

Rosana Guber*

⇒ **Crucero ARA *General Belgrano* in memóriam. Linajes político-navales en las memorias de Malvinas**

Resumen: Se expone aquí cómo la marinería de la Armada Argentina construyó la memoria del conflicto anglo-argentino por las islas Malvinas (Falklands) en la primera posguerra. Al conmemorarse el décimo aniversario del hundimiento del crucero *General Belgrano* (2 de mayo de 1982), el mayor desastre argentino en la contienda bélica se articula con dos hitos de la política interna argentina, poniendo de manifiesto los fundamentos nacionales de las memorias de este conflicto internacional.

Palabras clave: Guerra de Malvinas/Falklands; Fuerzas Armadas; Memoria Social; Argentina; Siglo XX.

Abstract: This paper depicts the foundations of the early postwar Argentine naval memories of the Anglo-Argentine Malvinas/Falklands War. During the tenth anniversary of the sinking of the Belgrano Cruiser (May 2nd 1982), the greatest Argentine disaster is tied to two events in Argentine politics in which the Navy was involved. Such an articulation deploys the national bases underlying the memories of this international war.

Keywords: War of the Falklands/Malvinas; Armed Forces; Social memory; Argentine; 20th Century.

LAS LEYES DEL HONOR NAVAL

1. Ningún buque argentino debe caer en manos del enemigo.
2. Todo buque argentino se hunde sin rendir el pabellón.
3. El puesto del Oficial es siempre el de mayor peligro.
4. Ningún hombre de mar abandona a otro hombre de mar en peligro.
5. Las Tradiciones del servicio son exponentes de honor y respeto y el deber de todo Oficial de Marina es mantenerlas y enaltecerlas, como base del prestigio de que goza la Armada.

Manual del Cadete Embarcado, Escuela Naval Militar, 1941 (Armada Argentina 1994: iv).

* * * * *

* Rosana Guber es doctora en Antropología (Johns Hopkins University, USA), investigadora del CONICET-Argentina, directora del Centro de Antropología Social del IDES, coordinadora académica de la Maestría en Antropología Social de la Universidad Nacional de San Martín. Desde 1989 investiga los efectos de la guerra de Malvinas/Falklands en la Argentina. Publicó *De chicos a veteranos* (2004) y *¿Por qué Malvinas?* (2001), *El salvaje metropolitano (1991/2004)* y *La Etnografía* (2001). Contacto: guber@arnet.com.ar.

Los análisis sobre las memorias que los argentinos han elaborado sobre la última dictadura militar autodenominada Proceso de Reorganización Nacional (en adelante PRN), se han concentrado en los padecimientos atravesados en las salas de tortura y en los campos clandestinos de detención, y en el impacto de la desaparición de personas a manos de las Fuerzas Armadas y de Seguridad, en la sociedad y la política argentinas. La incansable brega de las organizaciones humanitarias por la “aparición con vida” de los desaparecidos, incidió profundamente en los usos que se hicieron de la “memoria social” como concepto analítico. En primer lugar, ya que la condena jurídica a los responsables directos e indirectos del terrorismo de Estado ha sido el objetivo prioritario desde la restauración democrática de 1983, prevaleció en los planteos la búsqueda de congruencia entre los recuerdos y los hechos recordados (la memoria debe reproducir el pasado tal cual fue) por encima de una perspectiva teórica constructivista (la memoria, elaborada en el presente, altera la presentación de los hechos del pasado). En segundo lugar, conforme a la lógica de los procesos judiciales iniciados en 1984, y para evitar que el ingreso de los debates políticos pendientes pudiera justificar en algún punto los crímenes de lesa humanidad cometidos, se hizo más hincapié en el contenido de los relatos que en su organización, en sus contextos y en la emergencia de recuerdos no encuadrados solamente en la violación a los derechos humanos entre 1976 y 1983. En tercer lugar, dada la premura de las causas abiertas, otros aspectos del PRN quedaron fuera de la atención analítica o como subalternos al terrorismo estatal.

La escasa atención dispensada a las memorias que, desde sus propias perspectivas, elaboraron los militares sobre aquellos años, alcanza apenas a las referidas a la llamada “guerra sucia” (Badaró 2008; Hershberg y Agüero 2005; Robben 2005), pero excluye en general las elaboraciones de los miembros de las Fuerzas Armadas acerca del único hecho en que participaron como cuadros profesionales, apoyados por la mayor parte de la sociedad civil y política: la guerra de Malvinas/Falklands contra Gran Bretaña entre el 2 de abril y el 14 de junio de 1982 (Lorenz 2006; Robben 2006).

En estas páginas analizaré cómo procesó la contienda bélica la fuerza que fue su principal inspiradora. Basándome en material de mi investigación de archivo y de campo entre 1991 y 1993, analizaré cómo historizó la Marina de Guerra, arma emblemática de la Armada Argentina, el hecho más cruento del decurso bélico de 1982: el hundimiento del crucero ARA *General Belgrano*. Al concentrarme en la primera década de las memorias oficiales y extra-oficiales de sus miembros retirados, en servicio y dados de baja, mostraré que dichas memorias se estructuraron en relación a la organización social que rige en los buques y a hechos anteriores al conflicto. A diez años de su hundimiento, el *Belgrano* ponía de manifiesto las grietas de los cimientos con que la Armada había forjado su lugar en la historia política argentina.

El 2 de mayo de 1982 a primera hora de la tarde, una gigantesca mole marina y sus dos escoltas navegaban en dirección sudoeste hacia la costa patagónica argentina. El “GT 79.3” (Grupo de Tareas 79.3) de la Marina de Guerra estaba compuesto por la nave capitana, el crucero ARA (Armada de la República Argentina) *General Belgrano*, los dos destructores *Hipólito Bouchard* y *Piedra Buena*, y el buque petrolero *Puerto Rosales*, todos separados entre sí para evitar perjuicios masivos ante un bombardeo. El grupo acababa de virar en dirección opuesta al archipiélago de Malvinas, hacia donde había avanzado entre el 30 de abril y el 1° de mayo, alejándose así del “Área de Exclusión Total” establecida por Gran Bretaña desde el 12 de abril, 200 millas alrededor de las Malvinas y

Georgias del Sur. Eran las 16:00 horas cuando dos torpedos impactaron en el *Belgrano*, el buque artillado de mayor capacidad de la flota argentina y su segundo buque en porte. La mole de 13.500 toneladas se escoró (ladeó), y a las 17:01 se sumergió en un abismo de 4.000 metros. Los otros integrantes del GT 79.3 se habían alejado a toda velocidad y las balsas de los sobrevivientes del *Belgrano* quedaron a la deriva entre olas de seis metros. A la tarde del día 3 comenzó el rescate que duró entre 24 y 40 horas, a cargo del *Bouchard*, el *Piedra Buena*, el buque hospital *Bahía Paraíso* y el buque chileno *Piloto Pardo*.

Este episodio produjo 323¹ muertos, la mitad de las 649 víctimas argentinas de todo el conflicto. Fue, además, la operación que se llevó el 82% de vidas de las operaciones navales, contando embarcaciones de la Armada, la Prefectura Naval y la Marina Mercante. Allí pereció el 29,4% de la dotación del buque, conformado por 3 jefes y oficiales (0,9%), 188 suboficiales (58%), 28 marineros (8%), 102 conscriptos (31%) y 2 civiles (0,6%) (Bonzo 1992, Middlebrook 1989: 115).

El hundimiento del *Belgrano* fue considerado por varios autores como la más injusta de las acciones bélicas de aquellos días. Los torpedos del submarino nuclear HMS (Her Majesty's Service) *Conqueror* frente al cual el crucero no tenía defensa, se habían lanzado fuera de la Zona de Exclusión. Algunos políticos ingleses justificaron la operación en que el *Belgrano* era una amenaza para la Task Force. En la Argentina y en círculos británicos del Laborismo el hundimiento del *Belgrano*, no su daño o inutilización, fue interpretado como el puntapié decisivo de la primera ministro Margaret Thatcher para acelerar una guerra políticamente conveniente y anegar el plan de paz del presidente peruano Belaúnde Terry (Hastings y Jenkins 1984). Ante el retiro argentino de las negociaciones, probablemente alentado por el comandante de la Armada almirante Jorge Isaac Anaya (Cardoso *et al.* 1983), el conflicto se profundizó. La balanza naval primero, terrestre y aérea después, terminó inclinándose por Gran Bretaña.

