MONSUNEN

Cuando a las siete de la tarde del 12 de abril arribó a Malvinas el transporte naval ARA Bahía Buen Suceso, además de materiales bélicos, artillería, vehículos, municiones, minas acuáticas y víveres para racionar a 2000 soldados por treinta días, llegaba también un contingente de hombres de la Armada Argentina destinado a cumplir servicio en el Apostadero Naval, dependiente de la Subárea Naval. Entre ellos se encontraba el teniente de navío Jorge Gopceovich Canevari, un joven oficial egresado de la Escuela Naval en 1974 que, además de una destacada foja de servicios, contaba con una buena experiencia profesional en el mar.

Su primer destino había sido a bordo del aviso ARA Somellera con base en Ushuaia. Luego, durante los años 1975-76, fue jefe de navegación del buque oceanográfico Islas Orcadas, con el que navegó por la Antártida, las islas Sandwich y Georgias del Sur. Más tarde, en 1977, con el grado de teniente de corbeta integró la tripulación del crucero General Belgrano. Posteriormente, ya como teniente de fragata incrementó sus experiencias a bordo del patrullero ARA Murature. Su pasión por las cosas del mar lo llevó a obtener la licenciatura de Oceanógrafo, servicio que cumplió a bordo del buque ARA Puerto Deseado. Más tarde, en 1982, cuando se encontraba realizando un curso de capacitación en armas submarinas, fue sorprendido por los acontecimientos derivados del 2 de abril.

Gopceovich, cuyo nivel profesional no era una novedad para sus superiores, pronto fue destinado a la acción. De notable estatura y cordial sonrisa, denotaba seguridad en todo su accionar. Su natural sencillez le permitía acercarse a todos, especialmente a sus subalternos, quienes veían en él a una figura paternal que no soslayaba su fuerte pero sensible personalidad.

El jefe del Grupo Naval, capitán de navío Antonio José Mozzarelli, ordenó al jefe del Apostadero, capitán de fragata Adolfo Aurelio Gaffoglio, designar a Gopceovich como capitán del barco *Monsunen*, un transporte isleño incautado a la FIC (Falkland Island Company). Con una eslora de 30 metros y el impulso de dos motores Diesel que le permitían escasamente alcanzar los seis nudos, este alijador de origen noruego con casco modificado constituía el barco ideal para moverse en las aguas malvinenses. Su amplia bodega parcelada y sus dos plumas de cuatro toneladas le proporcionaban comodidad para trasladar ganado ovino y efectuar rápidos alijos de mediano porte.

Cuando Gopceovich se presentó en las oficinas de la FIC conoció a quien hasta ese momento había sido el capitán del *Monsunen*, Mr. Beets. En ese lugar, en presencia del jefe del Apostadero Naval y representantes de la compañía británica, que se habían negado a alquilar el barco, se formalizó la incautación de la nave para uso de la Armada bajo la firma de un protocolo. Posteriormente Gopceovich, acompañado por un maquinista y un cabo de mar, se dirigió al muelle de la FIC donde se encontraba amarrado el *Monsunen*. Allí le requirió a Beets que los interiorizara acerca del funcionamiento integral de la nave. Después de varias recorridas por los distintos tableros, maquinarias e instrumentales, Gopceovich, luego de tomar nota de todo, le agradeció la colaboración a Beets y éste se retiró a su domicilio. A continuación, el capitán Gaffoglio asignó a la nave sus nuevos tripulantes, once hombres de la Armada: tenientes de corbeta Oscar Guillermo Vázquez y Héctor Rodolfo Lehman; suboficiales mayores Lucas Cabana y Adolfo Buas Mamani; cabo 1° enfermero, Raúl Gramajo; cabo 1° José Antonio Pedraza; cabo 1° Carlos Javier Rivero; cabo 2° Carlos Alberto Brunetti; cabo 2° Jesús Calizaya Zerpa; conscriptos Romualdo Ignacio Bazán y José Dulcillo Avila. Luego fueron agregados a la dotación, en calidad de refuerzo armado, dos hombres de Ejército, el sargento 1° de infantería Rubén Oscar Marchetti y el soldado Orlando Godoy.

No bien la flamante tripulación se encontró a bordo y en sus funciones asignadas, el Comando Naval ordenó a Gopceovich que efectuara una salida de ensayo. Después de comprobar que todo funcionaba bien salieron a la bahía, donde hicieron una corta navegación para luego volver a amarrar satisfactoriamente junto a una chata de combustible. Sin embargo, horas más tarde se produjo una novedad cuando el jefe de máquinas informó al capitán que el barco estaba haciendo agua y tenía unos 40 centímetros inundada la sentina. Gopceovich ordenó llamar inmediatamente a Beets para que explicara lo que estaba sucediendo. Éste, bastante preocupado por la contrariedad, se disculpó aduciendo que se había

olvidado de decirles que el barco necesitaba, cada determinada cantidad de horas, el achique de agua que habitualmente entra en la parte baja de la sala de máquinas.

El día 14 el *Monsunen* partió hacia Pradera del Ganso con la misión de llevar víveres y recoger ovejas que debían trasladar nuevamente a Puerto Argentino. Esa primera navegación, realizada con suma precaución, contó con la ayuda de las cartas que se encontraban a bordo y gracias a la pericia de sus tripulantes no presentó ningún problema llevar el barco con éxito por el intrincado laberinto de islas y caletas. El regreso al puerto de la capital fue objeto de elogiosos comentarios y pronto se multiplicaron las salidas a distintos puntos de las islas donde la singular silueta pintada de verde del *Monsunen* resultó una imagen bien conocida y esperada.

