

LILIANA VILLAGRA



#Es tiempo de contar la historia

Buscando sentido en un duelo ambiguo



Villagra, Liliana

Es tiempo de contar la historia: buscando sentido en un duelo ambiguo / Liliana Villagra. - 1ª ed. - Bahía Blanca: Liliana Villagra, 2026.

144 p.; 24 x 17 cm.

ISBN 978-631-01-2952-5

1. Psicología. I. Título.

CDD 150

Realizado con el apoyo del Fondo Municipal de las Artes
del Instituto Cultural de Bahía Blanca



INSTITUTO **CULTURAL**



Mentor creativo y colaborador intelectual: Alejandro Mutto

Diagramación interior y tapa: Fabián Luzi

Imagen de tapa: Elián Dekker

No se permite la reproducción parcial o total, el alquiler, la transmisión o la transformación de este libro, en cualquier forma o por cualquier medio, sea electrónico o mecánico, mediante fotocopias, digitalización u otros métodos, sin el permiso previo y escrito del editor. Su infracción está penada por las Leyes 11723 y 25446. Queda hecho el depósito que establece la Ley 11723.

Bahía Blanca, Argentina, febrero de 2026.

© 2026 Liliana Villagra.

En memoria de los once tripulantes del Neptune 2-P-103:

- *Capitán de Corbeta* Arnaldo Mario Mutto (piloto)
- *Teniente de Navío* Miguel Ángel Berraz (copiloto)
- *Teniente de Navío* Romualdo Carlos Migliardo (meteorólogo)
- *Teniente de Corbeta* Claudio María Cabut (navegante)
- *Suboficial Segundo* Nelson Darío Villagra (mecánico de vuelo)
- *Suboficial Segundo* Juan Aurelio Noto, (op. de equipos electrónicos)
- *Suboficial Segundo* Remberto Eberto Brizuela (armas)
- *Cabo principal* Carlos Omar Campastri (radio operador)
- *Cabo Principal* Jesús Oscar Arroyo (mecánico ayudante)
- *Cabo Primero* Benjamín Pablo Scesa (op. ayudante de equipos electrónicos)
- Rodolfo Rivarola (camarógrafo, el Director de Canal 13 TV Rio Grande)

A cada uno de los hijos de los tripulantes, por permitirme resonar con sus sentires y prestarme sus latidos y sus tiempos, allí donde sus historias se entrelazan con las mías: Monte Barnard, 15 de septiembre de 1976.

Prólogo del Señor Embajador de la República de Bulgaria en la República Argentina

STOYAN MIHAYLOV

Hay momentos en que el tiempo no solo se detiene, sino que desaparece. Pasado y presente se funden en un solo instante.

El 4 de febrero de 2024. La tripulación del buque búlgaro “Los Santos Cirilo y Metodio”, junto con científicos y autoridades, están ordenados en formación en la cubierta. La mirada de todos está puesta sobre el sol, que brilla desde un pedazo de metal sobre una bandera azul y blanca.

Los pensamientos de todos los presentes están capturados por valores atemporales: servicio a la patria y sacrificio, aspiración al conocimiento, ciencia, hermandad.

Los pensamientos atraviesan el sol y se detienen en el lejano 15 de septiembre de 1976. El día en que diez soldados argentinos y un camarógrafo abordan el Neptuno (Neptuno 2P-103) en Tierra del Fuego y parten hacia la inmensidad de la Antártida para estudiarla. Nunca regresan a sus familias.

Su avión se estrella en el Monte Barnard de la isla Livingston.

El 11 de enero del año siguiente, 1977, un helicóptero Bell 212 del Ejército con tres personas intenta acercarse al lugar del accidente y una vez más todo termina trágicamente.

Frente a la ladera de la isla Livingston el buque búlgaro “Los Santos Cirilo y Metodio” sigue en silencio. Es el mismo glaciar, que días antes libera al sol argentino de su abrazo de casi medio siglo. Con el descubrimiento del 15 de enero de 2024 los científicos búlgaros abren una puerta en el tiempo, a través de la cual las familias estrechan sus manos y tocan las almas de sus perdidos seres queridos.

En este momento, búlgaros y argentinos estamos juntos, tanto en el dolor como en la memoria.

47 años más tarde, la Antártida sigue siendo tan hermosa y aterradora, tan misteriosa e imponente. Nos enseña unidad - una unidad que salva, desarrolla e inspira para superar nuevos desafíos.

Las lecciones de la Antártida vibran bajo el sol que ilumina a la vez el 15 de septiembre de 1976, el 11 de enero 1977 y el 4 de febrero de 2024.

Agradezco el honor de compartir este momento sublime y su lección de nobleza.

STOYAN MIHAYLOV
Embajador de la República de Bulgaria
Septiembre de 2025

Prólogo de la Licenciada en Psicología y experta
en la temática de duelos

NOELIA GRUNBLATT

Este libro nace del silencio y del vacío de esas ausencias que no se pudieron llenar con palabras en su momento, aunque, sin embargo, hoy, necesitan ser nombradas por sus protagonistas. Pero no surge únicamente de una historia personal, sino de la necesidad de reconocer que hay pérdidas que son compartidas, aunque cada quien las viva a su manera.

Liliana narra la historia, contada en primera persona, de un duelo ambiguo, un duelo con 47 años de recorrido. Eso significa mucho tiempo de espera, de incertidumbre, de preguntas sin respuestas reales, pero seguramente con muchas imaginadas y fantaseadas por los tantos protagonistas de esta historia. Once hombres fallecidos; esposas, hijos, padres, tíos, sobrinos, amigos, entre tantos otros, afectados por una muerte repentina y traumática. Muchas personas debieron procesar un crónico duelo ambiguo.

Un duelo ambiguo se vive entre la certeza y la incertidumbre, entre la ausencia y la presencia incompleta, entre lo que fue y lo que nunca se podrá recuperar del todo. Es un duelo que no tiene rituales claros, que no siempre encuentra palabras, que se queda suspendido en un tiempo sin final. Y, sin embargo, es un duelo profundamente humano. En estos duelos no hay cuerpos ni certezas, la muerte es incierta y es ahí donde se cuele la esperanza de reversibilidad. Es en esa grieta donde los signos de pregunta bañan las costas de cualquier certidumbre e invaden todo pensamiento lógico. En este tipo de muertes no hay funerales, ni sepulturas, no hay rituales donde una mano en el hombro atestigüe socialmente la muerte y contenga en un abrazo que cobije tanto sufrimiento. Los rituales son puentes entre el pasado y el presente, son memoria simbólica necesaria para habilitar el dolor, el recuerdo y el amor conjugado en presente.

Once personas, y de muchas maneras también, sus familias y seres queridos, quedaron suspendidos en un momento de la historia y sus vidas congeladas en el manto blanco del silencio sepulcral. ¿De la misma manera quedaron detenidos sus procesos de duelo? ¿Será que el duelo ambiguo es un duelo suspendido o será que es un duelo que se mueve diferente, con otro ritmo? Quienes transitan un duelo ambiguo aprenden a habitar el silencio, la incertidumbre, el signo de pregunta

eterno. Pero ¿qué sucede cuando algo de lo que estaba congelado en el tiempo se comienza a derretir y produce ruido y movimiento?

Este movimiento no solo trajo o confirmó algunas respuestas que hasta enero del 2024 eran solo conjeturas, sino que, además, habilitó una voz común, un sentir compartido, le sumó a este duelo ambiguo la característica de colectivo. Un duelo colectivo es aquel donde un grupo de personas comparten una pérdida o un trauma y el proceso de duelo se vuelve social. Si bien, estas once familias fueron sacudidas al mismo tiempo por la tragedia, no habían vivido un duelo compartido hasta que algo comenzó a descongelarse produciendo un gran movimiento emocional.

Si bien, por definición, podríamos decir que el duelo colectivo puede resultar complejo por la gran cantidad de subjetividades y estilos de afrontamiento diferentes que contiene, también es verdad que el apoyo social y emocional que proporciona sumado al sentido de comunidad, de solidaridad y pertenencia redundan en un gran beneficio para el proceso de duelo aportando, muchas veces, un sentido de resolución.

El duelo colectivo nos recuerda que no estamos solos. Cuando un grupo de personas atraviesa la herida de la pérdida, cuando la memoria se vuelve un territorio compartido, entonces comprendemos que el dolor no es únicamente íntimo: también es social, histórico y humano. Este libro se adentra en ese espacio compartido, en el eco de las voces que reclaman ser escuchadas, en la certeza de que la memoria mantiene a sus seres amados aquí, junto a ellos.

Quien lea estas páginas se encontrará con la posibilidad de reconocerse en lo que sentimos colectivamente y en lo que, a veces, nos cuesta aceptar en soledad. Este libro nos invita a detenernos, a abrazar la fragilidad, y a descubrir que el acto de narrar —y de leer también— puede ser en sí mismo un gesto de acompañamiento y sanación.

Más allá de la historia concreta que la inspira, lo que aquí se despliega es una invitación a reflexionar sobre lo que significa perder, recordar y seguir adelante. Es un recordatorio de que el duelo, en todas sus formas, puede ser también un espacio de encuentro.

Liliana nos dice en su libro que hay recuerdos que aun laten... ¡claro que sí! Y siempre tendrán su latido, su propio pulso, todo lo que tenemos que hacer es permitirnos sentir.

NOELIA GRUNBLATT
Mendoza, Septiembre de 2025

■ PREFACIO

Dicen que recordar es volver a pasar por el corazón. Y hay recuerdos que aun laten, incluso cuando el tiempo intentó congelarlos. Algunas historias necesitan madurar en silencio. No por falta de palabras, sino porque duelen demasiado. Porque a veces tardamos en estar preparados.

El Neptune 2-P-103 de la Armada Argentina despegó rumbo a la Antártida. A bordo, un grupo de hombres comprometidos con su vocación y con el país. No eran solo marinos: eran hijos, padres, hermanos, amigos. Jamás regresaron. Ese avión, y todo lo que llevaba dentro, quedó atrapado en el hielo, el tiempo, y el silencio. Ponerles nombre y voz a esos hombres es el primer paso para traerlos de vuelta a la memoria colectiva.

El 15 de septiembre de 1976 es una fecha que marca herida. Lo que ocurrió después no fue solo un accidente: fue una desaparición. Un duelo suspendido. Un capítulo arrancado del relato familiar.

Cuarenta y siete años después la Antártida habló. Un hallazgo en la Isla Livingston devolvió a la historia fragmentos del avión. Y junto con ellos, partes nuestras, trozos de memoria, preguntas, emociones congeladas, que empezaron por fin a derretirse...

Este libro nace de ese deshielo.

Aquí vas a encontrar restos: del avión, de la memoria, del alma. Habla de ausencias sin cuerpo, sin ritual, sin final claro. Y también de reencuentros tardíos. De hijos que vuelven a mirar hacia el sur con los ojos llenos de sal. Escribo sobre lo que pasa cuando, después de casi medio siglo, las piezas aparecen... Y algo dentro nuestro empieza a armarse...

Esta es mi modo de volver a mi papá, de tender un puente entre la niña que lo esperó 47 años y la mujer que hoy elige contarle. Porque hoy, es tiempo de contar la historia.

■ Crónicas

Es 30 de enero 2024

Me gusta el verano. Disfruto siempre de los días de calor. El sol, el calor, la luz, hacen que todo brille, las cosas, las personas, las relaciones, la vida. El verano es mi estación del año favorita, porque da la posibilidad, crea las condiciones, para que sucedan cosas mágicas...

Papá Noel llegó siempre en los veranos de mi infancia, y los brindis en diciembre con la familia reunida, cantando y bailando. Y, también mi cumpleaños en marzo calurosos, con amigos, torta y gaseosa, con globos, al aire libre.

En los veranos, mi infancia se teñía de colores brillantes, de atardeceres en el mar con mi papá y mi mamá pescando en el Sauce Grande, en Monte Hermoso, mi hermano y yo juntando almejas y caracoles marinos que luego mamá cocinaría en un chupín con pescados, o sumergidos en el mar, esquivando las aguas vivas entre las olas, y la piel color cobre sin protector solar. Eran veranos con sabor a sal, risas compartidas, y esa seguridad que los niños sienten cuando están creciendo en una familia en la que el amor es el eje. Eran veranos con olor a tamariscos, en las mañanas en que la carpa quedaba instalada frente al faro, a eucaliptus que impregnaban los paseos, a nafta del Simca gris que papá manejaba con orgullo.

El verano de 2024 nos trajo un 30 de enero distinto, inesperado. Una luz distinta e inquietante. Un sol que no venía a dorar la piel sino a iluminar las sombras.

Eran las 14.09.

Así, con tanta precisión, porque hay momentos que marcan. Y este, sin dudas, lo era.

El mensaje llegó por WhatsApp.

—*Hola Lili. Soy Ale Campastri. ¿Cómo estás? Necesito comentarte algo de nuestros papás. Decíme cuando puedas y te llamo o llámame. Besos*.

Alejandra Campastri. Hija de Carlos “Charly” Campastri, compañero de mi papá en la tripulación del Neptune 2-P-103. Hacia años que no hablábamos y algo en ese mensaje me apretó el pecho. Urgente. Ineludible.

La llamé al instante. La historia estaba a punto de reactivarse. Y yo no lo sabía todavía, pero algo dentro mío se preparaba para el deshielo.

La voz de Ale sonaba temblorosa pero firme, como si supiera que lo que venía no podía decirse en frío.

“Lili... Unos científicos búlgaros encontraron restos de un avión en la Antártida. Creen que podrían ser del Neptune”.

Sentí que el tiempo se doblaba, que se abría una grieta en el presente que conectaba, de repente, con 1976. Con ese día. Con ese vacío. Ahora el shock, la angustia, la ansiedad eran el fondo sobre el que mi memoria puso viejas imágenes en carrete como figura.

Fue el 15 de septiembre de 1976 que el avión perteneciente a la Armada, en un viaje de exploración glaciológica, se estrelló contra una de las laderas del Monte Barnard, en la Isla Livingston, del archipiélago Shetland del Sur, en la Antártida. Después de unos días de búsqueda avistaron el lugar del impacto. Luego, un helicóptero del Ejército Argentino intentó el rescate. También cayó. Murieron tres tripulantes más. Se suspendió toda acción posterior de búsqueda. Mi papá, que tenía 36 años, y sus diez también jóvenes compañeros quedaron allí, en la montaña, y nunca pudieron ser rescatados.

