

Esta obra, producto de una exhaustiva investigación, está destinada a exaltar la epopeya de cuatro barcos auxiliares que durante la guerra de Malvinas estuvieron tripulados por hombres de nuestra Armada y cumplieron las más difíciles misiones. Se trató de tres barcos isleños incautados: Forrest, Monsunen y Penélope, y un barco provisto por una empresa argentina, el Yehuín.

Los sesenta tripulantes bajo conducción naval militar no sólo efectuaron todo tipo de tareas de alije, transporte, búsqueda, rescate de náufragos y aprovisionamientos varios sino que además de tener que enfrentarse a violentos ataques navales sostuvieron, con el barco Forrest, el primer encuentro aeronaval en las islas y en el caso del Monsunen se sumaron al contingente de Ejército para participar activamente combatiendo, pie a tierra, en la batalla de Pradera del Ganso.

El detallado relato de las acciones que protagonizaron estos barcos rescata sin lugar a duda el valeroso empeño de los hombres de la Armada en las complicadas misiones que se les encomendaron con el empleo de frágiles naves en una geografía difícil y desconocida. Es dable destacar la empeñosa tarea del escritor Jorge Muñoz, quien se ha dedicado a través de una prolífica labor de investigación a bucear en temas poco conocidos referidos a la actividad naval durante la batalla por Malvinas, y en tal sentido ha logrado llenar un importante vacío de nuestra Historia.

PÓKER DE ASES EN MALVINAS

PRESENCIA NAVAL EN MALVINAS

Siempre que deba hablarse de Malvinas, insoslayablemente tendremos que referirnos a la actividad naval. Se trata de un archipiélago de complicado diseño ubicado en nuestro mar Atlántico y rodeado por aguas habitualmente inhóspitas, justamente donde los elementos navales se encuentran en su medio natural. Por ello, la integridad de su historia siempre estuvo ligada a los marinos, quienes participaron activamente desde su descubrimiento, colonización y posterior desarrollo.

A partir del momento en que el Gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata dispuso el envío en 1820 del coronel de marina D. David Jewett a bordo de la fragata *Heroína* (buque de guerra del Estado) para que legitimara la propiedad argentina de las islas y produjera con su presencia y acción el cese de las actividades ilegítimas de cazadores y depredadores extranjeros, quedó iniciada una serie de actos que a través de varios años y con distintos gobiernos iban a demostrar, con firme decisión, nuestra irrevocable vocación de justicia y soberanía.

Asimismo, y ya refiriéndonos a los archipiélagos dependientes de Malvinas: las islas Georgias y Sandwich del Sur, también fueron el permanente desvelo de nuestras autoridades navales quienes, en cuanta ocasión se presentó, hicieron valer con su actitud y presencia el derecho de propiedad que estas islas guardaban para nuestro sentido soberano de esa porción del mar austral. No debemos olvidar que en 1904, al instalarse la Compañía Argentina de Pesca en la isla San Pedro, donde se erigió por vez primera la enseña patria en la bahía Cumberland (Grytviken), la Armada Argentina dio su pleno apoyo logístico y de comunicaciones al emprendimiento. Allí, donde también funcionó oficialmente una oficina meteorológica, se hicieron presentes, en forma constante, el transporte de la Armada Guardia Nacional y la corbeta Uruguay que, además de trabajos que les eran propios, efectuaron relevamientos cartográficos e hidrográficos sobre Georgias.

Fue así como la actividad de nuestra fuerza naval sobre las islas Sandwich del Sur se hizo sentir con la primera expedición por parte de efectivos de la Armada durante la Campaña Antártica 1951/52. En esa misma línea de trabajo, ya en el transcurso de la Campaña 1954/55, se efectuó el primer desembarco del guardiamarina Ricardo Hermelo y dos radiooperadores en la isla Morell con la misión de poner en condiciones y habilitar el refugio Teniente Esquivel. Fue la primera vez que en nuestras Sandwich vivieron seres humanos durante tanto tiempo.

Durante la Campaña 1956/57, además de rescatar al personal de las islas, se erigió una nueva baliza argentina denominada Guardiamarina Lamas. A partir del año 1976 se encaró decididamente el propósito de

instalar la Estación Científica Corbeta Uruguay que, luego de grandes dificultades pero con mucho entusiasmo y férrea voluntad por parte del personal de la Armada, logró inaugurarse el 18 de marzo de 1977. Esta estación quedó establecida para recoger información meteorológica, geológica, de fauna y flora, magnetismo, estado de los hielos, etcétera.

Volviendo a nuestras Malvinas, debemos recordar que la Aviación Naval fue la primera en sobrevolar parte de las islas. Ello se concretó el 22 de enero de 1940 con tres hidroaviones Consolidated P2Y-3 que integraban a fines de la década del 30 la Escuadrilla Patrulleros. El cruce, iniciado en Bahía Uruguay – próximo a Puerto Deseado-, provincia de Santa Cruz, encontró su cúlmene en las Islas Salvajes (Grupo Sebaldes), al noroeste del archipiélago malvinense, para luego finalizar en la base Puerto Belgrano. El histórico vuelo, que por muchos años se mantuvo como secreto militar, contó como jefe de escuadrilla al teniente de navío Salustiano Mediavilla.

El 15 de septiembre de 1961, una escuadrilla de tres Neptune de nuestra aviación naval, en una misión aerofotográfica al mando del capitán de corbeta Siro de Martini, sobrevoló íntegramente las islas Malvinas, incluyendo su capital, y regresó sin escalas a su punto de partida, la base Comandante Espora.

A raíz del acuerdo firmado entre Gran Bretaña y nuestro país, formalizado en 1971, se iniciaron de nuestra parte viajes a Malvinas para lograr una mayor relación por medio del establecimiento de plantas proveedoras de gas, combustibles líquidos (YPF) y el servicio de Líneas Aéreas del Estado LADE. Ello incrementó la llegada de cargas y turismo que se concretó por medio de una línea regular provista por el Servicio de Transportes Navales a través de los buques ARA *Bahía Buen Suceso*, ARA *San Gonzalo*, ARA *San Pío* y ARA *Isla de los Estados*. Para ese tiempo arribó a Malvinas el yate ARA *Fortuna* al mando del capitán de fragata Máximo Rivero Kelly que, como embajador de buena voluntad, dejó una impresión positiva de los mejor de nuestro ser nacional.

Los acontecimientos históricos que se sucedieron en esas latitudes, específicamente en Malvinas, Georgias y Sandwich, a partir de marzo de 1982, contaron también con la participación protagónica de la Armada. Quienes aducen una falta de mayor presencia de los elementos de nuestra Armada en el conflicto de 1982 y un supuesto retaceo de lanzar sus barcos a la mar para concretar una acción ofensiva contra la armada británica no tienen un acabado conocimiento de las reglas básicas del correcto empleo de los medios de combate o quizá tienen mala memoria. Si nuestra flota de mar estuvo bien preparada en términos generales como para soportar una embestida de una fuerza igual y contraria y también se encontraba dispuesta a encarar una defensa de nuestras aguas territoriales en términos defensivos normales y proporcionales, no podía exigírsele que a riesgo de perder todos sus elementos se lanzara a una acción temeraria en medio de un mar dominado por medios navales y aéreos incontrastablemente superiores, algunos de ellos propulsados por energía nuclear, que estaban asistidos con nutridos abastecimientos logísticos e información satelital. Una acción desatinada hubiera llevado a nuestros hombres y sus barcos, sin dudarlo, a un verdadero desastre sin ganancia. Sólo la prudencia y el buen tino permitieron que se encararan únicamente aquellas acciones posibles, y a pesar de ello el costo de vidas y elementos no resultó reducido.

Respecto de los poco memoriosos, bastaría solamente con recordarles una cifra: 404 muertos en acciones de combate. El doble de bajas mortales que la suma de las otras dos fuerzas. Pero ello solamente sería un dato estadístico si no fuera acompañado de la enunciación circunstanciada de las acciones que cumplieron los hombres de la institución naval.

El preludeo del conflicto de Malvinas abarcó a trabajadores argentinos quienes, de acuerdo con un contrato comercial formal, el 17 de marzo de 1982, fueron trasladados por el transporte naval ARA *Bahía Buen Suceso* a Puerto Leith, Georgias. Ello derivó en un incidente no deseado por la Argentina y a raíz del cual el gobierno británico presentó una protesta centrada en el desembarco de personal civil y militar (esto último no era cierto), en el izado de una bandera argentina y por no haberse presentado en Grytviken a efectuar migración. A raíz de esto, los británicos advirtieron que desalojarían por la fuerza a los operarios si no se cumplimentaban ciertas exigencias. Con el objeto de protegerlos, el 24 de marzo, nuestra Armada se hizo presente con el buque polar ARA *Bahía Paraíso*, del cual desembarcó personal naval bajo la denominación Grupo Alfa. Esta dotación compuesta básicamente por buzos tácticos y cinco infantes de marina, al mando de un teniente de navío, respaldó con su presencia la integridad y libertad de trabajo de los operarios argentinos que actuaban con total legalidad.

