinformación que plantea en su misiva,

LA DOCTRINA, Comandante, dice que usted no debió retirarse nunca de la zona. LA DOCTRINA, Comandante, dice que usted debió lanzar carga de profundidad y por todos los medios posibles enterarse de qué dirección le llegó el ataque a su escoltado, para determinar una acción coordinada de ataque. En ningún lugar dice LA DOCTRINA, Comandante, que usted debía poner máxima velocidad y alejarse de la zona del torpedeamiento.

Por otro lado, Comandante, ¿a dónde iba tan apurado, si su máxima velocidad no le daba para escaparse del Conqueror? Tal vez en su curso de comandante no se lo explicaron. ¿Por qué no se constituyó en buque de rescate y paró máquinas, prendió todas las luces de navegación, izó la bandera de buque de rescate e informó por el canal internacional que se iba a dedicar a rescatar a los naufragos del Crucero?

Tal vez mucha gente no entienda qué acabo de decir, por eso lo explicaré: esas maniobras son las que se deben ejecutar según LA DOCTRINA y el código de procedimientos de búsqueda y rescate de naufragos.

Hace más de 30 años me enseñaron eso en la escuela de operaciones y hoy una persona que es la máxima responsable por la muerte de 23 hombres, me viene a recordar que yo no puedo decir lo que me quema las venas, cuando recuerdo que gracias a él y al otro Comandante, hay 23 argentinos que no pudieron volver con sus familias.

¡Este señor se toma el atrevimiento de hablarme de HONOR cuando dio la orden de retirada ante el enemigo y dejó atrás a 793 hombres a la buena de Dios!. 793 hombres, que en buen romance son más de los que su tripulación y la del Piedrabuena juntas pudieran sumar. Este señor y su colega del Piedrabuena se fueron vaya a saber dónde, abandonándonos a nuestra suerte, ante las

inclementes aguas del Atlántico, ante las terribles temperaturas que como bien reconoce se llevaron por su fuerza a muchos de los que se pudieron salvar del fuego, de las explosiones, pero no del frío. A las balsas no llegó un solo muerto, a las balsas no se trajeron cadáveres, sólo se trajeron a aquellos que tenían una posibilidad de salvarse, y si no hubiese sido por la huida de los buques escoltas, tal vez podríamos contarlos entre nosotros.

Hay más, ya que la tragedia lo amerita. A las 22 horas se les ordenó a estos Comandantes VOLVER a rescatar a los naufragos. A las 22 horas, o sea, 6 horas después del hundimiento. Me surge otra pregunta ¿si debían demorar 6 horas en llegar a donde estuvieran ¿cómo es que les llevo 18 horas en volver? O tomando las palabras del comandante ¿16 horas y media? ¿Cómo explican que no teniendo una sola posibilidad de escapar del submarino igualmente lo intentaron? ¿Cómo explica que no se llevaron adelante ni una sola de las acciones que LA DOCTRINA sí aconseja? ¿Cómo explica que nunca se pudieran comunicar con el Crucero? ¡Ah, me olvidaba!: el Crucero no tenía equipos de comunicaciones... se había cortado la luz... ¡mmmmhhhh! ¿Pero no existen aún hoy en la Armada Argentina un grupo de personas que se dedican a las comunicaciones por señales (señaleros) que pueden transmitir a través de sus códigos cualquier tipo de información? ¿O estaban tan apurados en retirarse que se olvidaron de mirar hacia atrás? ¿Nunca existió el sentido común de apreciar que estratégicamente eran mejores blancos los destructores, por contar con misiles Exocet, que un viejo y vetusto Crucero de la 2 guerra mundial?

La realidad es que el Comandante no responde a estos interrogantes, con el descaro de haber sorteado un juicio militar y después de haber eludido la verdad en los últimos 32 años, apelando a falacias, creando agrupaciones que sólo tienen por objeto salvar la historia de un par de Comandantes de buques, a cuyas tripulaciones manipulan con mentiras, se presentan públicamente con total descaro para reconvenir a un hombre que se pregunta todavía con qué desfachatez se abandonó a 23 personas que nunca volvieron a sus hogares.