Varios aspectos concernientes al hundimiento del crucero, su vinculación con el curso de las hostilidades y con el desempeño de la Armada, y las responsabilidades por la catástrofe más costosa del conflicto, han sido profusamente tratados por británicos, norteamericanos y argentinos². En este artículo me propongo dar cuenta de cómo los miembros en actividad, retirados o dados de baja de la fuerza naval acometieron una historización compleja y contradictoria de este episodio bélico, significando a la vez el lugar de la Armada en la guerra y en la nación argentina. Para ello analizaré los modos en que las conmemoraciones del décimo aniversario del 2 de mayo de 1982 presentaron la autoridad conferida por la fuerza naval al comandante y los tripulantes del *Belgrano* para pronunciarse sobre el hundimiento y sus consecuencias, examinaré las bases y los efectos de dicha autoridad, y me remontaré a la organización histórica y social con que institución autorizante, voces autorizadas y voces no autorizadas anclaron el sentido del hundimiento. De las aguas sudatlánticas de la guerra de Malvinas veremos emerger otro

¹ Las cifras oscilan entre 323 y 368 (Moro 1985, Barrella 1992, Gavshon y Rice 1984, Costa 1988). Sobre esta última cifra el parlamentario laborista Tam Dalyell basó su acusación al gobierno de Thatcher de cometer genocidio por conveniencia política (The *Belgrano* Action Group 1988, Archivo Urioste).

² Barrella 1992; The *Belgrano* Action Group 1988; Freedman y Gamba 1990; Gavshon y Rice 1984; Middlebrook 1989; Train 1988; Urioste 1992; Watson y Dunn 1984.

episodio que la Armada ha constituido en el baluarte de su ingreso a la moderna política argentina, lejos ya de la arena internacional. La articulación entre el conflicto con Gran Bretaña y los hechos ocurridos 27 años antes, es posible gracias a la continuidad de una fuerza militar que se esgrime en función de una monolítica y vertical institucionalidad basada en el espíritu de buque, el linaje histórico que integran sus comandantes, y la identidad de los buques de guerra manifiesta en sus nombres y en su intervención en hitos considerados decisivos para la consolidación de la Argentina... y de la fuerza misma. Sin embargo, esta portada unitaria y jerárquica en el espacio y en el tiempo, viene a contestar la estela de voces, también navales, que puso en tela de juicio en la inmediata posguerra, el carácter patriótico de las muertes de aquel 2 de mayo y de la jerarquía invocada por el arte del mando naval.

I. Del *Belgrano* al *Phoenix*

El año de 1992, décimo aniversario de la guerra, fue prolífico en conmemoraciones. Además del 2 de abril, fecha de la ocupación argentina, y del 1º de mayo, considerado el “bautismo de fuego” de la Fuerza Aérea, el 2 de mayo, la Armada y algunas organizaciones de ex soldados se reunieron, como en años anteriores, para rendir homenaje al crucero y a sus muertos. Uno de esos homenajes tuvo lugar en el Monumento a los Caídos en el *Belgrano*, frente al Hospital Naval. El pequeño muro escalonado de ladrillo presenta un rectángulo de mármol blanco sobre el cual se extienden seis placas negras con los nombres en dorado de los muertos dispuestos según su jerarquía militar; cada nombre está precedido por la abreviatura del rango correspondiente. Encabeza el listado la “plana mayor” con tres oficiales guardiamarinas; siguen los “suboficiales superiores” –mayores, principales, primeros y segundos– y los más numerosos aún “suboficiales subalternos” –cabos principales, primeros y segundos–, luego los marineros y los conscriptos clase 62 y 63; concluyen los dos cantineros civiles del buque. Coronando las seis placas una placa pequeña titula: “Nómina de los muertos en el hundimiento del Crucero ARA *General Belgrano* ocurrido el 2 de mayo de 1982”. Otra placa contigua y dos escudos de la Ciudad de Buenos Aires señalan la autoría del monumento por la Municipalidad de Buenos Aires (1988). Al pie del muro un cantero recibe las ofrendas florales en cada homenaje.

Para la ceremonia del 92 se reunieron unas 50 personas en la plazoleta del pequeño monumento. El capitán del *Belgrano* hasta aquel 2 de mayo, Héctor E. Bonzo, vestido de calle (civil), merodeaba entre los asistentes. Algunos hombres adultos vestían uniforme azul marino con las habituales “tiras” o bandas doradas indicativas del rango de oficiales. Alguna gente se destacaba del resto por su avanzada edad y porque recibía un trato de mayor deferencia de Bonzo y otros organizadores. Uno de ellos estaba vestido íntegramente de marino y caminaba con dificultad; por las “tiras” se infería su rango de almirante. Los demás ancianos hablaban un inglés americano, eran de tez muy blanca, vestían de traje, llevaban un gorro azul con visera como los de béisbol, y los acompañaban mujeres también mayores, probablemente sus esposas. Un grupo de jóvenes varones de unos 30 años explicaba haber pertenecido a la dotación del buque y se presentaba como “miembros de la Asociación Amigos del Crucero *General Belgrano*”, y de la “Asociación de Conscriptos-Combatientes del Crucero *General Belgrano*”. Llevaban prendi-

das en la solapa izquierda dos insignias: la medalla del Congreso de la Nación (1991, 1992) a los veteranos de guerra y a los deudos, y un prendedor con la silueta del buque. También estaban presentes el capellán de la Armada y cinco mujeres vestidas de enfermeras con un sobretodo azul, guardapolvo y zapatos blancos.

La ceremonia comenzó con un minuto de silencio por los caídos. Un hombre mayor vestido de civil descubrió una pequeña placa de bronce del lado derecho de las placas, que evocaba en su primera década “al Crucero A.R.A. *General Belgrano* hundido en acción durante el conflicto por la reconquista de nuestras Islas del Atlántico Sur”. Completaron la ceremonia un breve oficio religioso y el depósito de dos palmas de laureles, símbolo de la gloria eterna. Una de las coronas fue depositada por el capitán Bonzo y el anciano almirante. El acto, reducido y formal, no debió exceder los 20 minutos. Luego los asistentes comenzaron a intercambiar saludos y a tomar fotografías, pues en su mayoría eran viejos conocidos que habían servido en el *Belgrano*³.

¿Quiénes eran aquellos hombres mayores? Los que hablaban inglés portaban en el frente de sus gorras azules bordado en letras amarillas “USN *Phoenix*” y un escudo con un ancla. La denominación correspondía a un crucero ligero clase Brooklyn botado el 12 de marzo de 1938 que participó con sus cañones, tubos antiaéreos, ametralladoras y 1.400 hombres en la batalla de Pearl Harbor contra el Japón en 1942. Este majestuoso buque de la Fuerza del Pacífico en la Segunda Guerra Mundial, fue vendido por los EE. UU. a la Argentina como parte de una oferta de dos buques clase 46, destinada también a Chile y al Brasil. Su “precio tan bajo” (4.000.000 US\$ más otros 300.000 para su reacondicionamiento [Bonzo 1992: 436]) se inscribía en el marco de la Guerra Fría “dentro del acta de defensa mutua de 1949 /.../ que autoriza a transferir los excedentes al 10% de su costo original, más los gastos de rehabilitación”. El propósito de esta operación era “reforzar la defensa del hemisferio occidental” (*Clarín* 1/5/51). El USN *Phoenix* y el USN *Boise* arribaron a costas argentinas en diciembre de 1951.

Los ancianos anglo-parlantes habían tripulado el *Phoenix*⁴ y prestaban su homenaje al *Belgrano*, pese a que en 1982 los EE. UU. colaboraron activamente con Gran Bretaña poniendo a su disposición bases atlánticas, logística e información satelital; pese a que el 7 de mayo de ese año Bonzo declaró que el *Belgrano* “no constituía absolutamente ningún peligro, para ningún buque, ni tenía la intención de agresión alguna, (pues) navegaba hacia el continente” (*La Nación* 8/5/82); y pese a que a un año del hundimiento el comandante de la Armada, almirante Rubén Franco, envió un mensaje a los familiares de las víctimas asegurando que “no olvidaremos que el usurpador británico buscó el apoyo de su aliado poderoso para vencer”, aludiendo a los EE. UU. (*Clarín* 3/5/83). En 1992 los tripulantes del *Phoenix* y del *Belgrano* al momento de su hundimiento, se consustanciaban en una sola ceremonia ratificando la continuidad identitaria y temporal de un barco en otro. Entre tanto, el anciano almirante encarnaba otra continuidad.

³ Ciertamente el crucero no fue la única víctima de guerra. También lo fueron otros buques militares y mercantes como el *Islas Malvinas*, el *Río Iguazú*, el *Santa Fe*, el *Isla de los Estados* o el *Narwal*.

⁴ “Al enterarme del hundimiento del *General Belgrano* me invadió un gran pesar. De inmediato se reunió la comisión de ex tripulantes del *Phoenix*’, dijo (el ex teniente de fragata Andy) Wilson /.../ Se decidió organizar un acto de homenaje, [...] Cada cinco años una delegación viene a la Argentina para participar de las ceremonias que aquí se efectúen” (*La Nueva Provincia* 2/5/92).

