

**SEMINARIO DE LOS JUEVES: 2008
EL PENSAMIENTO DE LOS HISTORIADORES ARGENTINOS.**

**“LA CONSTRUCCION DE UN NUEVO HEROE
EL PILOTO DE COMBATE ARGENTINO”.**

“La historia no resuelve ninguno de los problemas que plantea, puesto que la verdad esta en la historia, pero la historia no es verdad”

Revista Ñ. Nicolás Gómez Dávila.

Introducción:

El 2 de Abril de 1982 la Argentina entra en un conflicto bélico con Gran Bretaña, por la reconquista de las Islas Malvinas.

Este conflicto que duró 73 días, de los cuales se combatieron solo 45 días, desde el 1 de Mayo al 14 de Junio día final de la rendición Argentina. En estos días, en ese mar y esas islas la Fuerza Aérea Argentina (FAA) hizo su bautismo de fuego. A partir de este hecho se escribieron numerosos libros sobre la guerra y en particular también sobre la “Batalla aérea en Malvinas”. Uno de ellos titulado “Dios y los Halcones”, más otros relatos periodísticos de la época y cierto reconocimiento internacional, construyeron un nuevo héroe “el piloto de combate argentino”.

Ante el acontecimiento de que viejas aeronaves piloteadas por pilotos de combate argentinos, hayan atacado, con éxito, fragatas de última generación de la segunda potencia de la OTAN “El Reino Unido”. Comienza a construirse este mito.

En la memoria colectiva de la institución Fuerza Aérea en particular, la sociedad Argentina y la sociedad aeronáutica internacional, se instala el heroísmo de los pilotos de combate argentinos durante el conflicto Malvinas.

Un héroe sin nombre propio, que alcanzó a todos los pilotos de combate de la Fuerza Aérea.

Este héroe nace de ciertas condiciones de posibilidad:

- La forma en que fue narrada la batalla aérea de Malvinas, en particular el libro que trato, y su autor: Un historiador de hecho, testigo y protagonista de los acontecimientos.
- La ausencia de un prócer dentro de Fuerza Aérea, quien solo poseía como modelo o referente a un aventurero, dandi, bom vivant, homosexual (*Señor del coraje, Danilo Alberó..Ing Macias*) etc.... me refiero a Jorge Newbery. A diferencia del Ejército y la Marina Argentina, que sí poseían numerosos próceres ya reconocidos.
- Necesidad de una identidad, o mejor dicho, de una nueva identidad en la Aviación Argentina. Ya que su origen o impronta es el Ejército Argentino y la Aviación romántica y aventurera.
- Necesidad política de creer que “estábamos ganando la guerra o que se podía ganar...” Durante la guerra el combate aeronaval relegó a segundo

plano las operaciones terrestres. El nudo de la información sobre la guerra se centró durante la mayoría del conflicto, en los ataques de aviones argentinos a la flota. De ahí muchas notas sobre “los halcones”. Federico G. Lorenz (FL), *Las Guerras por Malvinas*; Pág. 75. En donde el periodismo adicto, estaba emblematizado en la tapa de una revista masiva que pregonaba “Vamos Ganando”. Tengamos en cuenta que la cabeza de playa fue el día 27 de Mayo (estrecho San Carlos) y la rendición el día 14, o sea hubo solo 18 días de combates terrestres, de los 45 días que duro el enfrentamiento.

- Necesidad institucional de La Fuerza Aérea, de separarse de las otras fuerzas (Ejército y Marina), ante la derrota en Malvinas y el fin del “Proceso de Reorganización Nacional”.
- El significativo Malvinas como símbolo nacional. Que si bien lo ubico aquí como ultimo punto, considero que tuvo un valor fundamental. Un significativo en el cual los Argentinos sintetizaron diversos sentidos, a menudo opuestos.

Se construye un héroe, un mito, y esto **no** es propiedad de un pasado, un mito tiene la posibilidad de construirse en cualquier momento y lugar. *“En todo el mundo habitado, en todos los tiempos y en todas las circunstancias, han florecido los mitos del hombre; han sido la inspiración viva de todo lo que haya podido surgir de las actividades del cuerpo y de la mente humanos”.*

J. Campbell, *El héroe de las mil caras, psicoanálisis del mito. Fondo de cultura económica. (Séptima reimpresión (FCE, Argentina 2006). Pag 11.*

Este trabajo presentado al “Seminario de los Jueves”, cuya consigna del presente año (2008) es “El pensamiento de los historiadores argentinos”. Trata de cómo escribió la historia el entonces Capitán Pablo Marcos Carballo, en su libro “Dios y los Halcones”, dejándonos un nuevo héroe, reconocido en el imaginario colectivo de la sociedad civil y militar.

El historiador Pablo Marcos Carballo, en mi opinión, es quien, como testigo y protagonista de la batalla aérea en Malvinas: con su libro, sus apariciones en medios periodísticos durante la guerra, y su actividad para preservar la memoria de la batalla aérea, se convierte en icono y constructor fundamental de este héroe. Carballo tuvo y tiene la capacidad, autoridad y la legitimidad para producir este conocimiento histórico, de manera más o menos profesional o especializada en el marco de su institución Fuerza Aérea Argentina. Esta avalado por su institución.

Mi consigna fue pensar como el historiador y la institución Fuerza Aérea Argentina, construyeron y legitiman a este héroe en el presente. A quienes y contra quienes construyeron este héroe.

Este trabajo no representa un estudio sobre la validez de los hechos, ni siquiera un juicio de valor sobre ellos. El interés es deconstruir a este héroe instalado, para poder develar el pensamiento de un historiador. Fue investigar: Como un historiador ha hecho uso de su pasado (ya que en este caso el fue testigo), es decir, como ha producido representaciones sobre sus experiencias pretéritas y las ha dotado de sentido y significación en el presente.

