

COMO UN CIERRE. IGUALDAD, HONOR Y AMISTAD ENTRE CONTENDIENTES DIRECTOS, DESPUÉS DE MALVINAS

ROSANA GUBER
CIS-IDES/CONICET, Argentina¹
guber@arnet.com.ar

Recibido: 19 de junio de 2013 Aceptado: 30 de agosto de 2013

Resumen:

Diez años después de concluido el conflicto anglo-argentino de 1982 conocido como la Guerra de Malvinas (*Falklands* en el mundo anglo-parlante) comenzaron a salir a la luz pública los encuentros entre militares que habían sido contendientes directos. Estos encuentros, que fueron deseados, buscados y premeditados, y que se prolongaron luego en relaciones de amistad, incluyeron a tres pilotos argentinos del sistema de armas A-4B Skyhawk del Grupo 5 de Caza de la Fuerza Aérea, y personal aeronáutico o embarcado de Gran Bretaña. Este artículo busca comprender cómo significaron estos ex combatientes argentinos y británicos a sus encuentros, cómo se posicionaron recíprocamente y con respecto a sus roles en el combate y sus reflexiones en la postguerra. El artículo sostiene que en esos (re)encuentros sus protagonistas actualizaron en la amistad una relación honorífica de igualdad que habían actuado en la contienda y que finalizó con la derrota argentina.

Palabras claves: Malvinas/Falklands, fuerza aérea, guerra, honor, amistad.

¹ Doctora en antropología social de la Universidad Johns Hopkins (Baltimore, Maryland, EE.UU.) e investigadora del Conicet, Argentina. Dirige el Centro de Antropología Social del Instituto de Desarrollo Económico y Social (IDES) y la maestría en Antropología Social de IDES-IDAES/ Universidad Nacional de San Martín. Es autora de los volúmenes *¿Por qué Malvinas?* (2001/2012 FCE) y *De chicos a veteranos* (2004 Antropofagia; 2010 Ediciones al Margen), así como de varios artículos en revistas nacionales y extranjeras (véase «Bautismo de Fuego y Gracia de Dios» en www.revistatabularasa.org/numero_seis/guber.pdf).

Una versión preliminar de este artículo fue presentada en inglés en el Centro de Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Cambridge (RU) en febrero de 2012, y fue retomado por el periodista Diana Fernández Irusta para su artículo «La reconciliación tan difícil» en el Suplemento Enfoques del diario *La Nación* (10 de junio, 2012). Su versión castellana fue leída en su totalidad por los pilotos argentinos Carlos Cachón, Héctor Sánchez y Mariano Velasco, además de Rubén Gustavo Zini, Antonio Zelaya y Pablo M. Carballo (todos ellos integrantes del Grupo 5 de Caza de la V Brigada Aérea de Villa Reynolds, San Luis), y Óscar L. Aranda Durañona, quien preside la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina. Agradezco a todos ellos sus observaciones. Los conceptos e interpretaciones que aquí se vierten, con sus errores y aciertos, son de mi exclusiva responsabilidad. Esta versión fue publicada en las *Actas del II Congreso de Historia Aeronáutica Argentina*, que se llevaron a cabo entre el 3 y el 6 de setiembre, 2012, en la Ciudad de Buenos Aires, Argentina.



Like a closure —Equality, honor and friendship between direct contenders after the Falklands war

Abstract:

Ten years after having concluded the British-Argentinean conflict in 1982, known as the Falklands War, narratives about meetings between army members who had been direct contenders began to come out to public. Those meetings, which were desired, sought-after and willful meetings, and which would later become friendship relationships, included three Argentinean pilots from A-4B Skyhawk weapon system belonging to the 5th Group of Air Force Fighter Planes, and aeronautic staff or personnel on board from Great Britain. This paper intends to understand how those former Argentinean and British soldiers gave a meaning to their encounters, how they positioned each other and in relation to their roles in the battle, and which were their reflections on post-war. This paper states that in those (re)encounters their players actualized, through friendship, a honorific relation of equality they had displayed in the battle, which ended up with the Argentinean defeat.

Key words: Malvinas/Falklands, air force, war, honor, friendship.

Para encerrar. Igualdade, honra e amizade entre rivais diretos, após do conflito das Malvinas

Resumo:

Dez anos após o fim do conflito anglo-argentino de 1982, conhecido como a guerra da Malvinas (*Falklands* no mundo anglófono) começaram a ser divulgados os encontros entre militares que tinham sido rivais diretos. Esses encontros, desejados, procurados e prometidos, e que depois se prolongaram em relações de amizade, envolveram três pilotos argentinos do sistema de armas A-4B Skywayk do Grupo 5 de Caça da Força Aérea e pessoal aeronáutico ou embarcado da Grã Bretanha. Este artigo busca analisar os significados que os ex-combatentes argentinos e britânicos atribuíram aos encontros, como se posicionaram reciprocamente e com relação aos seus papéis no combate e suas reflexões no pós-guerra. O artigo defende que nesses reencontros seus protagonistas atualizaram, na amizade, uma relação honorífica de igualdade por terem atuado no conflito que, por sua vez, terminou com derrota argentina.

Palavras chave: Malvinas/*Falklands*, Força Aérea, guerra, honra, amizade.

Este artículo forma parte de mi actual investigación sobre los pilotos de caza argentinos conocidos como *halcones*, que participaron en la Guerra de Malvinas en 1982 a bordo de sus A-4B Skyhawks, un desarrollo de la McDonnell Douglas Aircraft Corporation adaptado desde 1966 a usos nacionales por la V Brigada Aérea de Villa Reynolds, en la provincia cuyana de San Luis. Mi objetivo es comprender su particular experiencia bélica desde su propia perspectiva, recurriendo a los instrumentos conceptuales y metodológicos de mi disciplina, la antropología social.