La exitosa Operación Rosario de reconquista de las islas Malvinas, acaecida el 2 de abril de 1982, fue una acción básicamente encarada por elementos anfibios que involucró a gran parte de la Armada congregada alrededor de lo que se denominó Fuerza de Tareas 40, la que incluyó, además del Batallón de Infantería de Marina N°2, comandos y buzos tácticos, la participación de una diecisiete unidades navales, más un grupo aeronaval de exploración y una sección de infantería de Ejército. En esa primera acción ofreció generosamente su vida el capitán de corbeta IM Pedro Giachino, el primer caído en esa dura guerra.

La recuperación de Georgias, el 3 de abril, contó con el empeño de fuerzas navales que incluyeron la corbeta ARA Guerrico, el buque polar ARA *Bahía Paraíso*, una fracción de Infantería de Marina (cuarenta hombres del Batallón N°1); dos helicópteros (uno de Ejército y otro de la Armada), componentes de la Agrupación Naval Antártica, y un grupo de buzos tácticos y comandos anfibios. El violento pero exitoso enfrentamiento con las fuerzas británicas no dejó de incluir bajas mortales, puesto que también allí nuestros marinos regaron con su sangre esas islas. Ellos fueron los marineros conscriptos de Infantería de Marina Jorge Néstor Águila y Mario Almonacid y el cabo de mar Patricio Guanca.

Cuando a partir del 1° de mayo se desataron las acciones de agresión armada por parte de las fuerzas británicas, éstas encontraron la debida respuesta. Además de las victoriosas incursiones sobre la flota enemiga de nuestra Fuerza Aérea, se destacaron por su efectividad los pilotos de la Aviación Naval, quienes lograron averiar gravemente varias naves de guerra enemigas y hundir otras como el destructor *Sheffield*, la fragata *Ardent* y el transportador de aeronaves *Atlantic Conveyor*. Otros enfrentamientos aeronavales dan cuenta de lo duro de la lucha en que estaban empeñados, como el ocurrido al aviso ARA *Sobral* donde perdieron la vida su comandante, el capitán de corbeta Sergio Gómez Roca, y siete de sus hombres al repeler un ataque de helicópteros.

El 2 de mayo, un submarino nuclear británico atacó al crucero ARA *General Belgrano* cuando éste se encontraba fuera de la zona de exclusión. Los 323 hombres que allí perdieron la vida resultaron la mayor ofrenda que una institución puede ofrecer a la Patria. Los transportes navales de la Armada que operaban en Malvinas tampoco se salvaron de los ataques. El buque ARA *Bahía Buen Suceso*, tras resultar averiado, fue posteriormente hundido. Y el transporte ARA *Isla de los Estados*, al zozobrar víctima del cañoneo de una fragata británica, se llevó la vida de veintitrés argentinos: tres suboficiales de la Armada, tres hombres de Ejército, uno de Fuerza Aérea, otro de Prefectura Naval y quince marinos mercantes; algunos de estos últimos, oficiales retirados de la Armada.

La caída de Georgias ocurrida el 25 de abril, que constituyó el principio de la ofensiva enemiga, contó, pese a la reducida dotación que la protegía sólo provista de armas livianas, con la firme resistencia de los efectivos de la Armada. En esa oportunidad, además de un muerto y varios heridos, se perdió, tras cruento combate, el submarino ARA *Santa Fe*.

En los últimos tramos del conflicto, los hombres de la Armada no decayeron en su entusiasmo y, por el contrario, buscaron formas novedosas de revertir su resultado. El 12 de junio, un equipo de técnicos navales al mando del capitán de fragata Julio Pérez logró poner a punto, en Puerto Argentino, un sistema que les permitió lanzar un misil Exocet MM-38 desde tierra. Ese lanzamiento exitoso dejó fuera de combate al destructor *Glamorgan*, que hasta ese momento se acercaba todas las noches para hostigar con su fuego nuestras posiciones.

Ya en la batalla final por Puerto Argentino se distinguió -entre otras unidades tales como los Regimientos 3 y 7 de Ejército- el Batallón de Infantería de Marina N°5, que ocupaba la extensa zona que incluía los montes Tumbledown, William, Pony' Pass y Sapper Hill. Su comandante, el capitán de fragata Carlos Hugo Robacio, ofreció la máxima resistencia a la ofensiva británica en las cumbres del monte Sapper Hill, rechazando reiterados ataques enemigos.

En los últimos tramos del conflicto, la presencia en Malvinas de los buques hospital ARA *Almirante Irizar* y ARA *Bahía Paraíso* coronó la actividad de nuestra Armada en la guerra, ya que a costo de un alto riesgo se hicieron presentes con sus eficientes componentes navales y sanitarios para brindar asistencia humanitaria y científica a nuestros heridos.

La defensa de Malvinas, en cuanto le correspondió a los efectivos de la Armada, además de contar con una Escuadrilla Aeronaval de Ataque, tropas especializadas de comandos, buzos tácticos y una sección de perros de combate, no pudo dejar de estar presente en sus aguas. Para ello, a falta de naves de su flota, incorporó un barco auxiliar menor argentino y requisó tres pequeños barcos logísticos malvinenses. Estas cuatro naves fueron dotadas de tripulaciones propias y nucleadas junto con otros grandes barcos auxiliares que se encontraban en esa jurisdicción con el fin de integrarlas específicamente a la Subárea Naval dentro de la Agrupación Naval Malvinas.

El presente relato se refiere a los barcos auxiliares menores *Yehuín*, *Forrest*, *Monsunen* y *Penélope*, unidades que no contaron con ninguna protección, ni de superficie ni aérea, para el desempeño de sus misiones, como tampoco dispusieron de armamento adecuado para su autodefensa. La táctica adoptada para llevar adelante las tareas de abastecimiento, traslados, rescates, patrullaje, etc., fue la única factible en función de los medios contrapuestos. De acuerdo con las directivas emanadas por el Grupo Naval Malvinas, para eludir la acción enemiga debían navegar muy próximos a la costa, minimizar el uso del radar y, si hubiera peligro de hundimiento, tratar de embicar la nave.

En cuanto al personal destinado a tripular dichas naves, cabría aclarar que éste fue designado, mayoritariamente, de entre los efectivos que se encontraban disponibles en las islas, quienes a pesar de no contar con el tiempo suficiente para la adaptación a esos buques no conocidos y sin haber integrado entre sí tripulaciones anteriores, se hicieron cargo de estos barcos con plena eficiencia.

Más allá de la precariedad de los medios disponibles, los inconvenientes propios de la falta de planeamiento previo y las dificultades que presentó el conocimiento inicial de los Factores Fijos del Teatro de Operaciones, el resultado obtenido resultó excelente, consecuencia de la buena conducción y la adecuada formación del personal. Las misiones ordenadas se cumplieron integralmente, las naves no pudieron ser abatidas y sus dotaciones resultaron felizmente ilesas.

FORREST

Si bien resulta difícil parangonar lo épico con lo lúdico, en nuestro afán de buscar alguna figura análoga de estos relatos marinos con un juego de naipes, no hemos visto mejor ejemplo que encontrarnos con un “comodín”. Como sabemos, esta es la carta que puede tomar el valor y hacer las veces de cualquier otra carta según la conveniencia del jugador que la tiene. “Necesitaba un rey pero he tomado un comodín y me sirve igual”. Exactamente dentro del juego de los barcos auxiliares menores, uno de ellos actuó de “comodín” y ese fue el caso del *Forrest*. Esta nave colaboró en el sembrado de minas acuáticas, incursionó audazmente en el intrincado laberinto del archipiélago, remolcó a buques averiados, fue alijador de los grandes cargueros, abasteció las posiciones más alejadas, rescató naufragos, buscó sobrevivientes y sostuvo el primer enfrentamiento aeronaval de la batalla. Allí donde fue necesaria la presencia y la acción eficazmente profesional de los marinos de nuestra Armada, estuvo el *Forrest*.

Cuando las Fuerzas Armadas argentinas recuperaron Malvinas y se hicieron cargo de la administración del gobierno, dentro de los bienes británicos requisados se encontraba un pequeño barco amarrado en el muelle de la gobernación. Se trataba del *Forrest*, una nave para servicios auxiliares de puerto y tráfico interislaño.