1. Presentación del historiador.

A los 19 años de edad Pablo Carballo ingresa en la Escuela de Aviación Militar a principios de 1968, cursando durante cuatro años, egresa con el grado de Alférez y permanece en la Escuela un año más realizando el curso de aviador militar. Posterior a esto se lo destina a Mendoza donde realiza el curso de Caza-Bombardeo, egresando como piloto de combate; para luego volver a la Escuela de Aviación Militar donde durante 6 años permanece cumpliendo funciones de Oficial de tropa, Instructor del Cuerpo de Cadetes e instructor de vuelo.

Recién a principios de 1980, pasa a formar parte de una Brigada Operativa: La V Brigada Aérea, el Grupo V de Caza, desde donde combatirá en Malvinas.

Quiero destacar aquí sus 11 años de Escuela de Aviación Militar. Carballo pasa casi la totalidad de su carrera previa a Malvinas en este instituto. Esto hace que esté imbuido de los dogmas y doctrinas con la que se forma a oficiales de la Fuerza Aérea Argentina. Para luego (6 años) como instructor ser parte fundamental de la transmisión y conservación de estos valores.

A Pablo Marcos Carballo, lo encuentra la guerra de Malvinas en la V Brigada asiento del Grupo V de Caza, como piloto de combate del sistema de armas A 4, es ahí donde realiza numerosas salidas durante la batalla aérea, para luego antes de cumplirse un año de la guerra, escribe y edita el libro "Dios y los Halcones". Se convierte así en un historiador "de hecho" tanto a través de este libro, sus siguientes reediciones, sus conferencias y las referencias que medios periodísticos hicieron de él tanto durante como posterior a Malvinas.

2. El significativo Malvinas como símbolo nacional y sus ambigüedades.

Las Malvinas significa entre otras cosas, la idea de reclamo territorial, aprendido por generaciones principalmente en la Escuela Primaria. Bajo el lema "Las Malvinas son Argentinas". Podemos considerar al aparato escolar argentino como agente inicial de la nacionalización de Malvinas.

José Hernández en 1869 regresa a Buenos Aires, tras la censura Mitrista a la prensa opositora y escribe en el diario Río de la Plata del cual fue fundador, diversos artículos donde buscaba despertar el interés general por las Islas Malvinas, haciendo énfasis en que son propiedad de los argentinos. **Rosana Guber (RG), Porque Malvinas, Pag 66.** En donde también acusaba de negligencia al gobierno anterior sobre este reclamo territorial. Hernández cita que la buena recepción de las notas al respecto, demostraban que los argentinos no olvidaban a estas Islas.

Fue en 1910 cuando Paul Grousac(1848-1929) publica Les Iles Malouines, como serie documental de este territorio. El ensayo según el autor es un tributo al lugar soberano de la Nación Argentina en el sistema mundial. **RG, Pag 71.** Grousac inventaba la "causa Malvinas". **RG Pag 73.** La inventaba desde su ensayo, desde la intelectualidad, dejando tal escrito en su lengua materna, en una colección única sin duplicación.

Alfredo Palacios: Para que se nacionalizara la causa era necesario traducir el ensayo a nuestra lengua materna, es así que en 1934 el senador A Palacios presenta un monólogo de tres días, con el fin de traducir la obra de Grousac, publicarla en forma oficial y elaborar una versión resumida para editar y distribuir en todos los establecimientos escolares. **RG Pag 76**. La aprobación fue unánime y allí se conocieron “Las Islas Malvinas” en todo el país. Palacios consideraba que la escuela ayudaría a nacionalizar la reivindicación.

Hubo también reivindicaciones de soberanía sobre las Islas, que tocaron suelo Malvinense antes de 1982: El 8 de Setiembre de 1964 el Piloto Miguel Fitzgerald fue el primer argentino en volar a las islas y plantar la Bandera nacional. Lo hizo piloteando un Cessna, el día de su cumpleaños. Dejó una proclama y regresó. A Miguel le interesaba la difusión ya que podía ser sancionado por la FAA, es así que encontró a un joven director de un joven diario; el Sr. Héctor R. García y su diario Crónica. Fue entonces que a su regreso Crónica tenía la primicia. El título en letra catástrofe fue: “Malvinas: Hoy recuperadas”. Al volver el piloto al Aeroparque, los muchachos de Tacuara esperaban a Miguel. **Fuente: Pagina 12, 19/09/06, reportaje a Miguel Fitzgerald por Sandra Russo.**

La Operación Cóndor: El 28 de Setiembre de 1966, durante el gobierno de Facto de Onganía, un grupo de nacionalistas secuestró un avión de Aerolíneas Argentinas un DC 4 (Primer secuestro de la historia) que iba a Río Gallegos y lo desvió a las Islas Malvinas, aterrizó en Puerto Stanley e izó la bandera nacional. **Federico G. Lorenz, Las Guerras por Malvinas; Pág. 31**. Héctor R. García viajaba de pasajero en el avión. Cuentan que cuando el grupo le comunica a la azafatas que iban a Malvinas una de ella dijo “Que suerte” **Hugo Presman, Periodista 28 Set 2006.**

El 27 de Noviembre de 1968 cuatro años después de su primer viaje, Fitzgerald realizó un segundo viaje a las islas, esta vez al mando de un avión bimotor propiedad del diario Crónica en el que también viajaba su dueño Héctor Ricardo García. Esta vez la pista del hipódromo había sido obstruida, por lo que se vio obligado a tomar tierra en un camino, lo que produjo la rotura de una hélice. Fueron detenidos minutos más tarde por un oficial inglés, luego de lo cual fueron declarados “*inmigrantes ilegales*”, por lo que pasaron 48 horas detenidos. **Wikipedia, la enciclopedia libre: Miguel Fitzgerald**

Llegando ya a la época del Gobierno Militar de Videla, recuerdo haber ido al partido Argentina Inglaterra, un amistoso para la previa al mundial 1978. En donde yo cantaba junto a toda la hinchada. “Mandarina, mandarina, mandarina; no se hagan los boludos y devuelvan las Malvinas”.