Desde 1989, cuando empecé con el tema, vengo visualizando la brutal simplificación con que los argentinos describimos e interpretamos nuestra única guerra en el siglo XX y, con ello, el diseño estereotipado de sus protagonistas como operadores directos de los afanes de poder de la conducción político-militar de la República Argentina, la tercera Junta del Proceso de Reorganización Nacional (1976-1983).

Poco después de la rendición del 14 de junio de 1982, con su consiguiente sentimiento de frustración, sus 655 muertos y desaparecidos, sus numerosos heridos físicos y psíquicos, y la profundización de la grieta entre civiles y militares, Malvinas comenzó a ser referida como una «guerra absurda». Este marco redujo fuertemente las alternativas con que sus protagonistas directos podían darle sentido a su experiencia bélica y humana, y también redujo el margen del reconocimiento de su acción en la esfera pública. Las duras vivencias de quienes estuvieron allí siguen siendo concebidas como parte de la loca aventura de un general megalómano, sus robots uniformados y una sociedad de fanáticos manipulados por el poder absoluto.

Esta perspectiva basada en el sinsentido fue particularmente severa con quienes sirvieron como conscriptos en los campos de batalla, y con los suboficiales y oficiales que fueron dados de baja o pidieron el retiro poco después de la rendición. Pero también afectó a los cuadros regulares que continuaron con la vida militar. En el nuevo contexto democrático, la experiencia bélica fue enviada a un pasado lejano, casi exótico, repleto de lugares comunes. Esto no significa que los argentinos hayan olvidado el reclamo por las islas, como es evidente en los artículos, debates y entrevistas que inundaron todos los medios de comunicación en el 30 aniversario de 1982. Sin embargo, quienes participaron en el teatro de operaciones siguen encallados en un orden demencial del cual la opinión pública y el discurso político no les permiten salir.

Abriéndose paso en semejante panorama, los pilotos de la Fuerza Aérea lograron cierto reconocimiento por sus valerosos ataques, su coraje y su destreza en acciones contra la Royal Task Force.

«Pienso que los pilotos argentinos están mostrando mucho valor» dijo el Secretario de Defensa Británico John Nott el miércoles después de haber perdido un destructor y un buque logístico por la acción de los atrevidos pilotos argentinos. «Sería estúpido que dijera otra cosa, agregó el Secretario Nott» (Miami Herald, 1982, mi traducción).

«Los ataques casi suicidas de los argentinos, los daños a los buques de superficie, los muchos actos de heroísmo y valor son de conocimiento público» (Jefe de la Fuerza de Tareas Británica, Alte. Sandy Woodward, 1983:30, mi traducción).

Esta visión era compartida por los capitanes de los buques atacados por nuestros pilotos.

«Que los argentinos se mantuvieran volando pese a los riesgos y pérdidas (51 aviones en los primeros cinco días), fue una muestra de coraje y merece nuestro profundo respeto» (Capitán de Fragata HMS Argonaut (fuera de combate) C.H.Layman, 1983:39-40).

«Desde el 21 de mayo, sin embargo, los argentinos sabían exactamente dónde estaban estacionados sus blancos y, aún más, eran capaces de hacer su aproximación final por tierra, cruzando la Isla Gran Malvina, donde los montes los protegían de una temprana detección por el radar 'clutter'. Esta fue una situación ideal para que los argentinos desplegaran su alto grado de destreza en vuelo y su fanático valor» (Capitán de Fragata HMS Coventry [hundida] Brenda R. Lewis, 1984a:26, mi traducción).

La Fuerza Aérea recuerda su entrada en las operaciones sudatlánticas como su bautismo de fuego. Desde este punto de vista, los pilotos militares argentinos pelearon en un teatro internacional por primera vez en 1982 desde la creación de la Secretaría Aeronáutica en 1945 y setenta años después de la creación de la Escuela de Aviación Militar. Parte de aquella experiencia fue retomada individualmente por algunos oficiales ya en la postguerra. Diez años después de 1982, los fragmentos de esas experiencias comenzaron a hacerse públicos como encuentros entre quienes habían intervenido en la misma acción —combatientes, atacantes y víctimas—.

En 1992, a diez años del conflicto, la BBC informó del encuentro entre el entonces primer teniente Carlos Cachón y el entonces guardia galés Simon Weston, como parte del film *Simon's Return*. El encuentro tuvo lugar en una estancia de la provincia de Buenos Aires. Weston había sido uno de los tripulantes del buque logístico HMS Sir Galahad, bombardeado por la escuadrilla de Cachón bajo el indicador Dogo, el 8 de junio. Fitz Roy/Bahía Agradable era el punto de desembarco de las tropas británicas para la toma de los montes donde aguardaban las defensas argentinas de la capital isleña Puerto Argentino (Cerro Dos Hermanas, Williams, Zapador, Harriet, Tumbledown, Longdon y Kent). Pero en el desembarco, dos buques logísticos —Sir Galahad y Sir Tristram— fueron atacados por dos escuadrillas argentinas —la Dogo de Cachón y la Mastín—. Ambas dieron en sus blancos, pero el ataque de Cachón causó 47 muertos y 97 heridos, la mayoría por fuego. Weston tenía casi todo el cuerpo quemado. Su rostro tuvo que ser reconstruido por completo en varias cirugías, y su participación mediática lo convirtió en «la cara pública de la guerra» para los ingleses. Weston dedicó su vida a escribir libros y dar conferencias. Cachón dejó la FAA y se volcó a la actividad privada, con suerte diversa. En 1997 Cachón y

Weston se reencontraron en Londres e intentaron mantenerse en contacto, pese a las barreras idiomáticas. Estos encuentros fueron difundidos a los diez, veinte y veinticinco años del conflicto por la prensa gráfica y sitios de prensa virtual.