La tripulación se adaptó rápidamente a la convivencia a bordo de ese buque no convencional, donde reinó, sin distinciones, una franca camaradería durante la cual todos compartían roles y solidariamente se ayudaban en las más disímiles faenas. Era ley que todos debían rotar en los quehaceres, como servir la mesa y ocuparse de trabajos que podían parecer menores pero que eran importantes para el sano espíritu de cuerpo. Por supuesto, a estas tareas no escapaban la oficialidad ni su capitán, quien de buen grado cumplió siempre todas las labores con ejemplar puntualidad.

El día 1° de mayo, fecha en que las fuerzas británicas iniciaron su ataque a Malvinas por medio del bombardeo al aeródromo de Puerto Argentino y que luego continuó con el empleo de aviones Harrier sobre nuestras posiciones, el *Monsunen* regresaba de una de sus misiones en el interior de las islas. Cerca de las 5.30 de la madrugada, cuando volvían de Puerto Mitre, al llegar a la altura de Fitz Roy, la radio del barco recibió un aviso de alerta roja juntamente con la orden de no entrar a Puerto Argentino y buscar refugio en las inmediaciones del faro de Punta Celebroña. No bien recibida la directiva, el capitán ordenó acelerar la marcha y en algo más de veinte minutos ya se encontraban entrando en la caleta Riñón, cerca de donde también habían buscado protección el Forrest y el guardacostas Islas Malvinas, de Prefectura Naval.

A las 4.42 había comenzado el bombardeo británico al aeropuerto por medio de un avión Vulcan que arrojó 21 bombas sobre la pista, logrando acertar sólo una en un costado. Sin embargo y pese a los escasos daños producidos en ese ataque, los tripulantes del *Monsunen*, desde la distancia, contemplaron azorados e impotentes un dantesco cuadro de explosiones e incendios que hacían vibrar todo e iluminaban un cielo aún oscuro y nuboso.

Cuando amaneció –un día típicamente malvinense, frío, gris y lloviznoso– aviones Sea Harrier iniciaron una incursión sobre las posiciones argentinas que circundaban la capital de Malvinas, pero esta vez nuestra artillería de defensa aérea respondió con prontitud y el ataque no tuvo eficacia. La tercera oleada de ataque se produjo a las 9.25 con cinco aviones enemigos que aparecieron por el canal de acceso entre la península de Camber y el aeropuerto. Estos atacantes alcanzaron a lanzar sus bombas y ametrallar algunas posiciones, pero recibieron un intenso fuego que incluyó misiles Tiger Cat y prontamente desaparecieron.

En el transcurso de la singular jornada se sucedieron este tipo de ataques que indefectiblemente fueron precedidos de frecuentes alertas rojas denunciando ataques aéreos, durante las cuales los tripulantes del *Monsunen* presenciaron una secuencia tras otra, sin posibilidad de intervenir y sólo atentos a una hipotética defensa. Sin embargo, pese a su privilegiada posición, no pudieron evitar ser acosados por los atacantes. Durante el desarrollo de uno de los ataques a las posiciones de Puerto Argentino, dos aviones se dirigieron hacia donde se encontraba el *Monsunen* y uno de ellos enfiló directo a la nave. De inmediato, Gopceovich ordenó a todo su personal que se refugiara bajo cubierta en tanto él decidió permanecer en la puerta del puente junto al timonel. Cuando vio bien de cerca el poderoso Sea Harrier y alcanzó a distinguir a su piloto, sólo esperó que la boca de los cañones del avión se iluminara con centellas rojizas como preludeo del fuego que iba a recibir. Para su asombro, el avión pasó por encima de su cabeza, se alejó hacia el este y le hizo un balanceo con las alas a modo de saludo, haciendo suponer a Gopceovich que el piloto los había tomado por tripulantes isleños. Pasado el susto, Gopceovich miró hacia atrás y su asombro aún fue mayor. Toda la tripulación se encontraba sobre cubierta observando lo mismo que él.

Aproximadamente a las 11, detrás del peñón de un islote se asomó un helicóptero británico Sea Linx, especialmente equipado para la lucha antisubmarina y la vigilancia electrónica. La cercanía del guardacostas de Prefectura determinó que fuera la primera nave atacada. Ésta respondió prontamente el fuego, estableciéndose un fuerte intercambio de disparos de armas pesadas. Las consecuencias fueron que al quedar gravemente herido uno de los tripulantes del guardacostas, su comandante optó por retirarse a Puerto Argentino en procura de asistencia médica. La lucha continuó luego con el alijador *Forrest*, cuya tripulación hizo fuego con sus escasas armas y arremetió en dirección al helicóptero hasta ponerlo en fuga.

La posición más alejada del *Monsunen*, si bien evitó que fuera blanco de los disparos de la aeronave enemiga, impidió a su vez que, en caso de una eventual respuesta por el fuego, éste pudiera ser efectivo. Fue así que permanecieron toda la mañana tensos y expectantes por el continuo sobrevuelo de los aviones ingleses. Había sido el primer encuentro con la guerra con resultados bastante favorables, pero tras la experiencia alucinante les aguardaban aún muchos momentos de zozobra.

Cerca de la medianoche, el *Monsunen* ingresó a Puerto Argentino sin novedad. Se había iniciado la batalla por Malvinas, que iba a prolongarse por cuarenta y cuatro días más y los tripulantes del pequeño barco habían comenzado a templarse como el acero, preparándose sin saberlo para un combate que iba a tenerlos como aguerridos protagonistas.