Malvinas se configuraba así como una cuestión pendiente...Dice Rosana Guber: En este trayecto Malvinas se fue convirtiendo en un símbolo donde la ambigüedad abonaba cierto consenso en torno de su definición como un problema interno a los argentinos, como resultante de disputas y exclusiones, y como una causa pendiente de solución y conclusión. **Pag 101**

Este sentimiento o símbolo patrio se expresó también durante la Guerra, donde Malvinas unió lo irreconciliable, Fuerzas Armadas y Militantes Políticos, La Plaza del 30 de Marzo y la del 2 de Abril (Allí además del festejo algunos cantaban: Galtieri presta mucha atención; Malvinas Argentinas, el pueblo es de Peron; RG Pag 44), la Dictadura y la Multipartidaria, Madres de Plaza de Mayo con la consigna las Malvinas son Argentinas, los desaparecidos también, etc. Presos políticos por la dictadura, pidiendo ir a combatir a Malvinas. La movilización del Rock Nacional, recordemos el festival de solidaridad latinoamericana en el Club Obras, el 16 de Mayo de 1982. El título de la Revista Somos fue “El Rock en el frente” y Pelo “La hora del Rock Nacional”. Federico G. Lorenz, *Las Guerras por Malvinas*; Pág. 55. El festival televisivo de las 24 hs por Malvinas (Pinky y Fontana), etc...

La revista Gente, por ejemplo, ubicaba el desembarco en Malvinas como la conclusión de dos siglos de enfrentamiento en 8 invasiones inglesas. Federico G. Lorenz, *Las Guerras por Malvinas*; Pág. 73

En definitiva Malvinas fueron construidas como la tierra irredenta. ¿Pero esto es/fue una abstracción o no?, ¿Quién conocía o vivió en Malvinas?, ¿Era nuestra tierra?, ¿La sentimos así durante la guerra? ¿Las FFAA se entrenaron para Malvinas? La Fuerza Aérea Argentina no.

Considero que Malvinas funciona como una abstracción, como tierra prometida, desde donde se construiría la patria. Digo Malvinas como abstracción, no era nuestra tierra, ninguno había vivido allí, ni padres, ni abuelos, nadie fue desterrado de allí, no teníamos ningún muerto enterrado en estas tierras (previo al 82). En definitiva la Patria “NO” estaba en juego allí.

Dice un ex combatiente “Hasta ese momento, para mí las Islas eran el mapa Rivadavia”. Martín Raninqueo. *Veterano de Malvinas. Entrevista Revista Viva*, 15 jun. 2008.

3. Presentación de los medios de combate y del teatro de operaciones

Los medios de combate Argentinos:

No voy a describir todos los medios de combate aéreo argentinos e ingleses. Sino solo los que a mi criterio, fueron fundamentales a la construcción del héroe, citados en el libro que estamos analizando y en el pensamiento del historiador.

Mc Donnell Douglas A-4 B y C “Skyhawk”. Diseñado y construido por Estados Unidos de América, el primer prototipo voló en 1954. Es un cazabombardero monoplaza y monomotor, subsónico, para operaciones de ataque y apoyo a tropas terrestres. Este avión se incorporó a la FAA en 1967.

Dassault Mirage III E. Es un monoplaza monomotor, avión interceptor de ala delta, supersónico (Mach 2), el prototipo voló en el año 1956. Diseñado para combate en altura y operaciones tácticas. Se empleó como cobertura aérea a las misiones de ataque a blancos terrestres o marítimos. Incorporado a la Fuerza Aérea desde el año 1973.

Dassault Mirage V “Dagger”: Desarrollado a partir del M III, construido en Israel, o sea de características similares al anterior. Pero concebido para ataque a blancos de superficie.

Canberra MK 62: Un avión del año 1949. Es un bombardeo de empleo táctico, birreactor, para dos o tres tripulantes. De origen Británico, se incorporó a la fuerza aérea en el año 1970. Durante la guerra realizó bombardeos diurnos y nocturnos contra blancos terrestres.

IA 58 Pucara: Es un avión Biplaza, FMA IA-58 Pucará, su primer vuelo fue en el año 1969. Biturbohélice, de construcción nacional, diseñado para operaciones “contra insurgencia” **(1)**. Incorporándose a la FAA en el año 1974.
(1) Producido como respuesta a una necesidad mundial, la lucha contra tropas no regulares. B.H. Andrada Guerra Aérea en las Malvinas.

Pág. 42 “Dios y los Halcones”: Nosotros solo teníamos un corazón argentino, un avión viejo y leal y ningún conocimiento sobre guerra aeronaval; allí aprendimos....No siempre se debe combatir sabiendo que se tiene muchas probabilidades de vencer, a veces es obligación pelear pese a todo, con la única esperanza de un milagro.

En la guerra aérea también combatió la marina, pero su reconocimiento fue solo a través del éxito de un misil antirfragata “Exocet” que podían disparar desde un avión Superetendar a una distancia aproximada de 50 Km. De echo uno de los primeros libros que se producen desde la experiencia de la Aviación Naval se llama “Exocet”.

Medios Ingleses:

Harrier GR 3: Avión de combate de despegue vertical. Utilizado en Malvinas para combate aéreo a través de sus misiles y ataque a blancos terrestres. Se destaca acá el Misil aire-aire Sidewinder de origen norteamericano, que luego de los primeros ataques de la aviación argentina, EE.UU envía a la flota Británica y número importante de este armamento letal para nuestros aviones.