En 1993, un argentino residente en Inglaterra que no había participado en Malvinas contactó al entonces comodoro Héctor Sánchez con el ya excapitán David Morgan. Ambos habían sido pilotos en 1982, Sánchez de un A-4B basado en Río Gallegos, en la costa patagónica, y Morgan de un Sea Harrier basado en el portaaviones HMS Hermes. La misión de la escuadrilla Mazo a la que pertenecía Sánchez, primer teniente en 1982, y que siguió a la de Cachón aquel 8 de junio, fue evitar el desembarco británico en Fitz Roy/Bahía Agradable. Morgan y su camarada David Smith ya habían llegado al lugar alertados del desastre, aunque tampoco pudieron impedir el ataque de Mazo y la destrucción del lanchón Foxtrot 4 (LCU) dependiente del HMS Fearless, un buque de asalto. Casi inmediatamente Morgan y Smith derribaron a los tres camaradas de Sánchez: los primeros tenientes Arrarás y Bolzán y el alférez Vázquez, único sobreviviente de su escuadrilla en la salida del 12 de mayo (cuando cayeron Nívoli, Ibarlucea y Bustos). Sánchez fue el único que logró escapar después de enfrentarla, a la PAC británica.

El encuentro Sánchez-Morgan no llegó a la prensa ni fue convertido en un film, pero salió al público en dos libros ingleses (aún no traducidos): la autobiografía bélica de Morgan *Hostile Skies* (2006) y el grueso volumen de Ramsey *Falklands war then and now* (2009). *Hostile Skies* narra con sumo detalle las operaciones del 8 de junio en el penúltimo capítulo, "The Final Engagement", que Ramsey reprodujo en su libro. Pero este último agrega dos piezas: el prólogo escrito por Morgan y el epílogo por Sánchez.

En noviembre de 2011 y en el umbral del trigésimo aniversario, argentinos y británicos supimos por la BBC y por la agencia de noticias Mercopress, del encuentro entre Neil Wilkinson y Mariano Velasco. Durante la guerra Wilkinson fue un artillero anti-aéreo a bordo del HMS Intrepid, y Velasco fue un piloto de A-4B de la Fuerza Aérea Argentina. Después de ver un documental por televisión sobre la guerra aérea de Malvinas, Wilkinson advirtió que el piloto de aquel avión que él había derribado el 27 de mayo de 1982, había logrado eyectarse y además sobrevivir. Entonces, empezó a buscar a ese hombre con la ayuda de la Agregaduría Aeronáutica Argentina en Londres, por entonces bajo la jefatura de otro piloto veterano de guerra, el entonces Comodoro Guillermo Dellepiane. Wilkinson había derribado el avión de Velasco y lo creyó muerto desde entonces.

Velasco era el líder de una escuadrilla de tres aviones con el indicativo Truco. La escuadrilla, reducida a dos pilotos por problemas técnicos del tercero, se dirigió al Estrecho de San Carlos. Su objetivo era una planta de refrigeración en Ajax Bay, que los británicos usaban como comedor, cocina y sala de primeros auxilios.

La planta no tenía la cruz roja sobre el techo y estaba rodeada de armamento. Después del ataque, Velasco fue alcanzado por 4 o 5 impactos de cañones y decidió eyectarse luego de lanzar 4 bombas frenadas sobre el objetivo. Cayó a tierra unos 5 km al norte de Puerto Howard, en la Isla Gran Malvina. Caminó el 27, el 28, y el 29 a la mañana alcanzó un refugio donde tres días más tarde pasaron por el lugar tres *kelpers* que dieron aviso a la unidad de Puerto Argentino. Fue rescatado en el tercer día y llevado a Port Howard. El 6 de junio fue trasladado al continente en el buque hospital argentino Bahía Paraíso. Casi treinta años después, Velasco se enteraba que había sido derribado por un tal Wilkinson a bordo del *Intrepid*. La BBC siguió a Wilkinson en su viaje al interior de la provincia de Córdoba, donde vive Velasco con su familia; filmó su encuentro (o una reiteración del mismo) y los entrevistó a ambos.

Supe de estas situaciones durante mi trabajo y a través de los libros y la prensa. Ninguno de los tres argentinos se extendió en mi presencia sobre lo ocurrido; sentí que querían hablarme pero no convertirse en estrellas mediáticas. Estos encuentros eran extremadamente caros para ellos y, en algunos casos, los requerimientos periodísticos habían tomado más de lo que ellos hubieran deseado. Es cierto que los medios tenían mucho que ver con los encuentros y con su llegada a una audiencia pública, pero su rol debe ponderarse. La mayoría de los pilotos jamás se encontró con sus contendientes, o sus encuentros no llegaron a audiencias mayores, o no culminaron en una duradera amistad. A los veinticinco años de 1982, el diario argentino *Clarín* publicó el suplemento «Vidas cruzadas, vidas paralelas» (Sierra, 2007) que incluía el encuentro Cachón-Weston; los casos restantes se referían a argentinos y británicos con un rol similar en la contienda, o con rumbos de vida parecidos ya en la postguerra, pero sin que esto implicara alguna relación entre ellos.

Si estos encuentros y su aparición pública fueron tan inusuales, al menos en el caso del conflicto de Malvinas, la pregunta es, primero, ¿por qué esos hombres querrían encontrarse, conversar e incluso convertirse en amigos, después de actuar como enemigos en un duelo a muerte? Y segundo, ¿por qué permitirían ellos que sus historias y encuentros cobraran estado público? ¿Acaso el deseo de fama, dinero y reputación? ¿O, más bien, otras razones?

