



RADIO NAVAL MALVINAS ("RAMALVINAS")

Guillermo Gregorio

Destrozos causados por un misil aire-tierra filoguiado que el día 11 de junio fue lanzado por un helicóptero inglés que penetró en la Bahía de Stanley e hizo impacto en el edificio aledaño al de la radio.

Las comunicaciones son una herramienta fundamental para el Ejercicio del Mando. Así, durante los aprestos para la operación Rosario, surgió la necesidad de instalar en las Islas Malvinas una estación de radio de la Armada. En cumplimiento de ese objetivo, tuvo su génesis "Ramalvinas" (LOV-4). Su vida fue tan breve como intensa. Los setenta y un días que operó sirvieron para que se inscribiera en la historia de las Comunicaciones de la Armada como una página especial. Nombres que no deben olvidarse. Hechos y escenas que no podrán borrarse porque están vivos. Recuerdos y vivencias que entraron a formar parte de nuestra identidad y pertenencia.

—Guillermo Gregorio. Capitán de Navío (RE) VGM

Cursó estudios en el Nacional Buenos Aires. Ingresó a la ESNM en 1962 y egresó como Guardiamarina en 1966, perteneciendo a la P-94. Tripuló avisos, destructores, el PAL ARA 25 de Mayo y el crucero ARA Gral. Belgrano. Ejerció el Comando en cazaminas, corbetas y destructores. Cumplió varias misiones en el exterior. Como Jefe de Comunicaciones, GE y Operaciones participó del alistamiento de los DD. ARA Hércules y Santísima Trinidad en Gran Bretaña. Cursó la ESGN en nuestro país y en España. Se retiró como CN en 1996. Es magíster de la UBA por el CEA y diplomado en economía brasileña por el IEB de la UNSM. Desempeñó tareas en el INTAL del BID y tuvo a su cargo la División Análisis Internacional del EMGA.

La Misión

A fines de marzo de 1982, mientras me encontraba cumpliendo funciones en el entonces Centro de Instrucción y Adiestramiento en Operaciones (CIAO) con asiento en la Base Naval Puerto Belgrano (BNPB), fui convocado de urgencia al Comando de Operaciones Navales (COOP).



Allí se me informó que debía trasladarme a Buenos Aires a la brevedad. Por la situación que se vivía, a raíz del episodio de las Georgias, presumí de qué podría tratarse y abordé un vuelo comercial desde Espora.

En una reunión con Oficiales Superiores en el Edificio Libertador, a la que asistí con otros miembros de las FF. AA., se trazaron las directrices que debía asumir el futuro Gobierno de las Islas y se asignaron funciones específicas, en mi caso particular, la Armada me confió la Misión de instalar una estación de radio en las Islas.

Las experiencias previas

Por las experiencias adquiridas previamente en las Islas Malvinas en el año 1972, como integrante de la tripulación del aviso ARA *Alférez Sobral*, y posteriormente en Gran Bretaña, en los años 1976/1977 y 1981, como integrante de la plana mayor de los destructores ARA *Hércules* y *Santísima Trinidad*, respectivamente, no tenía duda de que los ingleses vendrían a recuperar de las Islas y dispondrían de todos los recursos necesarios para ello. Por un lado, se presentaba la gran oportunidad para la Royal Navy de revertir una decisión política de drástica reducción presupuestaria, y a la Primer Ministro, fortalecer su desgastada gestión de gobierno.

Por otra parte, los isleños, a quienes llegué a tratar personalmente en el año 1972, y que, si bien se mostraron muy amables y deseaban tener buenos vínculos con nuestro país por la conveniencia de la proximidad geográfica y las facilidades que se les brindaban, lejos estaban de querer renunciar a la Corona Británica.

Por un lado, se presentaba la gran oportunidad para la Royal Navy de revertir una decisión política de drástica reducción presupuestaria, y a la Primer Ministro, fortalecer su desgastada gestión de gobierno.