Veinticinco mil hombres, más de cien buques, cuarenta naves de guerra, dos portaaviones, tres cruceros, nueve destructores, veinte fragatas, dos buques de asalto y cuatro submarinos. **(1) Guerra aérea en las Malvinas. Benigno H. Andrada. Emece Editores.**

3. El teatro de operaciones.

Inglaterra se encontraba a 14000 Km. lo que hizo suponer que no vendrían. Argentina estaba entre 600 a 800 Km. de la isla, lo que también hizo suponer una ventaja decisiva. Pero no fue así y menos para la aviación de combate que para atacar necesitaba reabastecimiento en vuelo, con las limitaciones que ello supone y esto solamente lo podían hacer los A 4 B/C no así los Mirages que no cuentan con esta posibilidad.

Los únicos aviones que pudieron operar en la isla fueron los Pucara, por adaptarse al terreno (pistas de tierra y cortas).

Para terminar de describir el Teatro de operaciones elijo las palabras del Poeta:
...una época extraña.

Con una división, cara a los cartógrafos, (que) auspiciaba las guerras.

Allí donde enterraron juntos a López y Ward, donde la nieve y la corrupción los conocen. Juan López y John Ward. Jorge L Borges.

5. La construcción del héroe:

Presentado el historiador, las Malvinas, los medios y el teatro de operaciones; me toca ahora presentar "El libro": Se titula "Dios y los Halcones" La heroica acción de la aviación militar argentina en Malvinas, narrada misión por misión por nuestros pilotos de combate.

Editado por primera vez antes de cumplirse un año de la guerra, por la revista "Siete días". La tapa es un autorretrato del autor con su casco de vuelo.

Al releer este libro ya con el fin de este trabajo. Note cuan fuerte esta la presencia de Dios y de la muerte. Conjugándose en un morir por Dios más que por otra cosa (Patria u otros valores). Al estar tan unida la acción con el encuentro con la muerte, como camino para llegar a Dios. Me puse a repensar que clase de Héroe construyó el historiador. Aquí digo: "más que un héroe, o héroes, fueron construidos santos".

Comencé entonces mi trabajo transcribiendo especialmente los textos, que hallé importantes, con denominadores comunes y repeticiones, allí encontré numerosas citas a Dios y la presencia constante de la muerte.

Sobre lo primero (Dios) lo atribuyo a la educación recibida en la Escuela de Aviación Militar, por quienes combatieron en Malvinas.

El mito del héroe, tiene una entrada principal que es la cultura previa, donde luego de un hecho que es relatado fluye el héroe, es necesario entonces adentrarnos un poco en la cultura de la Fuerza Aérea Argentina. Allí esta ese Dios y esa muerte.

En la cultura en la formación del aviador, creo que está la clave de la relación con Dios y la muerte, para poder arribar al pensamiento de este historiador.

El libro entonces comienza con la dedicatoria, donde rinde homenaje a: Dios Nuestro señor, la patria, el pueblo, la causa, a Latinoamérica, a la familias, los combatiente, los civiles que combatieron, soldados, etc...finalizando el homenaje: "a aquellos que cayeron en las mas hermosas de las muertes".

Luego de esto el autor hace una aclaración: Aclaración: *"Todo lo publicado en este libro, ha ocurrido. Es real y en los relatos he tratado de ser absolutamente veraz"*. Este es el dispositivo de poder del historiador, lo real, la verdad. Digo dispositivo citando al amigo Varela: *"El impulso hacia la verdad en su*

pretensión de describir el mundo, define relaciones de poder cuando establece que es lo que debe pensarse como cierto y que como un error... Formas de sometimiento a una sola perspectiva posible. Pág. 42 La filosofía y su doble. Gustavo Varela (GV).

Comienza la guerra, comienza el Capítulo 1.

Este se inicia con un epígrafe de Marcos 10, 44

“El que quiera ser grande sea servidor vuestro y el que quiera entre vosotros ser primero, sea esclavo de todos, pues aun el Hijo del Hombre no vino a ser servido, sino a servir y a dar su vida en rescate por todos”

En este capítulo relata *“Todos deseábamos ir lo mas pronto posible....No sabíamos si esta flota que venia presentaría combate, pero estábamos preparados para afrontar lo que viniera, aunque en ese momento creo que aun no habíamos tomado conciencia de que estábamos a solo días de vivir una guerra. Interiormente, todos habíamos soñado con vivir ese momento, en el cual liberaríamos la impotencia acumulada durante casi 150 años.*

Carballo parte a la zona del conflicto y relata: *pensé que quizás nunca las volvería a ver, refiriéndose a las instalaciones de su base en Villa Reynolds.*

...Parecía que estuviésemos viviendo un sueño, que esto no podría estar pasándonos a nosotros. Por fin íbamos a poder demostrar el resultado de nuestro entrenamiento. Por fin descubríamos que lo aprendido en la ya lejana Escuela de Aviación Militar (EAM) era cierto, no eran palabras(recordemos esos 11 años de EAM).

La fuerza aérea se creó en 1946, allí estuvo la génesis de su cultura en hombres que modelarían un nueva clase de oficiales con gran nivel de capacidad técnica, con una ideología marcadamente de derecha.

