

Rosana Guber
(directora)

Mar de guerra

La Armada de la República Argentina
y sus formas de habitar el Atlántico Sur
en la Guerra de Malvinas, 1982

Alejandra Barrutia
Hernando Flórez
Cecilia García Sotomayor
Rosana Guber
María Jazmín Ohanian
Laura M. Panizo
Héctor D. Tessey

Con poesías de Laura M. Panizo

sb

Madrid - Santiago - Montevideo - Asunción - Lima - Buenos Aires - Bogotá - México

La vida suboficial en un mar de guerra

María Jazmín Ohanian

El mar nunca ha sido amigo del hombre. A lo sumo ha sido el cómplice de las inquietudes humanas. El mar jamás ha abrazado la causa de sus señores. El océano no tiene compasión, ni fe, ni ley ni memoria. Es impenetrable y despiadado, el mar nada ha dado de sí a los pretendientes de sus preciados favores. [...] El océano tiene el temperamento falto de escrúpulos de un autócrata salvaje malcriado por la mucha adulación.

Joseph Conrad (1986:159)

En tierra era otra guerra. Ahí tenían los pies mojados, convivían con los ataques constantes, con la turba y la humedad y con los muertos. En los buques se experimentó otra cosa.

Roberto Herrscher (2012:98)

A las 16:01 h del 2 de mayo de 1982, el ARA Crucero General Belgrano cumplía sus funciones de patrullaje en el Atlántico Sur al este de la Isla de los Estados y al sur de las Islas Malvinas. En su interior, su tripulación de 1093 hombres integrada por 56 oficiales, 572 suboficiales, 55 marineros, 408 conscriptos y 2 civiles cumplían sus roles en las distintas cubiertas del buque mientras se daban los cambios de guardia correspondientes a las 16 h. Afuera el viento soplaba a 120 km, las olas medían 12 m, la temperatura era de 10 grados bajo cero y el submarino nuclear británico HMS Conqueror ya los tenía en la mira desde el día anterior.

El primer torpedo impactó en la sala de máquinas de popa, perforó cuatro cubiertas y generó un inmediato y terrible escenario de muerte con gases, hie-

rros retorcidos y fuego para quienes estaban allí (Bonzo, 2004:205). Seguidamente comenzaron los ruidos de las explosiones, el humo denso y la oscuridad total; y a los pocos segundos otro impacto se sintió en la proa del crucero de 185 m de largo, 18 m de ancho y 37 m de alto, permitiendo el ingreso de 9.500 toneladas de agua (9.500.000.000 litros). El Belgrano quedó sin propulsión sin energía eléctrica y sin proa. Los sistemas de comunicación dejaron de funcionar, y el modo elegido por el Segundo Comandante para organizar a la tripulación fue utilizar un megáfono a través del cual notificó cada orden para lograr que pusieran en práctica todos los ejercicios de supervivencia que habían realizado en tiempos de paz, y conseguir así que la mayor cantidad de hombres a bordo cumplieran sus roles y salvaran sus vidas (Bonzo, 2004:179). Mientras la gran mayoría de los tripulantes buscaba su mochila de abandono, ayudaba a compañeros heridos y se dirigía sin demoras a sus pre-asignados botes salvavidas, un grupo de suboficiales dirigido por un oficial cumplía su función de intentar reparar las averías para preservar al crucero. Pero este inició una escora (inclinación) que, en menos de 60 minutos, completó su hundimiento. Al evaluar lo irreversible de la situación y ante la imposibilidad de protegerlo, a las 16.23 h el Comandante Bonzo dio la orden de abandono.

En 40 minutos, 770 hombres abordaron botes de emergencia y salvaron sus vidas mientras que 323 quedaron como “custodios en el mar” (nunca volvieron a tierra). El 100 % del personal muerto por las explosiones (272) estaba ubicado debajo de la línea de flotación en las cubiertas inferiores, el pedazo del buque más estratégico porque garantiza su funcionamiento operativo: allí está la sala de máquinas, la de electricidad, la de motores y la propulsión. El 58 % de los que cumplían funciones en esos espacios y que fallecieron por el impacto, es decir 188 hombres, eran suboficiales de la Armada Argentina.

Para todas las Fuerzas Armadas de la República Argentina, en abril de 1982 el escenario bélico se situó en ese mismo mar de guerra donde la tripulación del Belgrano sufriría los impactos de los dos torpedos. Allí se conformó el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS)¹ ubicado en torno a un archipiélago de casi 12.000 km² compuesto por dos islas principales, Soledad y Gran Malvina, y centenares de otras más pequeñas a su alrededor separadas por el Estrecho de San Carlos. El archipiélago de las Malvinas/Falklands estaba a 1.980 km de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 670 km de Río Gallegos (la capital de la

provincia de Santa Cruz) y a 11.000 km de Londres (capital del Reino Unido). Pero, aunque el mar era el mismo, cada Fuerza y cada jerarquía vivió el combate de maneras diversas, donde cada situación de guerra intensificó una experiencia particular muy dependiente del ambiente y del lugar donde estuvo cada soldado y combatiente. Tal como lo expresó Roberto Herrscher, conscripto de la Armada que participó de la Guerra de Malvinas en la goleta *Penélope* (ver Barrutia, este volumen), los hombres del Ejército, de la Fuerza Aérea y de la Armada vivieron tres guerras diferentes por estar en la tierra, en el aire o en el mar: comieron, durmieron, combatieron y murieron distinto.

Guillermo Ni Coló era Cabo Segundo maquinista durante la guerra de Malvinas y vivió la guerra desde el agua. Explicó que en la mayoría de los navíos –no en todos– la comida era muy buena: siempre se servía caliente y se comía todos los días (Ni Coló, 2011:26). A su vez, dormir dentro del buque protegía a sus tripulantes del intenso frío y de la llovizna constante. Los frentes de batalla también fueron muy disímiles entre sí, generando una diferencia significativa en cómo y quiénes fallecieron en combate. Durante los 74 días que duró el conflicto bélico perdieron la vida 649 hombres argentinos. El mayor porcentaje (57,5 %) lo sufrió la Armada con 375 hombres de los cuales 323 eran tripulantes del crucero. El cargo con mayor cantidad de fallecidos (61 %) en dicha fuerza fue la suboficialidad (230); en el Ejército la mayoría de los combatientes caídos (72 %) eran concriptos (140) mientras que en la Fuerza Aérea el 65 % eran oficiales (36). Así, el cargo y la fuerza con mayor cantidad de muertes durante toda la campaña son los suboficiales de la Armada. Sin embargo, salvo algunos textos testimoniales, no existen estudios pormenorizados que den cuenta de sus vivencias.

En las páginas que siguen, focalizando en la experiencia de los suboficiales navales, mostraré cómo esta relación entre fuerza, cargo y fallecidos permite visibilizar la particularidad de la Armada que los distingue de quienes están en la tierra (EA) o en el aire (FAA) en tanto su arma de superficie –el buque de guerra– precisa de una mayoría sincronizada de suboficiales embarcados para moverlo, mantenerlo activo y encendido. Y, aun siendo el cargo de la Armada con más muertes, su espacio en los estudios sociales y militares sobre la guerra está por demás inadvertido o queda subordinado a los análisis sobre oficiales y sobre el nivel táctico y estratégico de los hombres de mar. Los suboficiales navales no aparecen con un perfil propio en los documentos o en los textos sobre Malvinas a pesar de haber puesto a prueba su eficaz y valiosa subalternidad técnica y militar. A contrapelo de esta corriente, en el presente texto intento mostrar el mar de guerra exclusivamente desde la perspectiva del suboficial.

1 “Un teatro de guerra es aquella zona terrestre, marítima y espacio aéreo que está o puede estar implicada en las operaciones de guerra. El teatro de operaciones es la porción de un teatro de guerra necesaria para operaciones militares y para el gobierno concomitante de ésta” (Mayorga, 1998:128).

El antropólogo Germán Soprano (2010, 2012, 2013, 2016) inauguró los estudios sociales sobre los suboficiales de la Armada como objeto de estudio enfocándose en el rol de su subordinación. Los describe como una “burocracia subalterna” (Soprano, 2016:208) para enriquecer el diálogo entre las cualidades recuperadas por Samuel Huntington (1995), quien destacó la singularidad del oficial y del suboficial dentro de la burocracia castrense. Describe al primero como profesional y al segundo como practicante de un oficio. La profesión del oficial la justifica por el ejercicio del comando y por su protagonismo dentro de la organización militar, ambas cualidades con las que no cuentan los suboficiales, según Huntington (1995). La definición sociológica de Soprano de burocracia subalterna (2012) se sustenta en la categoría creada por Max Weber (1992:176) de la “burocracia moderna” para referirse a formas de dominación legal-racional donde las personas orientan sus acciones sociales en base a ciertos rasgos típicos *weberianos* que Soprano encuentra en los militares (2016:209).

Como veremos en las próximas páginas, al tener en cuenta la especificidad de la Armada en relación al barco y al mar, aparece otro conjunto de características y de dimensiones que exceden ampliamente una comprensión homogénea de todas las FFAA que nos hace perder lo particular de cada comunidad². Prepararse para habitar un buque de guerra muestra cualidades del ser suboficial de la Armada que lo distingue de otros roles dentro de la estructura militar. Esa relación entre hombre-buque-mar es sobre la que se sustentan los distintos aprendizajes técnicos militares propios de toda la carrera del suboficial, porque son ellos quienes están en contacto con los equipos y los artefactos para repararlos y mantenerlos en funcionamiento.

En este texto, los suboficiales de la Armada Argentina son los protagonistas. Cabe destacar que existen distintos escalafones con sus propias particularidades –Infante de Marina, Aeronáutico, Arsenal y Naval– que se analizan en otros capítulos de este libro, pero este análisis se concentra en las experiencias de los suboficiales navales³ embarcados durante la guerra para entender cómo vivieron el combate navegando en el mar, su medio natural.

Los hombres y mujeres que conocí durante mi investigación en la Base Naval Puerto Belgrano (BNPB)⁴ me explicaron que ser suboficial naval es una

ocupación, una vocación, un trabajo exigente, una profesión, un servicio, una formación técnica, una entrega total, una carrera, un oficio, un sustento y prestigio social, un reconocimiento de la familia y una posibilidad de conocer el mundo. Existe, en cada vida suboficial, una heterogeneidad de percepciones y de experiencias sobre qué es serlo. En este sentido, como veremos a continuación, su rol dentro de la vida militar no se agota ni se limita exclusivamente a la condición de subordinación burocrática estatal no profesional que obedece, cualidad particularmente ponderada tanto en los análisis institucionales como en los estudios académicos en relación a su participación en la Guerra de Malvinas. Con la experiencia de guerra de distintas tripulaciones, mi objetivo es comprender cómo funcionó la lógica de la subalternidad naval durante la Guerra de Malvinas desde la perspectiva de los suboficiales.

Para aprenderla y describirla, este trabajo se basó en relaciones humanas concretas que respondieron a la ayuda recibida desde la oficina de Relaciones Públicas de la Escuela de Suboficiales de la Armada (ESSA) y a la amabilidad de muchos hombres y mujeres suboficiales de la BNPB que, sin ser Veteranos de la Guerra de Malvinas (VGM), me acompañaron en este recorrido, dándome detalles sobre sus especialidades y vivencias profesionales dentro de la Armada, como también sobre la rutina y lo peculiar de la vida a bordo⁵. Hacer inteligibles las vivencias del pasado, incluyendo las experiencias de los suboficiales desde el presente, fue fundamental para comprender la especificidad del suboficial de la Armada, su relación con los oficiales y cómo se adiestran para la navegación.

A algunos de los suboficiales veteranos retirados (R) con quienes trabajé les tocó la cercanía con la cubierta exterior de un portaaviones por formar parte de la escuadrilla de los aviones S-2E Trackers de guerra antisubmarina; otros

Escuela de Suboficiales de la Armada (ESSA) y en el Centro de Veteranos de la Base Naval Puerto Belgrano. Allí mantuve conversaciones informales con suboficiales en actividad y con otros ya retirados (R) que participaron en la Guerra de Malvinas quienes compartieron conmigo sus vivencias navegando en los buques de la Armada. A su vez participé de actividades militares, revisé documentos navales, leí bibliografía sobre la temática recomendada por suboficiales y visité museos militares. También he sido invitada a integrar la tripulación del ARA La Argentina (D-11) para vivir 4 días de navegación en el mar argentino a puro adiestramiento. Este trabajo se nutre a su vez de mi investigación etnográfica doctoral sobre la formación del suboficial de la Armada Argentina y su relación con el mar.

5 En especial le agradezco a la Suboficial Mayor (R) Miriam Prina, el Suboficial Mayor (R) Marcelo Oscar Líbero, el Suboficial Mayor José Alejandro Tavacchi, el Suboficial Mayor Cristian Moyano, la suboficial Principal (R) Silvia Aldrighetti, la Suboficial Principal (R) Graciela Rivero y la Suboficial Primero (R) Teresa López quienes amorosamente *bajaron su guardia* conmigo.

2 Para comprender la relación entre el avión y su habitante en el aire (piloto de la Fuerza Aérea) recomiendo la lectura de Guber (2016).

3 Por haber participado de la navegación de dos buques protagonistas de la guerra, en este trabajo también se incluyen experiencias de un suboficial infante de marina embarcado en el Cabo San Antonio y de dos aeronáuticos en el Portaviones 25 de Mayo.