Para comandar el *Forrest*, el jefe de la Subárea Naval Malvinas, capitán de navío Antonio Mozzarelli, designó al entonces teniente de navío Rafael Gustavo Molini. Este oficial, quien antes del 2 de abril se desempeñaba como jefe de segundo año en la Escuela Naval Militar, había sido trasladado a Malvinas el lunes 12 para pasar a cumplir servicio en el Apostadero Naval. Allí, sus primeras tareas tuvieron que ver con la conflictiva descarga de los buques que llegaban a Puerto Argentino y también con el traslado de cargas que vía aérea arribaban al aeropuerto.

El 14 de abril, Molini se hizo cargo del *Forrest*. Junto al muelle de la gobernación fue recibido por su capitán original, el señor Jack Sollis, quien le hizo entrega de la nave, que se encontraba en buenas condiciones generales aunque varios de sus sistemas auxiliares estaban fuera de servicio. Ante una invitación de Molini, el capitán Sollis, si bien aceptó dar todas las explicaciones necesarias para el funcionamiento de la nave, declinó de continuar con sus tareas a bordo aduciendo que no deseaba dejar sola a su familia en esas circunstancias.

Para secundar a Molini, el capitán Mozzarelli le asignó una tripulación de dieciséis hombres provenientes del Apostadero Naval y de unidades de la Armada surtas en el lugar. Sus oficiales adjuntos fueron el teniente de corbeta Juan Carlos Verneti, en calidad de Segundo Comandante, y el teniente de corbeta Hugo Oscar Guilisasti, como Jefe de Máquinas. El resto de la tripulación se conformó con el cabo primero Jorge Elías, como contramaestre; el cabo segundo Enrique Piedrabuena, timonel; los suboficiales Federico Lares, Alberto Amedeo y Carlos Guerrero, en Máquinas; como electricista, el cabo primero Reinaldo Zurita; en Sanidad, el cabo segundo enfermero Alberto Nieto; a cargo del Refuerzo de Fuego, el cabo segundo de Infantería de Marina Carlos Medina con los conscriptos Nicolás Pinto y Vargas. La dotación se completó con los conscriptos de marinería Oscar Damonte, Alberto Moltrasio, Mario Luchetti y Carlos Olcese.

Si bien en un principio, dada la diversidad de extracciones de la bisoña tripulación, Molini tuvo dudas acerca de su asimilación y comportamiento en situaciones conflictivas, muy pronto, sobre la base de una consecuente labor de adoctrinamiento que buscó reafirmar sus ideales y principios patrióticos, todos se integraron para formar un equipo homogéneo, cumplidor hasta el sacrificio y de excelente rendimiento. Fue así como, gracias a la férrea voluntad de sus oficiales y el nivel moral y profesional del personal asignado, pudieron en muy corto tiempo navegar con total normalidad.

Sólo tuvieron un leve problema, producto del desconocimiento pleno en el funcionamiento de los servicios auxiliares del barco, y ello ocurrió poco antes de la primera salida. Efectivamente, una noche, al olvidar que la energía de iluminación a bordo provenía de dos baterías que servían también para arrancar el

motor y no de una toma de tierra, como suele hacerse, dejaron algunas luminarias encendidas. Por supuesto, al disponerse a zarpar al día siguiente, se encontraron con los acumuladores debilitados y sin fuerza para el arranque. Pero rápidamente alguien con lógico acierto logró poner en marcha el generador accionado a manija y así pudieron dar inicio a la carga de baterías. Salvo este primer incidente, luego que el personal le tomó el ritmo al manejo de los elementos a su cargo, las tareas a bordo transcurrieron sin mayores problemas. Es justo mencionar que la tripulación se destacó por su aplomo, espíritu de sacrificio y acendrada dedicación a los trabajos impuestos, especialmente cuando todos sin excepción, a falta de personal de estiba, tenían que participar activamente en la carga y descarga.

Además siempre predominó el buen sentido del humor y una gran camaradería. La totalidad de la dotación, con tremenda voluntad, supo sortear las difíciles contingencias que las situaciones de guerra los obligó a vivir. Fue dable destacar que no se dieron espacio para dubitaciones ni afloraron conflictos que no fueran superables y, si bien los oficiales que ejercían el comando apuntalaron sabiamente a sus hombres, éstos facilitaron también el ejercicio del comando gracias a su alto sentido de la responsabilidad y el deber.

La primera misión que cumplió el *Forrest* tuvo que ver con el sembrado de minas acuáticas en la boca de entrada de Puerto Argentino. Dicha maniobra, iniciada a las once de la noche del día 14, si bien se realizó desde el transporte naval *Isla de los Estados* con un equipo de hombres de la Armada, dependió en parte de la ayuda que brindó el *Forrest*, con el fin de situar la posición de los artefactos y también para tratar de que esta operación no fuera detectada por algún submarino británico.

En tanto el *Isla de los Estados* navegaba sobre la línea de profundidad de 60m en total silencio, el *Forrest* lo hacía en forma paralela, dos o tres millas mar adentro, sobre la profundidad de más de 120m, donde quedaba expuesto a la probable acción de los submarinos. Con el objeto de atraer sobre sí la atención y desviarla del verdadero objetivo que era el buque minador, los tripulantes del buque auxiliar produjeron toda clase de ruidos hasta convertirse en un verdadero cortinador acústico antitorpedos. A tal efecto, mientras gruesas cadenas que colgaban a los costados del barco producían, con el movimiento del mar, un fuerte sonido al golpear contra el casco, en la bodega algunos hombres martillaban con todo tipo de herramientas metálicas el interior de la nave. Sin perjuicio de ello, se encendieron todos los generadores y bombas y se pusieron en marcha ambas sondas con objeto de producir interferencias electrónicas.

En este tramo de la maniobra fueron incorporados a la tripulación del *Forrest* los tenientes de corbeta Oscar Vázquez y Héctor Rodolfo Lehmann, quienes luego de cumplir su trabajo fueron trasladados al *Monsunen*.

Ningún hombre de la tripulación del *Forrest* ignoró que esta atrevida operación los convertía en un fácil blanco para cualquier ataque que pudiera provenir de los submarinos que ya estaban operando en la zona. La verdad es que –y esto se supo más tarde– el día 12 el submarino británico *Spartan* se había estacionado frente a Puerto Argentino y desde su posición pudo observar no sólo el trasbordo de las minas desde el *Bahía Buen Suceso*, sino luego el sembrado de aquéllas. Según una versión británica, esta noticia fue transmitida por el comandante del sumergible, capitán J. B. Taylor, a sus mandos en Northwood, Inglaterra. ¿Se debería atacar? La respuesta del gabinete de guerra británico, según la misma versión confirmada luego –ya que no se produjo ningún ataque–, habría sido negativa en razón de que se trataba de naves mercantes que se encontraban dentro de la zona de exclusión antes de la fecha de declararla cerrada.

Si bien todos los tripulantes estuvieron conscientes del peligro, en ese momento no alcanzaron a dimensionar en toda su extensión la relevancia de su función, cuyo resultado se vería en el transcurso de la batalla cuando el acceso al área de Puerto Argentino no resultó de fácil concreción para ninguna atrevida nave. En tal circunstancia y como experiencia de ese día sólo les quedó, especialmente a los menos amarinados, una fuerte sensación de náusea y mareo producto del pésimo estado del mar. De hecho, como consecuencia de su participación en el minado, sobre el fin de la batalla, el *Forrest*, entre otras funciones, fue destinado al guiado de buques hospital en su ingreso a puerto.

Dos días después de finalizado el sembrado de minas y tras haber recargado convenientemente las baterías, el *Forrest* amarró en el muelle de la *Falkland Islands Company* (FIC) para cargar 149 tambores de aeronafta con destino a la Base Militar Cóndor que la Fuerza Aérea Argentina había establecido en Pradera del Ganso (Goose Green). Como recién terminaron la carga cerca de medianoche, decidieron permanecer en puerto para zarpar al día siguiente antes del amanecer. Luego de una tranquila navegación, arribaron a destino a las tres de la tarde. En el puerto les llamó la atención un gran cartel que decía PUERTO SANTIAGO. La descarga finalizó luego de las siete de la tarde y, para mayor seguridad, considerando inconveniente viajar de noche, resolvieron pernoctar en el lugar. A la mañana siguiente zarparon rumbo a Puerto Argentino, donde arribaron sin novedad cuando eran las cinco y cuarto de la tarde.

El día 21 se reiteró la maniobra de carga, que esta vez consistió en doscientos tambores de combustible para aviación JP1 con destino a Pradera del Ganso. Finalizada la operación, zarparon a las dos de

la tarde. Al llegar a Bahía Agradable, después de las siete de esa misma tarde, decidieron fondear y permanecer allí toda la noche. En la madrugada del día siguiente comprobaron que su radar se encontraba fuera de servicio. Pese a ello, antes de las diez de la mañana partieron rumbo al destino, donde arribaron poco antes de las cuatro de la tarde. No llevaban más de una hora de descarga cuando tuvieron que suspender la tarea por normas de seguridad establecidas en la zona. Recién a la mañana siguiente completaron la descarga y luego zarparon rumbo a Puerto Argentino. No bien llegaron, se amadrinaron al *Isla de los Estados*, del cual alijaron una carga de doscientos cincuenta tambores de JP1 y cuatro toneladas de víveres destinados a la agrupación de Ejército que se encontraba en Darwin.