Arribo a Malvinas y la instalación de la radio

Me trasladé a las Islas integrando la comitiva del Gobernador Militar en un F-28 de la Fuerza Aérea (FAA) que despegó del Aeroparque Metropolitano el día 4 de abril por la mañana. En la bodega del avión se había acondicionado todo el material para la instalación de la radio.

A la llegada al aeropuerto de las Islas se observaba una gran actividad a través del incesante movimiento de efectivos y equipos. Las unidades Navales, Aeronavales y de IM que habían participado en el Operativo Rosario, aún no habían retornado al continente. Algunos buques se encontraban fondeados en las proximidades; aviones Traker continuaron por varios días más las misiones de patrullaje antisubmarino y los helicópteros abastecían a los pocos efectivos que permanecerían en la Isla Soledad, conformando una reducida guarnición.

Luego de analizar las facilidades disponibles, las características del terreno y distribución de los efectivos, seleccioné para la instalación de la radio un cuarto aledaño a un galpón que era utilizado por los isleños como centro recreativo. El hecho de que el recinto tuviese acceso a un subsuelo techado con vigas de cemento a modo de refugio, hizo que lo considerara el lugar más apropiado en previsión de un ataque. De hecho, en las postrimerías del conflicto, estas condiciones permitieron que la estación siguiera transmitiendo.

El día 5 de abril, operando un equipo Racal a batería, obtuve la primera conexión con la Central de Comunicaciones de la ARA. Los primeros contactos sirvieron para efectuar los requerimientos de material, equipos y personal que se necesitaban para operar efectivamente la radio estación, ya que cada día que transcurría, y a medida que se sucedían los acontecimientos, debían adoptarse mayores provisiones para satisfacer las crecientes demandas.

La cronología de los sucesos, a partir de la negativa de nuestro Gobierno de cumplir

con la Resolución del CSNU, es de público conocimiento. En este sentido, la Radio se fue adaptando al desarrollo de las operaciones llegando a estar integrada por 22 efectivos, entre Oficiales, Suboficiales y un Conscripto.

A la par que se multiplicaban los requerimientos, Ramalvinas fue creciendo con la llegada de refuerzos de personal de comunicaciones y electrónico, así como mayor cantidad y variedad de equipos. Con esa dotación, la estación funcionó las 24 h en forma ininterrumpida, evacuando gran cantidad de tráfico, hasta que el día 14 de junio, fue ordenada su destrucción. Para su operación se organizaron turnos de 4x8 horas, básicamente con un Oficial a cargo, un Suboficial de guardia, un Suboficial electrónico, dos radio operadores, un telefonista y un mensajero.



Vista de Puerto Argentino hacia la bahía de Stanley, desde cercanías de la radio.

Al igual que Ramalvinas, el Apostadero Naval y otras guarniciones fueron incrementando su dotación a medida que las negociaciones no encontraban un punto de acuerdo; mientras que la flota inglesa acortaba distancia con las Islas. Por su parte, la confiscación de los buques de las Falklands, Island Company (FIC) para abastecer a las unidades propias, dieron lugar a un nuevo requerimiento para Ramalvinas. Por todo ello, se hacía imprescindible mantener la ligazón con las unidades: *Forrest*, *Monsunen*, *Penélope*, además del ARA *Isla de los Estados* y el ARA *Bahía Buen Suceso*, así como las unidades mercantes que fueron a las Islas transportando efectivos y material.

Posteriormente, con la incorporación del *Yehuín*, una de las primeras unidades en atravesar el bloqueo, tripulada por Oficiales navales y civiles, así como también lo hicieron los Guardacostas de la PNA: Islas Malvinas y Río Iguazú, agregaron la necesidad de mantener conexiones en VHF, UHF y HF, aumentando potencialmente el tráfico.

La guerra

Luego del bombardeo del 1.º de mayo al aeropuerto, Ramalvinas debió intensificar las tareas de radioenlace con las unidades aeronavales, por cuanto las disponibilidades del componente aéreo de la ARA, en la cabecera del aeropuerto, quedaron totalmente inutilizadas luego de aquel ataque.