Los días subsiguientes, el *Monsunen* cumplió una serie de viajes interisleños efectuados preferentemente de noche y empleando estrictas medidas de seguridad, pues en ese momento naves de guerra británicas incursionaban atrevidamente cerca de las costas de Malvinas para cañonear las posiciones argentinas o atacar cualquier embarcación que encontraran en su camino.

En uno de esos viajes, nuestro barco transportó a personal de Ejército que debía acantonarse en puerto Fox. Se trató del subteniente en comisión Oscar Alberto Vega, del Regimiento 8 de Infantería, acompañado por un suboficial y cinco soldados. Dicho personal trasladaba para su abastecimiento, además de víveres y munición de morteros, otros elementos proporcionados para mantenimiento y distracción: una máquina de coser a pedal y un proyector de 8 mm con varios rollos de películas.

La visita a bordo del gobernador de Malvinas, acompañado por el comandante de la Agrupación Naval Malvinas, contraalmirante Edgardo Aroldo Otero, se concretó en esos días, pues el general Menéndez quería agradecer personalmente a la tripulación del *Monsunen* la valiosa labor que estaban desarrollando. Al enterarse el general de que el barco no tenía incorporado armamento, prometió enviarles algunas armas. Al día siguiente se hizo presente el sargento 1° Rubén Oscar Marchetti, del Regimiento 4 de Infantería de Ejército, con el soldado conscripto Orlando Godoy, portando una ametralladora pesada MAG, quienes se incorporaron a la nave en calidad de artilleros. La personalidad de Marchetti, plena de optimismo y cordial camaradería, pronto conquistó el espíritu del resto de la tripulación, que pasó a respetarlo por su eficacia y dinamismo.

El día 2, el mayor Jorge A. Monge, a cargo del Grupo de Artillería 101, recibió la orden de embarcarse junto con el subteniente Ricardo Jasón, cuatro suboficiales y veinte soldados de Ejército en el *Monsunen* para dirigirse a San Carlos, donde debían recuperar los cañones de la bodega del carguero ELMA *Río Carcarañá*. El encargo era tan comprometido que el mismo contraalmirante Otero se llegó hasta el barco para despedir, en una pequeña ceremonia, a los tripulantes y los hombres de Ejército, a quienes destacó la importancia de la misión. La navegación hacia el sur resultaba inquietante pues la flota británica y los Harriers operaban por allí impunemente. Como medida de seguridad, dos ametralladoras MAG, una en proa y otra en popa, brindaban más efecto moral que real eficacia ante un ataque naval o aéreo, pero la orden debía cumplirse y allá fueron.

Esa misma noche, a las 23.00, un fuerte temporal obligó a fondear al *Monsunen*; luego que amainó, continuaron caleteando en medio de continuas alertas de ataque aéreo hasta llegar al estrecho de San Carlos, donde acertaron a encontrarse con el *Isla de los Estados*, al cual había sido transferida la carga del *Río Carcarañá*. Amparados por la noche y una espesa niebla procedieron a trasbordar, a pesar de los inconvenientes de un fuerte viento y constantes roídos, ocho piezas de 30 mm Hispano-Suizo, 16.000 proyectiles, elementos de mantenimiento y munición para armas ligeras que habían sido cargadas para ser llevadas a Puerto Argentino. Antes de emprender el regreso, el mayor Monge dio orden al cabo

interino Ricardo Busto de quedarse a bordo del *Isla de los Estados*. El motivo era que el cabo, un recién egresado de la Escuela de Suboficiales, sólo tenía 17 años, por eso Monge consideró que permanecer en el transporte naval era lo más seguro para el joven, antes que regresar en el barquito atravesando mil peligros. Pero el destino le jugó una mala pasada, pues el *Isla de los Estados* fue hundido seis días después y allí murió Busto.

Las largas ocho horas que duró la travesía de regreso fueron tensas y llenas de difíciles alternativas. Cuando se acercaban a puerto recibieron un alerta de ataque naval, posiblemente de un submarino, pero no ocurrió ningún ataque y continuaron avanzando en medio de un gran silencio esperando que a los británicos no se les ocurriera gastar un carísimo torpedo en tan pequeño objetivo. Al llegar a la entrada de la bahía de Puerto Argentino, alcanzaron a escuchar que las posiciones de defensa pedían autorización para abrir fuego sobre la nave, que evidentemente no había sido reconocida. Pero el ataque fue evitado pues el comandante ordenó de inmediato encender todas las luces y así pudieron ingresar como si fueran un árbol de navidad flotante.

A las 16.15 del 4 de mayo, el *Río Carcarañá*, que se encontraba en Puerto Rey, recibió una comunicación por VHF proveniente del *Monsunen* anunciando que se dirigía hacia ese buque a efectos de recibir transbordo de tambores de gasolina. Tres cuartos de hora más tarde, el alijador atracaba al costado de estribor del mercante, que enseguida comenzó con la operación de descarga. Una hora después se finalizó la operación, por haberse colmado la capacidad receptiva del alijador, que había llegado a completar su bodega con 68 tambores de combustible para aviación. En esa oportunidad, tal como era su cordial costumbre, el capitán del *Río Carcarañá*, D. Edgardo Dell'Elicine, invitó a los tripulantes del *Monsunen* y al personal militar que acompañaba el viaje a compartir una cena a bordo del carguero. Finalizada la reunión, el alijador largó amarras a las doce de la noche.