Con respecto a esto último, es fácil creer que la BBC fue el principal artífice de dos de los tres encuentros, y que su producción y estado público fue parte del pingüe negocio de las corporaciones noticiosas. Según esta interpretación, sus «actores» habrían aceptado encontrarse con sus exenemigos a cambio de dinero y visibilidad.

Tan errada es la interpretación que subsume la acción de las unidades militares en terreno a la voluntad política del general L.F.Galtieri, como lo sería aquí interpretar que los fines comerciales de los medios deben trasladarse a quienes

aparecen en sus producciones. Además, y lo que es más importante, el supuesto de la fama y el dinero no explica la determinación de estos hombres de buscarse, de atravesar la angustiada y conmovedora situación del (re)encuentro, y de mantener con ellos (ya fuera de las cámaras) una prolongada relación. Medios y editores de libros están ciertamente enhebrados en estas y otras historias, y fueron vitales para alcanzar audiencias más amplias. Pero ni los medios ni los editores definen o dan cuenta de los términos de los encuentros, ni de las formas particulares como se concretaron y fueron experimentados.

Para comprender el significado que daban estos excombatientes argentinos y británicos a sus encuentros y a su carácter público, analizaré cómo cada quien se posicionó con respecto a sus roles en el combate, sus reflexiones en la postguerra, y las razones que aún mantienen para haber peleado en 1982.

I.

Al recordar su primer encuentro, Cachón dijo lamentar profundamente haber lastimado a Weston. Antes de encontrarlo personalmente pensaba que el guardia galés iba a responderle agresivamente y lo primero que hizo fue disculparse. Weston contestó que todo estaba bien y que eso era lo que Cachón debía hacer en la guerra. Aunque Cachón lamentaba haberle destruido la vida, Weston le dijo a la prensa y al director de cine y escribió en sus libros, que fue capaz de recuperarse, de rehacer su vida y de adoptar una actitud positiva, como predicar contra la guerra («no hay nada glamoroso o glorioso en la guerra») y fundar la organización caritativa Weston Spirit para el desarrollo de los jóvenes (BBC One, 2 de abril, 2002). Incluso le agradeció a Cachón por haberlo ayudado a ver las cosas de manera diferente. Su encuentro fue un deseo largamente esperado; ambos lo necesitaban. Caminaron, hablaron y lloraron juntos, «como si Dios nos hubiera tocado», recordó Cachón, y dispuso las cosas para visitar a Weston y a su familia en Gales. Weston devolvería la visita a Mar del Plata, ciudad donde reside Cachón y su familia. En 2007 los dos excombatientes fueron entrevistados por separado por el mismo periodista. Para entonces, Weston recordaba su primer encuentro como corto y frío. Pero el segundo fue diferente. Cuando los Cachón visitaron a Simon en Gales, Cachón lo recordó de mejor humor. Weston trataba de calmar la culpa de Cachón, diciéndole que eran profesionales haciendo su trabajo. Y aunque Cachón siguió lamentando lo ocurrido, volvió a ratificar su determinación de pelear por una causa nacional en tanto piloto militar profesional.

Carlos es un hombre honorable. Él hizo su trabajo con honor en la guerra y jugó un papel crucial en mi vida. Cambió su curso para siempre. No estoy agradecido por mis heridas. Sólo yo sé lo que tuve que atravesar. Pero los dos estuvimos ahí (en las Islas) por razones profesionales. El

atacó primero, pero si yo hubiera tenido la oportunidad de hacerlo, lo hubiera hecho. Para eso fuimos entrenados. Ni él ni yo elegimos el rol que tuvimos en esa guerra. Pero más allá de lo que la gente pueda pensar del conflicto, no deben pensar mal de quienes tuvimos que combatir (Cachón, 2007).

Velasco y Wilkinson fueron los dos personajes del último lanzamiento que hizo la BBC de estos encuentros. La prensa citó a Wilkinson diciendo que «Esto es demasiado para ponerlo en palabras. Una parte de esto está cerrado, pero encontrarlo (a Velasco) en carne y hueso ahora que sé que está vivo y somos amigos...». La BBC reportó que el artillero británico dijo que «la imagen del avión impactado desapareciendo de mi vista tras una estela de humo negro», junto con el supuesto de que el piloto había perdido la vida, lo acosó durante años. Sufrió de estrés post-traumático y se retiró de la Marina. «Pensé en esto muchas muchas veces —dijo Wilkinson— no es algo de lo que me regodee. Es que veo ese avión todos los días en mi cabeza. Pensé que (el piloto) estaba muerto; no hay forma de que nadie pueda salir de ese avión».

Pero después de ver el documental por TV, Wilkinson se dijo: «Sabía que era él. Yo fui la única arma que se disparó en esa jornada». Mercopress agregó que:

Los dos veteranos, mientras acordaban en diferir acerca de las razones y justificaciones de la guerra, se convirtieron en buenos amigos. Ahora el Sr. Wilkinson ha completado su emotivo viaje de regreso a las Malvinas, visitando el sitio donde se estrelló el avión que derribara el 27 de mayo de 1982, con el cráter y los restos visibles hasta hoy. Mientras se acercaba al sitio, el Sr. Wilkinson dijo: Es una sensación muy extraña ver esto. Hay trozos desparramados por todas partes y están todavía aquí y yo no entiendo cómo hizo para salir de la nave. Sé que se eyectó y afortunadamente lo hizo. Es increíble.

Es una sensación brillante. No ver y regodearse del sitio donde se estrelló y pensar «Esto lo hice yo». «El sentimiento interno es que (Velasco) salió y sobrevivió y estoy muy, muy complacido».

El video muestra a Velasco diciendo: Hola Neil, bienvenido a mi casa, y Wilkinson respondiendo: —Es un honor. Wilkinson le extiende la mano a Velasco pero este va directo a su camarada y lo estrecha en un largo abrazo.