II. Del *Belgrano* al 17 de Octubre

Además de haber redactado numerosos artículos periodísticos, el almirante Isaac Rojas no dejaba de asistir a cuanta misa y acto se hiciera en nombre del crucero. Tamaña devoción debía provenir de más de dos décadas atrás ya que el “Hormiga Negra”, como lo apodaban sus camaradas, era un oficial largamente retirado. El almirante Francisco del Ángel Rojas había nacido en 1906 en Buenos Aires, aunque en un volumen autobiográfico remontaba su lejana ascendencia a navegantes y pescadores de la antigua Grecia desplazados hacia el Mediterráneo occidental hasta la Península Ibérica. Ya en el siglo XVI, fundaba su linaje argentino en el conquistador don Diego de Rojas, un burgalés hidalgo venido a Nueva España donde había hecho fortuna y desde donde comenzó sus exploraciones y conquistas hasta llegar al Tucumán en 1543. Allí don Diego habría dejado su descendencia con mujeres –según él– quechuas.

De ahí entonces derivó, seguramente, lo atezado de mi piel, y muchas veces mis hijas me preguntaron: “Pero papá, ¿nosotros descendemos de indios?”. No descendemos de indios directamente, pero yo me siento muy orgulloso, muy orgulloso de tener sangre quechua o de ser mestizo. Muchos mestizos han hecho grandes cosas..., y las seguirán haciendo (Rojas/González Crespo 1993: 64-65).

Rojas se proclamaba descendiente de dos razas de noble estirpe, los conquistadores castellanos y el pueblo inca, pese a que en la región noroeste de la hoy República Argentina no vivían pueblos “quechuas” sino abipones y lules.

Por la línea materna, Rojas se revelaba tataranieto de doña Carlina Gutiérrez Dávila y Balbastro de Madariaga, lo cual le permitía plantear cierto vínculo de sangre con el capitán de navío don Juan Ignacio de Madariaga quien, a las órdenes del gobernador de Buenos Aires aún bajo dominio español, Francisco Bucarelli, expulsara a los británicos de Port Egmont, al noroeste del archipiélago el 10 de junio de 1770 (Groussac 1936/1982; Goebel 1950). Rojas confirmaba a través de su ascendencia en navegantes mediterráneos y marinos militares rioplatenses, el carácter eminentemente naval del territorio sudatlántico cuyas autoridades hispanas primero y bonaerenses después, fueron en su mayoría tenientes de navío y capitanes de fragata (Destefani 1982: 133-135).

Rojas ingresó a la Escuela Naval por propia iniciativa en 1923 y se graduó de guardiamarina en 1929, en el segundo mandato del presidente radical Hipólito Yrigoyen y un año antes del golpe militar del general Uriburu. Tuvo luego varios destinos en buques de pequeño y mediano porte, generalmente fluviales, hasta que en 1933 comenzó a desempeñarse en buques oceánicos, incluyendo además una misión naval a Gran Bretaña en 1938. En octubre de 1945 Rojas era el jefe de la Primera División, en el Ministerio de Marina que funcionaba en la Casa Rosada, sede del poder ejecutivo nacional. Desde allí fue testigo del 17 de octubre cuando la multitud de seguidores del ministro de Previsión Social Juan Domingo Perón llegó a la Plaza de Mayo protestando por su detención. Para entonces el futuro presidente ya contaba con enemistades en la Armada que, según Rojas, resultaban de un entredicho entre Perón y un alto oficial naval en una conferencia del Círculo Naval.

Para los argentinos, Rojas pasó a la historia como el jefe emblemático de la autodenominada “Revolución Libertadora” que depuso a Perón en septiembre de 1955, y como

el autor intelectual de las medidas de proscripción del peronismo que se sucedieron desde entonces. En su autobiografía, Rojas convertía a éste en el punto culminante de su vida y de su carrera profesional. La rebelión había comenzado el 16 de septiembre en dos focos, Córdoba con el general Lonardi y Curuzú Cuatiá (provincia de Corrientes) con el general Pedro E. Aramburu. Las bases y unidades navales de Puerto Belgrano en Bahía Blanca, y Río Santiago, la sede de la Escuela Naval cercana a la Ciudad de La Plata donde se encontraba Rojas, bombardeada por aviones de la Fuerza Aérea aún leales a Perón, eran proclives al golpe. El 17 de septiembre Rojas abordó un buque menor para aglutinar las fuerzas navales. El 18 vio llegar a dos cruceros, el ARA *17 de Octubre* y el ARA *La Argentina*. Para cerciorarse de las determinaciones políticas de los capitanes y jefes de las escuelas y unidades, Rojas los interrogó por radio por su alineamiento en la contienda. Recibió por respuesta: “Pasaré por su banda de estribor, para rendirle los homenajes que corresponden [...] al comandante en jefe de la Flota de Mar” (Rojas/González Crespo 1993: 233). Dieciséis disparos de cañón investían a Rojas como “comandante en jefe de la Marina de Guerra en Operaciones”. Pasó entonces del *Murature* al *17 de Octubre*, un enorme crucero adquirido por el gobierno de Perón a los EE. UU. en 1951 con el nombre de USN *Phoenix*.

Desde su puesto de comando, Rojas declaró el bloqueo del litoral marítimo argentino. Lonardi era cercado por fuerzas superiores en Córdoba y le pedía ayuda. Rojas instruyó al capitán del crucero *9 de Julio*, gemelo del *17 de Octubre*, para que se dirigiera a Mar del Plata y destruyera los tanques de combustible donde el Ejército leal en avance hacia Puerto Belgrano, iba a aprovisionarse. Desde el *17 de Octubre* Rojas lanzó el primer ultimátum a Perón, amenazándolo con destruir también las destilerías de petróleo de La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires, y los tanques de petróleo de Dock Sud, en la margen sur de la Capital Federal. Perón entregó el gobierno a una junta de generales, que Rojas obligó a parlamentar a bordo del crucero ARA *17 de Octubre* convertido en la nave insignia de la Marina de Guerra en Operaciones. La capitulación se firmó el 21 de septiembre. El 23, la flota entró en el puerto de Buenos Aires y Rojas fue al encuentro de Lonardi que llegaba de Córdoba en avión. Juntos se dirigieron a la Casa Rosada y juraron sus cargos: Lonardi como presidente y Rojas como vicepresidente, ambos provisionales. El tono de la asunción seguía al de la capitulación, cuyo “propósito primordial” era “obtener la pacificación de los espíritus, la solidaridad entre las tres Fuerzas Armadas y la unión de todos los argentinos” y llamar a elecciones generales lo antes posible. Se intentaba así imprimir “el concepto de que entre los bandos no hay ni debe haber vencedores ni vencidos” (Rojas/González Crespo 1993: 50-51).

Al momento de entregar la capitulación a los miembros de la Junta Militar ya Lonardi había devuelto sus antiguos nombres a dos jurisdicciones argentinas, Presidente Perón y Eva Perón, por La Pampa y Chaco. El 22, Rojas rebautizó al *Phoenix* a su vez rebautizado por Perón como *17 de Octubre*.

El Crucero *17 de Octubre* lleva el nombre de un acontecimiento demasiado reciente. Para denominar una unidad de la Marina de Guerra, resulta imperioso proceder a designarla inspirándose en los héroes de la República. Sin intentar menoscabar a los compatriotas que intervinieron en aquella jornada entendemos que sus anhelos políticos requieren la consagración de la historia, para quedar definitivamente incorporados a nuestras tradiciones nacionales. Debiendo inspirarnos en esta hora en nuestro glorioso símbolo, la bandera mancillada el 11

de junio con bastardos fines, y aprovechando estas circunstancias para realizar el más solemne desagravio, este Comando en jefe resuelve:

- 1) Designar *General Belgrano* al Crucero ex *17 de Octubre*.
- 2) La designación elegida servirá para honrar al Creador de la bandera nacional y al mismo tiempo como desagravio al ultraje que ésta recibiera.

Firmado: Isaac F. Rojas, Contralmirante, Comandante en jefe de la Marina de Guerra en Operaciones (*Clarín* 23/9/55).

La nueva denominación se refería a un confuso episodio que tuvo lugar en la manifestación de oposición a Perón, el 11 de junio de 1955, en la festividad cristiana de Corpus Christi, cuando presuntos peronistas o quizás enemigos del régimen quemaron una bandera argentina.