La vida fue transcurriendo para quienes lo sobrevivimos, en un duelo ambiguo y congelado, literalmente, porque una parte fundamental había quedado allí, en la Antártida. Nunca tuvimos respuestas y aprendí a convivir con las preguntas. Y el tiempo, inclemente, pasó en la convicción de que nunca tendría la oportunidad de cerrar la historia. Los seres humanos también aprendemos a eso, a aceptar lo fáctico de la existencia, lo que se nos da de hecho sin posibilidad alguna de intervenir y de cambiarlo.

“Cuando ya no podemos cambiar una situación, tenemos el desafío de cambiarnos a nosotros mismos”, dijo Viktor Frankl, y aun cuando no me daba cuenta, toda mi vida transcurrió en esa tarea.

El mensaje de Alejandra Campastri, hija del radioperador del Neptune, movilizó viejas emociones. Me explicó:

“La Armada no tiene los contactos de las familias y me pidieron que tratemos de encontrarnos antes de que la noticia salga en los medios y nos enteremos por ahí”, me dijo. Y continuó: *“Solo te tengo a vos como contacto, tenemos que encontrar a los demás... Tendrías que llamar al Capitán Prada a ver si te dice algo más...”*

Obviamente, al instante, lo llamé.

La voz del Capitán Prada fue correcta, profesional. Respetuoso. Soy la hija de uno de los once. Me repitió lo mismo que le había dicho a Alejandra: Una expedición de científicos búlgaros, encontró casualmente algunos de los restos de una aeronave, que podrían llegar a ser partes del Neptune.

Escuché en silencio. Pero mi cuerpo no. Mi cuerpo temblaba. Mi garganta se cerró. Y entonces, desde esa niña de 10 años que aún espera, me animé:

—“¿También hallaron restos humanos?”.

“No puedo darle esa información”, me dijo el Capitán y apareció la angustia, *“por ahora solo se trataría de restos del Neptune”.* La angustia me invadió. Reconozco esa

opresión en el pecho que no es solo dolor: es historia retenida, espera crónica, amor en pausa.

Mi verano del 2024 cambió de foco. Iniciaba ahora otro momento, de duelo reabierto, de emociones intensas, de preguntas. Muchas preguntas. Ahora muchas más... No fui consciente en estos años de cuán viva estaba esa niña que fui, y el modo en que seguía expectante, aguardando saber de papá y también, por qué no decirlo, esperándolo. Ese día me di cuenta que llevaba 47 años esperando...

En 1976 yo tenía 10 años. Era una niña curiosa, ávida por conocer el mundo a través de la lectura. Buscaba en el diccionario sinónimos, que ampliaban mi vocabulario y agudizaban mis expresiones. Sin embargo, a partir de la tragedia, no encontraba palabras. Tardé décadas en pronunciar la palabra “murió” sin que me temblara la voz. Al principio decía “el accidente”. Después, simplemente callaba. Solo profundizaba si alguien preguntaba detalles. Y la verdad, eso solía ocurrir muchas veces, porque no es frecuente que el papá de un chico se muera en un accidente de avión en la Antártida....

Bien ... Si la vida me pone en esta situación, para algo debe ser. Fui aprendiendo que quizás no sea tan importante preguntarnos el “por qué” ocurren las cosas, pero si el “para qué”, que nos da la posibilidad de hacer algo con eso que está sucediendo.

Entonces, a caminar este nuevo camino, y los horizontes se irán abriendo con los pasos que pueda ir dando. Y el primer paso era llamar a mi hermano y contarle lo que estaba pasando. No sabía cómo decirlo. No había manera suave: la noticia ya tenía filo.

“Nel... aparecieron restos del Neptune...”. Así. Sin preparación y al hueso. Quise sonar entera pero no pude. Terminé la charla llorando y esperando el momento de ver a mi hermano y abrazarlo fuerte. Solo él sabe lo que siento porque también lo vivió. La muerte de un papá siempre resulta traumática para un niño. Pero cuando no hay ritual ni tumba se obtura el proceso del duelo, se detiene, siempre a la espera... Papá desapareció, no se encontró su cuerpo, no hubo noticias de él, no hay una prueba fehaciente de que ha fallecido, por lo tanto, durante muchos años he mantenido la esperanza. No hubo funeral, ni sepultura, ni cementerio, ni ritual alguno que indique el pasaje de un estadio a otro, que socialmente acompañe el inicio del luto, nada que atestigüe la certeza de la irreversibilidad de la pérdida ni dé certeza de que la ausencia sea definitiva o temporal. Se le llama duelo ambiguo.

Aprendí a convivir con eso. A reconocer las presencias que no tenían cuerpo, los silencios que gritaban y a leer miradas que esquivaban el tema. Tal vez por eso elegí mi profesión, escuchar a otros, trabajar con sus duelos, acompañar en las búsquedas que no siempre terminan en respuestas. Mi duelo ambiguo tiñó mis vínculos, mi forma de sentir la ausencia e incluso, mi profesión. Las cosas hoy parecen indicar que es el tiempo de volver a pensarlo...

La voz de mi hermano tenía la pregunta escrita, sin embargo, y como lo ha hecho siempre, también ese día me abrazó a través del teléfono, y me contuvo.

Después, busqué una foto con papá, un verano en Monte Hermoso. La miré largo rato. Cerré los ojos: *Si esto es el comienzo de algo, entonces vamos a caminarlo juntos Papá, sin dudas se debe tratar de un nuevo puente, y confío en que me llevás de la mano... Es tiempo de buscar sentido en un duelo ambiguo...*

Afuera seguía el calor del verano, pero algo adentro mío se había helado. No era miedo, no era tristeza. Era esa extraña certeza de que, por fin, algo se estaba descongelando. Una ambigüedad de las tantas en este duelo ambiguo...

Ese 30 de enero marcó un hito. Algo se activó. No solo se trataba del hallazgo de restos del Neptune. Se trataba de volver a armar algo que estaba esparcido en el tiempo. De reunir las partes de un duelo suspendido.

Llamé a Gabriela Brizuela, hija del encargado de armas del Neptune. Después a Gustavo Arroyo, hijo del mecánico ayudante del Neptune. Viejos conocidos de una infancia marcada por la misma herida cuyos teléfonos me resultó sencillo rastrear.

Esa misma noche Alejandra armó un grupo de WhatsApp para empezar a sumar a los hijos de los tripulantes, los hijos de los once, los huérfanos del mismo vuelo. A las 23.06 nació el grupo Neptune 2-P-103 con Alejandra, sus hermanos Adrián y Guillermo, mi hermano Nelson y yo, que somos los hijos del mecánico de vuelo del Neptune.

No era un grupo más. No había memes ni stickers. Había historia. Había duelo. Había algo que no sabíamos cómo nombrar, pero que todos sentíamos.

La historia volvía a abrirse, pero esta vez no estábamos solos. Habíamos empezado con el hallazgo de unos restos y terminamos encontrando los nuestros. Restos de memoria, de vínculos dormidos, de dolores compartidos. Esa fue la primera señal del Neptune: no solo apareció en una playa antártica, apareció en nosotros.

■ Los hijos del Neptune

La tripulación del avión estaba integrada por su Comandante, Capitán de Corbeta Arnaldo Mario Mutto; el Teniente de Navío Miguel Angel Berraz; el Teniente de Navío Romualdo Carlos Migliardo; el Teniente de Corbeta Claudio María Cabut; el Suboficial Segundo Nelson Darío Villagra; el Suboficial Segundo Juan Aurelio Noto; el Suboficial Segundo Remberto Eberto Brizuela; el Cabo Principal Carlos Omar Campastri; el Cabo Principal Jesús Oscar Arroyo; el Cabo Primero Benjamín Pablo Scesa; y el Director del Canal 13 TV de Río Grande, Rodolfo Rivarola. Había que encontrar a las familias, que en estos 47 años nunca nos habíamos contactado, no sabíamos nombres ni lugares de residencia. Éramos desconocidos. No sabíamos de los otros, que éramos tantos, que también éramos fragmentos diseminados del Neptune. Hijos de hombres que nunca volvieron. Hijos del Neptune, sin saberlo.

El 31 de enero, y a través de su vocero, el Capitán Prada, la Armada se reconoció sin los medios suficientes para buscar a los hijos de los tripulantes y explícitamente nos encomendó esa tarea a Alejandra y a mí en esa primera conversación mantenida. Y más allá de la indicación, nos sentíamos en la obligación moral de hacerlo. No teníamos dudas de que cada hijo tenía el derecho de saber, y que todos querrían conocer detalles del hallazgo.

Pedí explícitamente los nombres de pila de los hijos, ya que no solo en los legajos de los tripulantes, sino en los archivos de la obra social de la Armada (la DIBA en aquel momento) debían estar esos nombres que harían más fácil la búsqueda. El Capitán Prada me respondió que preguntaría si eso era posible, porque en general solo se encuentra disponible el nombre de la beneficiaria de la pensión, en este caso, las viudas que aún pudieran estar. Quedé a la espera...

En el hielo donde el tiempo se detuvo, empezaban ahora a dibujarse las primeras huellas del regreso. Ya estábamos en el grupo los Campastri, los Brizuela, los Villagra y Arroyo. Me volqué a las redes sociales mientras Alejandra utilizaba el Google para ver si podíamos encontrar algún teléfono.

Con cada búsqueda mi corazón latía con ansiedad y esperanza. ¿Encontraríamos alguna pista que nos llevara a los hijos de los tripulantes? Lo cierto es que nunca en 47 años nos habíamos contactado, no sabíamos cómo embarcarnos en la tarea. ¿Cómo buscar “hijos del suboficial Noto?”, “hijos de Rodolfo Rivarola” ... Una aguja en un pajar...

Suelo confiar en mi intuición, y en esta vida me ha ido bastante bien con eso. Algo en mí me llevó a la página en Facebook del Museo de la Aviación Naval, a la

que sigo hace años y en cada aniversario postea un recuerdo a la tripulación del Neptune, que respondo con profundo agradecimiento.

Esta vez busqué cada uno de esos recuerdos posteados, y leí cada comentario que en ellos había. Todos. Los leí uno por uno. Comentario por comentario. Y entonces descubrí a Marina Berraz que respondía en una publicación. También leí a Martin, su hermano. Les escribí a ambos, los hijos del copiloto del Neptune, por mensaje privado, y Marina me respondió casi al instante, me pasó su número de teléfono, la llamé... ¡Habíamos encontrado a los hijos de Berraz! Pude sentir su sorpresa frente a alguien que compartía su historia.

Hallé luego a Matías Cabut, hijo del navegante del Neptune, que ya sabía la noticia porque el Capitán Prada se había comunicado con él. Decidió no formar parte del grupo de WhatsApp, pero mantuvimos conversaciones privadas muy cordiales, en las que inicialmente intercambiamos respecto de la posibilidad de que se hubieran descubierto también restos humanos. Hablar con Matías era como hacerlo con un viejo conocido, una charla que fluía fácil, porque ambos sabíamos de lo que estábamos hablando.

Llamé a Prada para insistir en el pedido de ayuda para la localización de los hijos, y me comentó que los hijos de Mutto, el Comandante del Neptune, ya habían sido avisados, pero no me dio ningún teléfono para contactarlos, a la vez que refirió que la Armada esperaba encontrar a todas las familias para seguir con la información. Esa respuesta abrió a la pregunta: ¿qué otra información hay? ¿Qué es lo que quieren comunicarnos?

Continué buceando en los comentarios de la página en Facebook. Empecé a sentir que la Armada no nos estaba facilitando las cosas, ya que eran ellos quienes tenían los recursos para localizarnos, y no nosotros que solo podíamos apelar a Google y a ocurrencias ocasionales.

Otra publicación, otro comentario, y pude descubrir a Daniel Scesa, refiriendo ser el sobrino de Benjamín Scesa, quien no había tenido hijos, el más joven de los tripulantes, operador ayudante de equipos electrónicos del Neptune.

Y también en redes encontré a Graciela Migliardo, hija del meteorólogo del Neptune. Le dejé mensaje tanto por Facebook como por Instagram, pidiéndole un número de teléfono. También Alejandra le había escrito y finalmente logró el contacto.

Buscar a los hijos del Neptune era un poco buscarme a mí misma en ellos, empatizando con esos desconocidos a los que les conozco parte de su más trágica historia. Muchas cosas son ambiguas en esta historia... Era un continuo "si yo estuviera en su lugar quisiera saber lo que está sucediendo, aunque no lo sé a ciencia cierta". Sentía el impulso profundo de saber de ellos, encontrarlos, y por supuesto, sumarlos a nuestro grupo incipiente. Por primera vez en 47 años sentía que ellos también eran parte de mi historia. Y eso hacía que me sintiera un poco menos sola...

Contactar con ellos era como descubrir piezas de un rompecabezas que habían estado dispersas por años y empecé a sentirme agradecida de hallar lo que mi corazón había estado buscando, aun sin ser consciente de esa búsqueda. ¿Encontraría a los hijos de los tripulantes? ¿Qué pasaría si no lo lograba? ¿Cómo se sentirían? ¿Qué historias me contarían? Me preguntaba como habrían vivido después de la tragedia, cómo habrían transitado el dolor de la pérdida. Me los imaginaba habiendo crecido sin sus padres y me veía a mí misma en ellos. Entonces... Buscarlos era también mi propio viaje personal y cada paso que daba me hacía reflexionar sobre mi propia vida y mi propio propósito.

El 1 de febrero Matías Cabut me reenvió un mensaje de una autoridad de la Armada, en el que confirmaba que no había restos humanos y solo se trataba de restos de una aeronave. También le dijeron que se realizaría una ceremonia en Mar del Plata cuando el buque búlgaro entregue esos restos hallados a la Armada Argentina. Unos días después sabríamos que quien envió ese mensaje era el Contralmirante Marcelo Tarapow, nuestro único sostén y referente en el proceso, aunque dejó muy en claro que no era el vocero oficial de la Armada. Matías me pidió que lo compartiera en el grupo, lo cual bajó un poco la ansiedad y ahí empezamos a darnos cuenta que no estábamos tan solos con nuestro sentir: los hijos de los tripulantes estábamos en comunión.

Y entonces, gracias a Alejandra, llegó Graciela Migliardo al grupo. Y con ella, algo se encendió de inmediato. Nos reconocimos. Nos entendimos. Fue como reencontrarse con alguien de la propia familia después de una larga separación. Con Graciela, cobró sentido lo que se había perdido, lo que aún faltaba, y lo que, sin saberlo, habíamos estado esperando. Por eso empezamos a hablar, a intercambiar, a escucharnos, a recordar, a cuidarnos entre nosotros aun sin conocernos tanto.