Una maniobra similar se repitió pasado el mediodía del domingo 9 de mayo cuando el *Monsunen* atracó por babor del *Río Carcarañá* para recibir varios tambores con nafta de aviación. En las operaciones de carga contaron, además de la mano de obra de los tripulantes, con la colaboración del mayor Sturm, un subteniente, un oficial médico y un grupo de soldados de la 3ra. Brigada de Infantería de Ejército, quienes se encontraban transitoriamente embarcados en el alijador. Finalizada la carga de tambores de JP1, que en parte fue estibada sobre cubierta, algunos tripulantes del *Monsunen* y el personal militar que viajaba circunstancialmente fueron invitados a almorzar a bordo del *Río Carcarañá*. Cuando era ya bien entrada la noche, tal como lo tenía previsto, el capitán Gopceovich ordenó zarpar al *Monsunen* con su carga hacia Puerto Argentino.

Entre el 12 y el 20 de mayo, las malas condiciones meteorológicas en todo el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur obstaculizaron no sólo el buen empleo de nuestra aviación, sino que también demoraron el asalto anfíbio británico. Pese a ello, la aviación británica prosiguió con su hostigamiento a las naves argentinas que operaban en Malvinas. Fue así que el día 16 a la hora 10, dos aviones Sea Harrier atacaron al *Río Carcarañá*, que desde el día 10 a las 18.10 se encontraba en Puerto Rey totalmente descargado y a la espera de órdenes. Afortunadamente la intuición y previsión del capitán de ultramar Dell'Elicine, con gran perspicacia, avizó el ataque e instruyó a sus hombres para que tomaran refugio en la banda contraria. Así evitó que alguno de los tripulantes resultara herido y posteriormente logró evacuar la nave para buscar refugio en una costa cercana donde finalmente fueron rescatados por el alijador *Forrest*.

Al amanecer del día 21, la flota británica puso en ejecución la operación "Suttom", que consistía en desembarcar unos 5.000 hombres y sus pertrechos en las playas de San Carlos (bahía Ajax y puerto San Carlos). Este objetivo fue logrado por las fuerzas anfíbias británicas en seis o siete días, aunque a un alto costo naval. Ello dio origen a la batalla aeronaval de San Carlos, que los británicos apodaron "Bomb Alley" (callejón de las bombas), pues al quedar encajonada parte de su flota, sin mucho espacio para la maniobra, nuestra aviación la tuvo a su alcance y le produjo los mayores daños.

A las 6 de la mañana, Puerto Darwin fue atacado por fuego naval proveniente de los buques de la flota británica. Dos horas más tarde, aviones Sea Harrier arremetieron contra tres helicópteros argentinos y cerca de las 9.30 un avión Macchi MC-33 de nuestra aviación naval atacó al enemigo en San Carlos, logrando hacer impacto en una fragata. Media hora después, comandos argentinos derribaron un avión

Sea Harrier en la zona de Howard utilizando un proyectil misilístico Blow Pipe, y consiguieron capturar al piloto británico que minutos antes se había eyectado.

Durante el transcurso del día, nuestra aviación realizó una serie de incursiones aéreas sobre la flota enemiga que se encontraba en San Carlos, algunas de ellas con el empleo de hasta dieciséis aviones simultáneamente, con un saldo de dos buques hundidos y varios averiados. En las últimas horas de la tarde, frente a Puerto Mitre, una fragata británica se hundía lentamente envuelta en llamas y un piloto argentino de la Aviación Naval, que se había eyectado de su aparato Douglas A4Q sobre la zona de Puerto Argentino, fue rescatado ileso por un helicóptero de Ejército.

Pese a este conflictivo panorama bélico, el *Monsunen* continuó cumpliendo con su difícil misión de llevar abastecimiento y apoyo a los distintos puertos donde nuestros soldados aguardaban víveres, municiones, refuerzos y medicamentos. El mismo día en que las fuerzas británicas iniciaban el desembarco en Malvinas, nuestro pequeño barco se encontraba operando en el puerto de Bahía Fox. Allí, a partir de la hora 18, inició el ingreso en bodega de unas 250 bolsas de harina y algo más de cien tambores de combustible, para cuyo cometido contaron con la eficiente y diestra mano de obra voluntaria que les proporcionaron los tripulantes del *Río Carcarañá*, quienes luego de ser rescatados se encontraban en ese lugar en calidad de náufragos. Poco antes de la medianoche finalizó la carga y el *Monsunen* partió por el canal San Carlos en procura de la costa sudeste de la isla Soledad, donde al amparo de la oscuridad trataría de llegar a Puerto Argentino antes del amanecer.

Se hallaba en plena navegación cuando un aviso radial del Comando Naval alertó a sus tripulantes acerca de una posible actividad naval del enemigo en las proximidades de la costa. Como estaban atravesando el canal Águila, buscaron refugio en uno de los recodos de la isla del mismo nombre, donde decidieron aguardar el momento propicio para moverse hacia otro lugar en caso que amaneciera y tuvieran que ponerse a cubierto de una eventual acción aérea. De hecho, ya en la madrugada siguiente, no pudieron moverse pues recibieron la orden de continuar en ese fondeadero hasta que pasara el peligro de la creciente actividad enemiga.

Recién al anochecer lograron zarpar en busca de su destino. Llevaban una hora de navegación tratando de distinguir a través de la llovizna los hitos de una ruta que habían aprendido a reconocer; quedaba atrás la isla María y se encontraban atravesando el estrecho que separa la isla Soledad de la isla Bougainville, cuando el eco del radar les señaló que algo se acercaba a gran velocidad proveniente del sudoeste. El inconfundible sonido de un helicóptero los puso en máxima alerta. Sin dudarle, Gopceovich, viendo que un poderoso haz de luz se dirigía hacia ellos desde el lado del mar, ordenó acelerar al máximo los motores y dirigirse resueltamente al interior de la ensenada Luisa.