«Durante todo este tiempo traté de recuperarme... sin saber que estaba vivo por 25 años, luego descubrí que estaba vivo y llegué aquí tras cinco años de búsqueda. Estoy extasiado. Me dio la bienvenida con sus brazos abiertos. Es todo lo que yo quería».

El encuentro Sánchez-Morgan es diferente: está impreso en palabras e imágenes fijas. Sin embargo es muy revelador. Sánchez juega un papel muy importante en *Hostile Skies* (262-274) como el único argentino individualizado como enemigo y como una fuente en la postguerra que le ayudó a Morgan a reconstruir la acción bélica de aquel 8 de junio. Esta reconstrucción incluye el hecho llamativo de que en su segundo encuentro, pocos días después del primero, Hector y su esposa fueron a la casa de campo de los Morgan en Somerset «y tras varias copas descubrimos qué había ocurrido aquella tarde una década atrás». Allí Morgan reconoció que «si no hubiera sido por el hecho de que el cañón de Sánchez se trabó, él hubiera sido el único piloto argentino que hubiera derribado un Sea Harrier. Es claro que yo no hubiera sobrevivido» (Morgan, 2006: 275-276). En su prólogo en la página 7, Morgan incluye su fotografía a bordo del HMS Hermes con el buzo de vuelo, y otra del encuentro con Sánchez en 1993, en ropa informal, abrazados como camaradas con una copa de *champagne* en sus manos. Para entonces Morgan ya había dejado la Marina mientras Sánchez seguía siendo parte de la Fuerza Aérea. Este prólogo se pronunciaba como un homenaje a aquellos que perdieron la vida, a la liberación de las Falklands y a los falklanders de los invasores argentinos. Pondera la vida pacífica y floreciente de las islas, y llama a la memoria de muertos y heridos británicos y argentinos. Su primera oración dice:

«En abril de 1982 dos orgullosas naciones se encontraron en guerra por un conjunto de islas en el Océano Atlántico, difusamente habitadas. Los dos países creían fervientemente que las islas les pertenecían históricamente. Que este conflicto nunca debió tener lugar, fue de poca ayuda para los miles de jóvenes que se encontraron repentinamente arrojados a la batalla» (Morgan en Ramsey, 2009: 7).

Este párrafo abre un volumen de seiscientas páginas, bien documentado, ilustrado e impreso, acerca de la guerra aérea, naval y terrestre en el Atlántico Sur, con una predominante perspectiva británica. Por esta razón, el epílogo es muy significativo y hasta impactante. En dos páginas (580-581) Sánchez cuenta su propia historia como un piloto de combate («Desde que tengo memoria, quise ser piloto» (580). Cuenta cuando se unió a su viejo escuadrón para participar de las operaciones en Malvinas y explica los problemas iniciales que debieron afrontar los pilotos empujados a una batalla aeronaval. El núcleo del texto está en las profundas convicciones y en la voluntad de hierro de defender su patria. Al referirse a su encuentro con Morgan en Londres,

«Fuimos a la casa de Maxi (quien los había contactado) [...] y esperamos a que llegaran David y su esposa, Carol. Los recibimos en la puerta y, mientras David extendía su mano para estrechar la mía, lo recibí con un abrazo. Finalmente, mi sueño se había hecho realidad. Mientras íbamos al restaurant me di cuenta que David estaba distante, ocultando sus

sentimientos. Durante la cena descubrí que estaba preocupado por cómo me sentía yo con él, el hombre que había matado a mis camaradas. Le expliqué que si lo hubiera encontrado enseguida después de la guerra hubiera tratado de vengarme, pero pasó el tiempo y entendí que él estaba cumpliendo con su deber, como yo con el mío» (580).

II.

Para entender porqué estos hombres querían encontrarse después de actuar como enemigos mortales, las reacciones de las distintas audiencias pueden ser de cierta ayuda. Muchos en la Argentina y en Gran Bretaña ponderan estas historias como conmovedoras y humanas, mientras que otros las consideran como actos de traición a la patria y a la bandera.² Velasco me dijo que, cuando Wilkinson lo visitó en su pueblo de Córdoba, alguien le insinuó cierta crítica por recibir a quien casi terminó con su vida, un inglés.

Es conveniente advertir que ambas lecturas se pronuncian desde posiciones distintas: una se refiere a la humanidad como un todo y enfatiza lo que los seres humanos compartimos, pese al

² Véanse los sitios web de BBC, La Nación, Clarín, Mercopress.

enfrentamiento absoluto. La otra lectura se refiere a una condición específica y no panhumanitaria. Reconciliarse con el enemigo equivale a traición, más aún cuando se pertenece a una fuerza armada, y por lo tanto a un tipo de gente a cargo de hacer la guerra para defender a la nación. Así, quienes valoran estos encuentros destacan el aspecto humano, mientras quienes los rechazan parecen enfatizar un patrón clasificatorio entre personas que convierte a algunos hombres en Otros irreductibles. Es esta, pues, la gran tensión que recorre a los tres pares de contendientes y lo que subyace a sus extraordinarios alcances. Cuánto conmueven estas «historias», mediáticas o no. Por eso vuelvo a nuestros protagonistas para saber cómo le dieron sentido a su decisión de encontrarse con sus exadversarios y desarrollar una relación personal. Si estos contendientes pudieron superar su absoluta oposición fue porque lograron tender un puente de igualdad que convirtió al encuentro en un evento mutuamente inteligible y, por eso, de significado compartido. En primer lugar, ese puente destacó la común condición militar como una comunidad profesional y moral.