4 He podido estar 40 días –distribuidos en 5 viajes– dentro de la Base Naval Puerto Belgrano (Buenos Aires) para realizar trabajo de campo (Guber, 2014) fundamentalmente en la

estuvieron en la parte más profunda del buque casi pegados al agua siguiendo de cerca el funcionamiento de las turbinas. Hay variabilidad en mi recorte: diversos buques⁶, diversas especialidades y diversas posiciones en el mar. Cada uno de estos navíos, como se verá más adelante, es un mundo en sí mismo.

Este es un texto analítico sobre lo que aprendí con ellos en relación a sus traslados a unidades navales, los preparativos para la partida, la incertidumbre sobre fechas, destinos y objetivos, la vida cotidiana de la navegación, el movimiento del buque, las guardias 6x6, la chicharra de combate, las corridas, la adrenalina, el hambre y la falta de contención, la muerte, el “hacer lo que había que hacer” y su “espíritu de buque” puestos en función al rol de combate a bordo de las distintas unidades de superficie de la Flota de Mar en abril de 1982.

I. La formación suboficial: darle vitalidad al buque

El buque es lo más importante que tenemos los suboficiales. Es identificarse con la unidad. Es tuya, la cuidás, ahí llevás la bandera argentina. Es tu casa en el medio del mar. Transitás las aguas juntos, con la tripulación y el buque.

(Suboficial Primero (R) Teresa Susana López. Noviembre 2019)

Las Fuerzas Armadas se especializan según el dominio de cada ambiente. La Fuerza Aérea capacita a sus integrantes para patrullar, conquistar y defender el aire, el Ejército lo hace desde la tierra y la Armada se zambulle en el mar. Todas comparten la misma estructura militar donde la cadena de mando es universalmente constitutiva. La Armada en particular está formada por sistemas de armas (buques, aviones, submarinos y helicópteros) y por hombres y mujeres que entienden, arreglan, asesoran y utilizan esos sistemas para la defensa de la soberanía nacional desde el agua. Los roles de cada integrante (oficiales, suboficiales y tropa voluntaria) se entienden dentro de esquemas verticales donde las relaciones de subordinación y el ejercicio de mando son los pilares del funcionamiento técnico y militar en estrecha relación con la

⁶ A lo largo del trabajo de campo, conocí suboficiales VGM que se refirieron a sus experiencias embarcados en el Portaaviones ARA 25 de Mayo, la ARA Santísima Trinidad, la ARA Hércules, el ARA Seguí, el ARA Piedrabuena, el ARA General Belgrano, el ARA Drummond, el ARA Py, el ARA Somellera y el ARA Cabo San Antonio. Aunque este texto no recupere textualmente todas sus experiencias de navegación, cada una de ellas ha sido fundamental para comprender cómo se vivió la guerra en los buques siendo suboficial.

organización interna de un buque de guerra⁷. Las vinculaciones interpersonales propias de todo el ambiente naval-militar están normadas por posiciones jerárquicas (Otamendi, 2012:100).

El Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas (el Presidente de la Nación) es el único que no tiene superior y es quien está solo en la punta de esta estructura, tal como lo está el Comandante, recluso en soledad en su camarote en la cubierta superior. Salvo el Comandante en su buque y el Comandante en Jefe en su despacho en la Casa Rosada, sede del Poder Ejecutivo Nacional, todos reciben órdenes de un escalafón superior. Las cualidades particulares de la *métier* militar, como lo son el cumplimiento de jerarquía, el ejercicio de autoridad, el corporativismo y la disciplina, adquieren sentido por la misión de las Fuerzas Armadas a las que se les requiere “estar listas para el combate” (Frederic, 2013:188).

La carrera profesional militar argentina, a diferencia de la tropa voluntaria o el servicio militar obligatorio, suspendido en la actualidad, está conformada por dos escalafones distintos –respetando la verticalidad estructural– que clasifican a todos sus miembros en “oficiales” (en orden descendente: almirante, vicealmirante, contraalmirante, comodoro de marina, capitán de navío, capitán de fragata, capitán de corbeta, teniente de navío, teniente de fragata, teniente de corbeta y guardiamarina) y en “suboficiales” (en orden descendente: suboficial mayor, suboficial principal, suboficial primero, suboficial segundo, cabo principal, cabo primero y cabo segundo). No es casual que la nominación de la jerarquía de los oficiales esté relacionada con un tipo y tamaño de buque, sea este un navío, una fragata o una corbeta, justamente porque la organización de la Armada nace y se sostiene en el agua.

Dentro de la terminología militar, el oficial es “personal superior” y los suboficiales son “personal subalterno”. El oficial tiene siempre una posición más jerárquica en la cadena de mando con relación al suboficial, por ser la autoridad dentro del sistema: es quien decide, conduce y lidera toda la estructura⁸. El

⁷ Los oficiales de superficie (de especialidad naval) son quienes alcanzan –en casi la totalidad de los casos– el grado de Almirante y llegan a la conducción de la fuerza (Bóveda, 2016:36).

⁸ El Estado Mayor General de la Armada (EMGA) está comandado por un oficial (Contraalmirante). La Dirección General de Planes, Programas y Presupuesto de la Armada, el Tribunal Administrativo de la Investigación así como también todas las dependencias de la Subjefatura del Estado Mayor de la Armada y del Comando de Adiestramiento y Alistamiento de la Armada cuentan con oficiales a la cabeza. Los jefes de las Bases navales también son oficiales. Los Comandantes de los buques son oficiales. El director del Hospital militar, es oficial. La Dirección General de Educación de la Armada (DGEA) también

subalterno es quien tiene menos grado que otro dentro de la carrera militar ya que está a las órdenes del personal superior sea por escalafón o por antigüedad. Similar al sistema de castas en la India (Dumont, 1970)⁹, las Fuerzas Armadas se sostienen gracias a un principio de ordenamiento social jerárquico graduado con una clara regulación de las relaciones humanas intergrupales y una división de trabajo entre sus miembros según el grupo al cual se pertenece.

Los oficiales y suboficiales cuentan con distintas carreras, escuelas, historias, uniformes, linajes, lemas y objetivos. No comen juntos, no comparten oficinas, no usan los mismos baños, no desfilan en el mismo grupo de gente y no duermen en el mismo espacio del barco. Los oficiales reciben un salario mayor, la responsabilidad es sobre más cantidad de personal, tienen prioridad de atención en el Hospital Naval, son los primeros en sentarse y los primeros en levantarse de una mesa, tienen paso prioritario para atravesar una puerta, pueden aspirar y llegar a la conducción política —a diferencia del suboficial que siempre será especialista en su técnica— y son anunciados cada vez que ingresan a un buque. El comedor de los oficiales tiene más cubiertos que el comedor de los suboficiales, en las oficinas de los oficiales se toma café siempre a temperatura perfecta mientras que en la de los suboficiales existen las rondas de mate colectivo. El oficial es Jefe y el suboficial es Encargado. El Suboficial Mayor (R) Veterano de la Guerra de Malvinas (VGM) Teodoro Tomás Ozaeta me lo explicó de la siguiente manera:

El suboficial representa el elemento ejecutante y clave en la organización de las unidades de la Armada Argentina. No le compete la toma de decisiones determinantes y trascendentes (tarea que realiza el oficial), pero por ser él quien está más involucrado con la situación o actividad, es importante en su labor diaria el asesoramiento permanente y exacto a su superior; y la contribución con sus capacidades profesionales y personales al logro de los objetivos impuestos por la superioridad (Mayo de 2018).

El oficial se encarga de comandar a sus subalternos mientras que el suboficial le provee datos, evaluaciones, *expertise* e información para que tomen las

decisiones. Pero la diferencia no es total: ambos forman parte de la misión de las FFAA, viven una capacitación constante, sufren la falta de equipamiento y esperan con ansiedad la evaluación en su foja de servicio, aquella revisión de desempeño profesional que se realiza anualmente a todos los miembros de la Armada para decidir destinos (lugar donde se desempeñará laboralmente) y para adquirir un “cambio de bandas” (subir en jerarquía).

Pero hay una distinción notable entre quién hace cada cosa, donde el fundamento no es la oposición sino la complementariedad. Y en el caso de los navales, la necesidad de un trabajo sincronizado, efectivo y colectivo es una de las cuestiones fundamentales para llevar adelante una vida en el mar, sea este de paz o de guerra.

Los navales son los custodios del agua, ése es su hábitat original. Nacida en la costa del Río de la Plata en los inicios del siglo XIX, la Armada Argentina se pensó y se profesionalizó para defender a la población y a su territorio de enemigos que quisieran invadir las costas. Desde ese entonces, la estructura militar formativa se distinguió entre la carrera del oficial y la del suboficial, siendo éste quien se ocupa técnicamente de las unidades de combate naval (buques, aviones, submarinos y helicópteros).

La historia de su formación se inicia en octubre de 1897 en la Escuela de Aprendices de Mecánicos de la Armada Argentina en el partido de Tigre (provincia de Buenos Aires) donde se encuentra el Museo Naval de la Nación. Los 150 aspirantes que formaron parte de los talleres de aquella institución de instrucción, conocida coloquialmente como la “Universidad de Lata”, lo hicieron con una base sólida en relación a lo militar y se especializaron fundamentalmente en la técnica. El ex alumno de la Escuela de Mecánica de la Armada Eric Fabián López explica que gracias a los problemas limítrofes con Chile, a comienzos del siglo XX, la Armada incorporó unidades modernas “que impusieron la intensificación en la formación de foguistas, lo que dio que se cambiara el nombre de la institución educativa por Escuela de Aprendices Mecánicos y Foguistas” (1998:34). El foguista es la persona encargada del manejo de una caldera de vapor, aparato utilizado para darle fuerza motriz a los buques de entonces; encuentro allí una metáfora reveladora para explicar el trabajo de los suboficiales como la fuerza motriz de la Armada.

La escuela se institucionalizó en 1911 bajo el nombre de Escuela de Mecánica de la Armada (ESMA) como consecuencia de una “saturación de foguistas egresados” (López, 1998:24) y fue en 1924 cuando modificó su localización gracias a una ordenanza municipal que cedió a la Armada un terreno para la construcción de la ESMA en la Capital Federal. El predio destinado a la for-

está cargo de un oficial (capitán de navío) responsable de todas las instituciones educativas de las FFAA (comandadas por oficiales) incluida la Escuela de Suboficiales de la Armada (ESSA) que también está dirigida por un oficial (capitán de navío).

9 Existe una distinción entre la estructura de castas y la militar: la jerarquía india en el sistema de castas no se basa en el ejercicio del poder estructural sino que la perspectiva religiosa impone una clasificación de los seres de acuerdo al grado de dignidad (Dumont, 1970:85) que luego sustentará la autoridad.

mación de suboficiales estaba ubicado en la Av. Libertador 8100, delimitado por el arroyo Medrano, los terrenos de la familia Raggio y el Río de la Plata, conformando una superficie de 14 hectáreas. Luego de 4 años de obra, en 1928 se oficializó en la ESMA la formación del personal técnico y mecánico de la Armada Argentina¹⁰. Los escalafones (especialidades) técnicos y los dedicados a la marinería se formaban allí, mientras que los aeronáuticos lo hacían en la Base Naval Punta Indio (Buenos Aires) y los infantes de marina lo hacían en la Escuela de Infantería Marina (ESIM) en la ciudad de Mar del Plata (Buenos Aires).

En el 2001 la Escuela de Mecánica de la Armada cambió nuevamente su nombre por Escuela de Suboficiales de la Armada Argentina (ESSA) y en el 2005 fue trasladada¹¹ a su actual ubicación en la BNPB, vecina de la ciudad de Punta Alta en el sur de la Provincia de Buenos Aires. Desde entonces, las distintas especialidades se aprenden en el mismo lugar.

En los primeros dos meses de ingreso, con un régimen de internado que se prolonga por los dos años de formación en la ESSA, el futuro aspirante vive el Período de Selección Preliminar (PSP), momento en el cual es evaluado en relación a su preparación técnica y física. Una vez aprobado el PSP, el postulante se convierte en aspirante naval y adquiere estado militar al estar incorporado a la Armada. Es durante esos primeros meses de adaptación militar cuando el postulante elige la especialidad para su carrera suboficial, perfilándose como naval (comunicaciones, electricistas, enfermeros, furrieles, informáticos, maquinistas, mar, mecánicos de sistemas, músicos, operaciones o apoyo general), infante de marina (artillería, auxiliar comando, comunicaciones, electrónicos, infantería, mecánicos de armas o motoristas), aeronáutico (armas, aviónicos, mecánicos, operaciones o supervivencia) o arsenal. Con mucha amabilidad y usando una analogía que seguramente yo iba a comprender, el Suboficial Mayor (R) VGM Carlos Spinelli me explicó cómo se organizan las distintas especialidades:

10 Para un análisis sobre la ESMA y los ejercicios de memoria de sus ex alumnos, ver Ohanian (2017, 2020, 2021).

11 La Legislatura aprobó las Leyes N° 392/00 y 961/02, por medio de las cuales se revocaba la cesión de los terrenos a la Armada y el predio se establecía como sede del Instituto Espacio para la Memoria. A su vez, la Ley Nacional N° 26.691 –promulgada en julio de 2011– declara Sitios de Memoria del Terrorismo de Estado a los lugares que funcionaron como centros clandestinos de detención (CCD), tortura y exterminio o donde sucedieron hechos aberrantes del accionar de la represión ilegal desarrollada en el país hasta el 10 de diciembre de 1983. Fuente: Secretaría de Derechos Humanos de la Nación. Para leer más sobre la conversión del espacio en sitio de memoria recomendando la lectura de Guglielmucci (2013). Para conocer sobre el accionar de la ESMA como centro clandestino, recomendando la lectura de Calveiro (2005).