La orden de alerta roja fue seguida de un rápido movimiento de todos los tripulantes, que pasaron a ocupar sus puestos de combate y alistaron sus armas: una ametralladora alimentada a cinta y accionada a batería que había pertenecido a un avión Pucará, una ametralladora MAG, tres fusiles FAL y algunas pistolas 9 mm.

A la vez que eran sobrevolados por el helicóptero, recibieron por la onda radial internacional de VHF una intimación en castellano e inglés, proveniente de alguna nave enemiga, que les advertía que habían sido localizados y debían rendirse.

El comandante del *Monsunen* desechó la intimación y prosiguió con su marcha hasta la costa más próxima. El helicóptero, que se había retirado momentáneamente, regresó a los pocos minutos para iniciar una agresiva pasada de popa a proa, siendo recibido por una contundente serie de disparos que provenían de todas las armas disponibles en el barco y procuraban dar en la aeronave incursora. Aparentemente, el helicóptero había recibido parte de la andanada y quizá se alejó con algún daño sin responder el fuego. Ello hizo renovar los bríos de los tripulantes del *Monsunen*, quienes comenzaron a sentirse más seguros apoyados en su decisión de no dejarse intimidar ante la diferencia de medios y la eficacia con que se habían hecho valer con sus pocas armas.

Sin solución de continuidad y no bien desaparecieron los ecos del helicóptero, un gran resplandor seguido de un fuerte estruendo desde el este marino anunció el comienzo de un ataque naval proveniente de dos naves de guerra británicas cuyas siluetas se recortaron nítidamente en el horizonte. Aunque nuestros protagonistas lo supieron mucho más tarde, se trataba del *Brillant*, una fragata misilística de

4.400 toneladas, armada con dos cañones, lanzadores Exocet, torpedos ASW y un helicóptero, cuyo capitán era John Coward, “un impetuoso ex submarinista”, según dice el almirante Sandy Woodward en su obra *Los Cien Días*. La otra nave era la fragata *Yarmouth*, de 2.800 toneladas, que con armamento similar se encontraba al mando del capitán Tony Morton, quien –también según Woodward– “era un ex aviador naval bastante nuevo en el manejo de naves de superficie, que tenía tendencia a reaccionar de manera excesiva ante los acontecimientos que se le presentaban”. El helicóptero, un WASP de la *Yarmouth*, transportaba una dotación de presa para capturar al *Monsunen*.

El transporte continuó su marcha hacia tierra a una velocidad de cuatro nudos. El fuego de los cañones navales, que en un principio se registró con andanadas que cayeron bastante lejos del barco, se fue acercando peligrosamente y sólo las maniobras evasivas impuestas evitaron que recibiera un impacto directo. Pese a ello, la precisión de los disparos, acompañados de bengalas de iluminación, se fue ajustando hasta un extremo peligroso que era difícil evitar. Al estar centrados por los piques de los disparos en el agua, y como última maniobra evasiva, el comandante ordenó embicar la nave en la costa con la proa en unas rocas cercanas a la caleta Foca. En ese momento dieron el último aviso por radio a Puerto Argentino dando cuenta de la situación. Juntamente con la finalización de la emisión y del uso del radar, también, por breves instantes, cesó el cañoneo.

No bien se percibió que la nave había tocado fondo sobre el lecho del mar, a unos cinco metros de la orilla, Gopceovich ordenó la evacuación. En ese momento se reanudó el fuego naval enemigo siempre acompañado del tremendo impacto psicológico que supone quedar iluminado por las bengalas.

Cuando se producía la conflictuada maniobra de evacuación, algunos tripulantes del *Monsunen* protagonizaron una serie de hechos que una posterior evaluación los calificarían con toda justicia como de enorme valor.

La evacuación dispuesta por Gopceovich se cumplió en forma ordenada pero no pudieron evitarse los contratiempos propios de la oscuridad y de los movimientos violentos que producía una fuerte onda de mar que hacía todo más inestable. Prueba de ello fue que el primer grupo de reconocimiento bajó por la proa y, tras un inevitable chapuzón, emprendió una breve pero forzada marcha hacia la playa. Acto seguido fueron echadas al mar las balsas disponibles, que fueron sirgadas desde el costado del buque hasta la costa. A continuación, el resto de la tripulación fue descendiendo y solamente el cabo Carlos Rivero se desorientó y cayó al mar. Ese percance alcanzó a verlo el marinero conscripto Romualdo Ignacio Bazán que obrando por un impulso solidario y sin pensar en su falta de experiencia como nadador se arrojó al agua para salvar al infortunado suboficial, al que logró ayudar a mantenerse en superficie. Finalmente ambos pudieron ser rescatados por algunos compañeros que, advertidos del problema se acercaron con un bote.

El difícil arribo de los hombres a la costa no estuvo exento de múltiples percances. El húmedo terreno plagado de filosas y traicioneras rocas dificultó aún más el avance a pie que se efectuó entre tropiezos y caídas que provocaron en muchos dolorosas contusiones y heridas. Tal fue el caso del cabo Rivero que, aún aturdido por el accidente que había sufrido, al tratar de avanzar sin ayuda, resbaló sobre la húmeda superficie de las rocas y cayó malamente de espalda.