Eran profesionales haciendo su trabajo, como Weston le dijo a Cachón. Aunque al encontrarse solo Sánchez estaba en servicio activo, todos se concibieron recíprocamente como guerreros profesionales.

Aquí es crucial la condición de soldados de la misma guerra entre dos fuerzas armadas regulares y la razón por la cual peleaban. Pertenecían a dos naciones-estado en guerra, y las representaban. En este sentido, las dos partes compartían la misma condición. Por eso la cualidad digna de destacarse era la de ser oficiales de

conducta intachable en la misma misión bélica. No casualmente los argentinos de estos encuentros eran pilotos de combate. La Fuerza Aérea fue una gran ganadora del lado argentino. Podríamos inferir entonces que los valores positivos de estos encuentros implican una condición militar que permanece en el hombre aún en la postguerra o después del retiro de servicio.

Morgan escribió en su Prólogo que:

«También debemos recordar a aquellos miembros de las fuerzas argentinas que murieron o fueron heridos durante esta breve pero intensa campaña. Muchos de ellos pelearon con distinción en el aire y en tierra y en el mar. Los respetábamos como profesionales» (en Ramsey, 2009: 7).

También señalaba que «En abril de 1982 dos orgullosas naciones se vieron envueltas en una guerra». Morgan aludía a un estatus igualitario entre las naciones antagonistas.

Ciertamente, en el orden mundial, todas las naciones son jurídicamente iguales. Sin embargo, el resultado del conflicto desmentía dicha igualdad en términos militares, tecnológicos y políticos. A diferencia de Gran Bretaña, en 1982 la Argentina carecía de experiencia en guerra moderna contra otra fuerza regular. Considerando el caso específico de la Fuerza Aérea, sus aviones solo habían participado en conflictos internos, con sus IA Pucara y sus C-130 Hércules, en golpes políticos y en enfrentamientos contra fuerzas irregulares o guerrillas. Ni bien se inició el conflicto sudatlántico la Fuerza Aérea se vio ante un obstáculo considerable: desde 1969 le estaba vedado operar sobre el mar y las costas. La guerra de 1982 fue, por definición, un conflicto aeronaval. Sin embargo, como advertía Sánchez en su Epílogo,

«Como no era una tarea de la Fuerza Aérea atacar objetivos navales, cuando llegamos a las unidades australes asistimos a conferencias de pilotos navales sobre tácticas para este tipo de operación. Sin contar con el armamento específico para las misiones contra objetivos navales, hicimos varios vuelos de entrenamiento [...] No solo adquirimos nuevas tácticas de combate; más importante, fuimos capaces de superar todas las dificultades que debimos afrontar durante la guerra, gracias a la experiencia de camaradería durante aquellos difíciles días, el valor de los pilotos, y un sentido único de amistad entre los miembros del grupo» (580).

Sánchez participó de las operaciones del Atlántico Sur con los pilotos de la V Brigada Aérea, como Cachón y Velasco. Su sistema de armas era el A-4B Skyhawk. En marzo de 1982 estaba siendo promovido al sistema del Mirage francés, la estrella de la Fuerza Aérea Argentina de entonces. Pero como no había terminado su entrenamiento pidió regresar a su viejo escuadrón y pelear junto a

los «verdaderos halcones». De hecho, el A-4B Skyhawk era una aeronave diseñada por los EE.UU. para operar desde los portaaviones que participaron en las guerras de Corea y de Vietnam. En 1982 era ya un viejo avión de combate. Su distancia de los más sofisticados Sea Harriers con su sistema de despegue y aterrizaje vertical V-Stol y con su equipamiento misilístico (los 9L Sidewinder), era mayúscula.

El conflicto por las Malvinas dispuso a dos países líderes de la OTAN, Gran Bretaña y los EE.UU. contra un estado sudamericano con escaso armamento de última generación (el existente estaba a disposición de la Marina, no de la Fuerza Aérea). Gran Bretaña, potencia naval de primer orden mundial, derrotó a una fuerza integrada por profesionales y también por personal conscripto, con armamento de los años cincuenta y sesenta.

Como en los duelos, el resultado de las guerras reimplanta la jerarquía de los contendientes, inicialmente iguales, en vencedores y vencidos. En 1982 dos fuerzas pertenecientes a dos naciones se enfrentaron en una guerra, pero solo una salió vencedora.

Pese a todas estas consideraciones, los protagonistas de los encuentros que presenté aquí trataron de restaurar la igualdad de los contendores recurriendo al profesionalismo pero también, y más importante, a cómo ese profesionalismo fue desempeñado con honor. Wilkinson y Weston hicieron un largo viaje para encontrar a su víctima y a su atacante, respectivamente. Ambos invocaron el honor y la honorabilidad, refiriéndose a la disposición de hacer lo correcto según los requerimientos profesionales. Los términos «honor» y «honorabilidad» fueron empleados por los británicos cuando se referían a los pilotos argentinos. «Carlos es un hombre honorable. Hizo su trabajo con honor en la guerra», dijo Weston al comentar lo hecho por Cachón. Y Wilkinson se sintió «honrado» cuando Velasco le dio la bienvenida. Morgan escribió que algunos argentinos pelearon «con distinción».

Siguiendo al antropólogo Julien Pitt-Rivers, el honor es «el valor de una persona según sus propios ojos, pero también según los ojos de su sociedad». En los tres casos el honor se refiere a una relación horizontal que debe validarse mediante el despliegue de acciones concretas, tal como sucede en los duelos y también en las guerras. En este sentido, el honor no es una esencia sino una demanda (*claim*), un derecho al orgullo que busca ser reconocido. Por eso, «el honor es tanto un sentimiento como un hecho social objetivo, un estado moral y un medio de representar el valor moral de los demás» (Stewart 1994:13).