En su autobiografía Rojas reconocía que Perón lo había ascendido a capitán de navío y luego a contralmirante, además de comprar los cruceros *17 de Octubre* y *9 de julio*, “aunque no supuso Perón que con esos dos barcos se pondría fin a su dictadura” en castigo a su ambición desmedida (Rojas/González Crespo 1993: 155-156). Al rebautizar al *17 de Octubre*, fecha cara a la liturgia peronista, como *General Belgrano*, Rojas sustraía al buque de la facción peronista y lo entregaba a la nación. Sin embargo, esta restitución no entrañaba la imposición del olvido que sí intentó establecer “la Libertadora” cuando el general Aramburu, sucesor de Lonardi en la presidencia, proscribió toda alusión y simbología referente a Perón y a su segunda esposa Eva Duarte. En las referencias navales sobre el pasado del *Belgrano* consta la denominación *17 de Octubre* como un fragmento de su historia.

De este modo, la historización naval expuesta por Rojas y en la ceremonia de 1992 marcaba la continuidad de la fuerza a través de un mismo buque y sus avatares, y también de su nombre. Rojas se regodeaba en las ironías del destino histórico-nominativo: *frago-tear* (en jerga militar “conspirar”) contra Perón desde un buque llamado *17 de Octubre*, la fecha de su investidura como líder popular de los “cabecitas negras”, “los descamisados” y otros epítetos peyorativos con connotaciones racistas por el origen mestizo de muchos de sus seguidores. Pero también se jactaba de incorporar a ese buque mal llamado, a un linaje de otras unidades argentinas con el mismo buen nombre. *Belgrano* habían sido dos corsarios, un bergantín, un vapor artillado, una balandra, un crucero acorazado y otro crucero, cada uno referido por sus más notables acciones bélicas en la guerra de la Independencia, la guerra contra el Brasil (1826) y contra los caudillos del Litoral (1860). Los buques, símbolo, arma, hogar y transporte de la Armada, habían acompañado a la Argentina en el proceso de consolidación de su Estado nacional y republicano, desde 1817 hasta 1982. Mantener tamaña continuidad temporal en un país de pasado político faccioso, correspondía a una fuerza que se arrogaba una presencia destacada y también continua en el camino de la argentinidad. Sin embargo, ese camino se trazaba en los hombres de distintas generaciones navales articuladas por una línea genealógica con caracterización racial. Ellos serían los encargados de unir los hechos de 1982 con los de 1955.

III. El linaje de Malvinas

El almirante Jorge Isaac Anaya, quien gustaba llamarse “el Negro”, especialmente delante de europeos y norteamericanos, y cuya tez oscura provenía de una ascendencia

quechua o aymara más factible que la de su antecesor, aparece citado en la autobiografía de Rojas como su ayudante y emisario desde los primeros días de la revolución del 55. Anaya había conocido a Rojas en 1954, iniciándose entonces una relación de tipo tutorial:

En numerosas oportunidades me invitó a cenar con él, en la Casa del Director. En estas reuniones (yo) rendía examen y él evaluaba mi progreso en la práctica de sus normas y directivas, enterándose del alcance de mis conocimientos y de los asuntos que se suscitaban... (Rojas/González Crespo 1993: 259; mi paréntesis).

Esta tutoría no demoró en cobrar una dimensión política a tono con los tiempos.

Más tarde (después de la revolución frustrada del junio del '55, Rojas) me citó para informarme sobre la acumulación de atrocidades que en forma sistemática e *in crescendo* cometía el gobierno nacional presidido por Juan Domingo Perón. Su síntesis no dejó nada de lado. Puntualizó minuciosamente los actos de corrupción del partido gobernante; cómo se había vulnerado y se seguía vulnerando la Constitución Nacional; cómo se habían resquebrajado las garantías que ofrecía el régimen republicano; cómo la voz de la oposición había sido acallada definitivamente sin posibilidad cercana de recuperación; cómo habían sido conculcadas las libertades individuales; cómo y hasta qué grado se había llegado en la creación de las milicias populares... (Rojas/González Crespo 1993: 259; mi paréntesis).

Tutoría naval y política delinearía, seguramente, muchos aspectos de la personalidad militar de quien era por entonces teniente de navío y “jefe de un año de la Escuela Naval”.

Producida la Revolución Libertadora estuve a su lado y viví el ejemplo de su vida y fortaleza. Vi la serenidad de su rostro bajo pleno bombardeo en Río Santiago, sus gestos serenos y órdenes cortantes pero afables, muestras elocuentes de una calma absoluta ante esa situación límite (Anaya, en Rojas/González Crespo 1993: 259).

Estas cualidades eran cruciales para la formación de quien sería uno de los altos mandos en la única guerra internacional en la que participaría la Argentina durante el siglo XX, una contienda aeronaval. El 16 de septiembre del 55, después de hacer de enlace entre Rojas, que estaba en Río Santiago, y Aramburu, en la capital, Anaya volvió a la base naval vestido con ropas viejas y rotas habiendo pasado inadvertido entre los manifestantes peronistas (Rojas/González Crespo 1993: 259, 260). En el reencuentro con Rojas, Anaya le comunicó las novedades y se puso a su disposición pero con una importante aclaración:

Como todas las revoluciones que yo he visto terminaban con una rendición, yo le dije al señor almirante que estaba totalmente de acuerdo con él, pero: “Yo entro en esto considerando que esto es superior a mi propia vida. De manera tal que acá, rendición, no”. Y él me dijo: “Totalmente de acuerdo, jamás nos rendiremos, vamos a ganar...”. Era en serio... Porque siempre era igual: aparecen diez tanques, yo tengo cinco y entonces me rindo..., no. Eso no puede ser... Si Ud. lucha por principios, con el número, no... Por los principios sí... El almirante es un hombre de principios, principios que yo compartía y comparto... (Rojas/González Crespo 1993: 260).

La mayoría de los intentos de reconstruir el proceso de decisión que llevó al conflicto con Gran Bretaña en 1982 asignan a Anaya, por entonces comandante de la Armada y miembro de la tercera junta militar del PRN, el papel protagónico. La versión más difundida en la Argentina y retomada por otros analistas, pertenece a tres periodistas de una influyente empresa multimedia para quienes el plan de “recuperar” las islas Malvinas comenzó a elaborarlo en los albores del PRN el entonces comandante de la Armada Emilio E. Massera, apodado entre sus camaradas “el Negro”, aunque su tez era blanca y no trigueña como la de los otros dos camaradas. Según la versión, en 1977 Massera encomendó a Anaya, por entonces comandante de la Flota de Mar, el diseño de un plan para la toma militar (Cardoso *et. al.* 1983: 19-ss.)⁵. El plan fue luego entregado al presidente, general Jorge Videla, como iniciativa de la Armada. Las disputas de poder entre Massera y las otras dos fuerzas culminaron con el retiro de aquél en 1979. En 1981, después del cambio presidencial de Videla por otro miembro del Ejército, el general Roberto Viola, la Armada volvió a apostar por el poder político. Frente a Viola, a su tendencia aperturista y revisora del plan económico dolarizante y recesivo, Anaya, “conocido como decidido oponente a todo retorno a un gobierno civil” (Hastings/Jenkins 1984: 63), apoyó al general Galtieri para la presidencia en un golpe palaciego, a condición de que el nuevo presidente concretara la recuperación del archipiélago sudatlántico. Según casi todas las versiones el plan salió de la Marina y fue conocido por el comandante de Operaciones Navales, vicealmirante Juan José Lombardo, antes que por el mismo Galtieri (Cardoso *et. al.* 1983: 17).

Es probable que la “recuperación” no necesariamente se pensara como un conflicto armado sino como un acto de presión sobre Gran Bretaña para retomar negociaciones diplomáticas largamente congeladas. Al concebir su plan Anaya debió recordar el principio de su mentor Rojas según el cual la superioridad bélica no debe regir las decisiones y la moral del combatiente. La máxima de los “negros”, todos ellos jefes carismáticos navales, se sucedía genealógica y jerárquicamente de comandantes a subalternos, descendiendo cuidadosamente por los rangos de la oficialidad de los buques de guerra. Como el ARA *17 de Octubre* transformado en buque insignia de la Armada rebelde, los “negros” de la Armada se apropiaban del signo diacrítico de la popularidad de Perón, en una verticalidad similar aunque de fuertes tintes institucionales. Tal fue el patrón de historización que los marinos adoptaron en el episodio de mayor resonancia periodística de aquel décimo aniversario: la botadura de un homenaje bibliográfico.

IV. Espíritu de buque en la presentación de un libro

El 14 de abril de 1992 el capitán Bonzo presentó su volumen *1093 Tripulantes del crucero ARA General Belgrano* ante 500 personas que colmaban la sala “Crucero ARA General Belgrano”, en la planta baja del edificio porteño del Círculo de Oficiales del Mar, sede social de los suboficiales navales (los “oficiales del mar /.../ son los suboficiales en realidad”, según aclaraba Rojas en su propio libro).