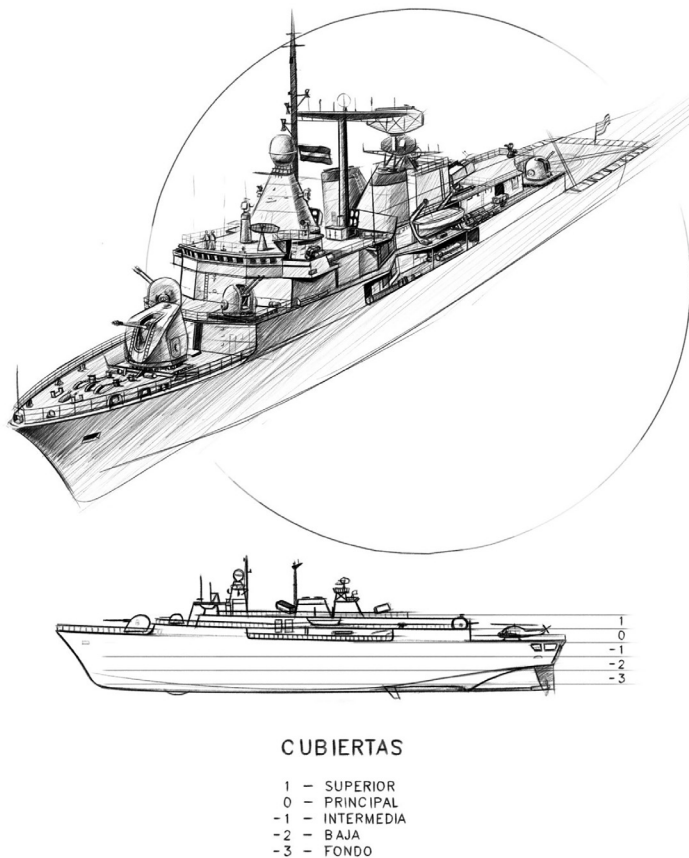
Es como en una universidad, las distintas facultades de adentro. Entonces el buque sería una unidad, como una universidad. El director es el comandante, y después existen los departamentos: está la gente en la parte de máquina que se encarga de la propulsión, la generación de electricidad, la reparación de todo lo que es válvulas; la parte de comunicaciones maneja todas las comunicaciones; la gente que opera los sistemas de los sensores, radares; la gente que opera las armas; y cada uno está dividido. Cada uno tiene su función y tiene su orgánica [término utilizado militarmente para explicar cómo las partes se organizan e interactúan entre sí hasta formar un conjunto coherente y colectivo; tal como sucede con los organismos vivos]. Como una universidad con distintas facultades donde se hacen cosas distintas (Octubre de 2018).

El aspirante (futuro suboficial) depende de su calificación y su aptitud para ser aceptado en un grupo de saberes técnicos, ya que todos los años la Dirección General de Educación de la Armada anuncia los requerimientos para cada especialidad dando la cantidad exacta de nuevos suboficiales solicitados para formar. Aunque no dependa únicamente de los deseos del aspirante sino de una necesidad previa de la institución, hay algo de elección propia en esa decisión sobre qué especialidad seleccionar. Una vez terminada su formación básica y egreso de la ESSA, el aspirante logra su primer rango como suboficial (cabo segundo) y recibe la indicación sobre dónde ejercerá su saber técnico: su primer destino decidido por oficiales será su lugar en el mundo y estará definido por las necesidades institucionales de la Armada. La especialidad le abrirá la puerta a distintos espacios donde ejercer su saber en la tierra o en el mar. En ambos casos, el lugar que ocupará no será eterno, sino que podrá ser cambiado por la institución cuando llegue “el loco”: el listado anual de pases que aparece a fin de cada año indicando, justamente, el destino de los hombres y mujeres que allí se encuentran. Si es en la tierra, el suboficial ocupará una oficina en alguna de las dependencias nacionales, pero si es en el agua, su especialidad le brindará la llave para formar parte de una tripulación particular por un año o más.

Los suboficiales son los traductores de motores, sonares, radares, cables, máquinas y cualquier cosa dentro del buque que no sea una persona. Ejercen una capacidad técnica y operacional, porque no sólo conocen la sección del buque que habitan, sino que saben hacerla funcionar. El espacio que ocupan siempre estará relacionado con su especialidad: si es mar, estará en la cubierta superior recibiendo los vientos y las gotas de agua, pero si es maquinista su lugar estará en las cubiertas inferiores, por debajo de la línea de superficie y lejos de la brisa del mar. La vida en el mar, a diferencia de la vida hogareña en tierra firme, requiere

de un uso de los espacios limitado, de una atención constante a muchos detalles simultáneos y de una tripulación que pueda ejercer su rol y estar siempre lista para lo que el buque demande. En especial, si hay rol de combate.

La relación de los suboficiales con el agua y con el resto de la tripulación, dependiendo de la especialización que elijan, estará mediada por un buque y por un saber técnico particular.



1: Ilustración de un buque destructor Meko 360 con sus referencias de distribución de cubiertas (Gómez, 2021). Ilustración de Hugo Gómez sobre idea de Leandro Grosse.

Tal como sucede con la variabilidad de experiencias sobre cómo definir la vida naval, las embarcaciones tampoco son todas iguales: cada una cuenta con especificidades técnicas y también con formas de trabajo particulares. Muchos suboficiales han compartido conmigo la descripción de la “mística” de cada navío haciendo referencia al momento en el cual se los destina a habitar con una tripulación que no conocen: deben aprender sobre los espacios y los aparatos operativos, pero también sobre la “vida” del buque que condensa su historia y los modos de liderazgo de cada Comandante que lo capitaneó.

A pesar de que se pondere su rol exclusivamente desde el cumplimiento y la subordinación, la ejecución del suboficial es fundamental para la vitalidad del buque por ser los *foguistas* de la Armada. Siempre son mayoría en las tripulaciones y en las dependencias en tierra¹². Los oficiales también habitan el buque y se preparan para hacerlo; ambos habitantes se necesitan para poder navegar, pero lo recorren y lo viven de maneras distintas. La Suboficial Primero (R) Teresa Susana López me explicó con mucha serenidad que el buque “es lo más importante que tenemos los suboficiales, es tu casa en el medio del mar”; habitarlo requiere de un conjunto de saberes técnicos, corporales, sociales y militares muy particulares. En los párrafos que siguen describo al buque suboficial, ese que se experimenta a través de la técnica.

II. Técnicas y mundos suboficiales para habitar buques

Todo lo que pasa, pasa en el buque.
(Suboficial Mayor (R) VGM Jorge Lenzi, Cabo Segundo durante la guerra de Malvinas. Septiembre de 2018)

La Armada Argentina define a los buques como unidades de superficie que se distinguen de los submarinos (ver Flórez, este volumen) y de los aviones navales que operan desde un portaaviones (ver Guber, este volumen) por estar sobre el agua. Todos ellos, junto a los infantes de marina (ver Tessey, este volumen), hacen al poder marítimo nacional. Durante el trabajo de campo he tenido la posibilidad de compartir experiencias con hombres y mujeres que han estado embarcados en cortos períodos (20 días) y otros durante casi la totalidad de su carrera militar (26 años). Algunos no conocían el mar hasta

¹² En el 2016, la Armada Argentina contaba con 17.957 efectivos de los cuales 14.131 eran suboficiales. Fuente: Informe realizado por la Red de seguridad y defensa de América latina (Donadio, 2016).

ingresar a la Armada y otros crecieron en las costas añorando el momento de navegar. Todos sonrieron cada vez que hablaron de su navegación. Ellos me enseñaron que un buque es una isla, un aula, una ciudad, una cárcel, una familia, una vida, un destino, una unidad de guerra, un gasto, una pila de pólvora y electricidad, un sistema de armas, una bomba de tiempo, un pedazo de la Argentina, un arma, una belleza mecánica y tecnológica, un cuerpo con cabeza y corazón, una mujer, una casa, un mundo, un héroe de Malvinas, un lugar al que no se quiere volver y un lugar que no se quiere abandonar. Por cada navegante, hay una forma de experimentar esa relación.

Cada embarcación tiene olores muy particulares que lo siguen a uno después de la navegación: depende del sector en el que se esté se intensifica el aroma a combustible, a humedad concentrada o a sogas viejas (yute). Cuenta con un lenguaje visual (alfabeto naval) y con uno sonoro (silbato mariner). Pero lo primero que se aprende al embarcar es el lenguaje espacial, lo único que lo ubica a uno. Este incluye una guía singular de los puntos cardinales al interior del buque: proa (parte delantera), popa (parte trasera), estribor (sector derecho) y babor (sector izquierdo). También existe un vocabulario de las dimensiones de la embarcación: eslora (longitud), manga (anchura) y calado (inmersión en el agua). Para estar embarcado hace falta aprender el idioma y ejercitar músculos y sentidos de orientación, ya que es muy riesgoso ser turista allí: cuando hay una emergencia durante la navegación no hay tiempo para pedir indicaciones.

La posibilidad de “ver” en el buque depende de la ubicación de cada quién: en cubierta exterior se ve el horizonte, pero en las cubiertas inferiores la vista está destinada a pantallas, botones, sensores, lectores y mapas; se puede ver hacia abajo o al frente pero no al horizonte porque este ya no está. Debajo de la línea de flotación se ve acero, puertas, máquinas y gente que el sol no llega a iluminar. El techo es bajo y eso hace que al buscar el horizonte la mirada se encuentre rápidamente con un límite de altura. Encima, el buque y todo lo que no está sujetado (como algunas sillas) se mueve todo el tiempo. El sonido también es espacial y variado según la ubicación: se puede escuchar el viento, las máquinas, los motores, el difusor con mensajes poco nítidos, las turbinas, algo de música y risas provenientes de la cocina y gritos si hay ejercicio de abandono. El Suboficial Mayor Tavacchi me explicó que “si no hay ruido, preocúpate porque algo no está funcionando”.

El cuerpo en tierra firme no necesita asistencia para transportarse porque los pies hacen todo el trabajo, pero en el buque el equilibrio interno se desvanece y la responsabilidad queda en los músculos de freno que tenemos en las rodillas y en los brazos. Los pies buscan una línea recta que no existe. Si

el movimiento es constante, por cada paso que se da hacia adelante se da uno extra hacia el costado para balancear. O sea, uno camina el doble para no caerse. Además se usan los brazos, no para equilibrar el andar irregular sino para no golpearse con los mamparos (paredes) y para agarrarse de los pasamanos (barandas) que hay para facilitar el movimiento. Por eso las manos están constantemente tocando metal. Cada sección está separada por unas *portas* pesadísimas (puertas de hierro) que tienen un cerrojo hermético que se cierra a presión: se gira la rueda cavilla (un círculo tipo timón) para abrir o cerrar compartimentos.

También están las escaleras, esas barandas hacia abajo y hacia arriba que no permiten pasos en falso y que dejan recuerdos a la altura de las canillas. La subida y la bajada requieren coordinación con uno y con otros porque sólo entra un cuerpo en cada escalera. El pase prioritario se tiene según el operativo en función: hay que dejar pasar a quien está realizando una maniobra y quienes estén “de receso” ven pasar gente como si estuviesen parados en un semáforo. El orden lo pone el mismo buque y mientras se espera, todo se mueve. Subir es fácil ya que es casi como cualquier escalera, salvo por el movimiento constante, pero es un paso por cada escalón y mirando hacia arriba. Bajar requiere de pasos cortos y siempre con la cola hacia los escalones y con los brazos hacia atrás bien agarrados de las barandas para lograr el equilibrio, seguridad y evitar así, terminar en el piso con un golpe. Embarcado, el cuerpo pierde autonomía y se entrega al buque como mediador de su estadía en el mar. El que no baila a su ritmo se *pincha* (término naval coloquial para describir los malestares producidos por el mareo durante la navegación) y desembarca desesperado por tocar tierra firme.

Cada unidad de superficie forma parte de un tipo de embarcación universal. Lo que los diferencia es su función y su estructura (ver Anexo 2). Por ejemplo, dentro de los navíos de guerra lo constitutivo es la existencia de armamento (artillería) para la defensa y el ataque como son los torpedos, misiles y cañones. La velocidad y el tipo de armamento es lo que discrimina a cada uno de ellos haciendo de esas cualidades su función y su tripulación constitutiva. Para mover un barco gigante (crucero) se requiere una tripulación mucho mayor que para uno pequeño (corbeta). Algunos cuentan con mayor autonomía (distancia recorrida sin necesidad de cargar combustible) y otros con mayor velocidad (la unidad de medida utilizada normalmente en la náutica se conoce como nudos). Los hay mercantes, de logística o de guerra y hay buques que también funcionan como aeropuertos en el medio del mar (portaaviones). En 1982 la Armada Argentina contaba con un portaaviones, un crucero, seis destructores y tres corbetas; cada uno de ellos habitado por su tripulación.

El Portaaviones ARA 25 de Mayo era una ciudad navegando con todos los servicios funcionando sin descanso las 24 h para darle atención a su tripulación de 1.200 personas. Contaba con 3 cocinas, 4 cámaras frigoríficas (donde se almacenaban 20 toneladas de carne congelada, leche, verduras y frutas), una panadería con 24 hombres que horneaban 600 kg de pan y 2.000 facturas diarias, una enfermería con laboratorio de análisis, rayos x y quirófano, un lavadero con disponibilidad para lavar 500 kg diarios de ropa, peluquería, sastrería, biblioteca y cine (Leguizamón y Secondi, 1999). No solo se destacaba del resto de las embarcaciones por su magnitud de 192 m de eslora (largo) y sus 24 m de manga (ancho) sino que lo hacía, fundamentalmente por ser un complejo sistema de armas que incluía hombres, buque, pista de aterrizaje y aviones en el mar.