Suponiendo que ya no quedaba nadie a bordo, Gopceovich desembarcó arrojándose desde la borda de proa para ir a caer al agua, donde escasamente hizo pie. Luego de llegar trabajosamente a la costa donde se encontraba el resto de la tripulación, procedió a pasar lista para asegurarse que estuvieran todos. Al darse cuenta de que faltaba el marinero José Ávila, volvió adonde se hallaba embicado el *Monsunen* para buscarlo. Internándose en el mar con una cuerda atada a su cintura para evitar ser llevado por la corriente, efectuó un rastreo alrededor del buque, hasta que alcanzó a ver que Ávila pendía peligrosamente de una cuerda cerca de la popa. Pronto comprendió que éste, en el intento de liberar una de las balsas sujeta por un cabo, había caído desde la borda al vacío para quedar atrapado por la misma cuerda que lo había dejado pendiendo sobre la superficie del agua. Sin dudarlo, alcanzó el lugar donde se encontraba el marinero y, liberándolo del problema, lo llevó a nado hasta la costa.

Aproximadamente a las 3 de la mañana, ya con todo su personal a salvo, Gopceovich ordenó al teniente de corbeta Vázquez que emprendiera junto con los hombres una marcha hacia el interior de la isla para tomar distancia de las acechanzas del helicóptero y de los disparos navales. En tanto esta orden se

cumplía, decidió permanecer en la playa con otro tripulante para asistir al cabo Rivero quien, seriamente lesionado en la espalda, se encontraba imposibilitado de trasladarse por sus propios medios.

Cuando Vázquez y el personal que lo acompañaba habían caminado más de media hora, dejaron de percibir la molesta presencia de la aeronave enemiga y también de escuchar los disparos de los cañones navales. Veinte minutos después se les unieron el comandante y el conscripto Bazán, quienes traían a Rivero en una angarilla armada improvisadamente con dos fusiles.

Al clarear, todos comenzaron a retomar el camino hacia la costa, desde donde se oía el leve ronronear de un motor. Cuando llegaron tuvieron una agradable sorpresa: el *Monsunen* los estaba esperando con el motor aún funcionando, debido a que se había mantenido embicado entre dos salientes restingas que configuraban una cuna natural en forma de V invertida.

Con gran esfuerzo, después de varios intentos, algunos tripulantes lograron asirse a uno de los cabos que aún pendían del costado de la nave y así pudieron ingresar a bordo para luego ayudar a subir al resto. Una rápida comprobación del estado del barco les permitió establecer que el casco no había sufrido daños pero se notaba que había un desperfecto en alguna parte de la hélice. La puesta en funcionamiento de la propulsión se vio dificultada aún más al enredarse uno de los cabos sueltos con la hélice y quedó frustrada la zarpada. Por lo tanto tuvieron que permanecer fondeados a una milla de la costa aguardando la llegada del *Forrest*, que a temprana hora había partido en su ayuda.

A media mañana apareció en el horizonte la inconfundible silueta del *Forrest*, auxiliar infatigable, que prontamente se abocó a la dificultosa maniobra de intentar remolcarlos desde una zona plagada de traicioneras rocas que se ocultaban entre las agitadas aguas de la bahía. El acercamiento entre ambas naves para tratar de ligarse por medio de un cable de remolque se vio impedido por las restingas de la zona. Luego de varios intentos desde el *Monsunen* se pudo, por medio de un lanzaguía, pasar un cabo al *Forrest*. La operación concluyó cuando, ya de noche, ambas naves quedaron unidas para el remolque a través de la cadena del ancla del *Monsunen*. Teniendo en cuenta las adversas condiciones del mar, el fuerte viento y el agotamiento del personal, los comandantes solicitaron autorización para dirigirse al puerto de Darwin. Obtenido el permiso, emprendieron el viaje a marcha lenta por la ensenada Choiseul. La decisión no había podido ser más acertada, pues cuando se encontraban navegando hacia el punto de destino alcanzaron a escuchar mensajes provenientes de naves enemigas que habían reanudado el rastreo en busca del *Monsunen*.

Poco antes del amanecer del día 24, las pequeñas naves auxiliares arribaron a Goose Green (Pradera del Ganso), un poco más al sur de Darwin, donde el *Forrest* procedió al alije del barco remolcado y luego zarpó. Por su parte, el *Monsunen* quedó amarrado al muelle imposibilitado de autopropulsarse y aguardando un equipo de buzos prometido desde Puerto Argentino para su reparación. Si bien Pradera del Ganso resultó un buen lugar para un refugio ocasional y oportuno, no fue un sitio seguro para una estadía prolongada pues, en días más, allí mismo se desarrollaría la primera gran batalla terrestre de la guerra.

Efectivamente, en esos momentos, una importante fracción de los numerosos efectivos británicos desembarcados en San Carlos, concretamente los hombres del Regimiento 2 de Paracaidistas, fueron impulsados a buscar la confrontación con las tropas argentinas que defendían Darwin-Pradera del Ganso, un istmo de siete kilómetros de largo por dos de ancho que divide la isla Soledad en dos sectores equivalentes.