La llegada de nuevos contingentes, así como la ocupación de posiciones defensivas en diferentes lugares de las Islas, fueron congestionando los servicios, especialmente, las comunicaciones y la disponibilidad de energía eléctrica.

En el primer caso, esos inconvenientes fueron salvados merced al empleo de distintas frecuencias. En cuanto al segundo y más crítico de los puntos, como era la reserva de energía eléctrica, se dispuso la recuperación de un generador trifásico de 24 kVA que había quedado sin uso en el aeropuerto. Este generador pasó a suplir un Kawasaki portátil que había sido provisto para emergencias pero que, en la práctica, resultaba insuficiente para mantener las plenas capacidades de la Radio. Para esta operación, deseo destacar la gestión que le cupo al entonces Teniente Ruda, que fue uno de los primeros refuerzos de la Radio y, de hecho, se desempeñó como Subjefe de la Estación.

Para mantener funcionando simultáneamente todos los equipos y con la alimentación de

La llegada de nuevos contingentes, así como la ocupación de posiciones defensivas en diferentes lugares de las Islas, fueron congestionando los servicios, especialmente, las comunicaciones y la disponibilidad de energía eléctrica.

línea provista por la usina sobrecargada, los cortes de energía se hicieron cada vez más frecuentes, por lo cual, la disposición del generador recuperado del aeropuerto, resultó un factor determinante.

Con el agravamiento de los hechos que se sucedían y a medida que transcurría el tiempo, la radio cobró cada vez mayor importancia, por lo cual se dispuso una vigilancia perimetral para proteger sus instalaciones. Inclusive, participaron de ese dispositivo elementos de la Sección Perros de Guerra que no habían sido destacados a las posiciones.

Para el cumplimiento de su cometido, cabe resaltar el apoyo que nos brindó la SPAC de IM y el Apostadero Naval, en asistencia del personal, tarea que se sumaba al denodado esfuerzo que realizaban para abastecer a las unidades trasladando carga desde y hacia el puerto y el aeropuerto, en cualquier condición meteorológica o de combate.

No hay espacio suficiente para relatar todas las vicisitudes y episodios de todo tipo que se vivieron desde Ramalvinas, de los que fuimos testigos y protagonistas; ello amerita un relato mucho más amplio y pormenorizado de los hechos que escapa al alcance de este artículo.

Algunos episodios

Por lo expuesto, sólo referiré algunos episodios particulares y trascendentes. Antes, deseo destacar el profesionalismo de la dotación de la radio y su entrega en el cumplimiento de la Misión; manteniendo las comunicaciones con el continente, las unidades navales, aeronavales y de IM, estaciones de comunicaciones principales y secundarias, en todas las condiciones imperantes para facilitar el ejercicio del mando, cumpliendo cabalmente con los requisitos de *confianza, seguridad y rapidez*.

A pesar de la precariedad con la que se operaba, fue diligenciado todo el tráfico desde y hacia la Estación, procediéndose, en cumplimiento de la orden superior recibida en las primeras horas del día 14 de junio, a la destrucción de todo el material asignado que podía comprometer que el "secreto" cayera en manos británicas.⁽¹⁾

Después del bombardeo de la madrugada del 1.º de mayo, desde las proximidades de la radio se pudieron divisar en el horizonte las antenas de los buques ingleses y, antes de que la Fuerza Aérea Argentina (FAA) efectuara su bautismo de fuego sobre la flota inglesa, tuvo lugar el siguiente episodio.



A pesar de la precariedad con la que se operaba, fue diligenciado todo el tráfico desde y hacia la Estación, procediéndose, en cumplimiento de la orden superior recibida en las primeras horas del día 14 de junio, a la destrucción de todo el material asignado que podía comprometer que el "secreto" cayera en manos británicas.

(1) Cabe dejar constancia que se llevaban los registros reglamentarios en todos los canales y se dispusieron los archivos de los Mensajes Transmitidos y Recibidos, así como el diario de guerra de Ramalvinas, que confeccionaba personalmente. A esos fines, todo el personal de guardia cumplía celosamente con estas normas preceptivas. Lamentablemente, toda esa documentación que serviría a los fines de realizar un futuro análisis, tanto más exhaustivo como riguroso, tuvo que ser destruida el 14 de junio.