A esta comunión entre aparatos y humanos se le llama “escuadrilla”¹³ y cada una de ellas tiene su función y su particular conformación. Juan Luis Carrera, Suboficial Mayor (R) VGM, se formó como operador de detección de submarinos para analizar sus señales con sonares y sensores acústicos. El avión despega desde el portaaviones para investigar la existencia de embarcaciones en el mar cercano porque cada buque/submarino tiene una banda de frecuencia que puede ser detectada por su sonido bajo el mar; tal como me lo explicó Carrera, “es como un perfume que los identifica, eso nos avisa si son amigos o enemigos y todo ese análisis pasa en el avión”.

El adiestramiento (instrucción) de la escuadrilla en los inicios de la década del ochenta era de navegaciones por 20 días, 6 veces al año, donde ejercitaban la táctica de volar bajo (10 m) y después subir a 1.500 m para comunicar la información detectada por 20 segundos y volver a bajar para quedar por fuera de radares aviones o buques enemigos. La diferencia entre la escuadrilla del portaaviones y el resto de las unidades de superficie radica no sólo en el ambiente a conquistar sino en la conformación de la tripulación y sus pequeños mundos:

En el caso de una aeronave, en algo tan chico, donde son tan pocos los que intervienen, verlo volar es como hacer nacer a un hijo. En el mar, para nosotros, es distinto. Yo navegué en *la Hercules*¹⁴. *Es una ciudad, un mundo diferente,*

con pequeños pueblos y cada pueblito tiene su propia forma de ser. Su propia idiosincrasia. No es lo mismo ser y habitar en el submundo del cañón, que era el mío en la proa. Uno vive esa forma de ser y de convivir que no es la misma la del artillero, con su idioma y sus cosas, que la del maquinista. El maquinista tiene su hábitat en el centro del barco y está siempre abajo, en la catacumba. Su forma de vida es diferente. Es vida de barco de combate, ese es el puesto que nos tocaba. No sale nunca de ahí salvo que haya alguna emergencia o tenga que salir porque esté vomitando y no da más, pero si no vive adentro. Después tienes a la gente de mar que tiene otra forma de vida. La gente de mar está siempre afuera, su vida es estar afuera. Ellos trabajan en la cubierta del barco, en las velas, arriba. Su vida es otra, diferente. Hay ciertas formas de vida dentro de una misma vida que es el barco. Uno convivía en la ciudadela. Abajo de la primera cubierta está la ciudadela, está todo el barco unido por un anillo y todo el mundo se comunica y se cruza por ese anillo (Capitán de Fragata (R) VGM Arturo Raúl Manzone, Suboficial Cabo Primero durante la guerra de Malvinas¹⁵. Octubre de 2018; resaltado mío).

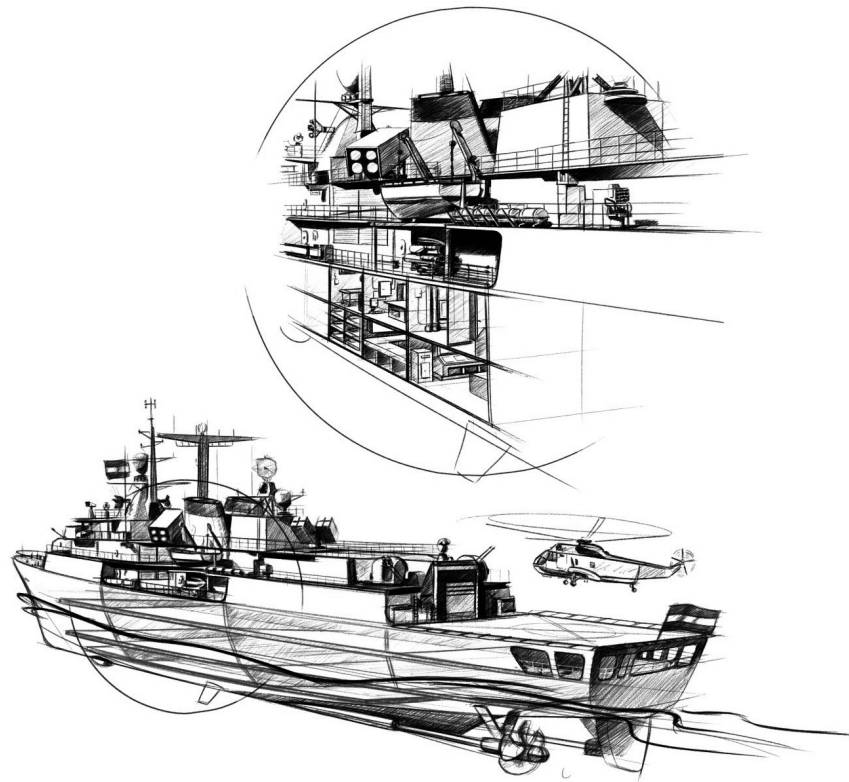
En una embarcación, ninguna de esas vidas funciona por sí sola. Los mundos en su interior condicionan, establecen y moldean relaciones sociales que habilitan la constitución de una camaradería como forma de relacionarse con los otros habitantes. Los buques son lugares confinados que fuerzan a una estrecha asociación entre sus tripulantes por su necesidad de ser autosuficiente, ya que la ayuda externa no suele estar disponible. Ello engendra un sentimiento mayor de comunidad que no existe en otras fuerzas militares (Bóveda, 206:71). Es una particularidad del mundo naval que, para que los procesos de navegación sucedan exitosamente, es necesaria la intervención de todos los miembros del equipo a través del uso interrelacionado de las habilidades con una variada pero alta complejidad de resolución (Otamendi, 2012:97).

Esa convivencia crea un tipo de comunidad donde el sentimiento de pertenencia se vincula a la habilidad aprehendida (técnica y militar) para habitar ese mundo. Se navega gracias a esa comunidad, donde cada uno tiene responsabilidad en el destino de todos.

13 Para un análisis etnográfico sobre la conformación de escuadrillas de Trackers, ver Guber (2020).

14 Aunque un buque sea un sustantivo masculino que se acompaña del artículo “el”, durante el trabajo de campo comprendí que se habla de “el” buque –en general e institucionalmente– pero al referirse individual y personalmente a la embarcación, puede cambiar el género de su determinante y aplicar el artículo femenino como sucede con *la Santísima* y *la Hércules*. Esto sucede también con las embarcaciones de la Marina Real Británica donde el artículo que se utiliza para nombrar al buque es femenino (*she*).

15 Existe una posibilidad de modificar el status de suboficial a oficial: “Los Cabos Principales que hayan reunido determinadas condiciones y requisitos, pueden realizar en la Escuela Naval Militar (ESNM) un curso de un año de duración denominado CASO (Curso Ascenso Suboficial a Oficial), alcanzando la jerarquía de Teniente de Fragata” (González Rojas, 2013:25).



CUBIERTAS	LOCALES	
SUPERIOR	- PUENTE DE MANDO	
PRINCIPAL	- EXTERIOR - HANGAR - SANTA BÁRBARA	- SALÓN Y CAMAROTE DEL COMANDANTE - CENTRO DE INFORMACIÓN DE COMBATE (CIC) - COMEDOR OFICIALES
INTERMEDIA	- CAMAROTES OFICIALES JEFES - SALA DE ENFERMERÍA - COCINA	
BAJA	- COMEDOR SUBOFICIALES - SOLLADO SUBOFICIALES - LOCAL DE ADMINISTRACIÓN - LOCAL DE INFORMÁTICA	- PAÑOL / DEPÓSITO - SALA DE CONTROL DE MÁQUINAS - TALLER DE ELECTRÓNICA - TALLER MÁQUINAS
FONDO	- SALA DE MÁQUINAS (MOTORES, GENERADORES, TANQUES DE COMBUSTIBLES Y TURBINAS)	

2. Ilustración de un buque destructor Meko 360 con detalle en la distribución de “vidas”, “mundos” y saberes técnicos (Gómez, 2021). Ilustración de Hugo Gómez sobre idea de Leandro Grosse.

Una comunidad es un grupo humano que hace que el acto de uno sea inteligible ante los demás compartiendo lenguaje, valores, jerarquías, experiencias, ambientes y saberes. Esto es hablar de una cultura, concepto que en antropología ha sido acuñado desde mediados del siglo XIX y que se continúa utilizando hasta hoy, aún por fuera de los ámbitos de la investigación social. Muchos suboficiales me han explicado sus experiencias embarcados haciendo referencia a que forman parte de una “cultura militar” difícil de explicar para quien no la integra, por no compartir una idiosincrasia y una forma de interpretarla. El especialista en el mundo naval Jorge Rafael Bóveda define a la misma como el “conjunto de supuestos, convicciones, valores, normas, creencias, doctrina y conocimiento formal e informal que configura el entendimiento colectivo dentro del mundo militar. Es lo que resulta único en su forma de hacer las cosas y eso que la diferencia de otra organización” (Bóveda, 2016:12). Es, para quienes habitan un buque de guerra, una suerte de amalgama normativa y social que mantiene unida a la organización y expresa los valores e ideales que los miembros de una organización comparten hasta crear un orden social (Bóveda, 2016:23).

El antropólogo británico Tim Ingold (2000) propone pensar la acción colectiva no tanto en relación a una cultura compartida sino vinculada al aprendizaje de habilidades que él define como instrumentos que han sedimentado significados en las personas y en todos aquellos que comparten una comunidad de práctica. Bajo esta noción, entender la experiencia suboficial de navegación deja de ser exclusiva para quienes comparten la “cultura militar” y permite enfocarse en las habilidades que constituyen a una comunidad de prácticas para pensar a los humanos no en términos de lo que “son” sino de lo que “hacen”. Eso que hacemos los humanos mientras nos involucramos con el mundo, lo aprendemos haciendo.

En un artículo publicado en la *Revista del Centro Naval*, el Capitán de Fragata Alberto Gianola Otamendi explica que el proceso de instrucción a bordo es una modalidad de antaño que beneficia la transferencia directa, intergeneracional, presencial y personalizada de conocimientos y habilidades por instructores experimentados a aprendices, reclutas y cadetes “in situ”, inmersos en el propio ambiente profesional (2012:92). Esa situación de aprendizaje constante acentúa la identificación con la unidad de superficie en la cual se dio dicha iniciación, plasmada en la referencia constante sobre su primer destino embarcado. Los suboficiales que contaban con navegaciones en su trayectoria profesional siempre se presentaron en nuestras charlas en relación a su primera embarcación afirmando, por ejemplo, “soy de la dotación de *la Hércules*”, aunque esto haya sucedido veinte años atrás.

La antropóloga estadounidense Jean Lave (2011:21) explica que el aprendizaje es una actividad situada que no puede ser individualizada en la cabeza de las personas, ni en las tareas asignadas, ni en las herramientas externas, ni en el medio, sino que reside en las relaciones entre ellas. Aprender es participar en improvisaciones, en acciones creativas, en respuestas a conflictos nunca experimentados, en negociaciones entre tiempos y urgencias con escenarios cambiantes y creando, en ese mismo movimiento, vínculos novedosos y comunidades particulares. El mar para los suboficiales de la Armada no es un entorno que acompaña la acción humana, ni tampoco un lugar donde suceden las interacciones sociales. El mar, el buque y su tripulación conforman una comunidad de prácticas. Y esta tuvo una particular experiencia entre abril y junio de 1982.

Durante las navegaciones y el adiestramiento¹⁶ previo a la Guerra de Malvinas, los suboficiales navales aprendieron cómo atravesar la planchada –ese puente levadizo que une al navío con el puerto– y ejercitar la templanza, los lenguajes, la confianza, el cuerpo y los sentidos. La práctica los ejercitó para saber qué hacer en cada momento sin perder la calma, porque conocían las cubiertas, el armamento, los roles, las condiciones de clausura y los “trozos” del buque donde estaban destinados. Esa instrucción a bordo no es individual sino colectiva: cada suboficial tiene su responsabilidad técnica en el destino de todos porque es un trabajo en equipo, donde existen pequeños mundos dentro de un mismo buque, pero en el que ninguno funciona solo y donde todos comparten el mismo riesgo. Allí se ancla el “*espíritu de buque*” suboficial donde cumplieron sus roles e “hicieron lo que había que hacer”.

Los “trozos” ordenan a la Armada en distintos sentidos: es la denominación de los espacios compartimentados dentro del buque y, a su vez, es la forma de organizar *las vidas* de la tripulación, ya que una mitad descansa y la otra está operativa con guardias de 6 h de trabajo y 6 h de descanso (6x6). Este mecanismo permite tener al 100 % de la dotación operativa en turnos rotativos¹⁷. Estos cambian según el ejercicio o el operativo; nunca es lo mismo, pero se convive con esa incertidumbre sin ansiedad. Hay puestos de guardia, de combate y de salvamento. El rol de combate es el único momento en el que el Comandante anula los turnos y dispone de la totalidad de la tripulación que permanece en el local donde deben *ser* su función. La pausa de combate es un

16 En cada buque u organismo de la Armada existe un cargo específico de adiestramiento, dirigido por el Segundo Comandante, responsable de la elaboración del Plan de Instrucción Anual (PIAU) donde se definen áreas de trabajo, actividades, objetivos y responsabilidades (Otamendi, 2012:101).

17 En algunos buques las guardias fueron de 4x4.

momento de “*impasse* entre la guerra y la paz, entre la adrenalina pura y el estar totalmente alienado”, y tal como me lo explicó Manzone, es el momento donde surgían conversaciones y se afianzaban vínculos de contención entre los suboficiales de distinto rango. Durante toda la navegación, sea en tiempos de paz o de guerra, hay adiestramiento constante con ejercicios que preparan a la tripulación para la acción real, porque a bordo se aprende haciendo.