El viernes 24, luego de abastecerse de combustible, el *Forrest* se encontraba dispuesto para llevar su carga, pero tuvo que demorar la zarpada pues lo impidió un fuerte viento con ráfagas superiores a 45 nudos. Recién lo pudieron hacer a primera hora de la mañana del día 26 para llegar a Darwin a las cuatro de la tarde, donde tres horas después finalizaron la descarga. A las siete de la mañana volvieron a salir rumbo a Puerto Argentino, donde al arribar ingresaron víveres, municiones y armamento para efectivos de infantería de marina. Un día después continuaban con la carga de pertrechos y abastecimientos, que concluyó al final de la tarde.

Cerca de las cinco de la mañana del día 29 zarparon con destino a Puerto Tamar, al oeste de la bahía Elefante Marino, junto a la base Calderón en la isla Borbón, al norte de la Gran Malvina. Esta vez lo hicieron acompañados por el guardacostas 82 *Islas Malvinas* de Prefectura Naval, cuyo capitán era el oficial principal Jorge Carlos Carrega, quien los apoyaría fundamentalmente con el radar, pues el del *Forrest* estaba fuera de servicio. Previo a la partida, Molini acordó con Carrega las condiciones de la travesía: la navegación sería por estima lo más cerca posible a la costa, habría silencio radial y no debían emitirse señales de radar. El rumbo elegido los llevó al norte de la Gran Malvina, por el paso Tamar, que separa a esta isla de la isla Borbón, donde a media tarde los sorprendió una importante onda de mar, fuerte viento y corriente en contra de unos 7/9 nudos. La navegación por este estrecho y accidentado paso presentaba características inusuales debido al comportamiento del mar, que mostró su enojo con ondas, olas y remolinos. Por ser a simple vista una situación muy difícil, Molini barajó la posibilidad de abortar la travesía y, si bien lo aconsejable hubiera sido fondear en la boca del paso y aguardar la bajante, consideró sus limitaciones consistentes en la falta de luz, la meteorología adversa y una incierta maniobra de fondeo débil para la onda del NE reinante. Fue por ello que decidió continuar la operación y, en razón de tener mejores condiciones de potencia, maniobrabilidad y la ayuda del radar, solicitó al guardacostas que ingresara en el paso. Pese a que el comandante Carrega le informó por radio que el asunto no iba a ser nada fácil, Molini alentó la empresa y lo siguió. Con mucha precaución, los barcos, distanciados entre sí por un cuarto de milla, desarrollaron una navegación lenta, pegados a la costa este con más de quince pies debajo del casco, hasta que lograron franquear el paso. Ambos capitanes luego comentarían que nunca como en esta situación se habían visto comprometidos con naves tan pequeñas, en un estrecho pasaje desconocido y con tan fuerte onda de mar.

Cuando ya había caído la noche, ambas embarcaciones entraron a Puerto Tamar, un solitario paraje sin caminos de acceso que llevaba el ostentoso nombre de “puerto”, cuando en realidad sólo era un precario muelle de madera sin ningún otro aditamento que lo justificara como tal. La oscuridad y el cansancio de la travesía no aconsejaron la descarga, que recién comenzó a la mañana siguiente y finalizó poco antes del mediodía. Al tratar de zarpar, los sorprendió una violenta bajante que los dejó en seco y tuvieron que esperar la tarde para regresar. En sentido inverso, volvieron a cruzar el Paso Tamar que esta vez se encontraba calmo y sin corrientes.

En horas de la madrugada, ambas naves regresaban a Puerto Argentino y de común acuerdo, cuando eran las tres y media del primero de mayo, decidieron fondear en las afueras de la rada ya que percibían claramente la inconveniencia de tomar puerto con guardias y controles notablemente sensibilizados por las tensas vigiliadas. Fue por ello que aguardaron fondeados al norte de Punta Cebroña, desde donde, aproximadamente a las 4.40 a.m., escucharon explosiones de bombas y alcanzaron a divisar el fuerte resplandor de incendios provenientes de la zona de Puerto Argentino. Se trataba del bombardeo que aviones Vulcan efectuaban por primera vez sobre el aeropuerto de la capital isleña. Había comenzado el ataque británico a Malvinas y era el prólogo de un largo día en que una parte de nuestras fuerzas tendría su bautismo de fuego.

Aproximadamente a las ocho y cuarto de la mañana, cuando Molini y algunos tripulantes se encontraban en la popa tomando el desayuno, visualizaron aviones que desde el mar se aproximaban en vuelo rasante y alertaron a Puerto Argentino acerca de un nuevo ataque de la aviación enemiga. Luego fueron espectadores de un espectáculo alucinante. El cielo se llenó de explosiones, proyectiles trazantes, misiles que dejaban una blanca estela tras de sí y un despliegue de cohetería multicolor. Toda la maquinaria bélica parecía desplegada en el aire y lo hacía en todas direcciones.

La rada donde se habían acoderado las naves contra un islote se trataba de la caleta Riñón, en la bahía Anunciación, donde presumiblemente iban a encontrar protección y no serían un blanco fácilmente detectable en caso de un ataque aéreo. El lugar era ideal no sólo para ocultarse, sino también un sitio perfecto para poder observar los movimientos del área circundante. Sin embargo, ese rincón de fondeo no fue sólo de privilegio para nuestras naves sino que también resultó atractivo para el enemigo que lo eligió para sus movimientos tácticos. Justamente alrededor de las cuatro de la tarde, nuestros radares en Puerto Argentino registraron, además de barcos que se acercaban a la costa malvinense, el despegue de helicópteros desde esos mismos barcos con posibles intenciones de helidesembarco.

Exactamente cuando eran las 16.40 de un día de características inusuales: viento cero, mar cero, visibilidad ilimitada y un hermoso sol que invitaba a estar en cubierta, mientras ambos barcos fondeados aguardaban una oportunidad favorable para moverse y entrar a puerto, tuvieron una inesperada visita. El guardia vigía del *Forrest* avisó que dos aeronaves provenientes del este volaban directamente hacia donde se encontraban ambas naves. Previendo un ataque, Molini dio el alerta: “¡Cubrir puestos de maniobra! ¡Levar! ¡Poner en marcha el motor! ¡Armarse y tomar posiciones de combate! ¡Nos van a atacar helicópteros!”. Inmediatamente ordenó al guardacostas cubrir con artillería (dos ametralladoras pesadas Browning 12,7 mm), en tanto él hizo lo propio, aunque “cubrir con artillería” para el *Forrest* significaba solamente alistar los pocos fusiles FAL con que contaba la dotación. Simultáneamente a estos movimientos dispuso que se informara de la situación a Puerto Argentino.

Fue una satisfacción para Molini comprobar en la práctica cómo la dotación del *Forrest*, preparada para la acción, cubría prestamente sus respectivos puestos de combate con el escaso armamento de unos pocos fusiles FAL y también ver al cabo Piedrabuena, firme y sereno, accionando en su puesto de timonel. Aunque la zarpada fue rápida, pudieron observar cómo, en tanto uno de los helicópteros ponía rumbo al sur y desaparecía de la vista, el otro, un Sea Linx, se ocultaba detrás del islote Celebroña. Se trataba de una aeronave de observación que, seguramente en la búsqueda de un buen lugar para registrar y orientar las operaciones de las fuerzas de ataque, se encontró con la sorpresiva presencia de las dos pequeñas naves en el resguardado fondeadero.

No habían pasado dos minutos cuando, asomándose sobre el islote, el helicóptero inició el ataque haciendo fuego de ametralladoras sobre el *Forrest* desde una distancia aproximada de quinientos metros. De pronto, como producto de los disparos, todo a bordo comenzó a romperse: vidrios, maderas, mamparos y pedazos del puente saltaban por la cubierta produciendo daños especialmente en el costado de babor. Pese al desconcierto momentáneo y la tendencia natural de buscar protección, Molini ordenó marcha adelante y todo timón a estribor con la idea de acercarse lo más posible al helo y, acortando distancia, tener mayor posibilidad de alcanzarlo con el fuego de sus armas.

Cuando el helicóptero descubrió al guardacostas que estaba fondeado a veinte metros de la costa y cien metros delante del *Forrest*, cambió abruptamente de blanco y comenzó a disparar contra aquél. El personal de la patrullera respondió el ataque con fuego cerrado de fusilería y alternativamente con una de las Browning 12,7, que sufría interrupciones al cortarse la cinta alimentadora durante las ráfagas largas.