■ La llegada de Tarapow

A esta altura, mis conversaciones frecuentes con Matías en privado llevaron a que me sugiriera sumar a Tarapow a nuestro grupo de hijos, a fin de tener comunicación directa, poder preguntarle, poder escucharlo. Lo sumamos y ese mismo 1 de febrero Tarapow nos empezó a enviar audios con información clarísima, relatándonos detalladamente sobre el hallazgo, los búlgaros, lo que encontraron, dónde, cuándo. Era voz autorizada, aunque no la voz oficial. *“El contraalmirante de la Armada Argentina Marcelo Tarapow ejerció como Comandante Conjunto Antártico entre 2016 y 2017, es presidente de la Academia de la Antártida y fue instructor de muchos de los tripulantes del buque de investigación búlgaro, lo que le valió condecoraciones de ese país y estrechos lazos con sus estudiantes”*, lo describió Telam en los primeros días de febrero de 2024.

Siempre gracias a Marcelo Tarapow por estar desde el principio y comprender lo que estábamos necesitando. También fue él quien nos mostró las fotos, recalando que fue en acuerdo con las autoridades de la Armada... 25 fotos. Y los mapas del lugar del hallazgo. Ahora podíamos dar fe de que realmente el avión y sus tripulantes estuvieron allí estos 47 años...

Marcelo Tarapow tiene un lugar especial en nuestro grupo, porque se sumó como uno más, con las inquietudes y las respuestas posibles, con abrazos virtuales y la confianza presta para teñir nuestro dolor, nuestra incertidumbre, nuestro sentir nuevamente de niños abandonados, solos, desprotegidos, sin rumbo, sin referentes, sin respuestas... Marcelo estuvo ahí con nosotros, y aún está, paternando a estos niños huérfanos que aparecen al tiempo en que los restos del Neptune aparecen.... Siempre gracias Marcelo.

Continuamos con la búsqueda de los hijos que nos faltaban. También en eso nos ayudó Tarapow. Y nos compartió las fotos de la ceremonia que los búlgaros realizaron a bordo del buque, frente al Barnard, como así la elegía que él mismo escribió, desde su sentir y en honor a la tripulación del Neptune.

Ningún medio de difusión nacional comunicó esa noticia. No se consideró información relevante. ¡Los búlgaros rindiendo honores a la tripulación del Neptune! Fue a través de Tarapow que le hicimos llegar nuestro primer agradecimiento a los búlgaros, responsables del hallazgo y custodia de las piezas, así como de esa ceremonia que ellos mismos publicaron en sus redes y periódicos. Además, nos comentó que los restos se entregarían en Mar del Plata por el buque de Bulgaria. ¡Todo eso! Tantas cosas estaban sucediendo y no estábamos siendo informados oficialmente.

La magia del verano se ofrecía en este 2024 bajo la figura de Marcelo Tarapow. Sin él quizás esos restos hallados no hubieran estado hoy en el Museo Aeronaval de Comandante Espora. Sin él, los hijos no nos hubiéramos encontrado.

Los medios nacionales no se hicieron eco de lo que estaba sucediendo. Fue Guido, el hijo de Graciela, quien escribió la primera nota en Infobae, relatando los hechos. Luego se empezó a replicar en algunos medios digitales locales. Y entonces, a través de Valeria, mi sobrina, que El digital de la bahía publicó:

“El marino (por Marcelo Tarapow) contó en algunos medios que “en términos personales es una historia muy cercana porque el hijo del piloto del Neptune era compañero mío de la primaria y los dos teníamos once años cuando pasó la tragedia; logramos contactar a las familias de nueve de los once tripulantes y para todos ellos haber encontrado al menos una parte del avión después de tantos años es algo que ayuda a cerrar una parte de la historia”.

“Aunque hay fotografías que muestran los restos del Neptune en el lugar en el que se estrelló en 1976 lo cierto es que pasó casi medio siglo y si estos restos aparecieron en la playa es muy factible que nada se encuentre en el mismo lugar que en aquel momento por lo que no habría hacia donde orientar una nueva expedición de búsqueda”.

El contralmirante Marcelo Tarapow, quien tenía contacto directo con el capitán del buque, explicó: “Me enviaron un reporte dando aviso del hallazgo. Creían que era un avión chileno, un Hércules C-130 que se había estrellado en el mar en 2019. Cuando vi las fotos, noté que había un sol pintado, que es típicamente de nuestros emblemas de aeronave, de la bandera argentina. Supuse que eran los restos de la aeronave argentina que se estrelló muy cerca del lugar donde la hallaron, en la Isla Livingston.

Luego, llegó la hora de poner en sobre aviso a las familias de los tripulantes, quienes 48 años después del incidente volvieron a escuchar la historia. Esta vez, con un nuevo final.

“A partir de ahí fue una comunicación muy fluida, hermosa, algo muy ejemplar. La sinergia, la comprensión, la compasión, los sentimientos que hay dentro de este grupo de personas. Imagino que, para las familias, el saber el destino, qué es lo que pasó, ver los restos del avión, es importante. Entiendo que, de alguna manera, ayuda a cerrar un capítulo de nuestras vidas”, indicó, en diálogo con Ecodías.

En esa línea, Tarapow destacó: “Este recuerdo del año 76 es imborrable para toda la generación de los que vivíamos en Puerto Belgrano. Siempre se recuerda a las personas que fueron pioneras, que en un acto de servicio dieron la vida por la patria, y que terminan representando ejemplos de vida, en particular el sacrificio en cumplimiento de una misión”.

Leer su elegía, saber que dispuso su lectura para el homenaje a bordo del buque búlgaro “Santos Hermanos Cirilo y Metodio”, sin dudas sigue emocionándome. Eran semanas donde el sentir estaba a flor de piel.

El contralmirante Marcelo Tarapow escribió:

Lágrimas de hielo.

Es temprano, brilla el Sol. Finalizó el prevuelo. Los mecánicos y pilotos chequen los sistemas del Neptune 2-P-103 previo a realizar un vuelo glaciológico y así recabar información sobre el estado de los mares y accesos a la Península Antártica para que el Rompehielos A.R.A. “General San Martín” defina sus rutas seguras hacia el Continente Blanco.

Son las 08:39 horas, Río Grande despide al avión que trepa gallardo y rumbea hacia el sur, un eterno sur.

La mirada adelantada de los bravos marinos, es de vital importancia para el Rompehielos, el que, en ese mismo día, 15 de septiembre de 1976, arribaría a Ushuaia, última escala previa a su inmediato despliegue para cumplir con las tareas de la Campaña Antártica.

A 12:13 horas se recibe la última comunicación de un vuelo que se desarrollaba con normalidad en las inmediaciones de la Isla 25 de Mayo de las Shetlands del Sur.

Neptuno, dios romano de los mares, tridente en mano, cual guerrero desafiado, agita sus alas, vuela, vuela alto, no se rinde. Continúa con su relevamiento glaciológico ahora con rumbo hacia la Isla Livingston para que la vida de otros no corra peligro.

Imponente e infinita la Montaña Barnard se interpone en su ruta. ¿Habrán sido sus celos por ser la más alta los que incomprensiblemente no quiere que la sobrevuelen? Blanca y prístina nieve los abraza y no los suelta. El avión pierde sus alas, once héroes despliegan las suyas.

Stella Maris llora. Dios les cancela la misión y les asigna otra. Esta vez no será en este mundo.

Hincado tridente ha quedado en el glaciar. Neptuno paga un altísimo precio, once valientes. Once titanes están volando más alto que nunca. Llegaron al cielo azul, quizás muy tempranamente. Sus familias, amigos y camaradas los extrañan.

En bronce y mármol la Armada Argentina cincela sus nombres y sobre pergaminos de oro, la historia de su legado en indeleble tinta azul marino.

Navegué por allí muchos años después, frente a esa montaña. Siempre los buscamos. ¡Muchas gracias por lo que hicieron! Siempre los recordamos. Reviví entonces una y

otra vez nítidos recuerdos de aquel gris 15 de septiembre, cuando sentí por primera vez que el tiempo se detenía. Quizás si se detuvo.

Ahora, cuarenta y ocho años después, finalmente el glaciar se rindió. Liberados de sus gélidas garras el Neptune emergió en sublime redención. Los trozos recientemente rescatados muestran las mortales heridas recibidas. En uno de ellos, se distingue un Sol. Un Sol pintado sobre el noble metal del avión. ¡Justo un Sol! Sí, es ese Sol el que les dará con sus rayos un postergado cálido abrazo a sus familiares. Es ese Sol el que los iluminará para siempre. Sol que derrites las lágrimas de hielo. Sol que a su puesta descansa. ¿Habrán sido quizás estos los últimos deseos de los once gladiadores?

*¡Gloria y honor, nunca los olvidaremos!
Contraalmirante Marcelo C. Tarapow
Armada Argentina*

En memoria de la gloriosa tripulación del avión Neptune 2-P-103 de la Armada Argentina, Capitán de Corbeta Arnaldo Mario MUTTO, Teniente de Navío Miguel Angel BERRAZ, Teniente de Navío Romualdo Carlos MIGLIARDO, Teniente de Corbeta Claudio María CABUT, Suboficial Segundo Nelson Darío VILLAGRA, Suboficial Segundo Remberto Eberto BRIZUELA, Suboficial Segundo Juan Aurelio Noto, Cabo Principal Carlos Omar CAMPASTRI, Cabo Principal Jesús Oscar ARROYO, Cabo Primero Benjamín Pablo SCESA, Señor Rodolfo RIVAROLA y de la Tripulación del Helicóptero BELL UH-1H AE-451 del Ejército Argentino, Teniente Primero Mario E. García, Teniente Alejandro Merani, Sargento Ricardo Luis Segura quienes perdieron la vida tratando de rescatar los restos de sus camaradas,

Agradecimientos:

*A los familiares de la tripulación del Neptune 2-P-103,
Al Señor Embajador de Bulgaria en la República Argentina, S. E. Stoyan Mihaylov,
Al Señor Almirante Boyan Mednikarov, Superintendente de la Academia Naval de Bulgaria Nikola Vaptsarov, Armada de Bulgaria,
Al Doctor Christo Pimpirev y a los miembros del Instituto Antártico Búlgaro, por el hallazgo de los restos de nuestro querido Neptune, especialmente a Doychin Boyanov, Kalin Naydenov, Kiril Doskov y Marcho Paunov.
Al Señor Capitán de Fragata Nikolay Danailov Comandante del Buque Polar ST. ST. Cyril y Methodius y por su intermedio, a toda su tripulación.*

Contraalmirante Marcelo Tarapow

Si... Frente al Barnard, en las gélidas aguas del sur, la tripulación del buque búlgaro Santos Cirilo y Metodio rindió homenaje a los once tripulantes del Neptune 2-P-103.

Fue un gesto silencioso, profundo, que no ocupó titulares ni fue difundido por canales oficiales. Nadie lo supo... o casi nadie. Fuimos nosotros, los hijos, quienes nos enteramos por fuera de los circuitos formales. Gracias a Marcelo Tarapow, esa escena que parecía perdida en el anonimato del mar, llegó a nosotros como una caricia inesperada. Un gesto que cruzó océanos y décadas, para decirnos que aún hay quienes los honran. No hubo información oficial sobre esto.

El 6 de febrero llamó Prada con la comunicación oficial de la Armada y con la información de los pasos a seguir: primero había que certificar científicamente que los restos hallados correspondieran al Neptune. Después se nos comunicaría la fecha en la que se realizaría la ceremonia.

Ese era el motivo del hermetismo: debían certificar mediante pericias, que efectivamente se trataba del Neptune 2-P-103. De todas maneras, podrían haber-nos dicho eso desde el principio...

Esa ceremonia en altamar y las palabras que la siguieron, fueron un acto de memoria viva. Fue un reconocimiento que vino desde lejos. Desde otra nación, desde otra historia, pero con una nobleza tan profunda que, por un instante, reparó la ausencia de gestos en nuestro país.

Y entonces entendimos que a veces la memoria se construye en los márgenes. Que a veces quienes no tienen la obligación son quienes hacen el verdadero honor.

Ese homenaje búlgaro, humilde y respetuoso, fue como una ofrenda lanzada al mar. Y nosotros, al recibirla, sentimos que algo se había completado. Que nuestros padres habían sido vistos. Que sus nombres habían flotado, por fin, a la superficie.

Ese mismo día se sumó Eduardo Mutto al grupo, quien había sido compañero de Tarapow durante sus años escolares. Luego llegarían Leonardo y Alejandro, sus hermanos. Aun nos faltaban las familias de Noto y de Rivarola.

■ Iniciamos nuestra búsqueda

El grupo estaba sumamente activo, compartiendo links de los medios digitales, información, preguntas, ansiedades...

—“Estando aquí y ahora todos juntos, tenemos que encontrar las respuestas que necesitamos para esclarecer tanto dolor”, escribió Graciela.

—“Aquí estamos tan unidos desde siempre!” refirió Alejandro Mutto.

—“Hoy más unidos que nunca”, fue el cierre amoroso y emotivo de su hermano Leonardo.

El 8 de febrero nos dijeron que el Ministro de Defensa de la Nación, Luis Petri, se comunicaría con nosotros. Esto generó muchas expectativas en el grupo, ya que si el gobierno se involucraba seguramente pasarían más cosas... O al menos nos enteraríamos de las que ya estaban pasando. La voz oficial se mantenía en silencio.

Ahora el tema de intercambio entre los hijos se centraba en algunos puntos:

1). *En las fotos*. La información oficial dada en 1976 decía que se habían tomado fotografías del accidente, y que, aunque no habría sobrevivientes, se procuraría intentar el rescate de los cuerpos de las víctimas. Mi mamá, así como otras de las viudas, vio esas fotos, y nos contó que podía observarse claramente la cola del avión y la identificación. Nosotros éramos muy chicos, y muchas madres ya no están, de modo que teníamos que procurar otros medios de llegar a ellas.

Entonces, y mientras esperábamos la confirmación de las pericias y seguíamos buscando a los hijos, empezamos a buscar también esas fotos... En los comentarios de Facebook un camada de nuestros padres, Roberto Pereira, que decía haber participado de las tareas de rescate desde el Neptune 2-P-101, escribió que un Hércules C.130 de la Fuerza Aérea, el día 24 de septiembre de 1976 había logrado fotografiar el timón de profundidad, y claramente se divisaba el numeral “2-P-103” pintado en la cara semienterrada del mismo.