⁵ Una versión atribuye el plan de Massera a los detenidos-desaparecidos de la ESMA quienes buscaban distraer a las Fuerzas Armadas del frente de represión interna, tratando de encauzarla hacia sus “verdaderos enemigos”, los británicos en las islas Malvinas (Verbistky 1984).

Sobre el escenario una hilera de mesas contiguas formaba un largo panel con hombres sentados de frente al público, todos de traje, cabello corto y las manos sobre la mesa. A la izquierda, frente a un atril, otro hombre iniciaba la ceremonia con los saludos de rigor comenzando por las autoridades nacionales y municipales, siguiendo por las castrenses y terminando con la dotación de 1982 y sus familiares⁶.

Sucedió a este locutor el contralmirante Isidro García, de una promoción cercana a la de Bonzo, para presentar al autor y al libro. Sus palabras adelantaron el espíritu que primaría en la reunión, y el sentido con que los lectores deberían comprender la obra. Del autor, García destacó su sensibilidad y humanidad. Su legitimidad como comandante derivaba de haber “totalizado 200.000 millas de navegación, de las cuales 30.000 lo fueron como comandante de distintas unidades y divisiones”. Después de “varios años de esfuerzo por la dificultad emocional que representa recordar y reconstruir con variados testimonios, y minuto a minuto todo lo sucedido”, Bonzo había logrado “captar la variedad infinita de situaciones personales que se crean cuando se viven eventos como los que se relatan de extremo riesgo y ansiedad”. *1093 Tripulantes* era la culminación de su entrega y sacrificio que se resumía en la “entrega y el servicio hacia sus subordinados”, los “protagonistas principales de esta obra”.

Al cabo de su recorrido el lector debía concluir “que la disciplina, el adiestramiento, la ausencia de pánico y una profunda fe, fueron los rasgos determinantes de tan alta sobrevivencia en uno de los mares más tempestuosos del mundo”. El libro mostraba los alcances del espíritu de buque en una situación de desastre, cómo se había forjado y cómo cada sobreviviente lo percibía y hacía suyo, pues

esa disciplina y valor que se advierte en todos sus tripulantes cualquiera sea su jerarquía, conociendo profesionalmente los riesgos de la operación, y la manifiesta desigualdad de los medios contrapuestos, asumen una actitud de plena identificación con su buque y su Armada.

Luego el primer locutor presentó a los expositores de la mesa como “un grupo de tripulantes de la dotación 1982 del crucero *General Belgrano*, /.../ representando a todos los presentes y ausentes con el mismo espíritu de equipo que los guió en los días de la guerra”. La disposición de los nueve expositores ascendía en jerarquía desde los dos extremos hacia el centro donde se ubicaban los dos hombres de mayor edad y rango, ambos retirados: el primer y el segundo comandante del *Belgrano*. A sus lados estaban los oficiales, luego los suboficiales, luego los cabos y por último los ex soldados. La horizontalidad de las mesas contiguas se convertía, en el curso de la ceremonia, en una escala piramidal.

A continuación no siguió una habitual presentación de libros en que cada panelista da su propio parecer, crítico o laudatorio. En vez, los hombres de la larga mesa procedieron a leer párrafos preseleccionados del libro en cuestión sin apartarse ni una coma salvo por algún traspie en la lectura. Los presentadores eran todo lo expresivos que les permitía el hábito de otro tipo de sentencias acaso más imperativas. Desde el escenario, la letra de *1093 Tripulantes* resonaba como lectura escolar sin matices y firmemente amarrada al texto. Sólo los últimos dos expositores se permitieron dar sus ideas con énfasis y ritmos propios.

⁶ Las citas textuales del evento corresponden a la transcripción de la grabación de la ceremonia.

Los ex soldados, todos ellos miembros de la Asociación Amigos del Crucero *General Belgrano* dependiente de la Armada, leyeron párrafos relativos a la incorporación de los conscriptos, el adiestramiento de la dotación, los zafarranchos de incendio, abandono y combate, el alistamiento de los sistemas de armas, propulsión y comunicaciones, la disposición de los servicios médicos, los efectos de los torpedos y la solidaridad que sucedió a la catástrofe. Los párrafos comprendían tanto la narración de experiencias de conscriptos como de personal subalterno, en las palabras de la dotación pero editados por el capitán/autor. Los suboficiales leyeron párrafos vinculados a las balsas, al rescate y a la atención que les dispensaron las tripulaciones de los buques de auxilio. En representación del sector más castigado por el ataque, encaraban en la lectura de los textos una tarea de unidad, ligando el *Belgrano* a la Marina en operaciones, a través del agradecimiento. En el rescate las jerarquías se anulaban y los oficiales de los buques de auxilio atendían a todos por igual.

Los oficiales presentaron párrafos alusivos al apoyo civil, particularmente de la Asociación de Voluntarias para la Patria; las últimas lecturas hablaron de organizaciones inspiradas en el Crucero y de sus objetivos, como manifestaciones de virtudes nacidas del espíritu del buque. Formulaban así otro tipo de unidad, entre la sociedad civil durante y después del conflicto, y la unidad de los 1.093 tripulantes vivos y muertos, a través de los deudos. Dicha unidad se manifestaba como cristalizada en el tiempo: los soldados seguían siendo “conscriptos bisonños”. La memoria del hundimiento cobraba un lugar prioritario, pero al ser el Crucero su principal objeto, el interés se desplazaba hacia sus campañas previas. El *Belgrano*, que debía mantenerse con vida a través de la memoria, se convertía en el enlace entre la sociedad civil –los ex soldados y los deudos–, los cuadros profesionales –oficiales, suboficiales y comandantes retirados– y el marco institucional, la “Flota de Mar” de la Armada Argentina.

Finalmente tocó el turno a los dos expositores “más antiguos”. El segundo comandante, capitán de navío Pedro Galazi, habló primero sobre su trayectoria profesional y los avatares del crucero, pero reuniendo los fragmentos de una historia desde su perspectiva personal. Mientras hasta ese momento las primeras personas del singular pertenecían a otros narradores que los presentadores reproducían con la lectura, Galazi podía hablar en una genuina primera persona del singular para, desde allí, abarcar a la dotación, al buque, a los episodios de su hundimiento y rescate, y al mismo capitán. “El estar hoy en situación de retiro me permite abrir juicios de valor de mi superior. [...] como único testigo de sus pensamientos y sus actos”. Asumiendo “nuevamente la representación de los 1.093 tripulantes de su querida dotación” le agradecía al “Señor comandante [...] el homenaje con el que usted nos honra al dedicarnos este libro que sin dudas será la página más vibrante de nuestra historia naval”.

Galazi expresaba su subordinación a Bonzo no desde una relación impuesta sino como un honor que emanaba del capitán y descendía por las jerarquías, conformando la unidad llamada *Belgrano*. Por eso el servicio naval a bordo del crucero desde los preparativos hasta la catástrofe, estaba marcado por los valores que impartía su comandante. “Ni el fatalismo ni el entusiasmo mesiánico tuvieron cabida en las decisiones del comando. Imperaba así el más lógico y posible pragmatismo profesional”, la cooperación y el sacrificio, igual que cuando Anaya refería la “calma absoluta” de Rojas en el 55.

Había llegado el momento para todos de develar el secreto que existe entre el juramento de ofrendar la vida por la patria y su real dimensión /.../ He tenido el gran privilegio de ser

testigo de cómo los hombres [reaccionan en tales] circunstancias, venciendo el miedo en una situación semejante. /.../ En cubierta, donde estaban todos aquellos que no habían sucumbido en el ataque reinaba el silencio. Solamente se oía la repetición de las órdenes, las que fueron cumplidas con total subordinación. Finalmente, tuve que retransmitir la última orden que impartió el comandante: Abandonar el buque

La lealtad de los subordinados muertos revivía en el patriotismo de los civiles, sus deudos.

Al llegar a Puerto Belgrano se veló a los marinos que habían fallecido durante la permanencia en las (balsas) ... En la Capilla Stella Maris, cerca de uno de los ataúdes, se encontraba un señor con apariencia de ser un hombre de [condición humilde]. Al presentarme me dijo una frase que no la podré olvidar jamás en mi vida. –Capitán: yo he perdido dos hijos en mi vida, pero a éste no lo lamento porque murió por la Patria. Nunca me sentí tan pequeño ante tanta riqueza espiritual. Nunca pude encontrar palabras para cuantificar mi emoción y la nobleza de este padre.

Haciendo suya la verdad institucional, no preguntó por las circunstancias de la muerte de su hijo y le encomendó a la patria por la mediación de otro padre, el capitán del buque.

Nos halaga ser la única dotación que no posee condecoraciones individuales. A requerimiento de la superioridad el capitán Bonzo propuso como únicos distinguidos a ser condecorados a nuestros héroes, a los heridos y a nuestro buque como símbolo de toda la gesta.