El helicóptero maniobraba en “colgado”, es decir que aparecía y desaparecía detrás del islote abriendo fuego en cada oportunidad favorable, haciendo muy difícil su localización para poder abatirlo. En uno de sus ataques logró impactar al guardacostas, produciéndole algunos daños en la estructura e hiriendo de cierta gravedad a un suboficial, el cabo segundo Antonio Ramón Grigolato. Ante esta situación, el principal Carrega dispuso llevar el fondeo y dirigirse rápidamente a Puerto Argentino para poder asistir al herido.

El *Forrest*, que se hallaba fuera de distancia para las armas de que disponía, aprovechó una breve pausa en el combate para aproximarse más hasta llegar a una distancia de 250m del islote. Cuando el helicóptero volvió a asomarse con objeto de continuar con su juego, recibió una andanada de fusilería, pero los impactos no llegaron a afectarlo. Así estuvieron por varios minutos en que la aeronave aparecía y desaparecía hostigando al *Forrest*, que recibió el impacto de numerosos proyectiles, algunos de los cuales golpearon la radio, que siguió milagrosamente funcionando y dejando oír la tranquila voz del teniente de navío Horacio González Llanos que, con mesura, decía: “Tranquilo, señor, tranquilo. ¿Qué está pasando?”

En un momento el Sea Linx se asomó por el costado del islote quedando casi a ras del agua y, en una actitud de clara provocación al pequeño barco, le presentó el flanco para facilitar el accionar de su ametralladorista. Molini, con el objeto de dominar completamente la situación, subió al puente de señales, desde donde sus órdenes podían ser escuchadas por todos, y en una mezcla de euforia e ímpetu belicoso ordenó dar marcha veloz adelante para dirigirse hacia la aeronave con intención de embestirla. Ahora que la distancia (unos cincuenta metros) no era grande, dado que les permitía ver claramente la figura del piloto y el artillero, la tripulación, ya más afianzada, tomó ventaja de la situación y mejoró el volumen de fuego. Molini, que también hacía fuego con un FAL, alentaba al resto para que continuara disparando. El piloto británico

pareció tener un momento de duda pues quedó en esa posición sin poder creer lo que estaba pasando. Esa indecisión le resultó fatal pues el fuego de los fusiles impactó en alguna parte de su máquina, la que osciló ostensiblemente antes de que comenzara a salir humo de su turbina. Poco antes de ser embestido por el *Forrest*, el helicóptero alcanzó a elevarse unos diez metros para dirigirse de inmediato rumbo a un islote próximo llamado Pájaros, donde se estacionó con evidentes problemas. Estas circunstancias, que iban siendo comunicadas por radio a Puerto Argentino, recibían como respuesta un medido: “Bien, señor, tranquilo...”

No conforme con haber puesto en fuga al incursor, fue en busca del helicóptero, que ahora reposaba de sus heridas. Para dar cuenta de ello, el comandante se comunicó nuevamente por radio y expresó sin inmutarse una frase que debió haber sonado a cómica en los oídos de González Llanos: “¡El helo se retira averiado, me destaco en su persecución!” Esto fue dicho sin aclarar que el buque tenía una velocidad máxima de nueve nudos. Cuando el *Forrest* rumboaba en dirección al islote, el helicóptero salió bruscamente hacia el sur, atravesó la península de Frecynet y desapareció por el este dejando tras de sí una estela de humo.

Con el *Forrest* lleno de impactos y todos los vidrios del puente rotos, Molini decidió tomar puerto. Cuando se encontraba al través de Punta Celebroña avistó nuevamente a dos helicópteros enemigos a una distancia aproximada de dos millas, una en altura y otra a nivel del mar. Estas aeronaves enemigas se encontraban en funciones de observación marcando la puntería de los ataques navales que efectuaban desde doce millas un destructor y dos fragatas de la flota británica sobre las posiciones argentinas. Impulsado por el calor del reciente combate, Molini pensó en ir hacia ellos con intención de atacarlos, pero una atinada reflexión de sus oficiales le hizo desistir de la idea y optó por caer a estribor para entrar en la Bahía de la Anunciación.

La jornada continuó en medio del estruendo de las explosiones lejanas, el cañoneo naval y las pasadas rasantes de los Sea Harrier. Antes de finalizar la tarde, nuestra aviación tomó la iniciativa y con tres contundentes ataques contuvo la ofensiva hasta lograr que la flota británica se retirara hacia aguas alejadas fuera del radio de acción de los aviones argentinos.

Al caer la noche, el *Forrest* entraba a Puerto Argentino. Su única novedad fue que tenía más de cuarenta impactos de metralla en su casco y superestructura: había sostenido el primer encuentro aeronaval de la guerra en Malvinas y todos sus tripulantes, afortunadamente ilesos, volvían con el corazón henchido de orgullo.

Al día siguiente, los hombres del *Forrest* recibieron consternados la noticia del hundimiento del crucero ARA *General Belgrano*. Más de trescientos camaradas de armas yacían ahora en el fondo del mar y muchos más del doble aguardaban ser rescatados del naufragio. El martes 4, y sin imaginarse que ese día los aviadores navales darían una dura réplica a la flota británica hundiendo el destructor Sheffield, el *Forrest* zarpó hacia Bahía Fox llevando a bordo marinos mercantes destinados al transporte naval *Isla de los Estados*. Cumplido ese trámite, a las tres y media de la madrugada del día siguiente zarparon rumbo al encuentro del ELMA *Río Carcarañá*, que se encontraba fondeado en la bahía de Puerto Rey, sobre el canal San Carlos en la margen occidental de la isla Soledad. Allí embarcaron unas veinticinco toneladas de víveres frescos que llevaron luego a Puerto Mitre. Ese mismo día, cumplida la descarga en destino, el *Forrest* regresó a Puerto Rey antes de la medianoche para proseguir con la carga.

En la mañana del día 6 se procedió a cargar víveres frescos, desde las ocho de la mañana, para llevar a Puerto Fox. Cuando finalizaron la carga a la una del mediodía, partieron hacia ese destino donde arribaron a las seis y media de la tarde y comenzaron la descarga que finalizó a las tres de la madrugada del día siguiente. Concluido ese trabajo, en Bahía Fox alijaron del *Isla de los Estados* víveres secos, vestuario y medicamentos (dos contenedores) con destino a Puerto Mitre. A las 19 tomaron puerto e iniciaron la descarga, que fue suspendida a las 20.30 por una fuerte lluvia. El sábado 8, no bien despuntó el sol, reanudaron las operaciones que finalizaron poco antes del mediodía, momento en que zarparon hacia Puerto Rey. Una vez junto al *Río Carcarañá*, se dedicaron a cargar víveres frescos que luego llevaron a Puerto Mitre el día 9. Cuando estaban descargando en ese lugar, se les ordenó zarpar al rescate de los naufragos del pesquero argentino *Narwal* que, cumpliendo funciones de inteligencia a órdenes de la Armada, había sido atacado por aviones británicos a unas cincuenta millas al sur de Puerto Argentino. Sin pérdida de tiempo embarcaron a dos médicos de Ejército y salieron hacia el lugar del desastre. Al finalizar la tarde, cuando se encontraban navegando a la altura de la isla Pelada, en el canal Águila, recibieron la orden de regresar a Puerto Mitre para continuar con las tareas suspendidas que finalizaron cerca de las 20. Más adelante, al enterarse del desarrollo de los

acontecimientos, consideraron que de haber llegado hasta el lugar de la tragedia el esfuerzo habría sido en vano ya que no bien consumado el ataque enemigo al pesquero, que dejó el saldo de un marinero muerto y nueve heridos, todos sus tripulantes fueron capturados y enviados prisioneros al portaaviones británico *Invincible*.

No bien terminó la descarga zarparon hacia Puerto Rey, donde arribaron antes de la medianoche. El día 10 iba a ser también una jornada extensa y notablemente dramática. A primera hora de la mañana, el *Forrest* se hallaba en Puerto Rey alijando del *Río Carcarañá* las últimas veinte toneladas de víveres frescos y aprovisionándose de combustible del *Isla de los Estados*, que también se encontraba alijando al carguero de ELMA. Completada la carga, a las 15, el *Forrest* se dirigió a Puerto Mitre, donde llegó a última hora de la tarde en medio de una espesa niebla y bajo una fina llovizna.

A la hora 21, el *Isla de los Estados* les anunció que estaban saliendo de Puerto Rey hacia Puerto Mitre. Minutos más tarde, desde el mismo transporte naval, informaron que estaban siendo iluminados por bengalas y, a continuación, comenzaron a pedir a gritos que no les tiraran, a la vez que requerían del *Forrest* si éste había informado de su arribo a los efectivos del Ejército en Puerto Mitre.