Era la misma descripción que daba mi mamá y la viuda de Arroyo, quienes vieron esas fotografías. Este señor decía que esas pruebas estaban archivadas en el COAN (Comando de Aviación Naval).

Las crónicas oficiales también referían fotografías tomadas por la tripulación de los helicópteros de la Armada, los Twin Otter, y por rescatistas del Ejército. Se tomaron fotografías desde las tres fuerzas armadas.

Había que encontrar esas fotos, que según pudimos averiguar, se encontrarían no solo en el COAN (en la Base Naval Puerto Belgrano) sino también en Espora y Buenos Aires, además del Juzgado de Río Grande donde se había asentado la investigación por el accidente.

Planteado en el grupo de WhatsApp, y procurando localizar a Pereira, Alejandra nos comenta que el señor había fallecido unos años atrás. Fue muy amigo de su padre. Entonces...No podríamos obtener esa información de la que hablaba. Pensemos otras formas, otros medios. Busquemos. Sigamos buscando.

Teníamos que encontrar las fotos.

2). *El Rompehielos ARA Almirante Irizar* se encontraba en plena campaña antártica, muy cerca de la Isla Livingston. En el grupo empezamos a considerar elevar un pedido formal, solicitando un vuelo para observar si había más restos del Neptune en la zona. En principio, localizar más restos partiendo desde el punto de los hallazgos recientes. Y, si fuera posible, recuperarlos. Hay restos, más restos... Seguramente también restos humanos...

3). *Los niños que fuimos* crecimos considerando ese lugar en la Antártida como la tumba de nuestros padres. Alguno pudo viajar hasta allí, a un punto cercano, otros, la mayoría, no pudimos hacerlo. Surgió entonces la inquietud de sumar también ese pedido formal: darnos a los hijos la posibilidad de visitar la tumba de nuestros padres. O al menos, llegar a algún lugar en la Antártida lo más cercano posible.

4). *Que se nos permita asistir a la entrega de los restos recuperados*, por parte de las autoridades búlgaras a la Armada Argentina, en Mar del Plata, y que se honre la memoria de los tripulantes, caídos en acto de servicio, recordándolos cada año y que se registre en las efemérides navales, dando a conocer su entrega a las nuevas generaciones de navales, que desconocen lo sucedido.

Mientras tanto el día 10 de febrero Marcelo Tarapow había encontrado a Eusebio Rivarola, hijo del Director del Canal 13 de Río Grande, único civil en la tripulación. En su saludo inicial Eusebio nos dice:

—*Tengo 49 años... esta noticia y las fotos de las chapas del avión resignificaron y cambiaron toda una vida de creencias. Recibo esto con mucha felicidad y gran emoción... Una pregunta que me vengo formulando esta semana y la tiro para quien le sirva: ¿por qué ahora?*”

—*Son señales que nos confirman que permanecen a nuestro lado*”, expresó Graciela.

—*Pienso que mi padre me dice simbólicamente: no te abandone*”, sumó Gabriela.

—*Quizás también tengamos que pensar el “para qué” sucede. Todos éramos niños y hoy nos encontramos de adultos. No nos conocíamos y todos crecimos sintiendo parecido. Hoy nos encontramos con un hecho que nos conmueve por igual... Hoy podemos empezar*

a hacer un duelo que lleva postergado casi 48 años. Y lo estamos haciendo juntos”, fueron mis palabras, mis sentidas palabras.

¡Ya casi estábamos todos! Nos faltaba localizar a la familia de Noto.

Ese mismo 10 de febrero, Marcelo Tarapow, en tanto Presidente de la Academia de la Antártida, dirigió una nota al Comandante del Conjunto Antártico, General de Brigada, Don Edgard Calandin:

“Tengo el agrado de dirigirme a Usted a los efectos de solicitarle contemple la realización de un vuelo con helicóptero en Bahía Falsa, Isla Livingston, más precisamente en proximidades del lugar donde la expedición antártica búlgara ha hallado recientemente restos de una aeronave argentina, muy vinculados con el accidente sufrido por el avión Neptune 2 P 103 de la Armada Argentina, el 15 de septiembre de 1976. Como será de su conocimiento, también se siniestro en la zona un helicóptero EA Bell Uh-1H AE-471.

Ese vuelo sería de vital importancia para poder localizar más restos y con ello acercar consuelo a los familiares y honrar a los caídos en acto de servicio.

Saludo a Usted muy cordialmente.

*Marcelo Tarapow
Presidente de la Academia de la Antártida”*

El 12 de febrero Eduardo nos contó que acorde a lo que estuvimos hablando y en conformidad de que fuera él quien se ocupara de la redacción, había “*elaborado dos cartas, a fin de reforzar y acelerar las peticiones y gestiones a la Armada: una de agradecimiento a la República de Bulgaria y otra a los Comandantes de la Armada y del Conjunto Antártico. Los firmantes seríamos los familiares de la tripulación del Neptune*”.

Obviamente, estuvimos todos de acuerdo, y así surgieron nuestras notas.

— **Carta 1:**

Buenos Aires, 12 de febrero de 2024

Sr Embajador de la República de Bulgaria en la República Argentina, Dn Stoyan Mihaylov, Superintendente de la Academia Naval Nicola Vaptsarov, Alte. Boyan Mednikarov. Director del Instituto Antártico de la República de Bulgaria, Dr. Christo Pimpirev. Comandante del Buque Polar St. St. Cyril and Methodius, CF Nicolay Dannilov.

Tengo el honor de dirigirme a ustedes a fin de agradecerles el hallazgo de los restos del avión Neptune 2P-103 de la Armada Naval Argentina, que se accidentó en la ladera

del Monte Barnard, Isla Livingston, Shetland del Sur, el 15 de septiembre de 1976. Del mismo modo, agradecemos la ceremonia realizada por la tripulación del Buque Polar St. St. Cyril and Methodius en el lugar, de la cual hemos recibido fotos que nos llenan de emoción.

Les escribo en nombre de los familiares de la tripulación caída en actos de servicio hace más de 47 años.

Este hallazgo es el primer recuerdo material que se consigue de aquella heroica misión en la que fallecieron 11 tripulantes de la Armada Argentina y 3 integrantes de un helicóptero del Ejército Argentino que intentó, unos meses después, llegar a la zona del impacto. Durante todo este tiempo hemos conservado sólo el recuerdo afectivo hacia nuestros familiares caídos.

Le pido, por favor, que haga llegar nuestra eterna gratitud y reconocimiento a todos los que han participado de esta misión, y todo esfuerzo que pudieran hacer para recuperar algún otro resto de las aeronaves.

Cordialmente.

Dr. Eduardo Mutto

En representación de los Familiares de la tripulación del Avión Neptune 2P-103

— **Carta 2:**

Buenos Aires, 12 de febrero de 2024.

Al Señor Comandante en Jefe del Estado Mayor de la Armada Argentina, Contraalmirante Carlos María Allievi.

Al Señor Comandante del Conjunto Antártico, General de Brigada, Dn Edgar Calandín.

Estimados Señores Comandantes, me dirijo a ustedes en nombre de los familiares de la tripulación del avión Neptune 2-P-103 que se accidentó el 15 de septiembre de 1976, en la ladera del Monte Barnard, de la Isla Livingston, del archipiélago Shetland del Sur.

Es de público conocimiento el hallazgo de restos de aquella unidad de la Aviación Naval Argentina, realizado por la expedición antártica, en dicho lugar, del Buque Polar de la República de Bulgaria. También se produjo el accidente fatal de un helicóptero Bell UH-1H AE 451 del Ejército Argentino cuando intentó acceder a la zona para rescatar los restos del Neptune.

Deseo agradecer el fraterno contacto que efectuara la Armada con todas las familias de la tripulación, antes que se publicara la información en los medios de comunicación.

De modo especial, deseo destacar la cercanía y apoyo recibido por el Contraalmirante (R) Marcelo C. Tarapow, presidente de la Academia de la Antártida.

Las familias hemos conformado un grupo, que no solo aprovecha este momento para honrar a sus deudos, sino que próximos a cumplirse 48 años de esta tragedia, solicita a la Armada Argentina:

- 1. Qué podamos recibir y honrar los restos que la República de Bulgaria entregará a la Armada Argentina próximamente.*
- 2. Qué se nos permita acceder a los archivos del siniestro: informes, cartas de navegación y fotografías de la Fuerza Aérea, y de todo material que nos permita cerrar una idea clara de lo que pudiera haber ocurrido, siendo que nunca hubo una información clara para las familias, debiendo contentarnos sólo con especulaciones.*
- 3. Que podamos viajar a la Isla Livingston, o el lugar más próximo posible, los familiares más directos. Nosotros consideramos al Monte Barnard como la tumba donde yacen nuestros esposos y padres, a los que jamás hemos podido llevarle una flor, aceptando que no nos los pudieran traer.*
- 4. Que se solicite estrecha colaboración con la misión búlgara que trabaja científicamente en los glaciares de la zona del siniestro, y que posee una base aleadaña a la zona del accidente, para que se intenten recuperar la mayor cantidad de piezas posibles.*

Estimados Señores Comandantes, por último, expresamos que es esta una oportunidad significativa y única de rendir un digno homenaje a esos hombres de armas ejemplares en su entrega y sacrificio para cumplir el deber. Entendemos con claridad que nada de lo antes expuesto se conseguirá sin la implicación y compromiso de la gran Familia Naval.

Cordialmente,

Dr. Eduardo Mutto

En representación de los Familiares de la tripulación del Avión Neptune 2-P-103.

El 13 de febrero, el Embajador de Bulgaria, a bordo del buque, respondió a nuestra carta: *"Thank you, sir! Great honor for me to be part of this!"*.

Ese día pudimos dar cauce a nuestras emociones en el grupo, y quizás fue Gustavo Arroyo quien mejor lo expresó: *"Con una mezcla gigante de sentimientos!!! Pero agradecido por todas estas noticias y todo lo que están aportando"*.

Los hijos sentíamos que era el momento de iniciar nuestro duelo detenido, que todos teníamos la gran oportunidad de empezar a reconstruir la historia, y en

ella, nuestras propias historias individuales. Algunos con alivio y otros con enojo ante el silencio de tantos años, unos querían respuestas, otros preferían no remover demasiado, y otros no sabían siquiera si querían saber. Pero todos estábamos, de alguna manera, despertando del mismo fantasma.

Además, ese día se sumó Carlos Migliardo a nuestro grupo:

“Queridas familias, sé que me he incorporado recientemente al grupo, sin dudas este breve silencio sea producto de la mezcla de emociones, revivir el dolor, la tristeza, el corazón lleno de pesar... Sé que es un momento muy difícil... Sin dudas la reciente noticia sobre el descubrimiento de las partes del avión en la Antártida ha reavivado en mí el dolor de la pérdida.

Estos años han sido difíciles, en un principio marcados por la incertidumbre y la falta de respuestas y luego llegar a la resignación, al entender que la Antártida como un lugar tan remoto y hostil, comprendí la dificultad de las operaciones de búsqueda y la complicación de la recuperación. La confirmación de que partes del avión han sido encontradas en esa remota isla ha traído consigo una mezcla de emociones y preguntas.

En este momento quiero que sepan que comparto su dolor y estoy aquí para ofrecer mi apoyo en la medida que pueda. Cada una de las vidas perdidas en ese trágico accidente ha dejado una huella imborrable, y es difícil encontrar consuelo en palabras, quizás para algunos esta sea una oportunidad para proporcionar cierto cierre, obtener respuestas sobre lo que sucedió. Espero que encontremos renovadas fuerzas en la unidad y apoyo mutuo...”

Estábamos inmersos en una fraternal camaradería, navegando en emociones confusas, contradictorias, nuevas y viejas al mismo tiempo. Por primera vez en tantos años podíamos nombrarlas con otros que sentían igual, con otros niños-adultos que habían crecido con la misma sombra. Compartíamos el peso de una ausencia heredada, aunque también la tímida esperanza de poder reconstruir algo.

El reencuentro a través del grupo del Neptune fue un espacio emergente para un duelo que por décadas estuvo congelado en la memoria individual de cada hijo, y siendo un duelo colectivo se transforma en una fuerza poderosa. Un espacio donde el dolor de uno se encuentra en el dolor del otro. La ausencia se reconoce como herida común. Y cuando el peso solitario se transforma en compartido, se aligera el camino.

El duelo colectivo nos permitió instaurar un ritual, de palabra compartida, de validación del dolor del otro. Nos permitió habitar el silencio de tantos años y que emergiera sentido... No en la ausencia, sino en la conexión.

El grupo no era solo un chat: era un abrazo a destiempo. Una manera de decir “yo también” “a mí también me pasó”, “también me acuerdo de su uniforme”. Ese

dolor que parecía tan privado, al volverse compartido se transforma. Porque a veces lo más duro no es solo lo que pasó sino lo que nunca se habló.

—*“Es bueno encontrarnos”*, escribió Gabriela, como quien enciende una vela en medio de la oscuridad.

—*“Si hay algo que debemos sacar de todo esto son respuestas, aunque quizás no las haya. Solo así acabaremos con la incertidumbre de 47 años de silencio”*, completó Alejandro, con esa mezcla de deseo y resignación que nos atravesaba a todos.

Empezábamos a reconocer un idioma que creíamos perdido. Por fin, alguien más entendía lo que era crecer con preguntas que nadie sabía responder.

■ Buscando sentido en un duelo ambiguo

Ante la proximidad de la fecha de arribo del buque búlgaro a Mar del Plata, todos queríamos encontrarnos, y era importante conocer a Marcelo, poder agradecerle personalmente su compañía. Le preguntamos y Marcelo nos comentó:

—“Tengo entendido que los restos del avión van a ser entregados a las autoridades de la Armada sin actos adicionales. En lo personal, ante esta situación y la proximidad al evento del 22 de febrero que, como Presidente de la Academia de la Antártida debo estar presente, he cancelado mi viaje a Mar del Plata. Un abrazo”.

Queríamos estar allí de todos modos, y así se lo hicimos saber al vocero. Sin embargo, Prada nos respondió que no sería posible que estemos en Mar del Plata, ya que era un acto privado, que ya nos avisarían de la ceremonia oficial luego de realizados los peritajes correspondientes y disponibles las certificaciones. No podremos viajar... Debíamos seguir ejercitando nuestra paciencia, tal y como lo hicimos durante 47 años...