Debo decir, ahora sí, para entonar la discusión, que sí, que yo creo - es más, que estoy convencido-, que estos señores, que estos 2 Comandantes debieron haber pasado por un juicio y ser declarados como mínimo como COBARDES, que huyeron ante el enemigo. Y refuerzo mis palabras, en respuesta a las de este Comandante que me dice muy suelto de cuerpo que "Tenga en cuenta Sr. Vera en la valoración de la actitud de los Comandantes de los destructores, que dichos buques, al proceder como lo hicieron en el rescate entre 22hs y 48hs después del

hundimiento, recogieron el 42% de esos 793 náufragos del "Crucero". ¡Hay que ser soberbio, hay que ser descarado, para - conociendo la historia y conociendo la realidad- querer llamarme la atención por mis dichos y encima me pregunta ¿que hubiera hecho yo?

Quiero recordarle además, Comandante, que encontrándome en SU barco hubo una emergencia por rumor hidrofónico y fue este ex - cabo quien emitió la señal de alarma por el cecic dando la posición geográfica de la zona en la que nos encontrábamos. Obvio, fue una falsa alarma, ya que la misma se debió a una de las bombas fly... ahora sí, no puedo olvidarme que el cic se lleno de gente en menos de 1 minuto como reacción extraordinaria de una tripulación bien adiestrada.

La Argentina, los argentinos, la Armada, deben saber la verdad. Es sólo con la verdad que podremos enfrentarnos nuevamente con un enemigo tan poderoso. Es con la verdad y el estudio de la misma que no volveremos a cometer los mismos errores. Con mentiras, desconociendo la verdad, con eufemismos, con ejemplos de la primera guerra mundial, sólo nos queda la posibilidad de volver a cometer nuevamente los mismos errores del pasado, y... ¿todo para qué? ¿Para que un ex comandante pueda llegar a su tumba hablando a quienes quieran oírlo que él salvó a tantos náufragos?

Yo lo lamento, y estoy dispuesto a pasar por un juicio donde se pueda revisar lo actuado. Tengo muchas preguntas para hacer y tal vez tenga que dar muchas respuestas. Lo que no tengo dudas es que después del 14 de junio se empezó una nueva guerra, la guerra de la desmalvinización, guerra de la cual fueron cómplices muchos de estos Comandantes que escondidos tras sus jerarquías jamás pusieron negro sobre blanco la verdadera historia. Aquella que con sus más o sus menos nosotros estamos orgullosos de haber vivido. Aquella que con sus más y con sus menos, los que NO COMANDAMOS ninguna unidad estamos dispuesto a volver a dar.

Por último, Comandante, si usted leyera el libro del Cap. BONZO "1093 tripulantes", encontraría en sus páginas que este ex cabo principal volvió al cic para buscar un botiquín de primeros auxilios, y que además fue capaz de entregarle su propio salvavidas a un suboficial herido, y que también fue al cic en una primera oportunidad para traer del mismo los capotes de los vigías que se encontraban allí para cubrir a los hombres que habían logrado salir de los sollados sin ropa.

Es más, puede ser que algunas cosas que le digo no estén en el libro, pero usted sabe como yo que al regresar se nos sometió a

un interrogatorio en el cual constan estas cosas que le acabo de mencionar, como aquella orden de que no se puede hablar del tema.

La verdad es la única realidad y es por eso que nos repetimos en decir: ¡LAS MALVINAS SON ARGENTINAS! ¡VOLVEREMOS!

JUAN VERA
CABO PRINCIPAL DE OPERACIONES (EN EL 82)

Glosario

Cpop: cabo principal de operaciones

Fly: bomba eléctrica de achique o de extracción de agua

Cic: central de informaciones en combate

Cap: capitán