La definición del colectivo *Belgrano* tenía su correlato más inmediato en la filiación. “A partir del 2 de mayo de 1982 el capitán Bonzo integró literalmente a su familia a toda la dotación y en especial a los conscriptos y a los deudos de nuestros héroes”. Bonzo se había convertido en el padre de la dotación y la última palabra de la memoria viviente del crucero. “Su palabra jamás dio motivos para polémica. Fue hasta el día de hoy el único vocero de la epopeya, como si hubiera sido un acuerdo tácito de toda la dotación prácticamente nadie prestó declaración. El solemne recuerdo de nuestros héroes y de nuestro buque pareciera que nos hubiera impuesto esa conducta por igual”. Galazi expresaba el sentido de aquella presentación: la sola palabra del comandante los contenía a todos, incluso al segundo capitán que por ser retirado podía hablar por sí mismo. El *Belgrano* había sido hundido, pero su organización jerárquico-familiar encarnada en su eterno comandante, seguía a flote.

La exposición de Bonzo giró en torno a las razones que lo llevaron a escribir *1093 Tripulantes* abarcando el proceso desde su concepción hasta la edición, ocho años (1984-1992) que involucraron a expertos en computación, cálculo, casa editora, redactores, asistentes, secretarías y diseñadores. Con el libro, el capitán confería honor a la dotación sobreviviente y fallecida, justificando el subtítulo del volumen: *Testimonio y homenaje de su Comandante*. Buena parte de la dotación le había brindado su testimonio que Bonzo recogió y volcó en forma individualizada. Así, el homenaje encarnaba a los tripulantes del *Belgrano* en una obra que reunía sus palabras pero en la voz y el argumento del autor. Desde la posición de subordinación y humildad que Bonzo expresaba aquella noche de la presentación, se fortalecía como distribuidor de honores disponiendo, por

eso, de la última palabra. El *Belgrano* era la víctima suprema del 82 y de “toda la historia” de la Armada argentina. Su legado a la historia naval debía resguardarse.

No podíamos dejar que otros, y aun extranjeros la escribieran a su modo, mientras que quienes la habían conformado se llamaban a silencio. Puedo asegurar que a los dos años de estos sucesos yo había leído más libros en inglés sobre el crucero *General Belgrano* que las páginas escritas en castellano en nuestro país. Por supuesto no eran culpables los ingleses por eso.

El silencio resultaba del olvido en que los argentinos habían sumergido al episodio, negándose la dignidad de haberlo vivido. Por eso cuando recibió la noticia de que una casa editorial había decidido publicar el libro dio “gracias a Dios por permitir aportar a la historia este documento [...] (en nombre de) estos hombres que honraron mi comando”. Para demostrar que Bonzo seguía siendo el capitán (de la memoria) del buque, a poco de iniciar su exposición pidió a los tripulantes presentes en el acto que se pusieran de pie. Unos treinta hombres cumplieron la orden de inmediato desde el sector medio de la platea del auditorio. Las exposiciones que lo habían precedido demostraban que la del capitán seguía siendo la única voz del *Belgrano*, de su dotación y sus avatares. Oficiales, suboficiales y ex soldados habían hablado con su prosa; los caídos y el sentido de sus muertos hablaban desde el testimonio de las organizaciones de ex soldados y de los deudos, también identificados en el libro. Faltaba articular al crucero y a su capitán con la institución madre, lo cual se esgrimió a partir de la personalidad fundante de cierto linaje de comandantes.

Para controlar “ese galope desenfrenado de la emoción” Bonzo recordó una anécdota con la cual homenajear a Rojas quien no había podido asistir “porque estaba con una gripe muy fuerte y el médico le había ordenado cuatro días de cama”.

[...] por dos veces consecutivas me embarqué en las islas australes, en enero de 1982. Nunca pude ganarle de mano a que se me sentara en el sillón de comandante. (Yo llegaba cada día más) temprano, cada vez más temprano, y cada vez estaba él más temprano que yo en ese sillón de mando.

El último capitán del *Belgrano* se recordaba a sí mismo como subalterno de su predecesor, el primer comandante del crucero. A través de Rojas, el único nombre que pronunció, Bonzo articulaba el *Belgrano* con una de las genealogías más significativas de la Armada, y por su intermedio con la historia naval y política argentina. El círculo se hubiera cerrado pulcramente de no haber sido por la ausencia de los otros dos miembros del linaje, acaso porque las grietas de la fuerza databan de tiempo atrás haciendo agua desde el personal de la misma fuerza.

V. Los fantasmas del *Belgrano*

“Sigo siendo el comandante del crucero. Escribimos el libro para que los historiadores no se equivoquen con sus versiones. No es porque desconfíe pero ellos no estuvieron allá” (*Gente* 9/4/92).

La “verdad” debía quedar a resguardo en el eje vertebral de la Armada y sus barcos, tal como rezaba un clásico manual de formación de los oficiales navales argentinos: el

Arte del Mando Naval, traducido al castellano en 1957 del *Naval Leadership* (1949) del United States Naval Institute “para uso del personal de la Marina de Guerra Argentina exclusivamente” (Escuela Naval Militar-ENM 1957: s.n.). Allí se define a la “conducción” como “el arte de influir en la conducta humana”, “el arte de imponer la propia voluntad sobre la de otros, de una manera tal que se domina su obediencia, confianza, respeto y leal colaboración”. De esa “facultad que capacita para manejar hombres” (ENM 1957: 225), depende que los subordinados tengan confianza en la habilidad de su jefe y se dispongan a cumplir sus órdenes.

Una buena conducción implica un trabajo de lo más arduo. [...] Es el trato paternal en su forma más real, pues el conductor es el padre de familia de sus hombres, para vigilar que todas sus necesidades sean cuidadas convenientemente en todo momento. Suya es la responsabilidad de ver que estén bien vestidos y alimentados, y que sean compensados o reprimidos, por su buen trabajo o sus fallas (ENM 1957: 226).

El funcionamiento de cualquier “unidad por pequeña que sea” se debe a su “hombre guía” quien dirige los esfuerzos del grupo. “Sin una buena conducción, cualquier grupo se convierte en una cosa al azar, donde el esfuerzo se disipa en todas direcciones” (ENM 1957: 226).

El manual establece una clara distinción entre dos tipos de conducciones: la democrática y la militar. La primera corresponde a un orden en el cual “todos tienen igual oportunidad de participar en la conducción, contribuyendo al máximo de su capacidad [...] los medios para alcanzar un objetivo en una sociedad democrática pueden resultar más importantes que el objetivo mismo” (ENM 1957: 226-227). En la conducción militar

el logro de un objetivo es el asunto primordial y su realización justifica, frecuentemente, los medios extremos de su obtención. En tiempos de emergencia, la conducción militar no puede afectarse con el deseo de autoexpresión del miembro individual. Debe dirigirse todo esfuerzo hacia el objetivo principal, en especial hacia la protección de la institución, que lo ampara contra los ataques del enemigo (ENM 1957: 226-227).

Según el manual “las reglamentaciones y la disciplina que se inculcan aprendiendo a obedecer, hacen a la sociedad militar más eficiente que la sociedad democrática” porque el conductor se ocupa de las cuestiones importantes y deja las de rutina al adiestramiento y la disciplina de sus hombres. El oficial de marina debe reunir varios atributos, especialmente la lealtad (“devoción sincera, espontánea e inagotable /.../ al país y a la Marina de Guerra”) y el valor (“la cualidad de la mente o temperamento que hace resistir la tentación de ceder frente a la oposición, peligros o crueldades del destino”, ENM 1957: 234, 236).

El “espíritu de cuerpo” y la “disciplina” son los dos ejes en torno a los cuales se organiza el grupo. En un barco el grupo es la dotación, como lo demostraron los presentadores del libro. El “espíritu de cuerpo es el espíritu común que poseen los componentes de una agrupación. Denota el entusiasmo, devoción y celosa consideración del honor del grupo”, parte de sus conductores y se proyecta al equipo. Las manifestaciones de esta “fuerza impulsora del esfuerzo colectivo” residen, por eso, en “la espontaneidad de los hombres en la prestación de ayuda mutua” (ENM 1957: 275). Pero este espíritu es imposible sin confianza en la conducción. El contralmirante García tenía razón cuando calificó a *1093 Tripulantes* como un manual del mando naval. El “espíritu de buque” era la

voz consolidada y jerárquica de un modelo de sociedad, la militar, regido por la pertenencia y la disciplina que descendían desde su exclusiva y única conducción, el capitán. Y como en la marinería el buque es el hogar, transporte y armamento bélico, el capitán se debe a él como si fuera su extensión. Pero para cumplir su misión requiere también de su gente que es parte del buque. Por eso “el crucero”, no algunas individualidades, había apadrinado en el pasado algunos establecimientos escolares del litoral patagónico, con utensilios y materiales didácticos (Bonzo 1992: 387); por eso Galazi se enorgullecía de que su dotación fuera la única de las fuerzas armadas en recibir una distinción colectiva.