El 14 de febrero Eduardo nos compartió el mensaje con el que adjuntó la carta a Prada: *“Estimado Capitán de Navío Guillermo Prada: En nombre de los familiares de la Tripulación del Neptune 2-P-103, hemos escrito una carta al Comandante en Jefe del Estado Mayor de la Armada, Contralmirante Allievi, con motivo del hallazgo de restos del Neptune accidentado en la Isla Livingston el 15 de septiembre de 1976. Se nos indicó que le enviemos a usted esa carta y solicitud. Le remito como fue redactada inicialmente. Quedamos a disposición para lo que necesite. Siempre contarán con nuestro apoyo. Tengan presente que han pasado 47 años y nunca tuvimos recuerdos tangibles ni explicaciones concretas del doloroso hecho. Muchas gracias por el esfuerzo y trabajo que está realizando para honrar a aquellos hombres caídos en cumplimiento heroico del deber”.*

Día 15 de febrero llegó una respuesta formal de la Armada que confirmó lo que ya sabíamos, pero al menos ahora era comunicación oficial:

Buenos Aires, 15 de febrero de 2024.

Estimado Señor Eduardo Mutto.

Me dirijo a usted por expreso encargo del Sr. Jefe del Estado Mayor General de la Armada, en referencia a la Nota enviada al Sr. Capitán de Navío Guillermo PRADA sobre el hallazgo de restos materiales que podrían pertenecer a la aeronave Neptune 2-P-103

que se accidentó el 15 de septiembre de 1976, en la Isla Livingston, del archipiélago Shetland del Sur.

Al respecto, llevo a su conocimiento que la Armada Argentina inició acciones tendientes a certificar que los restos materiales hallados pertenezcan a la aeronave en cuestión, para posteriormente analizar nuevas acciones a llevar a cabo.

Para mayor información, el material se encuentra actualmente a bordo del buque búlgaro de investigación científica “Santos Hermanos Cirilo y Metodio”, y tiene previsto la entrega del mismo a la Armada Argentina al arribo a la Base Naval Mar del Plata en día y horario a confirmar dependiendo la meteorología.

Los restos hallados serán inmediatamente trasladados al Arsenal Aeronaval Comandante Espora, donde se le realizará el peritaje correspondiente y una vez constatado que los restos pertenecen a la aeronave es intención de la Armada Argentina organizar una ceremonia donde se homenajeará a la tripulación con la presencia de los familiares.

Sin otro particular, saludo a Ud. Atte.

Firma: Raimondo

–“No dicen nada nuevo, pero nos leen”, escribió Nelson en nuestro grupo de WhatsApp.

–“Habrá que ejercitar la paciencia”, sugirió Gabriela.

–“Seguiremos esperando” completó Graciela.

El problema no era esperar. El problema era la frustración de notar que no estaba sucediendo lo que queríamos que sucediera. El problema era confrontar la incertidumbre sin salvavidas. El problema era que estaba siendo afectada nuevamente la esperanza de los niños que fuimos. El problema era que el vocero no daba cauce a su voz y de ese modo quedábamos prisioneros de su silencio. “*Sólo los tontos creen que el silencio es un vacío. No está vacío nunca. Y a veces la mejor manera de comunicarse es callando*”, expresa Eduardo Galeano. Callarse no es no decir, es decir distinto. Y cada uno va llenando el vacío de ese silencio de la manera que puede, interpretándolo. Eso hicimos... Cada uno de los hijos iba interpretando desde su propia historia, lo cual potenció emociones diversas que encontraban espacio y compañía dentro del grupo de WhatsApp. Algunos transcurrían el silencio callados, otros más conversadores y expresivos. Lo cierto era que a ninguno nos resultaba indiferente.

Juntos, nos sentíamos muy solos. Los medios de comunicación nacionales seguían sin hablar del tema del hallazgo de las piezas del Neptune. Había otros temas nacionales más importantes seguramente. Pero es un hecho histórico y ya sabemos lo que les pasa a las naciones cuando desestiman su historia...

Los Hijos del Neptune somos herederos del silencio, porque heredamos algo que no se dijo, pero decidimos decirlo. Un acto profundamente simbólico, reparador y valiente.

Tomamos la palabra que no es solo voz. Es también reconstrucción, memoria activa. Buscamos abrir espacios donde algo nuevo pudiera aparecer.

Los hijos que fuimos apenas testigos involuntarios, nos volvimos narradores activos, protagonistas del reencuentro, guardianes de la historia. Y cuando tomamos la palabra, no solo contamos lo que pasó: empezamos a darle un nuevo sentido. Y empezamos a hacerlo de forma colectiva, a través de la palabra común.

Viktor Frankl decía que las experiencias dolorosas pueden ser aliciente para encontrar sentido a la existencia. Esta reconstrucción de la historia a través de la palabra es una forma de devolverle sentido al sinsentido. Un sentido que abraza. No borra el dolor, sino que lo convierte en narrativa, en puente que dibuja la pregunta: “¿Qué puedo hacer con esto que pasó?” y se dirige hacia el inicio de otra historia, más madura y más libre.

Acordamos que intentaríamos que se difundiera la noticia. Hablarle al afuera del grupo, a otros. Hablarle a los que no vivieron esta historia, a los que no la conocen. La búsqueda de sentido se transforma en acción. Y con el temblor de exponer lo que durante años se vivió en carne viva, aunque sintiendo que era el momento de hacerlo.

Buscamos sentido al nombrarlo, al registrarlo, al visibilizarlo.

Y entonces... No solo buscábamos sentido, sino que también empezamos a crearlo.

Alejandro logró hacerse oír en un sitio de comunicación masiva, La Nación: “*La caída del Neptune. La mayor tragedia aeronaval argentina en la Antártida: “Quiero cerrar la herida”, dice el hijo del piloto*”. Importante titular para una nota hablada desde el corazón, con el objetivo de dar a conocer la noticia.

“Alejandro Mutto tenía apenas 6 años. Sin embargo, su relato está cargado de detalles. Era de noche, estaba en su habitación con sus hermanos, Eduardo y Leonardo. “Estábamos acostados, con la luz apagada, pero todavía no nos habíamos dormido”, describe. De repente, su madre, Susana Beatriz Álvarez de Mutto, entró al dormitorio y les soltó la terrible noticia: el avión Neptune matrícula 2-P-103 que era comandado por su padre, el capitán de corbeta Arnaldo Mutto, había desaparecido en algún lugar de la Antártida. Nada más. Era todo lo que ella sabía hasta el momento.

Le dieron pocas precisiones. Le dijeron que el avión había despegado esa mañana, a las 8:40 horas, desde la Base Aeronaval Almirante Hermes Quijada, en Río Grande. Y que a las 12.15, cuando volaba a 3000 metros de altura, hizo el último contacto por radio. También le aseguraron que la Armada argentina había desplegado un operativo de búsqueda para dar con el avión y su tripulación.

Al día siguiente, jueves 16 de septiembre de 1976, la noticia se imprimió en tapa de LA NACION. “Declaróse en emergencia a un avión de la Armada”, tituló el editor responsable. Y en la bajada amplió: “Se extravió en la Antártida, con 10 ocupantes”.

El avión estuvo “perdido” durante varios días. Alejandro no puede precisar cuántos. En ese período, la familia Mutto no sabía si Arnaldo estaba vivo o muerto. “Vivíamos en una base naval, rodeados por familias de marinos, pero no recibíamos noticias de ningún tipo -describe Alejandro-. Mis hermanos y yo seguimos yendo al colegio. Un día, uno de mis compañeros me dijo que estaban trayendo a los sobrevivientes de la Antártida en un portaaviones... Y yo no aguantaba, fue el día más largo de mi vida. Hasta que llegué a casa y comprobé que no era cierto, que era una ilusión de mi compañero. Y así siguieron pasando los días”.

—Recuerdo que estaba en el jardín de la casa, jugando, y empezaron a llegar oficiales de la Armada. Yo no entendía mucho lo que pasaba, estaba acostumbrado a ver uniformes, y ahí se quedaron, en el living, con mi madre, hasta que un compañero de mi padre salió al jardín y me dijo “tu padre murió”. No lo entendí, en ese momento creo que no tenés dimensión de la muerte.

...Tanto los Mutto como los familiares de las otras víctimas nunca pudieron velar a sus seres queridos.

“Tuvimos que deshacer nuestra vida, volver a empezar. Dejamos la base naval de Bahía Blanca y nos vinimos a vivir a Buenos Aires. Pasamos a la vida civil. Nuevos colegios, nuevos compañeros... No fue fácil adaptarnos a la nueva vida sin mi papá”, se lamenta Alejandro.

...Para la familia Mutto, el hallazgo de las partes del avión se presenta como una oportunidad para cerrar la herida abierta hace 48 años. Alejandro pide que, de confirmarse que los restos pertenezcan al Neptune, se continúe con la investigación. “Los restos están bajando por el glaciar y están saliendo al mar. De casualidad se los encontraron. Si se espera al año próximo, a la próxima campaña antártica, habremos seguramente perdido toda oportunidad. Y creemos que los tripulantes del avión no merecen ser olvidados”, dice.

Tan así. Experiencia en común. Detalles más, detalles menos, los hijos de los tripulantes del Neptune sentíamos eso: quizás fuera la posibilidad de cerrar una herida abierta.

“Ale lo que describís en esa mañana, es un calco, las mismas escenas, una historia compartida, no se borra jamás” escribía Carlos en nuestro grupo de WhatsApp.

Unos días antes, Marina había compartido una nota realizada para un periódico de Misiones:

“Esto removió algo que se creía que estaba cerrado y es como un shock. La verdad es muy fuerte porque uno desde pequeño hizo todo un proceso de duelo que duró toda la vida”, expresó al respecto Marina Berraz, la hija del copiloto misionero, en diálogo exclusivo con El Territorio. En esa línea, Marina contó que se enteró del impactante hallazgo hace una semana. “Me llegaron notificaciones de gente que quería hablarme. Contactó conmigo la hija de otro tripulante del avión y me avisó que un capitán de la Armada quería comunicarse con nuestra familia porque había novedades importantes y bastante urgentes sobre algo que habían encontrado en la Antártida y que querían informarnos”, expresó.

A continuación, la entrevistada alegó que durante todos estos años cada familiar de las víctimas tuvo un proceso de duelo muy difícil y que este hallazgo “desenterró un montón de cosas que son muy fuertes, porque a todos los hijos les está pasando lo mismo. Se removió algo que estaba muy profundamente guardado y que uno creía que ya estaba cerrado”, indicó. Y añadió: Que esto aparezca así es muy de película. Realmente es increíble.

Por otro lado, Marina mencionó que al ser todo muy reciente “creo que esto puede remover muchas cosas. Es un regalo que capaz todavía no me doy cuenta, que realmente es una forma de cerrar y de volver a recordarlos. Le tengo que encontrar algún mensaje. Pero todavía estoy muy impactada”. A su vez, explicó que para poder atravesar de mejor manera este descubrimiento, los familiares de las víctimas armaron un grupo de WhatsApp para estar en contacto, no sentirse solos y contenerse entre todos, ya que padecen el mismo dolor.”

Los hijos de los tripulantes atravesamos el duelo ambiguo como una grieta sin forma. Continuamos nuestras vidas, pero una parte nuestra, aquel niño y aquella niña que fuimos que quedó esperando, quedó también atrapado en ese día. El duelo ambiguo es así, no te deja ir, pero tampoco quedarte. Y al aparecer los restos, el tiempo que se había congelado en el impacto, volvió a moverse de golpe. El hallazgo trajo la certeza que nunca habíamos tenido, pero también el dolor que nunca habíamos podido procesar.

Durante años cada uno de nosotros llevó esa ambigüedad a su manera. Y la aparición de los restos del Neptune movilizó la búsqueda... Otra búsqueda. La de sentido.

Buscar sentido en un duelo ambiguo es aceptar que no todo tendrá respuesta, pero si puede tener un lugar. Un lugar donde alojar el dolor, donde nombrar lo innombrado. Es dar forma al vacío, no para llenarlo sino para poder rodearlo sin perdernos. No se busca un final, sino estar en paz con todo lo que no fue.

No elegimos esta historia, pero si podemos elegir qué hacer con ella. Elegimos contarla.

Ese mismo día, 22 de febrero, ocurrieron varias cosas de interés. Descubrimos una noticia en publicaciones de las páginas de los búlgaros, a las que ya estábamos abonados, dado que seguían hablando del hallazgo de los restos del Neptune. La noticia reflejaba el hecho de que familiares de uno de los tripulantes habían accedido, en Mar del Plata, al buque búlgaro que traía los restos hallados. No sería noticia si no fuera porque expresamente nos dijeron a los hijos que no podíamos asistir a ese evento por tratarse de un tema entre las dos Armadas.

Enfurecí. El enojo suele ser mi primera reacción ante las situaciones que considero injustas. Esto era injusto. Muchos de los hijos queríamos ir a Mar del Plata, recibir esos restos del Neptune, verlos, agradecer a los búlgaros. Muchos hubiéramos ido si se nos hubiera permitido. Pero claramente, explícitamente, fue un No. Injusto.

Sin embargo, no pude dar lugar a lo que estaba sintiendo, porque en simultáneo seguían compartiendo otras informaciones que provocaban las más distintas emociones, en una gama indescriptible. *“Mar del Plata. Analizarán si los restos encontrados corresponden al Neptune, el avión desaparecido hace 48 años en la Antártida. La entrega se hizo a bordo del buque de investigación científica búlgaro que encontró los restos del avión, pero ahora se harán peritajes para confirmar si finalmente corresponden al Neptune.”*

Muy fuerte. Todo parece irreal. No creí que podría vivir esto. El tiempo detenido se estaba moviendo abruptamente ahora, y lo sentía como un terremoto interior, en el que los escombros de la infancia no podían contener lo que ahora estaba temblando. Sin embargo, confiaba en que algo se acomodara después de tanto.

—“Queridos todos, en el día de la Antártida Argentina quiero compartirles un informe que realizo mi hijo Guido, quien con anterioridad había redactado la nota para Infobae... Este informe fue una investigación personal de mi hijo, para hallar respuestas a tantas preguntas. Lo entrego hace unos días a Jose Maria Ubici, de la Base Espora en Bahía Blanca. Le contestaron que ya había llegado a manos del Director del Museo Aeronaval y que estaba en revisión. En esta búsqueda de respuestas creo que todos deben poder verlo”, nos comparte Graciela en el grupo, lo que ya habíamos hablado en privado.