De acuerdo a los suboficiales, un navío es una ciudad con su propia idiosincrasia sostenida por los y las particulares habitantes de cada *pueblito y sus formas de ser*. Esta comunidad embarcada cumple sus roles con disciplina y jerarquía, porque para moverse en el agua se necesita de muchas personas organizadas. Y para combatir a un enemigo marítimo los buques no andan solos en sus mundos: se escoltan (acompañan) unos a otros, en una única Flota de Mar.

III. Roles sincronizados en la Flota de Mar

Hicimos lo que técnicamente nos preparamos para hacer.
(Suboficial Mayor (R) VGM Daniel Atencio,
Cabo Primero en 1982. Octubre de 2018)

Como fui mostrando en los apartados anteriores, los buques requieren de un conjunto de habilidades, personas, jerarquías, roles y sincronías que hacen a su vitalidad y que se disponen de manera particular, sea para un ejercicio de adiestramiento como para vivir en rol de combate. Pero también requieren de otros navíos. La organización de todas las unidades de combate de superficie del poder naval de la Armada Argentina es la Flota de Mar¹⁸.

Durante la Guerra de Malvinas, el poder naval se organizó en distintas Fuerzas de Tareas (nombre de la organización que toma el operativo dirigido por el Comandante) que incluían a las múltiples unidades de la Flota de Mar donde convivieron oficiales, suboficiales y conscriptos. Las agrupaciones se modifica-

18 El portal de noticias oficial de la Armada Argentina, la “*Gaceta Marinera*”, editó en el 2018 un especial sobre el 140° aniversario de la Flota de Mar en el que explica su función, historia y estructura: “En 1878 la expedición del Comodoro Luis Py (junto a otras embarcaciones) iza el pabellón nacional en Cañadón de los Misioneros, sobre la ribera del río Santa Cruz. Esta acción marca el punto de inflexión entre la vieja Armada de la Independencia y de las luchas por la organización nacional, libradas en un ámbito casi exclusivamente fluvial, para proyectarse a partir de ese momento hacia el teatro natural de operaciones que corresponde a un país marítimo, el mar, razón por la cual se adoptó esta fecha como el Día de la Flota de Mar”. En <https://gacetamarinera.com.ar/especiales/la-flota-de-mar-cumple-140-anos/>

ron según la necesidad de la Armada en cada momento, generando una variabilidad coyuntural¹⁹. Los suboficiales VGM me explicaron que la guerra en el mar tuvo tres períodos claves que organizaron la rutina de cada tripulación de las unidades de superficie: la Operación Rosario del 2 de abril de 1982, la defensa de las Islas entre mediados de abril y el 2 de mayo de 1982 y, por último, la orden de navegar por costas entre el 2 de mayo y el 14 de junio de 1982.

La Operación Rosario fue el inicio de la recuperación de las islas y fue ejecutada por la Fuerza de Tareas anfibia (FT. 40)²⁰ comandada por el Contraalmirante Gualter Oscar Allara y por la Fuerza de Tareas de cobertura (FT. 20)²¹, comandada por el Capitán de Navío José Julio Sarcona. Esta se organizó de la siguiente manera:

- FT. 40.1: Fuerza de desembarco (Batallón Infantería de Marina 2, Comandos Anfibios, Buzos Tácticos, Batallón Artillería campaña 1, Tiradores Batallón Infantería de Marina 1, Servicio Apoyo de combate, Equipo de asuntos civiles, Tiradores del Ejército Argentino RI25)
- FT. 40.2: Grupo Transporte (ARA Cabo San Antonio, ARA Irizar, ARA Isla de los Estados)
- FT. 40.3: Grupo Escolta (ARA Santísima Trinidad –con comandos anfibios y buzos tácticos–, ARA Hércules, ARA Drummond, ARA Granville)
- FT. 40.4: Grupo de Tareas Especiales (ARA Santa Fe y Buzos Tácticos)
- FT. 20: Cobertura (ARA 25 de Mayo, Grupo Aeronaval Embarcado, ARA Py, ARA Bouchard, ARA Piedrabuena, ARA Bahía Paraíso y el buque tanque ARA Punta Médanos)

Los buques que integraron la FT. 40 abandonaron puerto a fines de marzo de 1982. En los muelles no había familias para despedir a las tripulaciones, como cuando se suceden las etapas de mar de adiestramiento. El Suboficial Mayor VGM (R) Raúl Martínez formó parte de la tripulación de 300 hombres de *la Santísima Trinidad*, siendo “operaciones radarista”. Su especialidad requiere es-

tar siempre embarcado por ser “los ojos del buque”, y se sintió orgulloso cuando me explicó que esos ojos le permitieron “ver a 300 millas” de distancia de *la Santísima* durante el conflicto. La embarcación fue oficialmente incorporada a la flota nacional en noviembre de 1980 y zarparon (con Raúl embarcado) en abril de 1981 desde la BNPB hacia Inglaterra para completar la puesta a punto operacional de sus sistemas. Regresó a la Argentina en diciembre de 1981. En esa navegación hicieron ejercicios de adiestramiento constantes, pero la primera etapa de mar de *la Santísima* fue en marzo de 1982. Todavía sin que la tripulación lo supiera, era el buque insignia de la FT. 40 y Raúl recordó cómo a fines de ese mismo mes, comenzaron a embarcar los Infantes de Marina a cargo del Capitán de Fragata Pedro Edgardo Giachino para realizar la Operación Rosario:

Para nosotros era nuestro buque nuevo, nuestro chiche hermoso a estrenar y ellos (los infantes de marina) eran torpes. Nosotros no queríamos que lo ensucien pero ocuparon todo el comedor, ahí los infantes empiezan a armar su lugar... armaron como una oficina con pizarrones (Septiembre de 2018).

Fue recién el 29 de marzo cuando la tripulación de *la Santísima*, ese “chiche hermoso a estrenar”, escuchó por los difusores que el destino de la navegación eran las Islas Malvinas (ver Tessey, este volumen). Para dar inicio a la Operación Rosario, por la noche del 1° de abril se desprendieron pequeñas embarcaciones con los comandos anfibios quienes fueron protagonistas de la recuperación. Raúl me describió el movimiento en esas horas de mucha adrenalina donde cada uno cumplió su rol. Pero bajó la mirada al decirme que a él le “tocó ver las islas desde la cubierta porque nunca pude bajar a tocarlas”. Él debía ser los ojos del buque y su rol lo requería siempre embarcado.

La Santísima no fue la única unidad de superficie que a fines de marzo comenzó movimientos preliminares de navegación hacia Malvinas. El San Antonio fue el buque de desembarco. Iba sobrecargado de gente con una tripulación de 124 hombres y materiales, muy por encima de los valores logísticos que solía utilizar en sus navegaciones corrientes, ya que incluía la tropa del Batallón de Vehículos Anfibios, la tropa de combate del Batallón 2 de Infantería, vehículos y materiales de los infantes. Hugo Alberto Córdoba, con 26 años y siendo Cabo Primero conductor del vehículo anfibio N°12, recibió la directiva de poner en condiciones a los vehículos anfibios sin saber para qué operativo. Esto no era nada fuera de lo común para él y una semana antes del 2 de abril de 1982, embarcaron en el San Antonio con rumbo al sur haciendo ejercicios de adiestramiento. O eso creyeron ellos. El 1° de abril de 1982 a las 17 h aproximadamente Hugo recuerda que fueron informados por el Almirante

¹⁹ Para conocer en detalle las operaciones navales de combate se recomienda ver Camogli (2011).

²⁰ Misión: Capturar las instalaciones y personal de Royal Marines, localidad de Puerto Stanley y Faro San Felipe. Colaborar en la captura del aeródromo de Puerto Stanley y en el control de la población (Rodríguez, 1997:287).

²¹ Misión: Brindar apoyo y protección a las Fuerzas de tareas 40 en los aspectos superficie, aire y submarino. Las Unidades zarparon desde el 25 al 30 de marzo y regresaron a la BNPB, habiendo cumplido su misión sin haber tomado contacto con el enemigo los días 6 y 7 de abril (Rodríguez, 1997:287).

Carlos Büsser, jefe de la Operación Rosario, que su misión era desembarcar en las Islas Malvinas y tomarlas por asalto: “luego de varias recomendaciones de nuestro Almirante, nos fuimos a nuestros lugares y festejamos que por fin entraríamos en combate, el cual habíamos preparado”.

La incertidumbre sobre el destino de la navegación no era nueva para los suboficiales de las distintas unidades de mar. Tampoco el frío, la lluvia, la neblina y las olas fuertes. No era un dato tan significativo para ellos saber adónde se iba durante las navegaciones ya que lo importante era salir a navegar y cumplir la misión que, en general, era advertida por un oficial una vez a bordo. Aunque el secreto absoluto sobre el plan de recuperación de las islas es un dato muy relevante para abordar la temática, los suboficiales con quienes conversé al respecto no intuyeron esa incertidumbre como una cualitativamente distinta de aquéllas a las que estaban tan acostumbrados. La tripulación de *la Hércules* también se notificó del destino estando en alta mar. A fines de marzo de 1982, navegaban en la cercanía de Mar del Plata, pero recibieron la orden de regresar a puerto dos días antes del fin de la navegación. Manzone recordó que “estaban chochos” porque siempre volvían pasada la fecha, pero nunca antes. Sin celebrar con mucho entusiasmo el regreso sorpresivo, me explicó que todo le parecía muy raro:

Fue la única vez que vi entrar al barco directo a cargar combustible sin remolcador; metió el barco de una. Nos dieron franco hasta ese día a las 23 h. Tuvimos que buscar elementos para uso común, jabón, crema de afeitarse, maquineta, algo de abrigo, cigarrillos y golosinas. Nos dijeron que zarpábamos y que nos íbamos a navegar al sur pero ni idea de que íbamos para allá, pensamos que nos íbamos para Ushuaia. Zarpamos lo más bien. Después en ese viaje, empezamos a pensar qué íbamos a hacer. No se hablaba de guerra, era todo muy secreto. Y bueno, todas esas conjeturas ya cuando supimos más adelante que íbamos con el Py, el Cabo San Antonio... acá hay algo raro, no es joda. Veíamos que estaba lleno de gente en los buques, pero no entendíamos mucho, hasta que empezamos a intuir que algo pasaba. Y cuando fondeamos sale el Segundo [Comandante], nos ordena formación en cubierta y dice que íbamos para el sur, a Malvinas (Octubre de 2018).

El rol de Manzone en el buque consistía en controlar el sistema hidráulico del cañón: si dicho sistema no funcionaba, el tiro no iba a salir, y si era atacado, se hundía porque no se podían defender. La experiencia más cercana al combate que vivieron en el buque fue durante el desembarco del Cabo San Antonio, ya que su tarea era proteger la costa para garantizar la incursión de los grupos comandos embarcados y el arribo del Ejército por avión. El 2 de abril en *la Hércules* comenzaron a recibir disparos desde las islas, de francotiradores ubicados

en el faro y la aeronave de transporte de la Fuerza Aérea –C-130 Hércules con tropa del Ejército– no podía aterrizar mientras se les agotaba el combustible. El gobernador inglés Rex Hunt seguía resistiendo en la isla y la orden que recibieron los navales argentinos fue “entrar en combate para batir el faro”.

La orden de fuego de los cañones tiene tres pitadas (sonido que suena en todas las cubiertas): en la primera se carga la munición de combate; en la segunda se espolettea (lunfardo artillero para explicar la activación de un dispositivo que prepara la detonación de un proyectil) y una vez que “sube el tiro”, automáticamente se carga y queda listo para disparar cuando, finalmente, llegue la tercera pitada. Pero antes de llegar a ella (indicación sonora dada desde el Puente de Mando que indica la autorización del disparo) ese 2 de abril, el Gobernador inglés pidió “Parlamento” (cese del fuego) y se culminó la Operación Rosario como una acción incruenta en la que no debía haber bajas²². La tercera pitada nunca sonó y desde la sala de control del cañón se aseguró la cancelación del tiro apretando un botón rojo que inhabilita una posible orden desde el Centro de Información de Combate (CIC), ya que desde allí se libera el disparo. Ante la pausa de combate, Manzone advirtió que “había un tiro atracado y espoletteado en el cañón” que debía ser retirado para permitir que otro futuro tiro se realizara. El encargado del cañón es responsable de ese procedimiento, así que él tuvo que ocuparse. Y, aunque mi imaginación buscó escenas de películas sobre cómo se realiza esa operación, él me brindó detalles importantes en relación al tiempo, la técnica, la coordinación y el control:

Tuve que ir a sacar el tiro. Lo bajamos... hay que abrir el cierre a mano, y cuando lo abris tiene una palanca que hace de pivote [punta de una pieza donde se inserta otra fija o que pueda girar], pega y lo saca para atrás. El tema es que tengas suerte que no se haya quedado clavado, porque el tiro cuando entra, entra exacto y tiene un aro de cobre de forzamiento que se clava en las estrías del cañón para que cuando salga el disparo, toda la propulsión que le da los gases de la expansión de la pólvora salga para adelante y no para atrás. Para que tenga todo el empuje posible, si no perdés presión. ¿Entendés? Cuando vos querés sacar el tiro que esté clavado lo más normal que pase es que no salga el tiro y que se rompa el culote. Y si se rompe, estás en problemas. Hay que sacarlo pegándole por adelante, por la boca del cañón o dispararlo, y ninguna de las dos cosas se podían hacer. Ahí estuvimos con eso... transpirando arriba hasta que lo logramos sacar. Son horas, no sé cuánto tiempo estuvimos ahí. Cuando sacamos el tiro, el brazo de

22 Argentina sufrió la muerte del Capitán de Fragata (Post Mortem) Pedro Edgardo Giachino en la toma de la Casa del Gobernador, y del Cabo Principal (Post Mortem) Patricio Alfredo Guanica durante la toma de Gritviken, en Georgias del Sur, a bordo del ARA Guerrero.

carga hay que bajarlo. Debe pesar unos 20 kilos. Y bueno, lo sacamos del brazo de carga con extremado cuidado. Lo depositamos en la proa con un chinguillo abajo [armazón de madera con red], se lo ató al escoben [hueco por donde sale el ancla] y se llevó ahí hasta que estuvimos en alta mar y lo fondeamos. No se puede volver a usar porque ya está espoloteado. Lo dejamos ahí porque si explotaba, perdés la proa, pero no te hunde el barco. Navegás igual (Octubre de 2018).