El jefe de la Radio (de overall), conversando con el Gobernador militar en proximidades de la Radio.

Como mencioné, los buques de la FIC que fueron tripulados por personal de la Armada sólo tenían equipos de HF con frecuencias fijas a cristal, que eran de conocimiento de los ingleses y servían también para ligar a los isleños de las estancias entre sí; pedir asistencia y hacer requerimientos con Stanley.

En una de esas frecuencias que monitoreábamos a través de Ramalvinas, se escuchó el llamado a la rendición por parte del almirantazgo británico. Alertada la BNPB de que teníamos al buque insignia inglés en HF, la información fue pasada a nuestra estación principal para que lo plotearan, mientras ganábamos tiempo con la artimaña de que no los recepcionábamos bien (QRM). En esas circunstancias, desde la BNPB nos informaron que necesitaban que la potencia del emisor fuese mayor y, de ser posible, hacerlo modular en A-1 (morse).

Esa solicitud se cumplió con la excelente labor del Suboficial Zárate, que se encontraba de guardia. Con argucias (radio engaño), se consiguió que los ingleses pasaran a



Vista lateral de la radio protegida con tambores de doscientos litros conteniendo arena para protegerla de atentados. Se observan algunas antenas y el galpón donde funcionaba la cocina de campaña de la SPAC.

Llegué a compartir con integrantes de la FAA guardias nocturnas en el Centro de Informaciones de Combate (CIC). De aquellos momentos, deseo destacar su compañerismo, profesionalismo y valentía, en un todo de acuerdo con lo que brindaron sus pilotos en todas las operaciones que llevaron a cabo.

(2)
Como WP en el frigorífico de San Carlos, fuimos testigos de que las bombas arrojadas habían dado en el blanco pero no habían explotado. Si lo hubieran hecho donde los ingleses habían levantado el refugio para la cabecera de playa, la enfermería y los quirófanos hubiesen causado trágicas pérdidas.

emitir en A-1 y aumentarían la potencia, situación ésta que, simultáneamente, era informada al COOP por otra frecuencia. Si bien las estaciones de goniometría llegaron a captar las emisiones del portaaviones británico HMS *Hermes*, no se concretó ningún ataque. Tiempo después de finalizado el conflicto, tomé conocimiento de las vicisitudes que en esos momentos atravesaba la Flota de Mar por la falta de viento suficiente en cubierta del portaaviones ARA *25 de Mayo*, para lanzar un ataque aeronaval sobre la flota inglesa, hecho que explica, en parte, que no se concretara aquella Misión.

En una de esas frecuencias fijas que operaban los isleños, fueron recibidas también sendas comunicaciones en inglés mediante las cuales una mujer, que se identificaba como "Sally", llamaba a nuestra estación desde un puesto de estancia en la Isla Gran Malвина. En esos enlaces y, en dos episodios diferentes, dio cuenta que se habían acercado a su establecimiento dos pilotos de la FAA que se habían eyectado; uno de ellos herido. Esta información fue pasada a la FAA y se acordaron y desarrollaron dos operaciones de engaño de comunicaciones para despistar a los ingleses que, seguramente, interceptaban esas frecuencias. Ambos pilotos fueron rescatados con vida con apoyo de personal de nuestro Ejército desde Howard, y pudieron regresar a salvo al continente.

No conocí a Sally, se lo agradecí por radio. Siendo isleña, la mujer tuvo un acto de compasión para nuestros pilotos: nos avisó y les prestó asistencia. Después no supe nada más de ella, como tampoco si llegará a su conocimiento este relato, pero en cualquier circunstancia que sea, otra vez muchas gracias y para siempre.