En Darwin-Pradera del Ganso se encontraba establecida la Base Militar Aérea Cóndor al mando del vicecomodoro Wilson Rosier Pedrozo, donde tenía asiento un escuadrón de aviones Pucará (doce máquinas) y un escuadrón de cuatro helicópteros (dos Bell y dos Chinook). Además de contar con las secciones propias de Fuerza Aérea, dos de tiradores, morteros y artillería de defensa (seis cañones de 20 mm), el mando militar había designado para su defensa al Regimiento 12 de Infantería Genera Arenales, que constituyó el núcleo de la fuerza de Tareas Mercedes al mando del teniente coronel Ítalo A. Piaggi. Esta fuerza, al momento de iniciarse el combate, se encontraba muy disminuida en número de efectivos pues no había recibido los refuerzos solicitados y no contaba con sus morteros pesados y otros elementos que permanecían en el continente. Además, su posición fue ampliada a último momento, por lo tanto

sobrellevó con esfuerzo el peso de la batalla, sin embargo, durante todo su transcurso, nuestros soldados honraron su bandera de acuerdo a la mejor tradición.

La llegada del *Monsunen* y su dotación, si bien no podía cambiar sustancialmente el panorama, fue recibida con beneplácito por el mando militar, pues se sumaba su esfuerzo al de otras pequeñas fracciones de combate (dos secciones del Regimiento 25). Respecto del arribo del *Monsunen*, según el general Julian Thompson, comandante de la 3ra. Brigada de Infantes de Marina, en su libro *No Picnic*, quizá mal informado por sus patrullas de observación que le proveían inteligencia, estimó equivocadamente que a la Fuerza de Tareas Mercedes se le había sumado una sección anfibia. Fue así como ante la presentación espontánea del capitán Gopceovich al teniente coronel Piaggi, éste le asignó la defensa del sector de la playa cercana al muelle donde se encontraba el *Monsunen*. A tal efecto, la posición general se reforzó con una batería del 4 de Artillería compuesta por tres cañones de 105 mm, dos orientados hacia el norte, de donde provendría el ataque principal, y el otro hacia el mar. A cargo de dicha batería se encontraba el teniente primero Carlos Alberto Chanampa, que con sus oficiales y suboficiales cargaban personalmente los cañones al costo de sus brazos flagelados por quemaduras y heridas. Chanampa, un mendocino criado en Córdoba y descendiente de aborígenes catamarqueños, era el jefe de una subunidad de artillería cuya suerte iba a quedar ligada al *Monsunen*, donde se encontraba circunstancialmente embarcado para ser trasladado a Puerto Argentino luego de cumplir tareas de reconocimiento en Pradera del Ganso.

Sin demora y siempre contando con el eficaz asesoramiento del sargento 1° Marchetti, el personal de *Monsunen* se abocó a preparar un dispositivo de defensa para contrarrestar el inminente ataque británico. Sin embargo, en ese momento poseían menos armamento pues el teniente coronel Piaggi había dispuesto que una ametralladora 12,7 que se encontraba a bordo fuera asignada con su munición a una de sus compañías. Pese a ello, con el poco armamento que contaban, entre ellos una MAG, con mucho entusiasmo comenzaron a cavar pozos y con los elementos que encontraron a mano establecieron una especie de blocao suficientemente fortificado como para resistir ataques de regular intensidad. Entre otras medidas estaba prevista la destrucción del barco, a fin de que no cayera en manos enemigas, pero dejaron esto para un último momento pues siempre mantuvieron la esperanza de poder repararlo.

El día 25 se presentó fresco y despejado. A lo lejos se oía desde muy temprano el tronar de la batalla aeronaval que se estaba desarrollando en San Carlos. Era el día de la Patria y nuestros pilotos se lo iban a recordar a los británicos a costo de una importante pérdida de materiales y vidas. Entre otras acciones que provocaron graves daños a la flota invasora, nuestra Fuerza Aérea logró hundir al destructor británico *Coventry*, y una escuadrilla de Super Etendard de la Aviación Naval lanzó dos Exocet que impactaron y hundieron al portacontenedores *Atlantic Conveyor*.

Mientras esto ocurría, los hombres del *Monsunen* continuaron sus preparativos de defensa en medio del sobresaltado clima que producían las continuas alertas rojas, pero como no iban a dejar de recordar el día patrio decidieron festejarlo haciendo empanadas. Era una forma de reencontrarse con sus costumbres y unirse a través de una comida criolla, a los afectos de familiares y amigos, quienes, sin duda, estarían pensando también en ellos.

El día siguiente amaneció lloviendo. Después de las 9, una fragata británica emplazada en el estrecho San Carlos comenzó un intenso fuego naval sobre toda la posición. Cerca del mediodía, cuatro ataques aéreos enemigos provocaron daños materiales de escasa relevancia y nuestra artillería logró derribar un Sea Harrier. En horas de la noche tuvieron novedades de uno de los hombres de la ROA, Red de Observadores Aéreos, que se encontraban destinados en el área de Darwin-Pradera del Ganso en su calidad de civiles radioaficionados voluntarios nucleados por Fuerza Aérea (los ROA de Córdoba que permanecieron en la zona hasta caer prisioneros fueron Terciano Zampieri y Julio Rotea). El valeroso componente de la ROA estacionado a 20 kilómetros al sudeste del dispositivo informó que un buque de regular porte navegaba por el Seno Choiseul en dirección a Darwin. El teniente coronel Piaggi solicitó apoyo aéreo a la base, pero le contestaron que para actuar necesitaban más datos (calado, velocidad, sistema de armas y radares, color, etc.). La acción aérea no logró concretarse, sin embargo continuó la observación del miembro de la ROA quien, poco después de medianoche, alcanzó a advertirles que la nave que se dirigía a Pradera del Ganso se había detenido a pocas millas de allí.