Maravilloso trabajo el de Guido. Fue previo al hallazgo de los restos y hace un estudio minucioso sobre imágenes satelitales del monte Barnard, localizando “algo” diferente a las formaciones naturales de hielo y piedra, que bien podría identificarse como el ala del avión siniestrado. Este informe fue desestimado por las autoridades, o al menos, no se expidieron al respecto. Tiempo después, cuando pudimos hablar con un geólogo, nos explicó que la masa de hielo del glaciar no puede tomar el rumbo de lo planteado en esa hipótesis, sino que el glaciar se desplaza “hacia abajo”, y fue así que escupió los restos del Neptune en Bahía Falsa. Pero eso lo supimos después...

Fue también ese día, el 22 de febrero, que Alejandro me escribió en privado, e iniciamos un intercambio diario de información, especulaciones, y referencias que no podíamos volcar del todo en el grupo para no generar más ansiedad. Esas charlas merecen un apartado especial, ya que fueron conversaciones en OFF.

El 24 de febrero encontramos a Gabriel Noto, hijo del operador de equipos electrónicos de Neptune, única familia que faltaba localizar, y aunque decidió no participar del grupo, unos días después pasa el contacto de su hermano Daniel para que lo sumemos. ¡Ya estábamos todos!

El 25 de febrero Alejandro envió una captura de pantalla: *“Llevaba 11 personas a bordo, diez marinos y un civil. El civil era un periodista de Rio Grande que volaba en calidad de invitado, y como el Neptune no tenía capacidad para pasajeros o tripulantes extras, para poder llevar al periodista, tuvieron que dejar en tierra a un tripulante, de apellido Imaz. Por cierto, el tipo eternamente agradecido al periodista, siempre contaba la anécdota que le permitió ver la luz de un nuevo día”*. Ese recorte, tomado de algún lugar que ya ni recordamos, fue el disparador de comentarios de los hijos en el grupo.

—“Con nuestro padre sucedió algo parecido. Él tenía que ir en diciembre y un compañero le cambió su lugar por septiembre. Nunca supe nada de él, y creo que mi madre tampoco...” fueron las palabras de Graciela.

—“Mi padre subió al Neptune porque un compañero se descompuso. Tuve oportunidad de conocer a ese compañero”, sumó Gabriela.

—“Bueno bueno... A mi papá le correspondía el 102 y también lo cambiaron de avión por un compañero. Esa persona falleció hace unos años”, pude agregar en pleno desconcerto.

—“Les cuento que a mi padre tampoco le tocaba viajar. Y un superior le vino a decir que debía ir... Pero era el destino... Y casualmente supimos que la hija de este señor es conocida y decía que él debía viajar en lugar de Charlie. Así lo llamaban a mi padre...”, agregó Alejandra.

—“A mi papá tampoco le tocaba ese viaje... pero era su sueño y encontró la oportunidad”, escribió Marina terminando de completar esa parte de la historia.

Y creo que ese fue el detonante de la idea que hoy empieza a tomar forma, y que apenas se dibujó en esos comentarios, cuando Alejandro expresa: *“Estamos sacando recuerdos y material para un libro... Esto es muy bueno”,* y yo le agregué *“Y después, lo hacemos película”*.

■ Reconstruir la historia

Necesitábamos tener las piezas del rompecabezas, los datos, los documentos, las pruebas. Solo así podríamos reconstruir la historia y poder entender, casi 48 años después, como ocurrieron realmente los hechos. Era urgente abrir los archivos, romper los candados del silencio. Necesitábamos ser escuchados. Que alguien nos respondiera. Que alguien nos dijera: *esto fue lo que pasó*.

El 26 de febrero Alejandro empezó las consultas en el Archivo General de la Armada, en procura de dar con las fotografías tomadas en 1976 y que, nos consta, existen y están en algún lugar. *Sabemos* que existen. Que alguien tomó. Que están guardadas en algún lugar.

Pero el silencio persistía. Pasaron los días, las semanas... Muchos meses, y no hubo respuestas... La historia seguía secuestrada entre cajas cerradas, pasillos burocráticos y miradas que esquivan. Mientras tanto, nosotros seguíamos preguntando, golpeando puertas que suenan huecas.

En simultáneo, decidimos enviar una carta al Ministerio de Defensa:

*Ciudad de Buenos Aires, 26 de febrero de 2024
Señor Ministro de Defensa de la Nación Argentina*

Dr. Luis Petri

De mi mayor consideración:

Por medio de la presente me dirijo a usted en representación del grupo que conformamos las once familias de la tripulación del avión Neptune 2-P-103 de la Armada Argentina, accidentado en la Antártida sobre la ladera norte del Mt. Barnard, de la isla Livingston, del archipiélago Shetlands del Sur, el 15 de septiembre del 1976.

Con relación a los recientes hallazgos por parte de la expedición búlgara de piezas de una aeronave con insignia e inscripciones que coinciden con el avión siniestrado antes mencionado, le rogamos su inmediata intervención solicitando formalmente al Comando Conjunto Antártico y a la Armada Argentina, fuerza que en estos momentos se encuentra navegando por la zona con motivo de la "Campaña antártica", que sobrevuelen lo antes posible el glaciar y la zona del hallazgo de los restos. El motivo de esta urgencia es que hoy tenemos un punto de referencia donde ir a buscar, las

partes del avión están a la vista, y muy posiblemente, cuando haya pasado el próximo invierno se habrán vuelto a ocultar bajo la nieve.

Esta petición urgente la hemos expresado mediante carta (que adjunto) a la Jefatura de la Armada y al Comando de Conjunto Antártico, recibiendo como única respuesta que primero analizarían las piezas encontradas y recién a partir de ese momento tomarían cualquier acción.

Sr. Ministro, llevamos esperando pacientemente desde hace 47 años que algo así ocurriera. Las piezas encontradas llevan nuestro "Sol de Mayo", y fueron encontradas en la "Bahía Falsa", lugar en el cual desemboca uno de los glaciares del Monte Barnard, donde impactara el avión en su día. Podemos entender de los protocolos aplicables en estas situaciones y esperamos que se tomen todo el tiempo para analizar los hallazgos, de cuyos resultados esperamos se nos pueda revelar alguna certeza, puesto que jamás hemos recibido la más mínima explicación por parte de la Armada Argentina. Por favor Sr. Ministro, intervenga en este asunto, porque la única certeza que tenemos hoy las familias es que los restos están aflorando y bajando por el glaciar, que fueron encontrados por casualidad y que muchos de ellos ya están en el fondo del mar. Cuarenta y siete años hemos esperado una señal como la que el destino nos presenta hoy. Consideramos que es una enorme oportunidad para las familias, y también para el Estado Nacional.

Asimismo, rogamos a usted, Sr. Ministro, que considere las peticiones que a continuación detallamos de las que tampoco hemos recibido respuesta:

- 1. Qué podamos ver y honrar los restos que la República de Bulgaria entregará el 21 de febrero a la Armada Argentina en la Base Naval de Mar del Plata.*
- 2. Qué se nos permita acceder a los archivos del siniestro: informes confidenciales, cartas de navegación y fotografías que tomara en su momento la Fuerza Aérea Argentina, y de todo material que nos permita cerrar una idea de lo que pudiera haber ocurrido, siendo que nunca hubo una información clara para las familias, debiendo consolarnos únicamente con especulaciones de carácter personal.*
- 3. Que podamos viajar a la Isla Livingston, los familiares más directos que así lo deseen, porque nosotros consideramos al Monte Barnard como la tumba donde yacen nuestros esposos y padres, a los que jamás hemos podido llevarles una flor, aceptando resignadamente el que no se los pudiera traer al continente.*
- 4. Qué a esta tripulación de héroes se les rinda el debido homenaje en cada Campaña Antártica, como se les rinde mercedamente cada año, a los héroes caídos en el hundimiento del Crucero General Belgrano. Creemos que esto último es muy importante por justicia, pero también para la formación de las nuevas generaciones*

de marinos, enseñándoles que al héroe que ofrenda su vida, sirviendo a la Patria, jamás se le olvida.

Por último, deseáramos poder ser recibidos por el Señor Ministro de Defensa, o en su defecto un representante en nombre de los familiares del Neptune. Agradecidos desde ya por todo lo que pueda hacer por ayudarnos, quedando siempre a su entera disposición.

Le saluda muy atentamente.

Dr. Eduardo M. Mutto. Hijo del comandante del Neptune 2-P-103

Fue el día 28 de febrero que, a través de gestiones personales, logré una nota con La Brújula 24 FM, un medio de comunicación de Bahía Blanca, en la que tuve la oportunidad de expresar lo que estábamos viviendo los hijos de los tripulantes en esos días. Luego, la versión escrita del periódico la propuso con un titular que no fue exactamente lo que dije, aunque resulta muy atractivo.

“ES BAHIENSE- Su padre se estrelló en la Antártida hace casi 50 años y pide que la Armada retome la búsqueda- El avión fue hallado a principios de febrero.

Liliana Villagra, hija de Nelson, habló hoy con La Brújula 24 respecto de una lucha que recién comienza. En contacto con el programa “Bahía Hoy”, refirió que su familia busca darle visibilidad al tema. “En aquel momento éramos todos niños, yo tenía 10 años de edad. Nuestras madres gestionaron, golpearon puertas, pero no hubo respuestas”.

“Hoy seguimos en el mismo lugar ante el silencio de la Armada, que no da respuestas, aun cuando se encuentran estos restos por casualidad, gracias a la expedición búlgara que estaba haciendo trabajos científicos en esa zona”, expuso la mujer.

Y en esa misma línea, manifestó que “nosotros hemos enviado cartas, notas, tanto a la jefatura de la Armada como al Comando del Conjunto Antártico. Hicimos una gran red entre todos los hijos de los tripulantes, que hoy somos todos adultos. Solo se nos indicó que en cuanto se logren las certificaciones darán alguna respuesta. No sabemos cuándo van a llegar, porque nadie sabe decirnos para cuándo van a estar. La cuestión es que no quedan dudas, no hay muchos aviones que se hayan estrellado en ese lugar”.

“Entre los restos, a través de las imágenes, se ve claramente el Sol de Mayo”, aseveró.

“No podemos esperar a que eso suceda. El Irizar, por ejemplo, ahora está en esa zona y regresa en muy poco tiempo. Pedimos que aprovechando eso, sobrevuelen el lugar y lo fotografíen. Queremos poder acceder a los archivos del siniestro, a las cartas de

navegación, todo el material que nos permita tener una idea de lo que puede haber ocurrido. Para nuestros pedidos, no hace falta una certificación”.

Esta nota dio una visibilidad relativa, circunscrita a la ciudad de Bahía Blanca y la zona, pero lo suficiente como para que algunos comentarios maliciosos en las redes del periódico me hicieran dudar de seguir. Pero fue Leonardo quien inicialmente los desestimó, y luego Alejandro salió a cuidar mis espaldas respondiendo alguno de esos comentarios. ¡Vibrando en sintonía!

Los hijos de los tripulantes somos sobrevivientes de los mismos silencios, y al encontrarnos comenzamos a cuidarnos. Fue como si el Barnard, testigo mudo, nos hubiera tendido una mano, nos acercó, nos obligó a mirarnos a los ojos y a entender por fin, que no éramos los únicos con esa dificultad lacerante de poder nombrar lo sucedido. Nos encontramos a nosotros mismos en otros que también sobrevivieron al no saber.

El 1 de marzo el Rompehielos estaba fondeando en Bahía Scotia, Isla Laurie, Islas Orcadas del Sur. Próximo destino Base Carlini en Isla 25 de Mayo. Creíamos que todavía estábamos a tiempo de que se dispusiera un sobrevuelo por la zona del hallazgo. Confiábamos en que ahora el Ministro de defensa tomara cartas en el asunto y exigiera a la Armada disponer de los medios para realizarlo. Continuábamos expectantes y con un nivel de ansiedad que algunos apenas podíamos manejar.

El 3 de marzo Eduardo envió a la Cónsul de Bulgaria en Argentina una nota: *“Estimada Sofía, Cónsul de Bulgaria en Argentina. Quiero saludar a través suyo a toda la Nación Búlgara en su Fiesta Nacional de la Liberación, del día 3 de marzo. Le pido que haga llegar mi gratitud y la de los familiares del Neptune 2- P-103 al Señor Embajador y a los comandantes del buque San Cirilo y Methodio. Nuevamente muchas gracias”.*

Siempre gracias. Bulgaria nos cobijó y custodió los restos del Neptune con responsabilidad y cuidado, comprendiendo que se trataba de mucho más que unos fierros retorcidos. Bulgaria comprendió que había sentimientos profundos en quienes estábamos esperando lo que estaban trayendo. Bulgaria logró para con nosotros lo que en 47 años los propios no lograron: traernos algo de paz. Siempre gracias Bulgaria.

El 6 de marzo salió en las noticias que un helicóptero de la Armada sufrió daños mientras operaba en la Antártida. Se reducían las posibilidades de que sobrevuelen la zona. El helicóptero Sea King que se encontraba realizando tareas de reabastecimiento en la Base Antártica Esperanza, sufrió roturas menores en su fuselaje y rotor de cola, sin provocar daños a la tripulación, pero suficiente como para que sigan desestimando nuestros pedidos.

Fue el 9 de marzo que luego de investigar, buscar y rastrear, logré encontrar a Jorge Imaz, veterano de Malvinas, y el tripulante del Neptune a quien bajaron a último momento para que cediera su lugar a Rodolfo Rivarola, el periodista Director del canal 13 de Rio Grande. Programamos una videoconferencia para conocerlo y que nos cuente como fueron esos hechos, que nos cuente sobre nuestros padres, que nos ayude a reconstruir la historia. Imaz estaba muy conmovido y feliz de poder encontrarse con nosotros y conocernos.

Ese mismo día, Eduardo comentó que lo llamó una de las Secretarías del Ministro de Defensa confirmando que se había entregado, en sobre cerrado, el resultado del peritaje de los restos hallados, al Comandante de la Armada. Tanto el ministro como el Comandante estaban en Rosario por temas de seguridad, con lo cual no se conocía oficialmente el resultado de la pericia. Seguíamos esperando... ¿Qué estábamos esperando que pase? ¿Qué queríamos que pase? O quizás simplemente esperábamos “que pase” lo que tuviera que pasar. Pero que pase...