En lo referente a técnicas de guerra aérea, los instructores eran en su mayoría emigrados de la Luftwaffe Alemana; el más famoso fue Hans Ulrich Rudel que a sus 30 años de edad era un As de la aviación de combate. Escribió varios libros uno era *“In spite of everything - A pesar de todo”*, donde defendía la mayor parte de lo que habían hecho los nazis. Otro libro que poseo en mi biblioteca y hoy releo es *“Piloto de Stuka”*, y allí encuentro en un final de prologo escrito por un General Español: *“Rudel es ejemplo de renuncia absoluta a su yo, de entrega completa a un ideal. Es el héroe, que, con el santo, tiene tanto en común”.*

El nacionalismo conservador, con gran catolicismo fue el credo de la génesis de la Fuerza Aérea y lo fue hasta por lo menos en tiempos de guerra. Jordan Bruno Genta, tal vez fue quien mas influyó en ideas e ideales a la Fuerza Aérea. Teniendo como enemigos a masones y judíos; justificando en forma doctrinaria la intervención militar en política, predicando devoción a Dios y la patria; no a la constitución. Su libro icono fue *“Guerra contrarrevolucionaria”.*

El militarismo clerical argentino encarnó el Pro patria mori: *Morir por el cuerpo místico político, tenía sentido, cobró sentido, cuando se considero igual, en cuanto a valoración y consecuencias, a la muerte por la fe cristiana, por la iglesia, o por la Tierra Santa. Ernst Kantorowicz, Los dos cuerpos del Rey.* En estas ideas se formó el piloto de combate de la FAA. Cómo la iglesia puede autorizar el uso de las armas sin que las muertes constituyan pecado. La causa justa, la dicta Dios y la iglesia.

Carballo continua volando hacia la patagona vuelve a decir *“Pensé que quizás nunca más volvería a cruzar esas provincias rumbo al Norte”.*

Capitulo 2: El primer héroe: Ya el pensamiento delata el deseo de construir y construirse como Héroe. El héroe está encarnado en él.

Esta vez comienza con tres citas, una de San Agustín y dos de Marcos 9,1 Notemos que el autor se llama Pablo (Saulo) y de segundo nombre Marcos.

*“Ama a Dios y has lo que quieras, pues quien ama a Dios obra el bien” S.A.
“Estad pues, sobre aviso y velad, pues no sabéis cuando será ese momento, no sea que viniendo de improviso os encuentre dormidos”. Marcos.
“Es preferible morir con gloria que vivir sin honor”. ¿Juráis a la patria seguir constantemente su bandera y defenderla hasta perder la vida? “Os lo aseguro, hay algunos de los aquí presentes que no experimentarían la muerte sin que vean llegado con poder el reino de Dios”.*

Nombra primer héroe el piloto García Cuerva, que ya volviendo al continente al enterarse que una escuadrilla enemiga estaba por interceptar a otra escuadrilla argentina que no podía defenderse, el piloto decide volver y colocarse al medio entre los harriers ingleses y los A 4 argentinos, logrando que los aviones ingleses realicen una fuga disuadidos por los mirages. El autor se refiere a este “primer héroe” diciendo que en este acto puso de manifiesto “la inmensidad de su corazón”. Posteriormente este piloto muere derribado por la artillería argentina.

Destaco acá la intención de construir al héroe desde el primer día de combate, de esta manera lo hizo Carballo. Pero la institución y los medios no se quedaron atrás inventando otro héroe aeronáutico: El Ten Jukic.

Sabemos que la mayoría de los argentinos tuvieron un contacto con la guerra a través de la prensa, estos eran medios restringidos y controlados, con las pautas informativas de la dictadura. En este contexto el día 4 de Abril se lee en los principales diarios del país que un Pucara había atacado a la nave insignia de la flota inglesa. Comenzaba la guerra y no había que perder la oportunidad la FAA no la podía desperdiciar.

La noticia anunciaba el ataque por parte de un solitario Pucará a la flota británica, realizando graves averías al portaaviones HMS Hermes. Si bien esta noticia también fue expuesta por muchos medios Gente realizó un desarrollo digno de análisis. El Teniente Jukic era un héroe que en su tarea había atacado al portaviones británico HMS Hermes, dañándolo gravemente, y retornado a su

base en Darwin. En la información, con un desarrollo amarillista y sensacionalista, se puede observar una ilustración del supuesto Pucará atacante escapando indemne de las defensas británicas, dejando atrás fuego y destrucción sobre la cubierta del portaaviones. Según Gente, éste había desoído todas las órdenes y había atacado solitariamente a un portaaviones británico (cuyas defensas aéreas son tremendas) y le había causado daños de consideración. Toda la editorial Atlántida se cuadró en esta política de triunfalismo que como ya veremos trajo consecuencias en la opinión pública argentina al finalizar la guerra.

Vale la pena citar un informe del ayudante del Gral. Menendez, quien escribió indignado, tras una serie de consideraciones críticas sobre su propia fuerza, que la actuación de la FAA se caracterizó por “un manejo burdamente falaz, mentiroso, triunfalista y en busca de rédito político...para crear en la población la imagen de la Fuerza Aérea Argentina que esta ganando la guerra lo que llevo a la mentira del teniente Jukic. (FL),172

En realidad el Ten Jukic muere intentando despegar su avión durante un bombardeo aéreo.

Pero no descartemos el avión elegido para este acto heroico: El Pucara, diseño argentino. Diseñado para contrainsurgencia o contraguerrilla. Símbolo criollo frente al imperialismo

Capítulo 7: Si Dios con nosotros: El autor sigue relatando el día del bautismo de fuego 1 de Mayo. Abre el capítulo escribiendo: *“Hoy es el día del trabajador, y voy a morir –pensé mientras subía las escalerillas hacia la cabina de de mi A-4 B...De acuerdo a lo que teóricamente se sabía, era imposible acercarse a navíos de guerra tan sofisticados como los ingleses, con una probabilidad menor del 90% de ser derribados antes de llegar al blanco, ya que contaban con misiles (de última generación)...por eso ese día pensábamos que íbamos a morir ; pero no dudábamos en absoluto, pues sabíamos por que luchábamos y pensábamos dar la vida por algo muy grande; por amor a lo nuestro, por servir a la patria, por ser fieles a nuestro juramento y a nuestros principios....Mientras realizaba los controles en tierra, notaba el temblor de mis manos y mis rodillas, lo que me molestaba, ya que no era esa la imagen que yo tenía de un soldado que sale a enfrentarse con dos tremendas verdades: la primera, que ese día quizás fuera el último y la segunda, comprobar si se es un cobarde o un valiente; pese a lo cual mientras hacía las señas reglamentarias a mis hombres, aparentaba una firmeza y seguridad que estaba muy lejos de sentir.*