De inmediato, Piaggi ordenó la entrada en posición de un cañón Otto Melara de 105 mm y la apertura de fuego, al máximo alcance del arma, en dirección a la zona de detención del buque. Para esta misión, la pieza de artillería le fue asignada al teniente de corbeta Vázquez, segundo comandante del *Monsunen*, quien se había ofrecido voluntariamente para esa acción.

Si bien el cañón carecía de sirvientes, Vázquez pudo contar con la ayuda de un suboficial de Ejército que quedó a sus órdenes. Sin referencias cartográficas adecuadas, plancheta de tiro ni director para ésta, el oficial trazó en una carta naval una línea de máximo alcance del arma (unos 12.000 metros) y coordinó por radio con el observador la forma de identificar la orientación de los disparos teniendo en cuenta las más notorias referencias del terreno.

Para buscar la mayor distancia en el tiro, Vázquez orientó el arma en un ángulo apropiado y aguardó a que el hombre de la ROA le informara en cuanto la nave enemiga, que ahora había reanudado su marcha lentamente, alcanzara la línea donde pudieran llegar los disparos del cañón. La operación no resultaría sencilla. El tiro debía efectuarse a ciegas, pues las elevaciones del terreno no permitían ver el canal, como tampoco la comunicación entre Vázquez y el observador eran directas, sino que se efectuaban por medio de un radiooperador que se encontraba en Darwin.

El primer disparo resultó corto y no alcanzó a tocar la nave incursora, pero fue a caer muy cerca del sitio donde se encontraba el hombre de la ROA, quien tuvo que cubrirse y rápidamente desplazarse a otro lugar más seguro. Un segundo disparo logró una aproximación mayor al blanco pero no llegó a ser efectivo.

A partir del tercer disparo se logró alcanzar la distancia máxima y la mayor cercanía al blanco, unos mil metros del barco británico, y ello fue suficiente no sólo para impedir que siguiera avanzando sino que la nave se vio forzada a emprender la huida sin poder abrir fuego. Se había logrado una victoria incruenta y los bravos tripulantes se congratularon por la efectividad que habían obtenido con tan pocos medios.

La noche siguiente y desde otro punto alejado del canal San Carlos, el fuego naval de barcos británicos arreció sobre la posición que ocupaba el *Monsunen* sin llegar a producirle daños. Sin embargo, luego, la acción de las fuerzas terrestres invasoras produjeron algunos leves deterioros. Pese a ello, Gopceovich, siempre con la esperanza de poder reparar la nave, decidió aguardar un tiempo más para proceder a su inutilización total.

Durante la ofensiva de las fuerzas de paracaidistas británicos sobre las posiciones de Darwin, estas tropas llegaron a sobrepasar las líneas del frente defensivo y algunas fracciones enemigas alcanzaron las proximidades del lugar donde se encontraban los hombres de la Armada. Pese a ello, los bravos tripulantes se abroquelaron en la precaria posición construida con sus manos y desde allí, con las pocas armas que tenían, opusieron una feroz resistencia no sólo a la infantería enemiga, que utilizaba misiles Milan, sino también a los ataques aéreos con las temibles bombas Beluga.

Luego de casi tres días de feroces combates, la posición Darwin-Pradera del Ganso se vio cercada por fuerzas superiores, con su munición prácticamente agotada, sufriendo más de 300 bajas (entre muertos y heridos), sin esperanza de ayuda y a punto de ser aniquilada. En vista de ello, el teniente coronel Piaggi convocó a una inmediata reunión a su Plana Mayor y a los jefes de los elementos independientes, entre ellos el comandante del *Monsunen*, a efectos de actualizar y completar el cuadro de situación. Algunos aspectos de la rendición, que se concretó la mañana del 29 de mayo, quedaron narrados por el mismo Ítalo Piaggi en su libro *El Combate de Goose Green*.

En horas de la madrugada, el teniente coronel Piaggi se negó a rendir la bandera de su regimiento, que había servido a la Patria durante 167 años, y, para evitar que cayera en manos enemigas, dispuso su incineración. Por su parte, Gopceovich rescató el último jirón de la bandera argentina que aún ondeaba en el *Monsunen* y retuvo para sí el trozo del paño sagrado.

En las primeras horas de la mañana del día 29 se formalizó un primer encuentro entre ambas delegaciones y el acuerdo consistió en la rendición de los efectivos argentinos. Gopceovich ofició de intérprete. Según narra en su libro el teniente coronel Ítalo Piaggi, cuando se presentó la comisión de militares británicos, el mayor Chris Keeble, jefe accidental del Regimiento 2 de Paracaidistas, le expresó su personal felicitación por la resistencia de las tropas argentinas que les habían ocasionado numerosas

bajas: “Teniente coronel, lo felicito por la resistencia ofrecida por su tropa. Yo pensaba, de acuerdo a mis previsiones de planeamiento, tomar Darwin y Pradera del Ganso en la mañana del 28, pero he debido combatir veinticuatro horas más”. A continuación, el jefe británico le hizo saber que había sufrido doscientas cincuenta bajas en esa batalla.

Hacia el mediodía, la Fuerza de Tareas Mercedes, incluida la tripulación del *Monsunen*, formó para escuchar la última arenga de su jefe, quien felicitó a todos sus componentes por el valor demostrado en la defensa y el sacrificio evidenciado en la campaña.

El *Monsunen*, cuya corta trayectoria en manos de marinos argentinos les había permitido cubrirse de gloria, quedó amarrado al muelle de Pradera del Ganso, donde fue capturado por fuerzas británicas que, luego de repararlo, lo pusieron nuevamente en servicio.