El 12 de marzo, se planteó en el grupo la posibilidad de pedir que se incluya la referencia del accidente del Neptune 2-P-103 en el Ceremonial Naval y Efemérides Navales, a fin de asegurarnos que todos los años, cada uno de los buques de la Armada, les rinda honores al pasar cerca de la zona. Una omisión lamentable en estos 47 años transcurridos...

12 de marzo también fue un día clave para nosotros. Me llamó Prada, nos llamó a todos, y en su llamado me dijo lo que mi corazón ya sabía. Y así lo volqué al grupo de WhatsApp: “*Confirmado, es el Neptune*” logré escribir totalmente conmovida y con la angustia escapándose de mi como podía. Era lo que esperaba, lo que sabía. Pero ahora estaba la certeza de las pericias. Muy fuerte. Muy fuerte.

“Aunque nunca lo dudé, la confirmación con la certificación da más certeza... Igualmente la emoción me invade, no puedo dejar de llorar” compartió Gabriela.

“Así es Gaby! ¡Me corren escalofríos!”, aseveró Alejandra.

Tanta intensidad de emociones empezaba ya a hacer efectos en la salud de algunos. Somos todos personas mayores de 50 años. La falta de información nos llevaba a la confusión, por ausencia de datos relevantes para poder comprender adecuadamente la situación. Por eso fue tan importante sostenernos en el grupo de WhatsApp, una suerte de hermandad nos invadía y podíamos acompañar las expresiones de los que podíamos hablar de emociones y sentires. Y los que no escribieron seguramente también se sintieron reconfortados. La experiencia fue en común, en común-union. Intransferible. Estábamos desorientados ante lo inesperado, y eso nos traía dificultad para gestionar pensamientos y emociones, que aumentaban en

intensidad y daban la sensación continua de estar al punto del desborde. Y sumábamos las emociones intensas de esos niños que fuimos, los recuerdos de esa época, las vivencias, las angustias y soledades. La desesperación de nuestras madres al confirmar el accidente, el cese de la búsqueda y rescate... Así fuimos experimentando el estrés, cuyos efectos aún perduran con el correr de los meses.

El 13 de marzo apareció la confirmación oficial desde la Gaceta Marinera: Los restos hallados en la Antártida pertenecen al Neptune 2 P 103.

Y el 14 de marzo inauguré mis 58 años con la certeza pesada e ineludible de que parte de la historia que me contaron de niña era cierta. Mi papá quedó ahí, en el Barnard. Ahora, después de tantos años, el avión empieza a aparecer tímidamente entre los hielos que se derriten, como si el clima tan despiadado como revelador, también conspirara a favor de la verdad. La muerte es, sin dudas, la pérdida más radical y extrema que atravesamos los seres humanos. Cuánto más, si quien la experimenta es un niño. Cuanto más, si ocurre de manera inesperada, sin ritual ni despedida. Cuanto más, si los adultos sobrevivientes quedan inmersos en un dolor que no pueden procesar y esos niños deben aprender a convivir con lo ambiguo de esa pérdida, porque el ser querido está ausente de pronto, pero su cuerpo no fue localizado. Fuimos niños obligados a crecer con un duelo que no podía comenzar porque no había cuerpo, no había tumba, no había respuestas.

Los seres humanos somos los únicos que seguimos manteniendo una relación con nuestros muertos. Los seguimos honrando aun cuando el tiempo pasa. Solo muere quien se olvida. Y seguimos preservando la humanidad de quien ha fallecido, siendo entonces que procurarles una tumba es casi casi como impedir lo irreversible del olvido... Nuestros padres no tienen una tumba. Es el nuestro, el de los hijos de los tripulantes del Neptune, un duelo ambiguo, definido por Wikipedia: *“La pérdida ambigua es aquella que ocurre sin un cierre o comprensión de la misma. Este tipo de pérdida deja a una persona en búsqueda de respuestas y, además, complica y retrasa el proceso de duelo, resultando a menudo en un duelo sin resolver.”* La ambigüedad trae de suyo incertidumbre y el dolor se enreda en preguntas en las que no encuentro respuestas... Y sí: es eso. Una pérdida sin final. Una herida que no cicatriza. La ambigüedad tiene ese filo punzante: no duele todo el tiempo, pero nunca deja de doler. Las preguntas se enredan con el dolor, como raíces ciegas buscando sentido en la oscuridad.

Todavía no tengo todas las respuestas. Tal vez mañana. Tal vez más adelante. Pero hoy, al menos, ya sé dónde quedó mi papá.

El 16 de marzo, Eduardo nos reenvió un mensaje de la Secretaria del Ministro Petri: *“Tenemos en agenda del Ministro para hacer los llamados el día lunes. Aun no se la*

franja horaria. Gracias por la paciencia". Era el tercer aviso de llamada del Ministro, sin que llegara a concretarse por urgencias impostergables. Cuando se nos dijo que llamaría, la primera vez, suspendí todo mi trabajo de ese día a la espera del llamado. Incluso mi hermano Nelson dejó sus actividades y se vino hasta mi casa a fin de que estuviéramos ambos participando de esa conversación. Pero a último momento se canceló esa posibilidad. Esta vez, no iba a suspender mi trabajo a la espera de esa llamada... Por suerte no lo hice porque también volvió a aplazarse.

Día 17 de marzo realizamos una videoconferencia con Jorge Imaz. Nos merecíamos este momento. Lo conocimos, nos contó detalles de cómo le avisaron que no sería parte de esa tripulación, porque su lugar había sido cedido al periodista Rodolfo Rivarola, Director del Canal 13 de Río Grande. Nos contó algunas anécdotas, y fue muy cálido y contenedor, con ese grupo de adultos ávidos por escuchar acerca de sus padres....

Mientras buscaba el modo de contactar con él, encuentro en sus redes este escrito, que da cuenta que siempre a Jorge lo acompañó el recuerdo de lo sucedido:

"Cuando Dios me regaló vida.

Corría el año 1976 un día 07- 09. Yo, integrante de una escuadrilla Aeronaval (EA2E), aparezco en la pizarra de vuelo, como tripulante para cumplir con un vuelo a la Antártida. (pizarra de vuelo - lugar donde se anunciaban los próximos vuelos y personal afectado a ese evento). Menuda alegría y satisfacción a mi empeño por ser tripulante. El día 08 despegamos con rumbo a Río Grande, Provincia de Tierra de Fuego (en ese entonces, Territorio Nacional). Once almas a bordo de la nave. Arribamos a la mencionada ciudad y decidimos permanecer unos días de tensa espera. La meteorología no era de nada satisfactoria para cruzar el Drake. Pasaron algunos días hasta que por fin el tiempo mejoraba. El día 14 la meteorología prometía mejorar y se confirma ese tan ansiado vuelo. En el prevuelo el Comandante me confirma que no soy de la partida. Cuanta amargura, que desazón me invadió. Después de tanto empeño y dedicación para lograr ser tripulante, me quedaba fuera, por un estudioso de los hielos. Un tal Rivarola. Me costó dormir esa noche. Mucha rabia. Liberado ya de toda responsabilidad eran las 0730 horas disponiéndome para un desayuno me dicen que disponía de 15 m para estar en el hangar, ese tal Rivarola no llegaba a cumplir con sus funciones. Corrí por mi equipo de vuelo y salí a la gran carrera hacia el avión q me esperaba motores en marcha en plataforma. Siiii que estaba felizz!!! ya caminábamos a la cabecera de pista. Qué decir lo que duro mi alegría... Desde la torre de control informan que Rivarola está en camino y va camino a cabecera de pista. Alguien dijo cuanto lo siento Imaz te quedas. Me descolgué del avión. Los vi partir desde el costado de la pista. Solo me consolaba con, Dios sabrá por qué????.

Última posición de la nave no se cumplió. A las 1230 horas nada se sabía y atento a las comunicaciones transcurrieron interminables horas. Por el tiempo transcurrido ya el combustible se había consumido. La noche fue al pie de la radio que debía dar alguna noticia. Y dos días después me embarque en un C103 Hércules de la FFAA rumbo a la Antártida. Tras dura búsqueda y con un tiempo que poco colaboraba. . En el grupo de Islas Shetland del Sur, Isla Livingston, sobre una montaña cubierta de nieve, se podían divisar restos de algo parecido a un avión... Tiempo después se confirmó el hallazgo. Y si después de esto no creo en Dios... Qué pensar. No? A todas esas almas que en pos de cumplir con sus funciones va mi humilde reconocimiento.. También lo hago extensivo a sus familiares.

Jorge Imaz”

En la videoconferencia con Imaz, descubrí muchas miradas buscando... Tanto como mi propia mirada... Sentí que no estaba tan sola... Tal vez, después de todo, el encuentro es también una forma de reparación. Fue una experiencia profundamente conmovedora habernos encontrado con Imaz. Y nosotros, los hijos de los tripulantes, pudimos vernos por primera vez en 47 años.

Nos encontramos. Tuvieron que pasar 47 años. Una vida entera. No puedo dejar de lamentar el tiempo perdido. Quizás hubiera sido más contenedor sentirnos cerca ese tiempo. No nos facilitaron a las familias el poder vincularnos y los hijos fuimos creciendo con otra ambigüedad: sabíamos que existíamos, pero no lo sabíamos... Hay otros que sienten como yo estoy sintiendo, pero no sé quiénes son ni donde están... Los hijos del Neptune somos hijos con historia pero sin narrativa compartida.

Tuve la suerte de que mi mamá conociera a Mary, la esposa de Campastri. Tras la tragedia, entre ellas nació una amistad profunda que nos permitió, a los hijos de ambas familias, compartir algo de cercanía. También mamá se relacionaba con Angelita Arroyo, ya que en tiempos del accidente del Neptune las dos familias vivíamos en la localidad de Villa Arias, en Punta Alta.

Mamá golpeó muchas puertas. Buscó, investigó con los pocos recursos de aquellos tiempos. Quiso contactar a las demás viudas. Pero el sistema se cerraba. El dolor quedaba en casa, atrapado entre paredes, sin palabras. Y los hijos... Crecimos sin cruzarnos. Sin la posibilidad de reconocernos, de saber que no estábamos solos.

Mamá es, sin lugar a dudas, mi inspiración en estos tiempos de revolución de emociones, la fortaleza, la pasión, el tesón, la voluntad inquebrantable, y el amor como fuente, eje y meta. En su intuición de poeta pudo nombrar lo innombrable y poco después del accidente del Neptune escribió un libro, “Eclipse”, aludiendo a la sombra que trajo la tragedia a nuestras vidas, utilizando una metáfora que parecía un presagio. El Eclipse fue la súbita oscuridad donde debía haber luz. El

sol no desapareció, solo se ocultó, como si la vida decidiera apagar su faro para no dejarnos ver el dolor por completo. Así los hijos fuimos creciendo a oscuras. Pero los eclipses no son eternos y 47 años después, el sol sale de la oscuridad, distinto, pero con memoria, entre los restos de un avión estrellado. El Sol de Mayo de la cola del Neptune salió de la oscuridad y mamá lo intuyó: el eclipse era solo una etapa.

“A mi esposo, cuyo beso atrapo la nieve, luego de un accidente aéreo en la Antártida Argentina:

A Nelson

*Dios, dibújame alas para cruzar los mares,
quiero las montañas poder sobrevolar,
y descender muy suave al níveo continente
y con mis manos fuertes la nieve socavar.*

*¿Sabes? Quiero encontrar en el silencio blanco
quietas las hélices, los motores dormidos,
de la nave de acero que en la tarde glacial
acarició la muerte y la incorporó a su nido.*

*Yo quiero ver la imagen de aquel monstruo alado
que un día muy sereno surcara el espacio
y abandonó su vuelo para ser la tumba
donde nadie pudo escribir un epitafio.*

*Cuando haya llegado entraré lentamente,
al verlo allí dormido me abrazaré a su cuerpo,
y dejaré por siempre los besos que guardaba
y se quedaron truncos si es que él está muerto.*

*Oh... No, Señor, ya no me dibujes alas,
hasta ese sitio ya no quiero llegar.
Él no se encuentra esperando en la montaña,
lo tengo en estos hijos que si puedo besar.*

*No necesito volar, está a mi lado
y me consuela si no contengo el llanto,
está presente, vive en nuestros dos pequeños
cuando me dicen: “Mamá, ¡te quiero tanto!”
Está en mis noches cuando elevo una plegaria,*

*en la sonrisa que yo invento, se quedó,
en el cariño de cuantos lo quisieron.*

No he de buscarlo más, está aquí, no se marchó. “

Liliana Fernández Villagra.

Mi mamá.

El 18 de marzo y mi enojo seguía en curva ascendente: “*Destilería de Chubut es la primera en el mundo en añejar whisky en la Antártida. Los dueños de la destilería La Alazana, ubicada en Las Golondrinas/Lago Puelo, confirmaron que se convirtieron en la única en añejar whisky en latitudes polares australes, así como también en la primera y única del mundo en tener esta bebida añejándose en el continente antártico, en la Base Belgrano 2, donde dejaron 2 barricas en una cueva de hielo donde las temperaturas llegan a los -50 °C.*”. Pero no había recursos ni logística para llegar al sitio del accidente en el que perdieron la vida nuestros padres...

Y otras noticias, más viejas, pero reforzaban la idea anterior: “*Megatlon inauguró siete gimnasios en bases permanentes de la Antártida Argentina. La cadena de gimnasios Megatlon puso en marcha una campaña en la Antártida Argentina, que contempla la inauguración de siete gimnasios en las bases y la capacitación de profesionales del Comando Conjunto Antártico. Las bases permanentes son Belgrano II, Carlini, Esperanza, Marambio, Orcadas, Petrel y San Martín.*”

Nos enojamos, nos indignamos. Y ese mismo 18 de marzo supimos que algunos familiares habían sido autorizados a recibir en Mar del Plata los restos hallados y a intercambiar regalos con los búlgaros. Y a nosotros, los hijos de los tripulantes, no se nos autorizó a estar allí...

Para terminar ese día, les comenté a mis compañeros de grupo, que me ocupé de enviar mensajes a periodistas reconocidos a nivel nacional a fin de pedir que se difundiera nuestro tema. Ninguno de ellos me respondió.

Para el 21 de marzo ya el grupo había dejado de moverse. Cada uno, en su propio proceso personal. Esperanzas que se iban diluyendo, frustraciones que nos iban forzando a resignar nuestras expectativas. Ya no buscábamos allí la fuerza para seguir afrontando la incertidumbre, ni la energía necesaria para compartir nuestras historias.