Había pasado un posible disparo y un desarme de tiro. Dentro de la explicación, puede verse que no hay palabras destinadas al contacto o a qué pasó con los francotiradores, sino más bien un detalle absoluto de la habilidad que tuvieron que ejercitar para impedir que el buque se hundiera: evitar el riesgo y convivir con un “tiro espoloteado”. En esa situación, son las cualidades detalladas por casi todos los suboficiales lo que les permite aplicar su conocimiento técnico: “hacer lo que hay que hacer”, cumplir el rol y no perder la calma, tal cual lo habían practicado durante el adiestramiento. Aunque ahora el enemigo era real.

El 28 de marzo de 1982 el Suboficial Mayor (R) VGM Luis Carballo, Cabo Principal en ese momento, formaba parte de la escuadrilla de los aviones Trackers y estaba embarcado en el Portaaviones ARA 25 de Mayo, donde escuchó el comunicado de Büsser sobre el destino de la navegación: irían a Malvinas. Eran 14 mecánicos dentro del equipo de 23 hombres solteros de diversas especialidades que se ocupaban de los aviones y del piloto: señaleros, armas, radarista, mecánico, electricista y operaciones en guerra antisubmarina (ver Guber, este volumen).

El Tracker no poseía mucha velocidad, respondía sólo a 6 h de autonomía y tenía que ascender, evitando el radar enemigo, para pasar información y volver al nivel del mar. Su objetivo era la exploración y el ejercicio de la guerra antisubmarina. Cada avión necesita de un mínimo de 6 suboficiales que no están en el aire (hidráulico, electricista, radio, motorista, armas y supervivencia) y de 4 tripulantes que estén en el avión (piloto, copiloto y dos operadores de sistemas). Desde el avión, el piloto señala con las manos qué falló para que, antes de bajarse, el mecánico ya sepa qué tiene que hacer. Luego indica las “novedades del vuelo”: olor a combustible, armas, radar, fallas, pincha de tanque o fuera de combate para que los suboficiales puedan “atacar al avión” al reparar las fallas detectadas por el piloto y cargar las sonoboyas (sistema de sonar que se tira al agua para detectar submarinos). Se realizaba una inspección pre-vuelo y una post-vuelo donde el tiempo de trabajo acostumbrado se reducía mucho y quienes tenían más experiencia decidían cómo acortar caminos para no depender únicamente del manual y de la tabla de fallas y así poder devolver el avión al aire lo más pronto posible. Se repartían tareas entre

los mecánicos para aumentar la velocidad del chequeo y, cuando cumplían las horas de vuelo, entraban en una inspección que, durante la guerra de Malvinas, modificó sus tiempos de ejecución:

En vez de hacerla en 15 días, la inspección la hacíamos en 3 sin dormir para que el Tracker pudiera volver a salir pero sin poner en riesgo al piloto ni al avión. Había que sacar hélices, ruedas... hacer una inspección profunda. Vos lo que necesitas es que esté en el aire (Suboficial Mayor VGM (R) Luis Carballo. Septiembre de 2018).

Entre toda la escuadrilla hacían equipo antes de la reparación y todos sabían qué tenían que hacer. Cuando comenzamos a hablar sobre su experiencia en Malvinas, Carballo siempre habló del avión y de su escuadrilla; ni una vez mencionó al enemigo o a las situaciones bélicas. De alguna manera, el Tracker fue el protagonista de nuestra charla:

Por ser mecánico conozco todo del avión. Es mi hijo. Cada detalle del avión lo sé, lo conozco y lo entiendo. Los tripulantes tienen que ir muy seguros y esa seguridad se la damos nosotros. Mientras un avión está en el aire, el otro tiene que estar recibiendo service para hacerle el cambio de vuelo. Siempre tiene que haber un Tracker volando. Imaginate que por una hora de vuelo, hay 25 h de hombres trabajando en plataforma. Lo más importante es transmitir la logística y el análisis de la falla y la prevención del avión y el piloto. Los tiempos de guerra y de paz son diferentes: hay que achicar caminos sin fallar. En guerra te cae una “papa”, pero tratás que ese avión vuelva al aire y que no se caiga. Cada segundo importa, por el avión y por la situación de riesgo en la que estás arreglando, porque estás desprotegido. En todos los sistemas del avión, si falla cualquier cosa tiene que ver con la electricidad. El avión tiembla y vibra por la velocidad y la cercanía al mar. Entonces se mueve el cableado y se quiebran cables internos. Hay que estar atentos a la percepción del piloto que siempre sabe qué tiembla más en su avión. Hay que descubrir la falla, arreglarla y devolver el avión al cielo (Septiembre de 2018; mi énfasis).

Con un lenguaje coloquialmente latino, mencionó a las “papas calientes” como una referencia a esas situaciones, en general críticas, que demandaban una respuesta urgente sobre el avión. Estas se debían resolver creativamente y con los recursos disponibles a bordo, para no agravar la situación y devolver al avión y a su piloto al cielo donde eran requeridos por nuevas misiones.

Cuando llegaron a la Isla Soledad el 2 de abril, los comandos de la Fuerza Aérea los recibieron y les avisaron que había francotiradores en la cercanía y que estaban disparando. Los suboficiales fueron directo a la plataforma del

Aeropuerto de Puerto Argentino donde tuvieron que reparar la pista por todos los escombros que habían generado los británicos para imposibilitar el aterrizaje de aviones argentinos. Lo grueso y los objetos peligrosos los sacaron los comandos. Una vez limpio y preparado para operar, el aeropuerto se entregó a la Fuerza Aérea pero Carballo y los otros mecánicos recibieron a los Trackers en el aeropuerto y se quedaron siempre cerca de ellos. Eran ocho horas de guardia, pero que no se cumplían porque siempre había fallas de electricidad. Estaban todo el día revisando y arreglando los sistemas para darle seguridad al piloto y para que el avión-hijo se mantuviera en el aire y cumpliera su misión.

Una vez concluida la toma de las islas, las unidades de la Flota de Mar volvieron escalonadamente a Puerto Belgrano para reparar averías, abastecerse de municiones, alimentos, combustible, ropa y tripulación para llevar de regreso a Malvinas. En esos días, los acontecimientos se habían precipitado y las noticias de negociaciones, mediaciones diplomáticas y las zarpadas de buques ingleses se confundían alterando los ánimos de los familiares de quienes estaban en el Teatro de Operaciones combatiendo en el Atlántico Sur. El mismo 2 de abril la Primer Ministra de Gran Bretaña Margaret Thatcher anunció el envío de la *Royal Task Force* hacia el Atlántico Sur; al día siguiente, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas aprobó la Resolución 502, reclamando el retiro de las tropas argentinas del territorio insular. El 5 de abril la Comunidad Económica Europea sancionó a la Argentina y el 12 de abril los británicos establecieron el bloqueo aeronaval alrededor de Malvinas con la Zona de Exclusión marítima de 200 millas (aproximadamente 320 km).

Mientras tanto, la conducción de la Armada delineaba planes sobre las futuras operaciones de la Flota de Mar considerando que las unidades de la *Task Force* incluían 121 buques: 2 Portaaviones (Hermes e Invencible), 7 destructores, 15 fragatas, 6 submarinos (5 de ellos nucleares), unidades de patrulla, buques hospitales, de asalto y de desembarco, buques logísticos de reabastecimiento y de transporte y un monstruoso grupo aéreo que transportaban con aviones Harriers, Sea Harriers y helicópteros. En ese contexto, el Contraalmirante Gualter Allara, Comandante de la Flota de Mar estableció el 15 de abril de 1982 la Fuerza de Tareas 79 (FT. 79)²³ a su mando y conformada²⁴ por:

- FT. 79.1 - Comandante: Capitán de Navío José Sarcona
El portaaviones 25 de Mayo fue el buque insignia con su Grupo Aeronaval Embarcado: 8 aviones Skyhawk A4Q, 6 aviones S-2E Tracker, 3 helicópteros Sea King y 3 helicópteros Alouette. El destructor Santísima Trinidad, las corbetas Drummond, Guerrico y Granville y el petrolero YPF Campo Durán.
- FT. 79.2 - Comandante: Capitán de Navío Juan Carlos Calmón
El destructor Hércules, Py, Piedrabuena, Bouchard y Seguí y el petrolero Punta Médanos.
- FT. 79.3 - Comandante: Capitán de Navío Hector Bonzo
El crucero General Belgrano, el Irizar, el Bahía Paraíso y el petrolero Puerto Rosales.

Durante el mes de abril, los suboficiales no se alejaron nunca de sus buques; fue prioritario ajustar los sistemas operativos y escalar la intensidad de las actividades de adiestramiento del FT. 79 tales como la práctica de tiro, guerra electrónica, lanzamiento de misiles, simulacros de acciones y unas pocas ejercitaciones con aviones de la Fuerza Aérea. Aún con operaciones de adiestramiento, el rol de combate fue permanente. Los suboficiales llevaron su fusil constantemente y los “trozos” estaban compartimentados, es decir, cada sección quedaba *sellada* y los hombres quedaban *anclados* a su puesto. Hasta que no se levantara la restricción del combate o que, al menos, hubiera una pausa del mismo, las puertas permanecían cerradas y la circulación al interior estaba regulada. Por seguridad, popa queda separada de proa y el 100 % del personal interviene cumpliendo su rol, porque cada uno de ellos es fundamental. El buque queda “cerrado” hasta que se efectúe un cambio de plan, situación que podía durar días u horas y que dependía de la decisión del Comandante. Es importante destacar que “rol de combate” no se traduce en el buque disparando o recibiendo disparos: es una posición de alerta, de resguardo, de vigilancia. Aunque no se viera al enemigo, los suboficiales a bordo ya estaban en situación de guerra.

La chicharra de combate es la que anuncia el contacto con el enemigo. Ante el acostumbramiento del adiestramiento y de vivir en un “rol de combate” pero sin combate visible, el sonido de la chicharra es, en palabras de Manzone,

un *switch* de adrenalina que te cambia todo. Vos podías estar hablando de la familia, llorar por las novias... hasta ahí, pero escuchabas esa sirena y te transformabas. *Tenías que estar en tu puesto. Y toda tu vida, tu función era lo que te tocaba hacer. Lo demás se te borraba.* Vos tenías de pronto dibujada en vos, tu función.

23 Misión: Contribuir a consolidar la zona insular reconquistada, impedir la recuperación por acción del oponente y apoyar las acciones del Gobierno Militar, desgastando, neutralizando o destruyendo las unidades del enemigo en toda oportunidad favorable (Rodríguez, 1997:287).

24 El 24 de abril el Comandante de la FT 79 dispuso cambios en la orgánica de la disposición de la flota y realizó variaciones con respecto al Bouchard y Piedrabuena. A su vez, durante el mes de mayo se volvieron a realizar modificaciones (Rodríguez, 1997:288).

Yo era técnico hidráulico. Yo tenía todo el sistema del cañón, qué debía funcionar, qué debía hacer ahí. Todo lo tenía ahí. Podían pasar las horas y no sabías el tiempo, perdías esa noción. También perdías la noción del otro. *Simplemente eras tu función, tu misión.* Y eso debía salir porque si no, no salían las otras cosas. Y ahí, cuenta lo que vos tenés adentro en cuanto a lo que aprendiste, a la práctica, a todo eso. Está ahí. No sentís miedo, el miedo desaparece. *Vos sentís la responsabilidad, no como obligación forzada, [sino] como la responsabilidad de que las cosas funcionen porque el resto depende de tu trabajo* (Octubre de 2018; mis énfasis).

El adiestramiento es conocimiento: es poner en práctica lo aprendido, es la formación constante de los suboficiales en saberes técnicos y en instrucción de supervivencia para que “cuando largamos amarre, volvamos todos”. Es el músculo para superar el riesgo individual y colectivamente. Para ellos, un buque es un transporte marítimo apodado como “una cáscara de nuez” por la inmensidad del mar y por la vulnerabilidad que se vive en su interior: frágil, movediza, imprevisible y única. Pero esa fragilidad no es sinónimo de debilidad, sino que se constituye como su fortaleza vincular entre sus habitantes: toda la tripulación que la navega sabe que, si no cumple su rol con responsabilidad casi obsesiva, “el mar se los lleva puestos”.

Aunque el adiestramiento en navegación les brindó seguridad ante escenarios y operaciones límites, el hambre, la muerte y la desolación no habían sido posibles de ejercitar. El 15 de abril se estableció la Fuerza de Tareas 50 para la búsqueda y rescate de unidades de aire y de mar. Estaba integrada por los avisos ARA Alférez Sobral y ARA Comodoro Somellera. Ambas tripulaciones vivieron situaciones excepcionales en el TOAS. El Somellera sólo pudo abastecerse de víveres y de agua una única vez durante todo el combate por presencia constante de buques ingleses y sufrió la crudeza de la falta de alimentos durante tanto tiempo que, como me lo explicó el Suboficial Principal (R) VGM José Rivadeneira, perdieron la cuenta del paso de los días. La tripulación tuvo que pescar para alimentarse y sufrió el mareo, lo cual imposibilitó los cambios de guardia, generando una exigencia sobredimensionada en los pocos hombres que todavía podían cumplir sus roles. Aunque pusieron todos sus saberes en práctica, a veces la navegación les recuerda a los tripulantes que, siguiendo las palabras del novelista y marino polaco Joseph Conrad, el mar nunca ha sido amigo del hombre. Mucho menos en tiempos de combate.