Este fue el día que muere el Piloto García Cuerva abatido por la propia artillería antiaérea. Es abatido cuando al no tener combustible intenta aterrizar en la pista de puerto argentino; al respecto el historiador nos dice: *lo abatieron en la aproximación final a la pista, brindando su vida, cumpliendo lo que Dios dijo cuando le preguntaron cuales eran los dos mandamientos mas importantes: - Ama a Dios por sobre todas las cosas y a tu prójimo como a ti mismo.*

Continuando con este capítulo el historiador relata su primer ataque: *Arme mis cañones, hice una ráfaga intimidatorio por encima de sus chimeneas para que sus tripulantes se tiraran cuerpo a tierra, pues no me interesaba matar hombres, sino destruir sus medios.... Cuando llegue a tierra no me sentía bien. Primero porque el barco que ataque no me había tirado, segundo porque quizás había matado hombres y tercero porque el cansancio de dos horas y media de tensión continua habían dejado mis músculos agotados..*

El resultado de este ataque fue que se atacó a un barco propio, por suerte no hubo víctimas, el piloto se refiere a la “*Bondad de Dios*” gracias a la cual no hubo víctimas.

Capítulo 8: La casita Bariloche: Aquí el historiador nos cuenta: *trato de mostrar el carácter de los pilotos de combate, el espíritu y patriotismo que impulsaba todos sus actos, bajo la protección de de nuestro Señor Jesucristo, a quien solo le pedíamos la fortaleza de saber cumplir con nuestro deber y que se cumpla su voluntad.*

Este es un capítulo donde se toma realidad de la muerte, al ver que ya muchos pilotos no vuelven de su misión. Así relata estos acontecimientos:

Muchos de los que describo aquí, ya no están físicamente con nosotros...A veces alguien no volvía, y algún amigo se encargaba de guardar sus cosas, para ser devueltas a la familia.

Yo tuve dos días en los que decayó mi ánimo; cuando ocurrió lo que cuento en el capítulo “Si Dios con nosotros” y cuando Salí en la tapa de una revista en la que se me atribuía un buque que yo ni siquiera había atacado. Inmediatamente sentí el afecto de mis camaradas que me acompañaron, entre los que recuerdo al turquito, a Federici y a Fernando.

Al referirse a la muerte de un Alférez dice: *..Luego caería el también como un valiente y como me dijo la esposa de un Oficial, en un momento clave: ya estaban maduros para el Señor.*

Allí comprendí que lo único que realmente vale es lo que alimenta el espíritu, Dios, nuestras familias, nuestros principios, nuestros ideales.

Pero luego nos llegaban cartas.....donaciones....Realmente como Dios dijo – realmente da aquel que se despoja de lo que necesita y no el que da lo que le sobra.

Capítulo 9: No eran invulnerables: El autor comienza diciendo: *Antes del conflicto recibimos asesoramiento sobre la batalla aeronaval y quedamos completamente convencidos de que era ir a la muerte segura el atacar fragatas, pero bajo el lema “Por Dios y por la Patria”, nadie dudo.*

Capítulo 11 Mi primer fragata: 21 de Mayo dice Carballo: *Como compensación ese día usaríamos por primera vez los trajes antiexposición*

recién recibidos...Carballo nos relata su primera vez que encontraba y atacaba una fragata inglesa.

El alférez Barrionuevo se enojo conmigo porque no lo había puesto en una misión que el creía que le correspondía... estaba enojado porque no lo mandaban a un lugar en donde quizás encontrara la muerte!...

Estaba dominado por una euforia especial, con la seguridad tremenda que me daba el hecho de volar en Gracia de Dios.

Durante el escape relata: La fragata no tiro – nunca me lo voy a poder explicar. Ni un solo tiro, misil, me vio desfilas con toda su artillería y no tiro. Solo Dios sabe el por que.

Capitulo 18: Nuestras mujeres e hijos: *Es simplemente un homenaje a aquellas mujeres que nos ofrecieron a Dios y después de sufrir la perdida del esposo aceptaron cristianamente su voluntad, demostrando ser dignas de los héroes caídos en el cumplimiento del deber.*

Nosotros estábamos jugados, habíamos elegido nuestra profesión. Si nos llegaba el momento veríamos quizás un resplandor o sentiríamos algún fulminante y profundo dolor, para luego entrar en el oscuro túnel de la muerte con la luz al final, en donde probablemente encontraríamos los brazos tendidos de nuestro misericordioso Señor.

Mi esposa me dijo que me había ofrecido a Dios; a mi no me causo mucha gracia, pues prefería llegar a ver a mis nietos, pero esto demuestra el espíritu de esas patriotas.

Dijo el señor: No os dejareis huérfanos, vendré a vosotros..

Como dice el libro “Camino”, mas recia la mujer que el hombre, y mas fiel a la hora del dolor - ¡Maria Magdalena y Maria Cleofás y Salome!.

Con un grupo de mujeres valientes como esas, bien unidas a la virgen dolorosa, “que labor de almas se haría en el mundo”.

Capitulo 24: En el día de la Patria: *Cuando nos estábamos cambiando dije a mis numerales “Espero que podamos celebrar este aniversario como corresponde” y gracias a Dios fue así...Era el aniversario de nuestra patria y lo podíamos celebrar de la mejor forma..*

Le pedí a Dios que lo ayudara, pues lo único que le quedaba era eyectarse.....