La relación con las otras Fuerzas

La relación del personal de la Estación con nuestros pares de las otras armas fue excelente. Llegué a compartir con integrantes de la FAA guardias nocturnas en el Centro de Informaciones de Combate (CIC). De aquellos momentos, deseo destacar su compañerismo, profesionalismo y valentía, en un todo de acuerdo con lo que brindaron sus pilotos en todas las operaciones que llevaron a cabo. En particular, es importante destacar la labor cumplida por la Red de Observadores de esa Fuerza (ROA), que permitió alertar sobre los movimientos de los británicos. En una oportunidad, con esa información, se propició y efectivizó un ataque nocturno con los Canberra sobre la cabecera de playa del estrecho de San Carlos, utilizando como referencia el fuego de una unidad inglesa que estaba ardiendo y más tarde se hundió (HMS *Ardent*), al haber sido alcanzada por un ataque aeronaval. (2)

Qué decir de nuestros marinos. Fui testigo del heroico comportamiento de jóvenes Oficiales al mando de frágiles unidades, que junto con sus tripulaciones dieron muestras de profesionalismo, arrojo y hasta diría *temeridad*. Sentí por cada uno de ellos un gran orgullo y, porqué no decirlo, admiración. Encarnaban el espíritu de nuestro insigne Almirante y de sus Comandantes subordinados. ¿Qué los movía? Sólo sé que eran seguidos ciegamente por sus subordinados. No retrocedían ante el peligro, como tampoco dudaban en enfrentarse con el oponente pese al precario armamento con el que contaban. Cumplieron una brillante labor, y la mayoría de ellos fueron condecorados.

RAMALVINAS en peligro

Una mañana, con el cielo gris y cierto grado de neblina, como era común en esa época, regresaba a la radio luego de dejar la guardia en el CIC. Cuando estaba llegando a las proximidades de la Estación, observé sobre el horizonte un objeto brillante que se dirigía hacia nuestra posición. En un primer momento no distinguí bien de qué se trataba, pero luego advertí que era un misil e hice cuerpo a tierra. Es entonces cuando un cañón Oerlikon de 30 mm, que estaba a nuestras espaldas, entró en operaciones disparando sobre un helicóptero inglés que, sorpresivamente, se había filtrado en la Bahía alcanzando a lanzar dos misiles filoguiados.



Sin embargo, percibida la situación por el celoso Jefe de pieza, que también escuchó el ruido de las aspas, se repelió el ataque. El primer misil alcanzó el tejado del edificio del destacamento de inteligencia del EA que estaba delante de la Radio. Su impacto sólo produjo destrozos materiales. Un segundo misil cayó al agua al tratar el piloto de eludir el fuego; pero quedaron algunas preguntas sin responder: ¿Cuál era su blanco? ¿Nuestra Estación? Nunca lo sabremos. Sin duda, nuestra posición era conocida por los ingleses dado que los isleños, que podían circular libremente, podrían haber delatado nuestra ubicación. Lo concreto fue el desvío de la trayectoria de los misiles, dado que fue perturbada por la maniobra que debió realizar el piloto para evitar ser abatido.

Reconocimiento

Deseo resaltar en esta instancia, el valor del personal que tuve el honor de conducir. Excelentes profesionales de brillante comportamiento, concentración en sus funciones, celo en las tareas y elevado espíritu de lucha. No sólo realizaban las actividades propias de su orientación y especialidad, sino que sumaban su empeño para levantar y mejorar las instalaciones, colaborando a su vez con otras tareas subsidiarias pues todas eran en sí mismas importantes y demandaban esfuerzo.

A la mayoría de ellos los he vuelto a encontrar en la Armada; a otros, cuando nos reunimos anualmente con los integrantes del Apostadero todos los 20 de junio, o en los eventos que promueve la Asociación de Veteranos de Guerra (AVEGUEMA); o bien, mantengo contacto con ellos por otros medios. En esas circunstancias resurge el espíritu de camaradería y el recuerdo de las distintas anécdotas vividas. Sobre este particular, quiero destacar al entonces CC61 R. lañez, único conscripto asignado a la Radio que fue un brillante colaborador y digno representante de su generación. Su guía particular fue el Suboficial Electrónico Taiba.