Molini estableció rápidamente que nadie, desde las posiciones argentinas de tierra, efectuaba disparos y apreció acertadamente que se estaba consumando un ataque desde alguna ignorada unidad enemiga sobre el *Isla de los Estados*. De pronto, la voz del comandante militar del transporte (capitán Payarola), que repetía con fuerza: “¡Nos están pegando... alto el fuego!”, se interrumpió bruscamente. Sin dudarlo, Molini zarpó con el *Forrest* en dirección al canal San Carlos y al llegar a la boca de entrada a Puerto Mitre quedó iluminado por el resplandor de dos bengalas que supuestamente habrían sido disparadas por el enemigo. En ese momento recibió por radio, proveniente del Comando Naval, la orden de no moverse por ninguna causa y permanecer en puerto. Rápidamente comprendió que la situación no sólo era grave para el transporte que había demandado auxilio, sino que su propio barco ahora corría peligro de ser atacado por un desconocido agresor oculto en las sombras de esa tenebrosa noche.

En circunstancias en que regresaba a puerto, Molini tomó contacto radial con el *Río Carcarañá*, siendo atendido por el teniente de fragata Ricardo Verón, a quien le preguntó si tenía alguna novedad visual. La primera respuesta fue: “Vi el resplandor de una explosiones en el horizonte y escuché la conversación de Payarola.” Molini continuó insistiendo y le pidió que efectuara unas vueltas de radar para intentar obtener la última posición del *Isla de los Estados*. La respuesta fue corta y enérgica: “A partir de este momento, por orden de mi comandante (capitán de corbeta Robelo), estoy en silencio RT...corto.” Tras este mensaje ya no se pudo establecer más contacto radial con el transporte de ELMA. La falta de noticias hizo que Molini intentara durante el resto de la noche establecer una ligazón radial con el *Isla de los Estados*, pero no hubo respuesta.

Los mandos militares no acertaron en un principio a saber qué había ocurrido realmente con el *Isla de los Estados*, aunque el hecho de haber desaparecido de la pantalla de los radares y haber cesado sus comunicaciones prenunciaba la tragedia que luego pudo establecerse. En síntesis, ocurrió que en momentos en que se dirigía a Puerto Mitre, el transporte naval fue atacado por la fragata británica *Alacrity*, que lo cañoneó reiteradas veces hasta lograr que se hundiera en contados minutos. Los pocos sobrevivientes abordaron algunas balsas de goma, pero éstas también zozobraron y, si bien cuatro tripulantes se mantuvieron un tiempo a flote en una de las balsas, dos de ellos fallecieron por efectos del agua y el frío y al final sólo lograron salvarse dos tripulantes: el comandante militar capitán de corbeta Alois Payarola y el marinero mercante Alfonso López, quienes se refugiaron en la isla Cisne del canal San Carlos.

Al día siguiente del ataque al transporte naval, Molini, aprovechando la buena visibilidad, zarpó con su barco a investigar el misterio y para ello se dirigió a la zona central del estrecho San Carlos entre Puerto Mitre y la bahía de Ruiz Puente. Previamente trasladó a una patrulla del Ejército que con el mismo fin dejó en la zona sur del puerto. Luego de una prolongada recorrida que no dio resultado alguno, a las cinco de la tarde, el *Forrest*, tras recoger a la patrulla militar, retornó a Puerto Mitre. Como novedad, la patrulla de Ejército aseguró haber avistado botes cercanos a la costa, pero Molini, pese a haber recorrido en forma minuciosa es lugar, no halló tal evidencia.

El día 12 tuvieron que permanecer en puerto debido a un fuerte temporal que dificultaba cualquier navegación y limitaba notablemente la visual.

En la mañana del 13 zarparon para continuar la búsqueda. Navegaron hasta punta Federal, al norte de la bahía Ruiz Puente, desde donde comenzaron a barajar la costa occidental de la isla Soledad con arrumbamiento general suroeste. Una hora antes del mediodía, tras avistar unos objetos color naranja sobre la línea de costa, se acercaron para comprobar que se trataba de varios tambores de aeronafta que flotaban a la deriva. Luego fondearon en las proximidades de la más occidental de las tres islas Cisne, en cuya punta sur, flotando con el salvavidas colocado, encontraron el cuerpo sin vida de un hombre.

Este hallazgo, si bien los conmocionó pues era una muestra dramática de la suerte corrida por el transporte naval, a su vez los animó a seguir buscando dado que ahora más que nunca vislumbraban la posibilidad de encontrar sobrevivientes. Como se avecinaba la noche, y considerando la demora que les iba a insumir el rescate del cadáver, dejaron esta tarea para después y decidieron aprovechar el poco espacio de luz diurna que les quedaba para dedicarse a la búsqueda de algún náufrago.

Un nuevo fondeo en una de las tantas ensenadas para verificar otros restos les permitió recoger algunos salvavidas y un atado de ropa con elementos para el caso de naufragio. Luego, con noche cerrada, partieron rumbo a Puerto Mitre.

En la mañana del día 14 zarparon muy temprano a recuperar el cadáver localizado el día anterior, al que reconocieron como el del tripulante Néstor Omar Sandoval, mayordomo del *Isla de los Estados*. Esta delicada y penosa tarea estuvo a cargo del teniente de corbeta Verneti, quien con gran cuidado acondicionó convenientemente el cuerpo de Sandoval en un lugar adecuado del interior de la nave. Luego continuaron con la búsqueda de posibles sobrevivientes hasta la hora 18.30, cuando la falta de luz les impedía visualizar los detalles del contorno isleño. Ya entrada la noche, regresaron sin otra novedad a Puerto Mitre.

Al día siguiente, pese a la gran lluvia, se realizaron las exequias de Néstor Omar Sandoval, cuyos restos fueron inhumados con honores militares en el cementerio de Puerto Mitre. La emotiva ceremonia, presidida por el teniente coronel Juan Ramón Mabragaña y oficiada cristianamente por el capellán militar Nicolás Slonyzny, tuvo como marco una nutrida formación de efectivos del Regimiento de Infantería 5 de Ejército a los que se sumaron los tripulantes del *Forrest*, quienes no habían podido salir a navegar debido al mal tiempo.

El día 16, el *Forrest* zarpó a las 8.15 a.m. rumbo a Puerto Fox. Cerca de las 9.15 a.m., cuando navegaban por el canal San Carlos, al pasar cerca de la mayor de las islas Cisne, divisaron sobre una elevación un objeto de notable dimensión color naranja, junto al cual se distinguían dos figuras humanas que hacían señas moviendo sus brazos. Al llegar a la costa pudieron comprobar que se trataba del comandante militar del *Isla de los Estados*, el capitán de corbeta Alois Payarola, y el marinero de mar Alfonso López, quienes habían desplegado los restos de un bote salvavidas con la esperanza de ser vistos. Ambos explicaron que luego de abandonar el barco atacado, que se hundió en contados minutos, habían logrado abordar un bote de goma juntamente con el capitán de ultramar Tulio Panigadi y el primer oficial José E. Bottaro. Al momento de acercarse a una isla, Panigadi se arrojó al agua y lo perdieron. Luego, Bottaro, agotado por el esfuerzo, falleció al llegar a la costa. Sin otra alternativa, ya que el bote de goma quedó inutilizado, los dos náufragos buscaron refugio en una casilla de la isla donde se encontraban desde hacía una semana. Ambos sobrevivientes no cesaron de agradecer a sus salvadores y a la Providencia por haber sido encontrados y, mientras relataban a Molini sus peripecias, le comentaron que el cadáver del primer oficial José Esteban Francisco Bottaro, fallecido de un ataque al corazón la noche del naufragio, yacía junto a la costa en el otro lado de la isla Cisne.

Molini, consciente de que tantas vidas y elementos se encontraban bajo su exclusiva responsabilidad, antes de ir en busca del cuerpo de Bottaro, evaluó seriamente la situación. A las diez de la mañana se había escuchado por VHF una alerta roja proveniente del buque *Bahía Buen Suceso* amarrado en el muelle de Puerto Fox, donde instantes después se produjo un ataque aéreo de aviones Harrier. Ahora helicópteros y aviones enemigos se desplazaban en la zona buscando futuras víctimas y cualquier movimiento que fuera percibido por estos cazadores podía ser la diferencia entre la vida y la muerte. Pese a ello, privó en Molini un fuerte sentimiento humanitario y, considerando que también dependía de su buena voluntad la recuperación del

cadáver del marino que otrora fue camarada de armas -pues Bottaro se había retirado de la Armada como teniente de corbeta- se encomendó a su buena suerte y emprendió el viaje alrededor de la isla. Finalmente, en la costa este, junto a la playa, encontraron el cuerpo sin vida del jefe de cubierta José Bottaro, que inmediatamente ingresaron a bordo.