Suele decirse que elevar el nivel operativo del enemigo sirve para elevar el propio desempeño. En cierto modo esto se aplica en nuestros casos, aunque no como resultado de un cálculo premeditado, porque el honor del contendor puede valorarse solo cuando este es honorable, es decir, cuando no es desleal o cuando corre los mismos riesgos. Esta noción de la guerra «entre pares» contrasta, entonces,

con los contendientes en guerras irregulares y en las guerras virtuales. En las primeras, porque el rival actúa por sorpresa y disimulado entre la población civil; pertenece nominalmente a las propias filas, pero actúa en su contra, «a traición» (Walzer, 1977); en las segundas, porque un oficial maneja un arma (avión no tripulado tipo UAV) a miles de kilómetros, desde la seguridad de su «oficina» en alguna unidad militar. Además, es necesario que ambas partes se reconozcan recíprocamente como partes de la misma acción de combate. Los A-4C de la FAA y los Super Etendards de la Armada Argentina que atacaron al HMS Invencible el 30 de mayo de 1982, jamás se han encontrado con el capitán y sus subalternos, pues el ataque no es reconocido por Gran Bretaña.

Ahora bien. Habida cuenta del profesionalismo y del honor, podría suponerse que el puente de la igualdad está asentado sobre un desempeño correcto. Pero para que exista una relación social en la postguerra es necesario un tercer elemento que es individual, voluntario y electivo. Un aviador británico se negó a entablar un encuentro con la viuda y con el padre de un piloto argentino que él había derribado; en vez de ello, solo pudo escribir una carta que entregó a un familiar de la línea paterna de su víctima, negándose a todo contacto ulterior. Los protagonistas de los tres encuentros que aquí tratamos tienen otra actitud.

«Los respetamos como profesionales y varios de nosotros somos suficientemente afortunados como para contar a algunos de ellos como amigos nuestros» (7), escribía Morgan en su Prólogo. Debajo de esta oración está la foto de Morgan y Sánchez abrazados. Tal como Velasco le dijo a la BBC, «los verdaderos soldados deben perdonarse e incluso ser amigos». Así, la amistad puede seguirse de la profesión militar, pero implica y requiere de una personalización de la relación. Volviendo a Morgan:

«Como sucede con cualquier conflicto, esta guerra no fue peleada por grandes ejércitos amorfos sino por una colección de individuos, individuos de diversos caminos de la vida que experimentaron toda la gama de las emociones humanas, desde el miedo a la plenitud e incluso el humor. A menudo estas emociones estuvieron acentuadas por la proximidad de la muerte revoloteando en las alas» (Morgan, 2009: 7).

En su descripción del combate del 8 de Junio, Morgan recordaba la ira que experimentó al ver el ataque argentino al Foxtrot. Fue entonces cuando decidió que ese piloto debía morir (Morgan, 2006: 265). Es que las guerras están repletas de emociones que buscan hacer su lugar en la mecanización de ciertas acciones.

«Las noches parecían interminables, y mi compañero de cuarto y yo tratábamos de que el sueño no nos ganara. Cuando esto sucedía, si uno de nosotros todavía estaba despierto, mirábamos cómo el que dormía empezaba a tener pesadillas. Eran siempre los mismos sueños terribles

en que volvíamos a vivir nuestras misiones anteriores. La única salida era despertar al compañero y jugar a las cartas hasta que llegaba el momento de volver a la batalla. Al prepararnos para salir a una misión, nos ganaba la incertidumbre y el miedo porque no sabía cuál sería mi suerte al enfrentar al enemigo. El 8 de junio dejó una profunda herida en mi vida porque tres de mis camaradas cayeron ese día en combate con los Sea Harriers de David Morgan y David Smith. Después de eso, un odio intenso hacia el enemigo permaneció en mí y no me abandonó porque recordaba constantemente el derramamiento de sangre en los combates aéreos» (Sánchez, 2009: 580-581).

Weston reflexionaba acerca de los días de postguerra, que: «Nadie te dice que terminarás ahora, que sufrirás de depresión, que te sentirás más bajo que lo bajo, que querrás suicidarte». Y Wilkinson no podía evitar soñar con el Skyhawk de Velasco. Cachón aseveró aún tener pesadillas, y que se despertaba transpirando soñando con su ataque al Sir Galahad.

Contrariamente a lo que suele creerse, el trauma no afectó solo al eyectado, al derribado y al herido. Morgan termina su libro autobiográfico relatando que fue en su curso sobre estrés post-traumático (*post-traumatic stress disorder*) cuando «pude encontrarme con mis problemas» y «a través de un intrincado camino a la salud, fue en este período en que decidí que debía revivir mi pasado y escribir mis experiencias» (309). Y Wilkinson dijo que el tiro al avión de Velasco lo acechó por años hasta que finalmente se encontró con él.

Pesadillas y *flashbacks* finalmente encontraron una salida. En 2007, Weston es citado por el periodista de guerra Sierra, diciendo que: «A la distancia debo agradecer, de algún modo, a Carlos. Porque pude hacer algo por la juventud necesitada que no hubiera hecho si me hubiera quedado en el Ejército. Tampoco hubiera encontrado a mi maravillosa esposa, ni hubiera tenido a mis hijos. No hubiera sido el hombre que soy. Él cambió mi vida para siempre» (2007: 5). En 1995 Cachón tuvo un serio revés financiero. «Una noche me desperté después de tener una pesadilla con la guerra y con Simon. Sentí algo especial. Desperté a mi mujer y le dije: éste es un punto de inflexión. Ahora vamos a salir. Y salimos. /.../ Jamás dejaré de pensar en la guerra. Pero esta vez, al menos, me ayudó a mejorar (2007: 5).