A esta vocación por la unidad contribuía, decididamente, el hecho que se tratara de un buque en operaciones en el mar. Esto lo diferenciaba de los regimientos de tierra que dependían de conducciones distantes para determinar su misión, su subsistencia y su abastecimiento. Esa sensación de singularidad era evidente para Bonzo: “al regreso nos costó penetrar y comprender ese ambiente que en general se nos aparecía como extraño”, la sociedad civil y (potencialmente) democrática argentina. “Y esa fue una razón más para que después de ‘perder la victoria’ los argentinos fuéramos incapaces de ‘ganar la derrota’, como la ganaron tantos pueblos de la historia contemporánea más lacerados que nosotros” (1992: 381).

En efecto, ya desde 1984 algunos sobrevivientes salpicaban con sus críticas a la Armada y, por eso, también al buque, a su espíritu de cuerpo y a la disciplina naval encarnadas en su capitán. Un ex suboficial declaró a una revista que le atribuyó identidad de ex soldado, que muchas balsas no se inflaron y otras se hundieron por desperfectos; pero además,

en una de (las balsas) viajan cuatro hombres. –Esa balsa –explica el ex combatiente– tenía el techo roto y hacía agua. En ella viajaban el teniente de navío [...], el guardiamarina [...], el cabo segundo [...] y otro suboficial [...] que luego se pasó a nuestra embarcación. Teóricamente, un jefe de balsa, en este caso el teniente, debe velar por sus subordinados, pero este señor, por cierto, apenas tuvo la oportunidad se cambió de balsa dejando, en la que estaba defectuosa, al guardiamarina y al cabo segundo que murieron casi instantáneamente a causa del frío. Hasta el día de hoy no puedo olvidar las palabras del cabo segundo, que gritaba desesperadamente: “Teniente, por favor ayúdame, no me dejes acá”. “Teniente, por Dios, que no quiero morir”. (El guardiamarina) y (el cabo segundo) nunca más aparecieron (*Semanario* 9/5/84).

El listado que ofrece Bonzo en su libro coincide con las personas y con los rangos. El guardiamarina y el cabo segundo de armas submarinas figuran como desaparecidos (1992: 473-ss).

Otros testimonios similares hacen hincapié no sólo en los necesarios horrores de la guerra sino en algunos oficiales salvándose a expensas de sus subalternos, principalmente soldados, suboficiales y oficiales jóvenes. Por eso los párrafos leídos en la presentación de *1093 Tripulantes* enfatizaban la cooperación entre rangos y especialidades, mientras que los referidos a las balsas destacaban la resistencia común a la tormenta en el mar. Pero el ex suboficial difería:

Eran las 16:30 horas –cuenta– y el *Belgrano* se había hundido totalmente. Todos, sin excepción, los que estábamos en la balsa pensábamos que los destructores *Bouchard* y *Piedra Buena*, que nos apoyaban a una distancia no superior a las 15 millas de distancia, volverían lo

más pronto que les fuese posible a rescatarnos de esta atormentadora experiencia. Pero nos equivocamos por completo. Inmediatamente después de producido el ataque estos dos barcos se alejaron vertiginosamente, sin que pudiéramos comprender los móviles de ese accionar [...] (*Semanario* 9/5/84).

A continuación comparó la situación del *Belgrano* con el inmediato rescate de los sobrevivientes del HMS *Sheffield* el 3 de mayo, entendiendo que “más que salvar a la unidad los destructores huyeron despavoridamente ante la acechanza de la flota británica. Por algo la Armada no participó posteriormente de ninguna acción bélica en el Atlántico Sur” (*Semanario* 9/5/84). Espíritu de buque, disciplina, protección paterna del superior hacia su subalterno, y aun decisión de presentar batalla en inferioridad de condiciones, no podían ser blancos mejores en la voz monolítica de la Armada. Precisamente, el comandante del teatro de operaciones navales, el ya retirado contralmirante Lombardo, sostenía que la renuencia de los buques del GT 79.3 a socorrer inmediatamente a los naufragos tenía su origen en la tradición de las guerras oceánicas desde la aparición de los submarinos en la Primera Guerra Mundial, cuando un submarino alemán hundió a un crucero británico y luego a los otros dos que fueron en su auxilio.

“El que conozca esa historia que no pregunte más”, enfatizó Lombardo. “Los buques en el mar no están para recoger sobrevivientes, los buques están para pelear y para no ser hundidos. [...] Esto parece trágico [...] pero es la guerra. Los que hacen la guerra no son enfermeras, son soldados que van a matar gente. Están para pelear contra otros, tratar de producir daños” (*Clarín* 18/4/84).

Ocho años después en 1992, *1093 Tripulantes* introduciría un matiz más humanitario donde los panelistas destacarían el rescate de ambos destructores, pero el retiro de la flota a las costas patagónicas quedó sin respuesta. Por su parte, la conducción naval del 84 desmereció las críticas públicas del ex suboficial por atribuírsele un particular “estado emocional”.

El otro torpedo contra el monolitismo naval lo lanzó el teniente de fragata Martín E. Sgut cuando inició acciones legales en febrero del 84 contra *The New York Times*, *Newsweek*, Associated Press y la agencia periodística Gamma-Liaison. Desde su balsa Sgut se valió de una pequeña máquina fotográfica para registrar las únicas imágenes del hundimiento del crucero. Al llegar al continente, recordó,

Consideré que mi responsabilidad moral era entregar el rollo a mis superiores y así lo hice. Ellos lo pasaron luego a inteligencia naval. Pueden imaginar mi sorpresa cuando, diez días después, vi mis fotos distribuidas en los periódicos argentinos por una agencia norteamericana. [...] eran, sin ninguna duda, las fotos que yo había tomado con mi cámara de aficionado. Indagué a las autoridades navales, pero no recibí respuesta: sólo evasivas. Por fin me devolvieron los negativos color, pero se negaron a hablar de lo que había sucedido (*Siete Días* 18/7/84).

Las imágenes fueron publicadas primero por *The New York Times* en tapa de su edición dominical del 9 de mayo, una semana después de ser tomadas. El material fotográfico, que debió haber sido patrimonio argentino, trascendió a los medios de prensa del primer aliado de Gran Bretaña. O la Armada no controlaba a sus miembros o su Estado Mayor estaba implicado en el negocio. El camino de las fotos denunciaba deficiencias no sólo morales:

Durante la guerra, todo el material periodístico (fotos y textos) debía pasar por una censura previa impuesta por el Estado Mayor Conjunto. Supuestamente, y en teoría, ninguna foto podía editarse sin autorización previa de aquel organismo. También fueron evidentes las agudas discrepancias que existieron durante la guerra entre la Armada y el Ejército: si bien el Estado Mayor Conjunto centralizaba todo el ‘operativo de prensa’, tanto la Armada como el Ejército actuaban por su cuenta y resolvían a gusto y placer (*Siete Días* 18/7/84).

El oficial de inteligencia naval que, según el artículo periodístico, recibió 3.000 U\$S por las fotos, respondió a un consejo de guerra y fue dado de baja (*Siete Días* 18/7/84). Tan resonante fue este episodio que en su libro el capitán Bonzo le dedicó un párrafo:

Por mi parte y apenas arribado a Puerto Belgrano, me apersoné al Comandante de Operaciones Navales Vicealmirante Lombardo, para dar personalmente los primeros detalles de la campaña. Fue en ese momento cuando también entregué el rollo fotográfico que el Teniente Sgut me había confiado poco tiempo antes. Era imprescindible el revelado en un laboratorio de la Armada, pues podría significar un documento de valor bélico (Bonzo 1992: 365).

Tras este deslinde de responsabilidades Bonzo admitía que en la Armada no todo era lealtad, disciplina y espíritu de cuerpo. Varios ex oficiales y ex suboficiales recuerdan el *affaire* fotográfico como una justificación más para pedir sus bajas después de Malvinas. Ello no disminuía, señalaba Sgut en 1984, “el valor de los 321 hombres que murieron en el *General Belgrano*” (*Siete Días* 18/7/84) pero relativizaba, como advertía Bonzo, las implicancias heroicas de la institución que los albergaba y la moralidad de sus jefes.

Por eso el comandante del crucero debía escribir la “verdadera historia” siguiendo un eje argumental que le garantizara cierta autonomía con respecto a los relatos del Estado Mayor y hasta de sí mismo en la primera posguerra. Mientras que en 1982 el *Belgrano* había sido atacado injustamente por encontrarse fuera de la Zona de Exclusión y en camino al continente, en 1992 el crucero se encontraba en operaciones bélicas. Abroquelado contra una prensa ya decididamente contraria a Malvinas y a su conducción político-militar, contestaba:

Bonzo –No fuimos al Teatro de Operaciones para pasear. *Fuimos a pelear*.
Periodista –Y no pelearon.