Luego, sin mayores opciones, Molini decidió continuar la navegación hacia Fox. Cuando faltaban cinco minutos para la hora 14, sorprendentemente dos aviones enemigos enfilaron en dirección al *Forrest* con evidente intención de atacarlo. Sin embargo, cuando los aviones se encontraban a medio camino del objetivo, cambiaron bruscamente de rumbo y se dirigieron hacia Puerto Rey, donde se encontraba fondeado el carguero *Río Carcarañá*, al que seguramente consideraron un blanco más rentable.

Los tripulantes del *Forrest* contemplaron estupefactos cómo sendas bombas arrojadas por los aviones británicos caían a los costados del carguero de ELMA y éste resultaba perforado en su superestructura por efecto de los cañones aéreos de treinta milímetros. Cumplida la agresión armada, los atacantes se alejaron rumbo al norte. Una pronta comunicación radial con el buque atacado les permitió saber que no existían bajas, un incendio estaba siendo controlado y que sus tripulantes se disponían a abandonar la nave en previsión de nuevos ataques.

El Comando Naval en Puerto Argentino, que seguía estas alternativas también por radio, pidió al *Forrest* que permaneciera a resguardo y oculto hasta tanto pudiera moverse para ir en auxilio de los tripulantes del *Río Carcarañá*.

Esta maniobra recién pudo cumplirse al atardecer, cuando aprovechando las últimas horas lograron acercarse a la costa de la isla Soledad por el extremo norte de la bahía, donde rescataron a los naufragos, que afortunadamente se encontraban en buenas condiciones físicas y anímicas. Como no pudieron arrimarse demasiado a la costa, la operación de abordaje se realizó armando un andarivel con unos cabos que movilizaba a la balsa del *Río Carcarañá* entre la costa y la embarcación. Así fueron trasladando en sucesivos viajes a los que se encontraban en tierra, tratando de hacerlo lo más rápido posible ya que las sombras comenzaban a caer velozmente sobre el estrecho. Finalizado el paso de los naufragos, se amarró uno de los botes del *Río Carcarañá* a la popa del *Forrest* para que éste pudiera remolcarlo y se izó la balsa a bordo.

Sobre el filo de las 19, el *Forrest* emprendió la marcha llevando consigo a los tripulantes rescatados y el cuerpo sin vida del primer oficial del *Isla de los Estados* que, envuelto en una piadosa sábana blanca, recibió el homenaje de los tripulantes del *Río Carcarañá*, quienes se detuvieron silenciosamente ante él en señal de respeto. A bordo del alijador también se produjo el emocionado reencuentro de los dos sobrevivientes del transporte hundido y los hombres del *Río Carcarañá*. Todos ellos se habían relacionado fluidamente con motivo de las operaciones de alije que, al cumplirse en tan difíciles circunstancias bélicas, los había unido en un fuerte lazo de amistad y camaradería.

El rumbo que tomó el *Forrest* los llevó muy cerca del *Río Carcarañá*, al que rodearon por la popa y pasaron por su estribor. Quienes se hallaban sobre cubierta pudieron apreciar, pese a la oscuridad, que el ahora silencioso carguero mostraba sobre la chapa del casco los efectos del ataque con bombas y los impactos de los proyectiles sobre su superestructura.

La travesía a marcha lenta, que demandó casi ocho horas, sirvió para demostrar una vez más el solidario comportamiento de todos, ya que fueron turnándose para ubicarse alternadamente en algunos sitios reparados de la cubierta para luego cederlos a aquellos que se encontraban en lugares menos resguardados, donde el frío de la noche y el viento punzaban las carnes.

Recién a las tres de la mañana del día siguiente amarraron al estribor del *Bahía Buen Suceso*, que estaba junto al estrecho muelle de Puerto Fox. Para superar la diferencia de altura entre una y otra embarcación, desde la parte superior del puente del *Forrest* se instaló una pequeña planchada de madera para trasladar al transporte naval a todos los marinos rescatados y el cadáver de Bottaro. Esta operación tuvo que cumplirse en forma rápida pues en ese momento estaban bajo la amenaza de constantes alertas rojas.

Sin darse pausa, esa misma madrugada, obedeciendo órdenes de su comando, zarparon rumbo a Puerto Argentino. En horas del mediodía, tras un breve alto en el canal Águila, prosiguieron la navegación hasta Rada del Toro, donde fondearon cuando habían pasado quince minutos de las 15 h. Allí los abstraigo de la realidad la recordación del Día de la Armada. Era 17 de mayo y no querían perderse la celebración de esa

fecha tan cara a sus sentimientos, sobre todo en ese lugar tan especial. Por eso, echando mano a sus provisiones más preciadas, se organizaron para elaborar unas empanadas de carne que acompañarían con vino tinto. Tras un saludo formal a la Bandera que los reunía ondeando orgullosa en el mástil de popa y después de entonar vibrantemente las estrofas del Himno Nacional, se dispusieron a disfrutar del sencillo ágape de camaradería. Esa comida de excepción, rubricada con numerosos vivas a la Patria, los gratificó de tantos esfuerzos y los animó a seguir con su misión. Cumplido el rito patriótico y gastronómico, zarparon hacia Puerto Argentino donde llegaron antes de las seis de la mañana del día siguiente.

Aprovechando la permanencia en puerto, el día 20 a las diez de la mañana, fueron instaladas en el *Forrest* dos ametralladoras recuperadas de aviones Pucará. Para operar dichas armas fue incorporado a la tripulación el cabo segundo Héctor del Valle Medina. Este joven infante de marina de diecinueve años, jefe de un grupo de tiradores de la Compañía “H” del BIM3, se identificó plenamente con el resto de la tripulación y, además de su función de artillero, cubrió también todas las tareas marineras y de servicios que el buque requería. Para el 28 de mayo, Del Valle Medina se reincorporó a su sección y Grupo de Tiradores para ser trasladado a la península Camber con el objeto de proteger el sector norte de la localidad. Allí, en la noche del 13 de junio, intervino activamente en el combate con que se buscaba rechazar la incursión de fuerzas enemigas.

El día 21, en horas del mediodía, partieron hacia Puerto Fox. Cerca de la una de la madrugada, fondearon en el canal Águila, frente a la isla del mismo nombre. Cuando la noche era bien oscura, intentaron el cruce del estrecho San Carlos, pero a poco de salir arreció un temporal y tuvieron que regresar al ocasional fondeadero. Pasada la medianoche del día 23, recibieron una comunicación del *Monsunen*, que había zarpado horas antes desde ese mismo lugar hacia Puerto Argentino, con la información de que estaba siendo atacado y ponía rumbo a la costa donde pensaba embicar. Quince minutos después de la una, el operador del *Monsunen* comunicó que la tripulación abandonaba el buque.

A media mañana, el *Forrest* zarpó al rescate de los tripulantes del *Monsunen*. A las cuatro de la tarde lograron ubicar la nave, que se encontraba varada con sus tripulantes a bordo cerca de unas restingas de la caleta Foca en la Bahía Baja. Luego de numerosas y prolongadas maniobras para hacer zafar de la varadura a la nave atacada y alistarla para el remolque, el *Forrest* encabezó la marcha hacia la ensenada Choiseul. Media hora antes de medianoche pudieron llegar al muelle de Pradera del Ganso, donde transbordaron durante toda la noche la carga que tenía el *Monsunen* a su bodega. Esta tarea finalizó a las ocho de la mañana y, sin darse pausa, cinco minutos después, partieron rumbo a Puerto Argentino.

Cerca de las diez de la mañana, fondearon al norte de la ensenada Choiseul en Caleta Oeste frente a la isla León Marino, lugar donde dos días antes había resultado atacado el guardacostas *Río Iguazú* de Prefectura Naval, cuyo casco aún sobresalía en la costa donde había embicado, muy cerca de la caleta donde el *Monsunen* había sido cañoneado por fragatas británicas. El alto en la navegación tuvo como objeto esperar la noche para intentar el cruce a Puerto Argentino, pero sus mandos le aconsejaron no hacerlo debido a la creciente actividad de buques y helicópteros enemigos en la zona.

Durante dos días estuvieron en esa posición, hasta que el 26, aprovechando un circunstancial intervalo en las acciones bélicas, el Mando Naval le dio la orden de intentar el cruce. La decisión resultó acertada y, sin ningún peligro a la vista, se lanzaron a cruzar a Puerto Argentino, donde llegaron cerca de la hora 22.

A partir del día 28 y durante la primera quincena de junio, el *Forrest* realizó diariamente patrullas nocturnas en la zona externa de Puerto Argentino, concretamente en la línea imaginaria que va desde punta Cebroña hasta cabo San Felipe. Asimismo efectuó navegaciones de practica para el ingreso de los buques hospital ARA *Bahía Paraíso* y ARA *Almirante Irizar*.