Esa noche fuimos a cenar todos al restaurante del ACA donde nos trajeron el libro de oro para que firmáramos todos los pilotos, y mi jefe de Escuadrón me pidió que escribiera algo previo a nuestras firmas en nombre de de todos; allí puse “Con Dios en el alma y un Halcón en el corazón”

Capitulo 28: Con el rosario en la mira: *Se hace otra cita a Dios al encontrar un piloto eyectado...Ayudado por Dios, al día siguiente...*

Como conclusión, pienso que todo ser humano es capaz de hacer cosas que ni el mismo sabe que puede hacer, con la ayuda de Dios y un espíritu elevado.

Cito ahora al Poeta:

Una de las tantas provincias
del interior fue su tierra
(No conviene que se sepa
que muere gente en la guerra).

Se obró con suma prudencia,
se habló de un modo prolijo.
Les entregaron a un tiempo
el rifle y el crucifijo. (el rosario en la mira).

Capitulo 30 El escalafón técnico en Operaciones: *Cuando el conflicto termino nadie se sintió derrotado (Diferencia con otras Fuerzas Armadas). La conciencia de haber cumplido con el deber, con el deber de soldado, de combatiente cuya forma de combatir no es muy definida, dio la luz suficiente a cada uno de sus integrantes para asumir el desenlace con honor.*

El resultado obtenido en el combate por la recuperación de nuestras islas no hubiera sido posible sin la convicción religiosa y patriótica de todos sus integrantes, oficiales, suboficiales y civiles, cuya escala de valor Dios, Patria y Hogar, no da lugar a dudas para ofrendar la vida en pos de las causas nobles.

Cap 40: Evidentemente la situación esta que arde: *Todo el día repetía yo esa frase, imitando sanamente la voz de un superior, ya retirado, entre todo lo que hacía con el fin de mantener alto el espíritu de los Halcones, el que de por sí siempre estaba tocando las nubes porque era para ellos un placer pelear contra "El Infiel". La guerra para la Fuerza Aérea era religiosa, El catolicismo contra el protestantismo.*

Al primero que deseo recordar es al Padre Jesús Prieto Santamaría, nuestro capellán, el que nos dio la más poderosa de las armas, con la cual no temíamos a ninguna fragata: la Fe. El, en su humildad nos fue ayudando a subir los peldaños que conducen a la luz.

Cap 55: Conclusión: *Hoy a casi un año de la finalización del conflicto de Malvinas he concluido este libro... Como la memoria es frágil y la arena cubre la obra del hombre, recuerdo a los siguientes, oficiales, suboficiales y soldados de la FAA.. quienes cayeron cumpliendo misiones de combate... Su heroísmo, sus viudas y sus huérfanos, nos piden que no olvidemos nunca su sacrificio.*

Citando al libro "Los cinco minutos con Dios" de Alfonso Milagro: *Hay un momento admirable en la vida de todo hombre; es el momento en el que se compromete ante su propia conciencia, a vivir el heroísmo, del cumplimiento*

del deber....Luego el autor: Y si el deber ocupa el primer lugar, también lo ocupa Dios y si Dios es el primero todo queda en orden.

Te deseo la paz de tu conciencia.

*Jesucristo dio la vida por todos nosotros. Ellos tuvieron la gracia de morir de la misma forma, pues dieron su vida por ustedes. **FIN DEL LIBRO.***

6. Conclusiones finales.

Una investigación que se inscribe en el campo de la historia de la memoria. Intentando definir a la memoria como el uso social del pasado para diversos fines de la vida en el presente. Es por eso que cuando un historiador se pone a escribir lo hace a alguien y contra alguien. La memoria esta construida de representaciones sociales, cuyo dispositivo discursivo se articula siempre en el presente. Las memorias son siempre selectivas, es decir articulaciones de recuerdo y olvido, y lo son porque detrás de toda memoria hay un juego o disputa de poder. Así ninguna memoria es inocente o desinteresada.

Esta construcción del Héroe que he desarrollado se instala en el plural de memorias que coexisten al mismo tiempo, que luego de una confrontación de versiones según mi opinión e investigación, se instaló este héroe en la institución Fuerza Aérea, la sociedad argentina, excediendo la frontera hasta el reconocimiento internacional.

FINAL DEL HÉROE:

Condiciones Previas: El significante Malvinas como símbolo nacional, el cual considere un punto fundamental ya desarrollado.

Abstracción/ Mundo Ideal: Este Héroe se construye a partir de un antes inexistente (estaba en el mundo ordinario), como la inexperiencia total de combate de la Fuerza Aérea Argentina. La ausencia de Héroe Aeronáutico y falta de identidad.

Este héroe también surge de un ideal, una abstracción, que es “Malvinas”. Una abstracción que se transformaba en defender el suelo patrio en peligro.

Es un héroe nacido en este “mundo ideal”, no de una “techné” es un Anti-Ulises, el anti-héroe Griego.

Necesito de **condiciones adversas** País periférico contra un Imperio; tecnología avanzada y cantidad vs. Material viejo, limitado e inexperiencia; etc....

El llamado de la aventura el inicio de la guerra de Malvinas. Para luego cruzar el umbral, la iniciación, un bautismo que fue el 1 de Mayo día conocido como el Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina. Recordemos la construcción del relato Jukic como “Primer Héroe”.

Miscelánea: Fue realmente ese el bautismo de fuego o contamos el 55. Donde la FAA se enfrenta a la Marina y donde un Gloster Meteor derriba un North American naval. Luego la FAA pasó de la lealtad al gobierno a sumarse al golpe del 55. F.L. Pag 177 y Bombas sobre Bs As. Gestación y desarrollo del bombardeo aereo sobre la Plaza de Mayo del 16 de Junio 1955. Bs As, Vergara 2005, pp 95 y ss.