Podría hacer una semblanza de cada uno de ellos, pero esa tarea escapa al marco de este relato. Sólo diré que guardo un imborrable recuerdo de su participación y me siento orgulloso de haberlos tenido bajo mi mando. Continuaré compartiendo encuentros; sé que cada uno de ellos tiene un antes, un durante y un después de MALVINAS y, como todos los que de una manera u otra participaron del conflicto, tienen mucho que aportar y mucho que decir, a las futuras generaciones.

El final

En el final de esta reseña, queda por agregar que fui retenido como prisionero de guerra (WP) hasta el 14 de julio, fecha en que retorné al continente con el último contingente que

Cementerio de Darwin en un día malvinero, donde descansan nuestros héroes arropados por nuestro pabellón y cobijados por la virgen de Luján como eternos centinelas.

Deseo resaltar en esta instancia, el valor del personal que tuve el honor de conducir. Excelentes profesionales de brillante comportamiento, concentración en sus funciones, celo en las tareas y elevado espíritu de lucha.

retuvieron los ingleses en las Islas. Todo el personal afectado a la Radio fue evacuado previamente a cargo del Teniente Ruda, y retornaron salvos a sus respectivos destinos.

El mes que pasé como WP forma parte de otra historia; sólo diré que, a pesar de las hostilidades que se habían desarrollado, fuimos tratados con respeto y consideración, sin ningún tipo de animosidad. Sin embargo, no pude dejar de sentirme humillado y muchas veces pensé, si no hubiese sido preferible haber dejado la vida en el campo de batalla. Por esta razón, deseo volcar mi experiencia para las generaciones siguientes: Fuimos preparados para la defensa de la Patria, *pero la guerra es algo tan desgarrador que la crueldad puede ser considerada como una virtud para doblegar al enemigo.* (3)

(3)

Isabel ALLENDE, *Inés del alma mía*. Pág. 34. Ed. Sudamericana. Bs. As. 2006.

Al recordar los hechos, no puedo dejar de mencionar a todos los que, de alguna manera u otra, se dieron por la gesta Malvinas; en especial, a los generosos de espíritu que dejaron su propia vida en cumplimiento del deber.

Estuve dos veces en las Islas y espero tener la oportunidad de volver en otra ocasión. Si tuve la suerte de regresar con vida, debo brindar mi agradecimiento. Pero también contraí el compromiso de no olvidar y mantener vivo el espíritu de quienes descansan en la paz del Señor y a tantos otros, a quienes no conozco, pero que siento. Seguramente muchos de sus familiares y amigos cargan con sufrimiento la pérdida de un ser querido, otros quedaron con alguna lesión que, en muchos casos, elevó a cientos los suicidios. Para todos ellos mi oración y permanente recuerdo como homenaje.

Para los que fueron nuestros adversarios y sufrieron bajas, o padecen similares consecuencias, mi respeto y reconocimiento.

Seguramente muchos de sus familiares y amigos cargan con sufrimiento la pérdida de un ser querido, otros quedaron con alguna lesión que, en muchos casos, elevó a cientos los suicidios. Para todos ellos mi oración y permanente recuerdo como homenaje.

Último deseo

Guardo en mi ánimo volver a las Islas en oportunidad favorable. Cuando antes de regresar al continente fuimos al Cementerio de Darwin, donde se ofició un responso para despedir a nuestros héroes que regaron con su sangre la turba malvinera, sentí una gran desolación. Creo que al poder verlos ahora, arropados por nuestra bandera y cobijados por el manto de la virgen en el monumento que los honrará por siempre, como eternos centinelas de la Patria, descansarán en paz.

Este artículo actualiza y amplía uno publicado en el N° 695 de la Revista de Publicaciones Navales, correspondiente al primer cuatrimestre de 2007.

ASOCIACIÓN DE VETERANOS DE GUERRA DE MALVINAS



Veterano de guerra: asóciase

Si es Veterano, incorpórese como **Socio Activo**.
Si no lo es, apóyenos como **Socio Adherente**.

Informes: Uruguay 654, piso 4, of. 403
C1015ABN, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Tel./fax: (011) 4373-5440 E-mail: aveguema@yahoo.com.ar
www.aveguema.org.ar