Hacia el final de la batalla, el *Forrest* efectuó traslados de personal de Ejército y Armada entre el muelle de Puerto Argentino y la península de Camber, sorteando el peligro que significaban las acechanzas ciertas de comandos incursores y el permanente fuego de la artillería enemiga. En la medianoche del 13, según informes del comando militar, se habría detectado un desembarco de comandos británicos sobre el propio Camber cuyo objetivo sería atacar las piezas de artillería allí existentes. Luego de una rápida respuesta de la defensa de Camber, que evitó el desembarco, el general Jofre, con el objeto de reforzar la posición, convocó a las Compañías de Comando de Ejército 601 y 602, que estaban lideradas por los mayores Castañeto y Rico,

respectivamente. Los efectivos de estas compañías, unos cuarenta y cinco hombres en total, embarcaron en el *Forrest*, que los trasladó a la península y luego regresó a su muelle. Al día siguiente, la tropa recién desembarcada se empeñó en una firme resistencia que incluyó, pese a la escasez de medios, un notable contraataque.

Cerca de las tres de la tarde, el *Forrest* volvió a Camber, esta vez acompañado por el guardacostas *Islas Malvinas*, para trasladar nuevamente a las fuerzas que allí se encontraban. En el primer viaje embarcaron los hombres de infantería de marina, luego la tropa de artillería antiaérea (GADA 101) con sus suboficiales y oficiales y, en el último viaje lo hicieron los comandos con sus equipos. Cuando ya habían zarpado conduciendo estas tropas a través de la bahía, divisaron a un pequeño grupo de rezagados que recién arribaba a las posiciones abandonadas de Camber y agitaba sus brazos. Sin dudar y pese al peligro que representaba regresar a una zona ya dominada por el enemigo, Molini ordenó invertir el rumbo. No bien se acercaron al muelle, ingresaron rápidamente a bordo los oficiales comando de Ejército Rubén Llanos, Ricardo Frecha, Jorge Jánula y Jorge Durand, quienes a punto de tener un serio encuentro con fuerzas británicas considerablemente superiores que se acercaban a unos cuatrocientos metros, pudieron ser rescatados a tiempo por el *Forrest*.

Cuando el 14 de junio se dispuso un alto el fuego y los efectivos británicos entraron en Puerto Argentino, el *Forrest* se encontraba amarrado en el muelle de la FIC. La mañana del día siguiente, la totalidad del personal de la Armada se había retirado orgánicamente hacia la zona del aeropuerto, donde permanecerían bajo control de los efectivos británicos. Simultáneamente, otras fracciones británicas comenzaban a desarmar a las fuerzas argentinas que aún se encontraban en Puerto Argentino. Sólo quedaban hasta ese momento sin control estricto británico los barcos auxiliares amarrados en el puerto desde donde el contraalmirante Otero y el capitán de navío Mozzarelli daban las últimas órdenes al personal de la Armada y Prefectura con el objeto de minimizar las consecuencias negativas de la situación tan particular que se vivía tras la rendición.

Esa mañana se acercó al *Forrest* un oficial británico, quien le preguntó a Molini si el barco era británico. Al recibir una respuesta afirmativa, le solicitó amablemente al teniente de corbeta que procediera a arriar el pabellón argentino que aún enarbolaba la nave. Al acceder a ello, el comandante y el personal a su cargo saludaron a la Bandera. Cuando finalizaron la operación, el británico efectuó el saludo militar y, tras agradecer a Molini, se retiró del lugar. Más tarde se aproximaron al barco tres oficiales paracaidistas de las fuerzas británicas, a quienes se los invitó a subir a bordo para tomar un café. Estos aceptaron gustosos y embarcaron. Según comenta el capitán Molini en sus memorias o en su libro personal de navegación, grande fue su sorpresa cuando uno de los visitantes, que resultó ser capitán, hablando un perfecto castellano argentinizado le dijo: “Che, gordo, qué macana que dos países como Inglaterra y Argentina hayan tenido que llegar a esta situación tan indeseable...”. Molini, que luego reprodujo este encuentro en su libro de navegación personal, tomó el asunto con calma y, aunque íntimamente le molestó lo de “gordo” pues si bien su contextura era robusta no se consideraba obeso, respondió a la inquietud manifestando que teníamos muchas razones valederas, entre ellas las históricas, para haber decidido la recuperación de Malvinas.

Pronto la conversación giró hacia temas más amables y fue entonces cuando Molini le dirigió al capitán británico una pregunta directa: “¿Y vos de dónde sos que hablás igual que nosotros?” Increíblemente, antes de contestarle, el oficial británico le solicitó yerba, dado que “extrañaba mucho el mate misionero”. Luego aclaró que había nacido en la provincia de Misiones, donde había vivido hasta la edad de dieciséis años, cuando sus padres, pastores religiosos británicos, lo llevaron a Londres.

La charla continuó en tono distendido y resultó una invaluable experiencia para Molini pues, durante su transcurso, los oficiales británicos se expresaron amplia y sinceramente acerca de sus impresiones del conflicto. A partir de los conceptos vertidos por los paracaidistas, se podía deducir claramente que para todos ellos el estar en guerra con la Argentina no les resultaba una experiencia agradable.

Se mostraron impresionados por haber presenciado desde la costa de la bahía San Carlos los ataques de la aviación argentina, hecho éste que los llevó a admirar el valor y la destreza de nuestros pilotos, cuyos aviones, dijeron, pasaban rasantes entre los palos de sus buques. Molini sintió un profundo orgullo cuando los comentarios de los soldados británicos le aseguraron que no se imaginaban que en el mundo hubiese hombres de tanto valor y tanta destreza como esos pilotos. También reconocieron, además del duro golpe recibido por

el hundimiento del HMS *Sheffield*, que la flota había vivido un clima de gran tensión durante toda la campaña por la constante amenaza de nuestros submarinos, a los que atribuían una mayor capacidad ofensiva de la que en realidad tenían. Confesaron, además de reconocer alrededor de 255 muertos entre sus filas, que al momento del alto el fuego ya casi no tenían municiones ni víveres y prácticamente hacía tres días que no comían la ración normal. Quizá fue por esto último que, entre comentario y comentario, los británicos devoraron las tortas fritas con dulce de leche que les ofrecieron los tripulantes argentinos, rubricando con su aprobación que dichos alimentos eran desconocidos en Gran Bretaña.

Ante una pregunta de Molini acerca de cómo se encontraba el portaaviones *Invincible*, los paracaidistas británicos contestaron que todavía estaba operable pese a haber sufrido impactos de cañones aéreos por parte de nuestros aviones.

Finalmente se hizo presente un oficial británico juntamente con el capitán original del *Forrest*, Sr. Sollis, para que éste se hiciera cargo de la nave. En ese acto, con la presencia de los oficiales británicos y también de los oficiales argentinos que habían tripulado el *Forrest*, se formalizó la entrega de la nave. Tomando la palabra, Molini se dirigió a Sollis y utilizando como intérprete al paracaidista argentino/británico le dijo: “En este acto le hago entrega del comando del *Forrest* al cual durante las dos mil millas navegadas se le efectuó el mantenimiento a todos los sistemas, se reparó la calefacción, el timón a distancia, el radar que tenía por defecto un bajo rendimiento, se cambió el aceite del motor principal y de los generadores. Lamentablemente debo expresarle que hay varios vidrios rotos, orificios de metralla, daños en el baño de la tripulación y la radio con un impacto pero en servicio.” Según comenta el capitán Molini en sus memorias, en ese momento, como queriendo romper el hielo del tenso acto, agregó: “Estos últimos daños son responsabilidad de ellos” y señaló a los oficiales británicos presentes. Tras un instante de asombro por el inesperado comentario, todos soltaron una risa por la sutil humorada. Acto seguido, tras darles a sus captores su dirección y teléfono en la Argentina, les manifestó que en caso de que visitaran su país los recibiría como sus invitados.

Como último comentario, Molini agregó que, en razón de haber consumido todas las existencias comestibles que se encontraban en el barco cuando se hicieron cargo de éste, ahora les dejaban en compensación una abundante provisión de víveres secos y frescos en buenas condiciones.

Cumplido el trámite, la tripulación argentina desembarcó llevando consigo todos sus elementos personales. Siempre a órdenes de Molini, los tripulantes, luego de pasar por varios controles británicos, llegaron al *Yehuín*, que estaba a punto de largar amarras en el muelle comercial. Los últimos tramos lo hicieron a la carrera pues desde el *Yehuín* les hacían gestos de que se apuraran ante la inminente partida. Afortunadamente todos pudieron abordar la nave que los llevó hasta el buque hospital ARA Almirante Irizar, con el que navegaron hasta Comodoro Rivadavia. Desde allí viajaron por vía aérea a Buenos Aires, donde cada uno se reintegró a su destino habitual.