También Sánchez:

«Vi la muerte a los ojos y sobreviví (*I have cheated my way out*). Hay una sombra de recuerdos que me persigue constantemente, y seguiré despertándome todas las noches con el pecho lleno de angustia y tristeza por haber sobrevivido inexplicablemente al ataque de Morgan y Smith. La pregunta que siempre me perturba es: ¿sobreviví en vano? ... la guerra y encontrar a David (Morgan)

fueron hechos únicos, experiencias que cambian la vida y que modelaron mi carácter y me hicieron la persona que soy. Puedo decir, con orgullo, que despertaré cada mañana para ser un hombre mejor porque usé lo que la vida me dio y aprendí de eso» (Sánchez: 2009: 581; mis paréntesis).

Tal es, probablemente, el sentido del título de este trabajo. Cuando Velasco me contó brevemente su historia en la recepción a pilotos de A4B el último noviembre, me dijo que haber encontrado a Wilkinson fue un acto de profunda humanidad. «Fue como un cierre», y con su dedo índice dibujó un círculo completo hacia adelante. Este cierre sigue el patrón del honor: solo puede hacerse ante la vista del rival. Pero lo trasciende porque planta un amigo donde antes hubo un enemigo mortal.

Me parece que ese cierre de estas experiencias bélicas no solo vale en términos humanitarios. Hay un punto importante que hicieron estos seis hombres. Argentinos y británicos solemos tomar el hecho de la guerra con apasionada admiración o como la peor creación humana. Pero las guerras involucran a mucha gente y a muchísimas familias, y pese a las voces críticas, se siguen produciendo. ¿Qué hacemos para entenderlas? Este trabajo pretendió, en efecto, analizar esa difícil y paradójica actividad humana desde la perspectiva de sus protagonistas.

En la Argentina, como dije al comienzo, la guerra de Malvinas sigue siendo concebida como una aventura absurda que no debió ocurrir, y todo aquel que participó en ella, como un ser manipulado por los designios de una dictadura corrupta e inepta. El único sector que la sociedad civil a salvo de la condena fueron los exconscriptos, aunque dicho rescate cobrara el precio de congelar su imagen pública en la pura indefensión, los pobres chicos de la guerra, la carne de cañón, y las puras víctimas de sus propios superiores. Las tres historias que expuse aquí de manera sucinta nos dan una visión un poco más compleja sobre un hecho bélico tan cercano como ignorado. Aquí el profesionalismo se encuentra con la convicción y con la humanidad de las emociones y un tipo de relación social que, a diferencia del parentesco, no es impuesta sino elegida: la amistad. La igualdad pudo ser emplazada en estos términos, «entre amigos», decididos a afrontar un re-encuentro sin la coraza ya del avión o el buque; solo «en persona», lejos ya de los cielos hostiles del tiempo de guerra.

Por eso reflexionaba Weston: «No hay ganadores en una guerra, pienso que todos somos perdedores porque debemos hacerla. No hay nada glamoroso ni glorioso ni fantástico en un conflicto. No hay nada fantástico en matar gente. Es una de esas cosas —es la guerra» (Simon's People, BBC One, martes 2 de abril, 2002). Entonces celebró un recuerdo: «Mi hijo menor era un bebé, y cuando vio a Carlos y a Graciela le tiró los brazos. Los niños saben». Como si fuera una acción recíproca, Carlos (no más «Cachón») decidió empezar un curso intensivo de inglés para retomar su comunicación directa con Simón (no más *Simon*).

Bibliografía

BBC News. s.f. BBC Hall of Fame. [Reseña sobre Simon Weston]. Recuperado de: http://www.bbc.co.uk/wales/southeast/halloffame/public_life/simon_weston.shtml, <http://archive.is/AXTm>

BBC One. 2 de abril de 2002. Weston on Falklands war 'losers'. [Entrevista]. Recuperada de: http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/wales/1906388.stm

Layman, C.H. 1983. "Duty in bomb Alley" in *US Naval Institute Proceedings*. 109: 35-40, August.

Lewis, Brenda R. 1984. "The Loss of HMS Coventry, the Falklands War, 1982" in *Defence Update International*. 47: 25-28.

Mercopress. 16 de enero, 2012. Falkland's conflict gunner meets Skyhawk pilot he shot down, at his home in Argentina. [artículo de prensa]. Recuperado de: <http://en.mercopress.com/2012/01/16/falklands-conflict-gunner-meets-skyhawk-pilot-he-shot-down-at-his-home-in-argentina>

Miami Herald. 1982. John Nott sobre la Fuerza Aérea Argentina. Recuperado de: <http://www.postiar.com/post/13617/global-recognition-of-the-argentina-air-force.html>

Morgan, David. 2007. *Hostile Skies. The Battle for the Falklands*. Londres: Phoenix Books.

Pitt-Rivers, Julian. 1966. "Honour and Social status". En: *Honour and shame; the Values of Mediterranean Society*". J.G. Peristiany (ed.) Chicago: The University of Chicago Press.

Ramsey, Gordon (ed.). 2009. *The Falklands War Then and Now*. Essex: After the Battle.

Revista Somos. 1992. «No llores por mí, Argentina». *Revista Somos*. Buenos Aires. s.n.

Sierra, Gustavo. 8 de abril de 2007. Malvinas: Vidas cruzadas, vidas paralelas. *Clarín*. Suplemento multimedia.

Stewart, Frank Henderson. 1994. *Honor*. Chicago: The University of Chicago Press.

Walzer, Michael. 1977. *Just and Unjust Wars — A moral argument with historical illustrations*. Nueva York: Basic Books.

Woodward, Sandy (Almirante) con Patrick Robinson. 1992. *Los cien días — Las memorias del comandante de la Flota Británica durante la guerra de Malvinas*. Buenos Aires: Sudamericana.