En los primeros minutos del 3 de mayo, la tripulación de 49 hombres del Sobral resistió el ataque de helicópteros enemigos hasta que un misil destruyó su puente de mando y causó la muerte de siete hombres y de su Comandante, el Capitán de Corbeta Sergio Raúl Gómez Roca. El resto de la tripulación

quedó bajo las órdenes del Segundo Comandante Teniente de Navío Sergio Bazán, quien recibió la indicación de escapar hacia el norte. Seis horas antes, los británicos habían hundido el Crucero ARA General Belgrano.

IV. “No sabías en qué momento te tocaba el torpedazo”

Los suboficiales de *la Santísima* también vivieron el rol de combate y realizaron ejercicios de adiestramiento según su especialidad. Hasta el arribo de la Fuerza Aérea y la puesta a punto del radar del aeropuerto, el del buque funcionó como los ojos de las Islas Malvinas en un momento en el que había mucho movimiento de aviones. Martínez recuerda que en el CIC estuvieron analizando y evaluando cómo debía atacar el avión Super Étendart y por eso trabajaron con las “zonas grises” del radar durante 20 días de práctica de tiro constante. Una de las complicaciones en *la Santísima* fue el pedido de identificación de los aviones de otras Fuerzas, por falta de coordinación, de adiestramiento en conjunto y por la carencia de lenguaje unificado entre la Armada y la Fuerza Aérea. Raúl me indicó que el adiestramiento era constante y formaba parte de una rutina de la tripulación hasta el hundimiento del Belgrano. Pero entonces todo cambió

por los afectos y por lo que era por lo naval. Esto empezó a ser serio. A partir de ahí, dormíamos vestidos y vivíamos en rol de combate. Antes quizás no nos dábamos tanta cuenta del riesgo, había muy poca comunicación de tierra y no sabíamos nada de lo que estaba pasando por fuera de nuestros ejercicios. *A partir del Belgrano, no sabías en qué momento te toca el torpedazo* (Septiembre de 2018; resaltado mío).

Los Suboficiales Mayores (R) VGM Horacio Tejada y Carlos Alberto Spinelli (Cabos Segundos durante la guerra) formaron parte de la tripulación del Belgrano. Cuando los conocí se movían juntos y los noté muy cómodos: se reían entre ellos, se escuchaban y terminaban historias que el otro había comenzado a contar. Nos juntamos a conversar en la Escuela de Suboficiales de la Armada (ESSA) —donde ambos son instructores— y Tejada me explicó el motivo de esa unión: “yo soy artillero y él munición”. Son las dos caras de la misma moneda o, dicho más formalmente, comparten la especialidad Armas. También habían compartido muchos años como parte de los 700/800 hombres incluidos en la dotación permanente del Belgrano, por su gran equipamiento en piezas de artillería. “Imaginate una ciudad sobre el mar. Ese buque era un sentimiento de la Armada” (ver Panizo, este volumen).

El crucero era una “ciudad sobre el mar” por su gran tamaño (185 metros de eslora), por su abultada tripulación, por su exuberante artillería y por la cantidad de mundos que vivían allí dentro. Era sofisticado y estaba superpoblado. En 1982 salió al mar el 21 de abril con una tripulación de 1093 hombres y todos los días fueron de instrucción intensa donde se ejercitaron los distintos tipos de roles vividos en una navegación en un buque de guerra: de combate, de siniestro y de abandono. Se puntualizó en la importancia de conocer todas sus cubiertas y confiar en el resto de la tripulación porque, tal como me lo explicaron Tejada y Spinelli, “todos sabían qué hacer; tu obligación en la Marina es saber”.

El 1° de mayo, la *Royal Task Force* realizó el primero de muchos ataques intensos sobre las islas que persistieron hasta la finalización de la guerra: durante el día, bombardeos desde aviones y durante la noche, proyectiles de la flota inglesa (Ni Coló, 211:62). Fue el inicio de un hostigamiento constante que escaló el 2 de mayo por la tarde, cuando el crucero recibió el impacto de dos torpedos disparados por el submarino Conqueror. El primero lo recibió debajo de la línea de flotación destruyendo las cubiertas inferiores, el espacio ocupado por calderas, turbinas, motores y salas de control. Esas áreas son habitadas, en su mayoría, por suboficiales. Por esa razón, de los 323 tripulantes fallecidos del Belgrano, 188 (60 %) eran suboficiales.

Después del ataque no se sabía, no se veía y no se respiraba. Tejada y Spinelli me indicaron que era un “infierno de fuego, humo, corridas y explosiones”. Todo había quedado a oscuras y las cubiertas y escaleras se habían transformado en pasadizos que sólo eran familiares para sus habitantes, quienes tenían la capacidad de deambular por ese espacio sin ver. El personal designado y adiestrado específicamente para contrarrestar los efectos de cualquier daño o rotura producto de un incendio, colisión, explosión o cualquier otra secuela de guerra, se denomina “control de averías”. Su función es fundamentalmente curar al buque para que no pierda su operatividad hasta que el Comandante de la indicación de abandono. Ellos fueron los protagonistas de las acciones desarrolladas los minutos posteriores al impacto, mientras que el resto de la tripulación debía acudir a sus posiciones de abandono a esperar instrucciones del Comandante.

Fueron más de 30 minutos de constantes rupturas, de explosiones en cubierta y del desprendimiento de una parte de la proa, hasta que finalmente la embarcación se desarmó, se escoró (inclinación que toma un buque hacia babor o estribor, perdiendo su eje vertical) y se hundió. En la descripción de Tejada y Spinelli entendí la importancia de la oración que los suboficiales me habían

repetido tantas veces: “Tenés que conocer tan bien a tu buque como para poder salir sin mirar”. La coordinación de todas las funciones era fundamental.

La relación con los conscriptos dentro del Belgrano estaba incluida en esa lógica de unidad y de coordinación puesta a prueba ese 2 de mayo, donde todos dormían, comían, se bañaban y compartían mates en el mismo lugar. Para Tejada y Spinelli, la relación que ellos tuvieron con los conscriptos era similar a “la gallina con los pollitos”, porque sostuvieron ese mecanismo colectivo aún cuando sintieron el impacto:

Nos juntamos todos y andábamos todos juntos buscando la balsa hasta que venga la orden de abandono. Andábamos todos juntos, ninguno se fue a otra balsa. Bajamos todos a la balsa... y el barco se hundía. Después analizando todo, nos salió bien, buscamos el lugar del viento, porque estamos instruidos para hacer eso. *Todo lo aprendemos mientras hacemos ejercicios durante el año naval. Lo que nunca pensamos es que íbamos a llegar a usarlo verdaderamente, hasta que llega un día y se tuvo que usar.* En ese plano pienso que el entrenamiento estaba a 100x100 en todo sentido. Entre todos nos dábamos seguridad. Yo siempre digo el colimba dependía mucho de vos, del cabo principal y de los suboficiales, el contacto era permanente con ellos. Y así andábamos dando vuelta hasta que nos metimos todos dentro de la balsa (Suboficial Mayor (R) VGM Carlos Alberto Spinelli. Septiembre de 2018; mis énfasis).

Adiestramiento y unidad. Siempre vestidos, con el salvavidas y la mochila de abandono lista. Ante el golpe de los torpedos, acciones corporizadas de saberes adiestrados. En un mismo movimiento recuperaron su mochila de abandono, salieron de su *trozo* del buque para buscar al resto de su unidad y subirse a los botes de abandono. Rápido, instantáneo, automático.

Fue el lunes 3 de mayo, cerca del mediodía, cuando los hombres del Belgrano en algunas de las balsas divisaron al primero de los cuatro buques que protagonizaron la operación de rescate que llegaría a extenderse durante 6 días (ver Panizo, este volumen). A partir de ese momento, comenzó un trabajo intenso y constante del personal de salud y de las tripulaciones de los buques rescatistas para encontrar todas las balsas, asistir a los heridos, servirles comida caliente, compartirles ropa seca y darles sus propios espacios de descanso para que pudieran recostarse y sentir el alivio de estar a salvo. Aún teniendo un 30 % de su dotación hombres que habían llegado en comisión para la campaña de Malvinas, de sus 1093 tripulantes 770 lograron salvar sus vidas y fueron rescatados de sus balsas por el Piedrabuena (273), el Gurruchaga (363), el Bahía Paraíso (70) y el Bouchard (64).

La suboficial Principal (R) Aldrighetti, de la especialidad Enfermería, fue una de las mujeres enfermeras que participó de la adaptación del Bahía Paraíso durante la guerra de Malvinas para que éste pudiera funcionar como un hospital en el mar. Era Cabo Principal y estaba destinada en la Escuela de Sanidad Naval de la BNPB cuando el 2 de abril de 1982 les avisaron que estaban en guerra. Ella estuvo a cargo de una cabo principal, dos cabos primero y veinte cabos segundos (enfermeras profesionales), junto a cuatro instrumentadoras del Hospital Naval Puerto Belgrano, con el objetivo de hacer del buque un hospital. Debía tener sala de terapia intensiva, rayos, laboratorio, sala de internación, quirófano y capacidad para 100 cuinetas. Soldaron camas, decidieron dónde ubicar las salas, clasificaron el material, armaron los puestos de trabajo en cada lugar y diagramaron cómo debían ser los grupos de trabajo. Aún con todo el trabajo realizado, no las dejaron embarcar por ser mujeres. En ese entonces aquellas suboficiales nunca se habrían imaginado el rol fundamental y protagónico que tendría ese buque durante la guerra.



Al día siguiente del hundimiento del Belgrano, el Comandante del Teatro de Operaciones, el Vicealmirante Juan Lombardo, le ordenó a la Flota de Mar navegar en la cercanía de la costa patagónica para evitar el ataque de los submarinos nucleares que resultaban indetectables para las unidades de la Armada. A su vez reorganizó las Fuerzas de Tareas y diagramó las regiones de sus operaciones con las unidades de superficie alejadas de la zona de las islas: “el TOAS quedó prácticamente ciego” (Mayorga, 1996:312). Aunque la indicación era esperar situaciones favorables donde efectuar ataques sorpresivos, los suboficiales embarcados en la Flota de Mar comenzaron un ciclo de navegaciones llenas de reabastecimientos tediosos, de incertidumbre sobre los futuros ataques de la flota inglesa y, por sobre todas las cosas, viendo la costa continental demasiado cerca, cada vez más lejos de Malvinas donde otros componentes de la Armada, junto a la Fuerza Aérea y al Ejército, continuaban los combates y resistían los ataques británicos.

El 14 de junio de 1982 se dio la orden del cese al fuego y se firmó la capitulación²⁵ argentina. Los buques que todavía estaban navegando volvieron

a puerto y los hombres embarcados regresaron a tierra. El Suboficial Mayor (R) VGM Rodolfo Rojas me explicó que tuvieron 24 h de licencia para ver a sus familias. Luego tuvieron que volver a la BNPB para “poner la cabeza en el trabajo”. Algunos suboficiales siguieron con sus carreras y otros abandonaron al poco tiempo de regresar de Malvinas por diversos motivos. Guillermo Ni Coló expresó el dilema de vivir la guerra siendo tan joven: “yo sabía que sería difícil ser el militar ideal que soñaba. Mi aspiración era hacer algo importante, lo máximo, pero para un militar, lo máximo es la guerra. Yo no lo encontré al final, sino al principio de mi carrera (Herrscher, 2012:325)”.

IV. Reflexiones finales

Todos tenemos que aprender sobre el buque. Las navegaciones son adiestramiento. Estamos en el medio del agua sin poder decir mucho sobre dónde estamos. Pero todos tenemos que saber dónde está el compañero. Sos hermano en el medio del mar. Es fundamental el trabajo en equipo. Somos la dotación del Hércules.

(Capitán de Fragata (R) VGM Arturo Raúl Manzone, suboficial Cabo Primero durante la guerra de Malvinas. Septiembre de 2018)

Al terminar la guerra, en julio de 1982, el Comandante de la Flota de Mar Contralmirante (R) Allara, realizó un informe²⁶ de las operaciones del Atlántico Sur donde resumió las características por las cuales la flota no actuó y se replegó luego del hundimiento del Belgrano: la posición era conocida por el enemigo mediante los satélites, siempre había submarinos nucleares británicos, había falta de exploración argentina antisuperficie y antisubmarina y se contaba con reducidas velocidades máximas. En el mismo informe destacó que existía una vejez material de las antiguas unidades que no tuvieron mantenimiento, una falta de adiestramiento en las nuevas tripulaciones que influyó en el rendimiento de cada hombre en su función –afirmación que contradice lo vivido por los suboficiales embarcados– y que existían buques, como *la Hércules*, para los que no pudieron conseguir repuestos.