B –Sí que peleamos. Estábamos en posición de combate y perdimos.

P –[...] en su libro ha pecado de triunfalismo. No hay villanos ni tampoco cobardes.

B –El enemigo nos torpedeó pero *no nos venció moralmente*. Fuimos hundidos, no derrotados. Nos salvamos todos, sin egoísmos. Sólo murieron los que fueron víctimas del torpedo. El resto triunfó sobre las contingencias. Noche cerrada, con cinco o diez grados bajo cero en medio del mar, vientos huracanados, las balsas que eran zarandeadas por las olas, olor a muerte por doquier, y que en esas circunstancias no haya muerto ninguno de los casi 800 evacuados habla de la eficacia de la evacuación (*Gente* 9/4/92; énfasis original).

Las muertes del *Belgrano* debían cobrar un sentido heroico al interior de “la gesta” de Malvinas, y no confundirse con la posición defensiva que prevaleciera en 1982. Bonzo denostaba “el papel de víctimas” y prefería “recordar al mundo que los argentinos, un día no muy lejano, supieron morir para mostrar hasta dónde consideramos nuestras esas tierras” (Bonzo 1992: 402-403).

La patria salía al rescate del honor vertical y genealógico de capitanes y almirantes. Al cabo de los primeros diez años de posguerra la memoria naval de Malvinas competía en atención pública con las denuncias por malos tratos en los campos de detención entre 1976 y 1978 comandados por el Negro Massera, y por abusos de autoridad y abandono en las balsas sudatlánticas. Más próximas a los cargos o sospechas de corrupción, las fallas de logística, estrategia y táctica de los comandantes superaron en fama a las manifestaciones de heroísmo en combate contra otra fuerza regular,⁷ siendo los mismos marinos quienes abonaban una versión periodística fuertemente crítica de lo actuado en el sur. La imagen de la Flota de Mar amarrada a los puertos del continente tras el ataque al *Belgrano*, fue confirmada por las fuentes británicas y condenada por el juicio argentino a los comandantes de la guerra.⁸ La genealogía naval, largamente resquebrajada, no hallaba salvación en la causa nacional de Malvinas ni tampoco en los “negros” de la Marina que fundaban su linaje naval en la negritud especular a la del “tirano” Perón, líder también carismático pero de los “cabecitas negras”. Antes de la transición democrática del 10 de diciembre de 1983, Massera fue preso acusado de participar en actividades de la Logia italiana P-II; Anaya fue condenado por un Tribunal Militar, entre otras razones, por no presentar batalla; y poco antes de morir Rojas se fundió en un elocuente abrazo de reconciliación con el entonces presidente peronista Carlos Menem. A la Marinería de la Armada sólo le quedaba como prenda de unidad el sacrificio de su viejo crucero y de 323 de sus 1.093 tripulantes, junto a la memoria más lejana de cuando, desafiando el riesgo de combatir contra fuerzas más numerosas, la legendaria unidad entrara victoriosa en el Puerto de la Ciudad de Buenos Aires.

Bibliografía

Archivo Diario *Clarín*, Buenos Aires, Argentina.

Archivo Federico Urioste, Buenos Aires, Argentina.

Badaró, Máximo (2008): *La reconversión de la “reserva moral de la nación”*. Buenos Aires: Prometeo.

Barrella, Miguel (1992): *Hundan al Belgrano*. Buenos Aires: Ediciones Letra Buena.

Belgrano Action Group, The (1988): *The Unnecessary War. Proceedings of the Belgrano Enquiry, November 7/8th 1986*. Nottingham: Spokesman.

Bonzo, Héctor E. (1992): *1093 Tripulantes del crucero ARA General Belgrano*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.

⁷ La Comisión CAERCAS dirigida por el general (R) Benjamín Rattenbach, que juzgó a los comandantes de Malvinas, sentenció al comandante Anaya porque su “falta de capacidad integral de la flota, no se correlaciona con su decisión de impulsar la idea de recuperar los archipiélagos australes, idea ésta que se hizo ya presente en diciembre de 1981, cuando reunió a sus Comandantes Operacionales para imponerles sobre este propósito”; si bien la decisión de Anaya de “retirar los medios navales de superficie a aguas poco profundas, debido a la amenaza de los submarinos nucleares enemigos” estaba justificada, “ella no era válida en cuanto al empleo de unidades en forma aislada o limitada. [...] La comprobación de que sus medios de superficie no eran empleados ni siquiera en forma restringida para combatir al enemigo, aceptando los riesgos inherentes del combate, afectó a la moral propia” (CAERCAS 1988: 203).

⁸ “That the sinking of *Belgrano* would have such a dramatic effect on those surface forces could not be foreseen, but the submarines did effectively bottle up the Argentine surface fleet for the rest of the war” (Woodward/Moore 1983: 28).

- CAERCAS (1988): *Informe Rattenbach. El Drama de Malvinas*. Buenos Aires: Ediciones Espartaco.
- Cardoso, Raul/Kirchbaum, Ricardo/Van der Kooy, Jorge (1983): *La Trama Secreta*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Clarín, *Diario* (1951, 1982-1997), Buenos Aires: Argentina.
- Costa, Eduardo José (1988): *Guerra bajo la cruz del sur*. Buenos Aires: Hyspamérica.
- Destefani, Laurio H. (1982): *The Malvinas, the South Georgias and the South Sandwich Islands, the conflict with Britain*. Buenos Aires: Edipress.
- Escuela Naval Militar ENM (1941/1994): *Manual del Cadete Embarcado*. Buenos Aires: Armada Argentina.
- (1957): *Arte del mando naval*. Buenos Aires: Armada Argentina.
- Freedman, Lawrence/Gamba, Virginia (1990): *Signals of War. The Falklands Conflict of 1982*. London: Faber & Faber.
- Gavshon, Arthur/Rice, Desmond (1984): *El hundimiento del Belgrano*. Buenos Aires: Emecé Editores.
- Gente, Revista* (1992), Buenos Aires, Argentina.
- Goebel, Julius (Jr.): (1950): *La pugna por las Islas Malvinas. Un estudio de la Historia legal y diplomática*. Buenos Aires: Ministerio de Marina, Servicio de Informaciones Navales.
- Groussac, Paul (1936/1982): *Las Islas Malvinas*. Buenos Aires: Lugar Editorial.
- Hastings, Max/Jenkins, Simon (1984): *La batalla por las Malvinas*. Buenos Aires: Emecé Editores.
- Hershberg, Eric/Agüero, Felipe (comps.): (2005): *Memorias militares sobre la represión en el Cono Sur: visiones en disputa en dictadura y democracia*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- La Nación*, Buenos Aires, Argentina.
- La Nueva Provincia, Diario* (1992), Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires, Argentina.
- La Prensa, Diario* (1983), Buenos Aires, Argentina.
- Lorenz, Federico (2006): *Las batallas por Malvinas*. Buenos Aires: Edhasa.
- Middlebrook, Martin (1989): *The Fight for the Malvinas*. London: Penguin Books.
- Moore, Jeremy/Woodward, John (1983): "The Falklands Experience". En: *RUSI March*, 128, 1, pp. 25-32.
- Moro, Rubén O. (1985): *La Guerra Inaudita- Historia del Conflicto del Atlántico Sur*. Buenos Aires: Editorial Pleamar.
- Robben, Antonius C. G. M. (2005): *Political Violence and Trauma in Argentina*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- (2006): "Combat Motivation, Fear and Terror in Twentieth-Century Argentinian Warfare". En: *Journal of Contemporary History* 41(2): 357-377.
- Rojas, Isaac/González Crespo, Jorge (1993): *Memorias del Almirante Isaac F. Rojas*. Buenos Aires: Editorial Planeta.
- Semanario, Revista* (1984), Buenos Aires, Argentina, 9 de mayo.
- Siete Días, Revista* (1984), Buenos Aires, Argentina.
- Train, Harry D. (1988): "An Analysis of the Falkland/Malvinas Islands Campaign". En: *Naval War College Review*, XLI, 1, pp. 33-50.
- Urioste, Federico (1992): *Hundan al Belgrano*. Buenos Aires: Urioste Producciones.
- Verbitsky, Horacio (1984): *La última batalla de la Tercera Guerra Mundial*. Buenos Aires: Editorial Legasa.
- Watson, Bruce W./Dunn, Peter M. (eds.) (1984): *Military Lessons of the Falkland Islands War. Views from the United States*. Boulder: Westview Press.
- Woodward John/Moore, Jeremy (1983): "The Falklands Experience". En: *RUSI*, 128, 1, pp. 25-32.