Continuamos: La prueba fue su primera misión, encontrando aliados y enemigos aprendiendo las reglas de este otro mundo extraordinario. Ahí se acerca a su propio deseo de construcción, tiene éxito (Vuelve). Pero también ve la muerte en sus compañeros. Él se enfrento a la muerte, se sobrepuso a los miedos y se ganó la recompensa de la heroicidad en vida. Lo cual le permite narrar la "GESTA" y entre la forma en que el historiador narra la guerra, y construye el héroe, leemos una comunicación directa con Dios buscando la santidad (Anti-Ulises). El héroe necesita encontrarse con el mentor un ser superior que lo acompaña espiritualmente, y le brinda la ayuda sobrenatural para seguir viviendo "o" lo lleva a su seno, al paraíso. Para que el Héroe devenga en Santo necesita morir, por ello el monodiscurso de la muerte. En este relato la muerte es el horizonte, ¿el suicidio conciente?, ¿el kamikaze?, ¿el terrorismo fundamentalista?; La causa justa, la certeza, el infiel, lo absoluto, los elegidos, la locura mesiánica...Cuántas cosas para preguntarse.. Esa sociedad argentina que salio a gritar el 2 de Abril, sociedad de fantasmas, con tendencia al pensamiento mágico, soluciones imposibles e inmediatas.

La palabras de Carballo se inclinan a decirme que estaban allí mas para ser muertos que para matar. La lógica del martirio cristiano. Al construir este héroe el historiador no se cuestiona la guerra, ni la forma en la que se llegó, ni quienes la decidieron. Creo que es una forma de poder seguir viviendo como "sobreviviente de Malvinas".

Volviendo a la comunicación directa con Dios, que recordar que el Papa Juan Pablo II, nos visto el 11 y 12 de Junio del 1982, para que Dios de también punto final a la guerra que finaliza el 14 de Junio. Quiero destacar que con este pensamiento no hay posibilidad de error. Si vuelvo del combate vivo, o muero es por que Dios lo quiso. Si la guerra se gana o se pierde también.

Sigamos comparando a este Héroe con otros: Para construir al héroe tengamos en cuenta que las guerras cumplen para las naciones, para los movimientos políticos, un papel central en la construcción de sus identidades colectivas. Los líderes y combatientes en las luchas por la independencia se transformaron en los héroes y próceres que marcaron la escolaridad de decenas de miles de argentinos. F.L. pag 163... y esta era la oportunidad de la FAA.

Comparemos con los grandes Héroes del Ejército y la Marina, me refiero al General San Martín y al Almirante Brown; podríamos decir lo siguiente:

San Martín: Como me gusta imaginarlo, el sobrino de Napoleón, que considera que no es suficiente la liberación de las provincias unidas del sur. Y que hay que extenderlo a Chile y Perú, un gran estrategia con un pensamiento regional por no decir mundial, veía y pensaba el presente mas allá del Virreynato.

Guillermo Brown: El corsario, el aventurero pero que sabe con lo que cuenta, que posee una techné.

El piloto de Combate: El héroe de la FAA se inventó en el momento, un héroe sin nombre propio, fueron todos. Como datos más anecdóticos podemos decir que la plaza Britania se cambia a Fuerza Aérea en pleno conflicto. **RG Pag 148.** A nivel popular que muchas pizzerías le cambiaron el nombre al famoso postre “Sopa Inglesa” por “Sopa Pucara”.

Necesidad política: La FAA aprovecho que no tuvo críticas de soldados que combatieron para esta arma, en cambio si lo tuvo el ejército y la marina. Reclamo de Soldados y padres...La figura de la FAA se realiza ya que apenas llegan los soldados de Ejército y Marina, no denuncian al enemigo británico, sino al maltrato de sus superiores, sumado a las acusaciones que estas armas rehuyeron el combate. Sumemos el papel en la represión de los Generales del Ejército y Oficiales de Marina como Massera y Astiz. Nombres propios que no poseía la F.A.A.

Se dice que “El informe Ratenbach” es entregado por la FAA a un medio periodístico en nov. 1983, para que obviamente separarse de las otras fuerzas. **Pag 175 F.L.**

Vale también mencionar como represalia, el caso de la Mansión, un centro de detención clandestino de la FAA que salio a la luz gracias a la Armada Argentina, en un acto de “acá participamos todos”.

Me faltó citar el tiempo de esta ponencia no me lo permite, el reconocimiento internacional a este piloto de combate. Sí lo hubo desde muchos lados y principalmente del “enemigo”.

Carballo construye su héroe, yo construyo el héroe de Carballo. *“Que Dios detrás de Dios la trama empieza...”* esta trama que no fue una “Gesta”, solo una aventura irresponsable.

Termino con otra mitología, que nos atraviesa a todos, la pregunta que se devela en un solo instante.

Paginas 24 y 25 Mal de Tango.

Oyó vivas y oyó muertas,
oyó el clamor de la gente.
El solo quería saber
si era o no valiente.

Quizás estas muertes sean una secreta victoria.

“Nadie se asombre de que me de envidia y pena el destino de aquel hombre.
() Milonga del muerto. JLB Prohibida durante la dictadura militar.

Gracias Salud!!!!

Bibliografía:

Pablo M. Carballo; Dios y los halcones. Editado por Revista Siete Dias.
Pablo M. Carballo; Halcones de Malvinas. Edic. Argentinidad.
Federico G. Lorenz; Las guerras por las Malvinas. Edhasa.
Rosana Guber; ¿Por qué Malvinas? De la causa nacional a la guerra absurda.
Fondo de Cultura Económica.
Francisco Pío Matassi; La batalla Aérea de nuestras Islas Malvinas. Fuerza
Aérea Argentina, Escuela Superior de Guerra.
David Tinker; Malvinas, Cartas de un marino Ingles. Emece.
Benigno Héctor Andrada; Guerra aérea en las Malvinas. Emece.
Rubén Moro; Historia del conflicto del Atlántico Sur (La guerra inaudita).
Fuerza Aérea Argentina, Escuela superior de guerra.