Los documentos oficiales mencionados coinciden con un sentido común militar y un sentido común civil que se ancla en la misma percepción sobre la

25 El Diccionario de la Real Academia Española lo define como el “convenio en que se estipula la rendición de un ejército”. Fuente: www.rae.es

26 Informe de operaciones del Atlántico Sur (Pto. Belgrano, 23/7/82). Archivo Casa amarilla. (CAJA 25 – 007)

situación posterior al 2 de mayo de 1982: la Armada, como una decisión de sus oficiales superiores, replegó sus buques y no participó del conflicto cuando se la necesitó en el mar. En la misma sintonía, también percibí el enojo de muchos suboficiales VGM de la Armada por la decisión del Estado Mayor de abandonar el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur y por “haberse perdido la guerra”. Sin embargo, durante los 74 días de rol de combate más de 4000 conscriptos, suboficiales y oficiales de la Armada estuvieron embarcados en las unidades de superficie, navegando en el mar y poniendo en práctica los saberes adquiridos durante sus años de formación.

Dentro de la larga historia marítima nacional, recién en abril de 1982 el Mar Argentino se convirtió en un campo de batalla. Aunque el adiestramiento haya sido jerarquizado por todos los veteranos –a diferencia de lo que plantea el informe de Allara–, tal como refieren los suboficiales con quienes conversé, “el mejor tirador nunca tuvo un tiro de devolución en el polígono”. El mar del Teatro de Operaciones era incontrolable, inmenso, agresivo con sus olas de hasta doce metros, desconocido por los navegantes argentinos y dominado por los británicos. Los hombres embarcados no tenían certezas de lo que sucedía por fuera del ínfimo espacio donde realizaban sus guardias, ni sobre el momento en el cual podían recibir un *torpedazo*, ni tenían conocimiento sobre la situación de las demás unidades de superficie. Era un mar despiadado, y la guerra hizo al mar más inmenso y bravío que nunca.

Aún con ese escenario, el barco para los suboficiales significaba certeza. La dirección, la organización y la creación de nuevas Fuerzas de Tareas respondió a una situación de cambio constante por la dinámica misma de la guerra, pero lo particular es que los suboficiales no tenían control de la altura de las olas, ni de la posición en el Teatro de Operaciones, ni de la elección de la Fuerza de Tareas a integrar. Esa era la responsabilidad de los oficiales. No hubo crisis, ni desconsuelo porque ésta era una comunidad de práctica adiestrada en la incertidumbre y conformada por el buque y su tripulación durante la misma navegación. En esos días de combate, los suboficiales pusieron todo en práctica: técnica, uniforme, armamento, equipos, guardias y roles ya estipulados desde tierra, porque ése es el momento crítico de toda organización militar (Bóveda, 2016:11). Bonzo, el Comandante del Belgrano, detalló que había comenzado el momento de dejar las teorías y poner manos a la obra, porque se estaban enfrentando a una realidad concreta (2004:75).

Cuando la orden a la flota fue replegarse a la costa continental patagónica, las tripulaciones siguieron embarcadas en constante “rol de combate” en las

distintas cubiertas, esperando la nueva indicación sobre qué hacer. Pero no se fueron de la guerra. Siguieron en sus guardias 6x6, en sus puestos y con misiones de búsqueda y rescate, esperando el momento (que nunca llegó) de atacar a la flota inglesa. Los hombres permanecieron a bordo. Hubo una estabilidad en la experiencia técnica de los suboficiales, a pesar de los cambios ordenados por los oficiales superiores en relación a la ubicación y a la misión de la flota.

La actuación de los suboficiales en Malvinas puso a prueba la subordinación necesaria para la guerra que había sido adiestrada, aprendida y ejercitada en las navegaciones y en las aulas de la ESMA cuyo lema – al igual que el de la actual ESSA–, “Lealtad y Eficiencia” resalta la responsabilidad colectiva y el adiestramiento en ese saber técnico. Su experiencia pierde textura si se los reduce a un rol de subordinación destinado exclusivamente a la ejecución de meras cuestiones administrativas o resolutivas carentes de creatividad o efectividad.

La distribución de roles es sostenida por toda la tripulación, donde cada uno desempeña su habilidad complementada, cual engranaje aceitado, con las actividades de los demás. Hasta el golpe más extremo de recibir bombardeo aéreo o naval, tiene pasos a seguir y ritmos ya adiestrados que requieren de la sincronía. Lo caótico de afuera no está permitido en el orden del interior, donde el dominio de la práctica tiene que llevar adelante la supervivencia del buque y de los hombres que son parte suya. Cada trabajo individual requiere la cooperación grupal –siempre jerárquica– porque, pase lo que pase durante la navegación, la tarea del suboficial se convierte en un quehacer que se origina en saberes técnicos y militares que se transforma en un mecanismo social para enfrentar la situación –en el mar– colectivamente.

Encuentro en las vivencias de estos hombres la posibilidad de conocer cómo se vivió la guerra y a su vez, comprender la dedicación, la formación, el trabajo y el esfuerzo necesario para hacer que un buque tenga vida desde la perspectiva subalterna. Para quienes nunca estuvimos en una guerra naval ni nos adiestramos para ella, en este texto propuse una manera de vislumbrar los rostros de la batalla (Keegan, 2013:80) de los suboficiales que participaron en el conflicto del Atlántico Sur que, durante 74 días inolvidables de 1982, lo vivieron combatiendo en un mar sin compasión ni memoria; en un inmenso mar de guerra.

Agradecimientos

Esta investigación no hubiese sido posible sin la cálida, amorosa y generosa predisposición de muchos suboficiales de la Armada (R) que compartieron conmigo tiempo muy valioso para explicarme sus experiencias navales du-

rante la Guerra de Malvinas. Ellos me abrieron las puertas de sus casas y de sus recuerdos para enseñarme cómo vivieron el mar de guerra suboficial. En especial quiero agradecerles a los Veteranos de Guerra Miguel Arias, Daniel Atencio, René Ávila, Luis Carballo, Juan Luis Carrera, Hugo Córdoba, Marcos Faccio, Enrique Fernández, Domingo Lamas, Jorge Lenzi, Arturo Raúl Manzone, Raúl Martínez, Teodoro Tomás Ozaeta, Víctor Pez, Ángel Ramírez, José Rivadeneira, Jorge Rojas, Rodolfo Rojas, Carlos Alberto Spinelli, Horacio Tejada y Hugo Zárate.

Al Almirante (entonces Vicealmirante) Julio Horacio Guardia le agradezco su autorización para formar parte de la tripulación del destructor ARA La Argentina. Esos días inolvidables de navegación han sido la experiencia de investigación más valiosa de mi vida. Fueron los hombres y mujeres que estaban a bordo quienes me mostraron un mundo desconocido y me enseñaron cómo se vive el “espíritu de buque” en una “cáscara de nuez” flotando en el medio del mar.

Agradezco a Rosana Guber sumarme a la tripulación del equipo de “Mar de Guerra” que me enseñó a pensar Malvinas por fuera del sentido común y me contagiaron su espíritu malvinero.

A mi familia naval de Punta Alta, a mis colegas del equipo de investigación de “Cosas Cotidianas” del Centro de Antropología Social del IDES, a María Florencia Blanco Esmoris, Mercedes Rojas Machado y Gabriela Roizen les agradezco las lecturas pacientes de innumerables borradores y los comentarios generosos que ayudaron a que este texto “suelte amarras” y salga a navegar

Referencias bibliográficas

- Bonzo, Héctor (2004). *1093 tripulantes del crucero ARA General Belgrano. Testimonio y homenaje de su Comandante*. Buenos Aires: Asociación Amigos del Crucero General Belgrano.
- Bóveda, Jorge Rafael (2016). *La Armada Argentina en Malvinas. Cultura y estrategia*. Tesis de Maestría. Instituto Universitario Naval, Unidad Académica Escuela de Guerra Naval. Maestría en Estudios Estratégicos
- Calveiro, Pilar (2005). *Poder y desaparición: los campos de concentración en Argentina*. Buenos Aires: Colihue.
- Camogli, Pablo (2011). *Batallas de Malvinas. Todos los combates de la guerra del Atlántico Sur*. Buenos Aires: Penguin Random House
- Conrad, Joseph (1986). *El espejo del mar*. Madrid: Hiperión.
- Donadio, Marcela. (2016) *Atlas comparativo de la Defensa en América latina y Caribe*. Buenos Aires: Red de seguridad y defensa de América latina (REDSAL). <https://www.resdal.org/atlas-2016.html>
- Dumont, Louis (1970). *Homo Hierarchicus. Ensayo sobre el sistema de castas*. Madrid: Aguilar.
- Frederic, Sabina. (2013). *Las trampas del pasado: Las Fuerzas Armadas y su integración al Estado democrático en Argentina*. Buenos Aires: Editorial Fondo de Cultura Económica.
- González Rojas, Isidro (2013) «La reserva naval en la Armada de la República Argentina». *Boletín del Centro Naval*. 835. <https://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN835/835-GONZALEZ-ROJAS.pdf>
- Guber, Rosana (2016). *Experiencia de halcón*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Guber, Rosana (2014). *La etnografía. Método, campo y reflexividad*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Guber, Rosana (2020). «A-4 en Malvinas: ¿competencia intra o inter-específica?». *Revista Defensa Nacional* 4:185-212. Universidad de la Defensa Nacional (UNDEF).
- Guglielmucci, Ana (2013). *La consagración de la memoria. Una etnografía acerca de la institucionalización del recuerdo sobre los crímenes del terrorismo de Estado en la Argentina*. Buenos Aires: Antropofagia.
- Herrscher, Roberto (2012). *Los viajes del Penélope. Las tres vidas de un velero legendario. De la exploración patagónica a la guerra de Malvinas*. Buenos Aires: Tusquets
- Huntington, Samuel (1995). *El soldado y el Estado. Teoría política de las relaciones cívico-militares*. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano.
- Ingold, Tim (2000). *The Perception of the Environment. Essays on livelihood, dwelling and skill*. London: Routledge.
- Keegan, John (2013). *El rostro de la batalla*. Madrid: Turner Publications.
- Lave, Jean y Martin Packer (2011). “Hacia una ontología social del aprendizaje”, En *Revista de Estudios Sociales* 40:12-22. Colombia, Universidad de los Andes.
- López, Ernesto (1998). *Escuela de Mecánica de la Armada*. Buenos Aires: Plus Ultra.
- Mayorga, Horacio y Jorge Errecaborde (1998). *No Vencidos*. Buenos Aires: Planeta.
- Ni Coló, Guillermo (2011). *64 Días muerto. Relatos de un veterano de guerra*. Buenos Aires: Dukuen.
- Ohanian, María Jazmín (2017). *Guardianes del honor: una etnografía sobre ex alumnos de la Escuela de Mecánica de la Armada*. Tesis de Maestría. Buenos Aires: Universidad Nacional de San Martín.
- Ohanian, María Jazmín (2020) “Experiencias honorables. Memorias de ex alumnos de la Escuela de Mecánica de la Armada”. En Blanco Esmoris, Florencia., Confino, Hernán., De Abrantes, Lucía, Gonzalez Tizón, Rodrigo., Raffaele, Anaclara., Verdenelli, Juliana. (comps). *Experiencias en (con)texto. Artículos seleccionados de las III Jornadas Interdisciplinarias de Jóvenes Investigadores del Instituto de Altos Estudios Sociales*. Pp. 40-58. Buenos Aires: UNSAM edita.
- Ohanian, María Jazmín (2021). “La ESMA, sus alumnos y sus posesiones inalienables”. *Cuaderno [Ensayos]*. Buenos Aires, Facultad de Diseño y Comunicación, 131:37-49. Universidad de Palermo, Argentina.

- Otamendi, Alberto Gianola CF (2012). “El aprendizaje situado en la Armada Argentina”. *Revista de la Escuela de Guerra Naval*, 58:89-102, Armada Argentina.
- Rodriguez, Horacio (1997). *Buques de la Armada Argentina. 1970-1996. Sus comandos y sus operaciones*. Buenos Aires: Instituto Nacional Browniano.
- Secondi, Martín y Jorge Leguizamón (1999). *25 de Mayo portaviones. Historias y técnica*. Buenos Aires: Ayer y hoy ediciones.
- Soprano, Germán (2010). “Los militares como grupo social y su inscripción en el Estado y la sociedad argentina.” *Revista Digital Universitaria del Colegio Militar de la Nación*: 8(22): En línea.
- Soprano, Germán (2012). “Las burocracias estatales subalternas. un análisis sobre los procesos de formación y configuración profesional de los suboficiales de las fuerzas armadas argentinas”. Cuarto Congreso Uruguayo de Ciencia Política, “La Ciencia Política desde el Sur”, Asociación Uruguaya de Ciencia Política.
- Soprano, Germán (2013). “Militares” y “Marinos”. La profesión militar en las perspectivas y experiencias de oficiales y suboficiales de la Armada Argentina.” Reunión de Antropologías del Mercosur (RAM). Ciudad de Córdoba.
- Soprano, Germán (2016). *¿Qué hacer con las Fuerzas Armadas? Educación y profesión de los militares argentinos en el siglo XXI*. Buenos Aires: Prometeo Libros
- Weber, Max (1992). *Economía y sociedad. Esbozo de sociología comprensiva*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Material de archivo

- Departamento de Estudios Históricos Navales. Archivo Histórico Militar Nacional “Casa Amarilla”. Informe de operaciones del Atlántico Sur (Pto. Belgrano, 23/7/82).
- Ministerio de Defensa de la República argentina (2010) Libro Blanco de la Defensa.

Sitios web

- <https://www.diccionario-nautico.com.ar/>
- <https://www.gacetamarinera.com.ar/>
- <https://www.histarmar.com.ar/>
- <https://www.infoleg.gov.ar/>
- <https://www.rae.es/>
- <https://www.zona-militar.com.ar/>

Exilio

Laura M. Panizo

Pecan
por amar una tierra
que se hace archipiélago
en cada paso.

Bajo el mar de cada isla
hay un muerto
llenándose de voces.