“Hola a todos. Veo que estamos muy callados, quizás frustrados, quizás agotados... No obstante, somos un grupo de “rescatados” que nos fuimos encontrando. No sé bien para que, no sé bien como, ni hasta donde, pero aquí estamos... Yo sigo buscando a mi papá, como hace 47 años. Y un poco lo encuentro acá con ustedes...” Quise mover un poco, motivar, alentar. No quería que decayera el entusiasmo inicial.

Nos quedaba esperar el anuncio del día de la ceremonia y considerar lo que se nos ofrecería.

“Vamos!!! Como vos dijiste, Lili, somos hijos de aeronáuticos, ¡sigamos volando alto!!! Hoy toca esperar... Ya vendrá el tiempo de actuar...”, completó Gabriela.

Empezábamos a sentir que pasábamos de mansos corderos a que nos tomen por tontos, y que nos volverían a guardar en un cajón, quizás otros 47 años más, porque las respuestas no llegaban, a pesar de haberse realizado el peritaje. Entonces, decidimos llamar a Prada. Todos. Y no respondió...

Sin embargo, y seguramente luego de ver tantas llamadas perdidas, el Capitán Prada nos empezó a llamar, uno por uno, comunicándonos la fecha de la ceremonia. Alguno de los hijos aprovechó la ocasión para comentarle lo del whisky añejado en la Antártida, pero muy cordialmente le respondió que no sabía nada de ese tema. La ceremonia sería el 15 de abril, a las 10 horas, en la Base Aeronaval Comandante Espora.

No podrían estar Alejandro Mutto, ni Daniel Noto, ni Marina y Martín Berraz, por un tema de distancias que la Armada no estaba en condiciones de solventar. Falta de recursos... Desde 1976 la falta de recursos en un tema tan sensible para nosotros...

El 25 de marzo, y ante la invitación a las familias por parte de la Armada, ofrecí escribir algunas palabras como discurso para la ceremonia. Estuvieron de acuerdo, y puse manos a la obra...

El 26 de marzo desde el Comando de Aviación nos plantearon si queríamos poner una placa, por parte de las familias, en el cenotafio de Espora. Nelson se ocupó de diseñarla, con palabras escritas por Eduardo, y de enviarla a hacer: *“A los tripulantes del Neptune 2-P-103. En memoria de nuestros padres, valientes aviadores navales que dieron su vida al servicio de su país. Recordamos y honramos su ejemplo, entrega, sacrificio y cariño. Su legado perdura en nuestros corazones como un faro de inspiración y valor. Que su vuelo al encuentro del Padre Eterno sea tan libre y majestuoso como el cielo que surcaron. Los hijos de los tripulantes del Neptune 2-P-103”.*

Día 28 de marzo, los medios anunciaron que fue reparado el helicóptero del Irizar. ¿Quizás decidan destinarlo al sobrevuelo de la zona del hallazgo de los restos del avión? Apenas insinuada, la expectativa y la esperanza aún permanecían...

También ese día nos llegó por correo la invitación a la ceremonia:

Estimada Familia: Por el presente correo se envía una invitación para participar de la ceremonia que se efectuará en homenaje a la tripulación de la aeronave NEPTUNE matrícula 2-P-103. La misma se desarrollará de la siguiente manera:

10:00 Recepción de familiares en el MUSEO DE LA AVIACIÓN NAVAL ARGENTINA.

Consecutivo Exposición en el microcine de la BASE AERONAVAL COMANDANTE ESPORA (BACE), relacionada con el vuelo del 15 de septiembre de 1976 de la aeronave NEPTUNE matrícula 2-P-103.

Consecutivo Responso, palabras alusivas, ofrenda floral y minuto de silencio en el cenotafio de la BACE.

Consecutivo Inauguración de la vitrina conmemorativa a la aeronave NEPTUNE 2-P-103 en el MUSEO DE LA AVIACIÓN NAVAL.

Se solicita informar por este medio o al teléfono (02932) 48-7645, nombre, apellido y DNI de los familiares que concurrirán a la ceremonia.

Actualmente, existe en el cenotafio de la BACE una placa recordatoria de la tripulación de la aeronave 2-P-103, colocada en el primer aniversario del accidente. Si las familias así lo desean, tendrán la posibilidad de colocar una placa recordatoria en dicho cenotafio, que será descubierta durante la ceremonia. En ese momento, los familiares que deseen expresar palabras alusivas podrán hacerlo.

Posteriormente, dentro de las instalaciones del museo, se efectuará el descubrimiento de la vitrina que contiene partes de la aeronave halladas recientemente en la Antártida Argentina.

Quedamos a su disposición para evacuar cualquier duda o inquietud.

Atte, Secretaria Privada Comando de la Aviación Naval”

El 3 de abril leímos en los medios que el Rompehielos Irizar acababa de zarpar desde Ushuaia hacia la Antártida en su última etapa. Sin embargo, nadie nos había respondido sobre ese tema. No sabíamos si estaba en sus programas realizar un sobrevuelo en la zona del hallazgo de los restos del Neptune. ¡Estaban tan cerca!!! ¡Bien podrían haberlo hecho! ¡Tenían una oportunidad única y la dejaron escapar!!!
Escribí en el grupo:

–“Nadie de la Armada se hace eco de nuestros pedidos, ni tienen respuestas, ni sabemos qué piensan hacer (si pensaran hacer algo) ... Tan frustrante como hace 47 años, y la misma empatía (o falta de)”. Enojada. Mucho. De eso si me podía dar cuenta fácilmente. Esta situación activó un enojo continuo y sostenido, con ráfagas de angustia. Enojo contenido por años.

–“Siguen en su línea de siempre, confiemos en que harán algo en esta etapa, y sino seguiremos reclamando... Otros 47 años... Seguirán los nietos”, responde Alejandro, siempre en sintonía con mis sentires.

Día 4 de abril Nelson nos presentó la placa recordatoria que dejaremos en el Cenotafio, el día de la ceremonia.

Hermosa. Emotiva. Ese dibujo del Neptune es el que viene a mi cada vez que lo pienso. Un avión que está, y a la vez no. Es real, pero no lo es. Parece flotar en una dimensión intermedia. Símbolo de la presencia en medio de tanta ausencia. Como tantas cosas que sentimos y que no podemos tocar. Ambiguo. Todo es tan ambiguo en este duelo ambiguo...

Nelson se ocupó de llevarla a la Base Aeronaval Comandante Espora, para que la dispusieran en el Cenotafio y fuera descubierta el día de la ceremonia. Y quizás en ese gesto tan simple hay algo de alivio. Porque nombrar también es reparar. Marcar un lugar también es devolverles a los tripulantes un sitio en el mundo. Es afirmar, frente al tiempo, al silencio y a la desmemoria: aquí estuvieron. Aquí siguen. No se los tragó el olvido.

Esa placa no es solo un homenaje. Es también una respuesta. Y una promesa.

El 12 de abril empezó el rumor meteorológico de lluvias intensas para el día de la ceremonia. Desde la misma organización nos sugirieron *"el día lunes traer paraguas y abrigo impermeable ya que el cenotafio es al aire libre"*. Era lo que nos faltaba. Un día de lluvia intensa en Bahía Blanca seguramente va a implicar vientos incómodos. De todas maneras, no podríamos ir contra el tiempo.

"El clima y el Neptune", escribió Alejandro en el grupo, haciendo una equivalencia ocurrenente sobre una de las posibles causales del accidente: el factor climático.

Ese día, nuevamente la comunicación de posible llamado del Ministro Petri, tantas veces pospuesto. Comenzaría a partir de las 15.30 horas. Definitivamente no voy a suspender una vez más mi trabajo. Una pena, porque con tanta emoción acumulada hubiera querido hablar con él...

Alejandro nos contó, mientras tanto, que estaba en comunicación con el Comandante de la Aviación Naval, Falcone, quien muy cordialmente le comentó que se estaba disponiendo desde la Armada lo necesario y posible para recibirnos.

En rigor a la verdad, Falcone estuvo muy atento a cada detalle, procurando hacer de esa ceremonia un momento emotivo, de encuentro y de profundo respeto para la gloria y honor de los caídos en acto de servicio: nuestros padres. Falcone consideró que cada familia pudiera dejar una flor en el cenotafio, un detalle profundamente simbólico para quienes jamás hemos tenido la posibilidad de dejar una flor en una tumba... Porque ciertamente, no hay tumba.

Se ocupó también de dar las instrucciones para que pudiéramos tocar algunos de esos restos del Neptune encontrados. Queríamos tocarlos. No solo verlos detrás de un vidrio, sino tocarlos, en una necesidad de sentirnos más cerca de esos tripulantes que murieron entre esas chapas retorcidas. Nuestros padres murieron entre esas chapas retorcidas... Falcone procuró que nos sintiéramos cómodos en todo momento,

nos reconfortó no solo con sus palabras sino también hasta en el mínimo detalle de destinar pañuelos de papel, que muy amorosamente las Suboficiales encargadas del ceremonial, nos alcanzaban apenas nos veían lagrimear... Actitudes como las de Falcone marcan una importante diferencia de empatía, en relación con otras autoridades. Nos acompañó hasta las 16.30 horas, atendiéndonos personalmente.

Ese mismo 12 de abril, Marcelo nos dijo que, aunque le hubiera gustado estar en la ceremonia, acompañándonos, conociéndonos, abrazándonos, lamentablemente no había sido invitado. No lo podíamos creer. ¡Justamente a Marcelo no lo invitaron! ¡El artífice de todo lo que nos estaba sucediendo! ¡El nexa necesario para que los restos del Neptune pudieran ser rescatados y recuperados! ¡Quien más respetó los hechos! No podíamos creer que se tratara solo de una desprolijidad de la Armada.

Sin la intervención de Marcelo no estaríamos ni siquiera pensando en una ceremonia. No podían no haber reparado en ese detalle tan pero tan importante. No lo invitaron. Insistimos en que es *"nuestro invitado"*, que necesitábamos su presencia para coronar ese acto, que es parte de nuestro grupo. Graciela le dijo que viajaría sola con su esposo en auto, desde Buenos Aires a Bahía Blanca, y que tenía lugar para el viaje. Pensábamos entre todos los modos de resolver la situación, opinando, sugiriendo. Aunque nuestras opiniones surgían desde una mirada civil de la situación, y Marcelo, aunque en proceso de retiro, todavía estaba en actividad, y siendo la ceremonia en instalaciones de la Armada solo puede asistir si es invitado oficialmente. Y eso no sucedió. Una pregunta más para hacernos: ¿Por qué no lo invitaron? Nos sentíamos desconsolados. Nos estaban privando de la oportunidad de abrazar a la persona más importante para nosotros en estos últimos tiempos: el Contralmirante Marcelo Tarapow.

—“No se hagan problemas, estaré presente espiritualmente. Ya nos reuniremos en otras circunstancias”, nos dijo.

Días más tarde nos enteraríamos que la Ceremonia estaba pensada solo para que participen las familias, y por eso no se invitó a nadie más. Tampoco a compañeros retirados de la fuerza, que habían sido parte de la Escuadrilla de Exploración Naval y conocieron a nuestros padres, Veteranos de la Guerra de Malvinas, y que querían estar presentes en ese homenaje. Se podría haber considerado diferente. Después de 47 años, muchas personas hubieran querido ser parte.

Esa tarde, el Ministro Luis Petri empezó a llamar a las familias. Y yo que había decidido no postergar mi trabajo, estaba en plena tarea cuando vi entrar la llamada... Le pedí a la persona con la que estaba hablando que me disculpe un momento y atiendo...

“Buenas tardes Ministro, gracias por llamarme, estaba esperando hace tiempo este momento”. Petri me da sus condolencias, me dice que se alegra por el hallazgo... Gracias,

gracias Señor Ministro, pero se lo tengo que decir, respiro profundo y voy... “Gracias Ministro, le pido por favor que no olvide a estos héroes, que no los sigan olvidando. El Neptune fue el ARA San Juan de 1976 y se olvidaron de ellos, se olvidaron de nosotros. Un país solo puede crecer cuando se respeta su historia, y usted sabe cómo nuestro bendito país ha llegado hasta aquí... Señor Ministro le suplico que sobrevuelen la zona en busca de más restos del Neptune. Su gobierno representa el cambio, por favor, sean también en esto el cambio, lo distinto, utilicen esta oportunidad para mostrar que lo son”.

Me dijo que estaba tomando nota de mi pedido, no sé si lo hizo. Pero quedé satisfecha con lo que le dije, pidiéndole claramente tener acceso a la documentación de aquel tiempo. Fue un llamado protocolar, sin otro ánimo, sin intención de escuchar nuestras preguntas ni asistir a nuestros pedidos. Un llamado cordial y formal, que no fue publicado ni en sus redes personales, ni en la del Ministerio de Defensa, y por supuesto, del que los medios de comunicación tampoco se hicieron eco.

Dos días después, el 14 de abril, nos encontramos. Solo algunos, pero los suficientes como para sentir el abrazo. Nelson nos recibió en su casa e hizo el asado. Compartimos nuestro momento juntos. Sentíamos que nos conocíamos de toda la vida. Fue maravilloso encontrarnos con las miradas y sentirnos tan cercanos, saberlos parte del mismo nudo de la historia que a todos nos dejó enlazados, aun sin saberlo, aun tan distantes, aun desconociéndonos...

■ La Ceremonia

15 de abril 2024. Amaneció con lluvia torrencial. Día gris, frío, con viento. Un día de funeral, y así lo viví desde temprano. Emociones que fluctuaban desde la profunda angustia, por momentos la serena tristeza, y una expectativa moderada. Al compartirlo con otros hijos, coincidimos en que todos experimentábamos algo parecido.

Muy temprano, antes de salir, Marcelo Tarapow escribió en nuestro grupo de WhatsApp:

–*“Buenos días les deseo tengan una gran jornada, más que merecida. Lamento no poder estar con ustedes.”*

–*“Espero verte en 2 años para el 50 aniversario”,* expresó Gabriela en su deseo.

–*“Con gusto estaré allí! ¡Pero también podemos pensar en algún homenaje para este 15 de septiembre! ¡Aunque sea un video con los testimonios de cada uno de ustedes y publicarlo cómo homenaje! ¡Cuenten conmigo para lo que necesiten!”*, respondió Marcelo con sus palabras, que siempre abrazan.

Sentíamos que era injusto y desconsiderado no haber invitado a Marcelo Tarapow a la ceremonia. Y en su generosidad, solo nos alentaba a continuar el camino de reconocimiento a la labor de nuestros padres y a procurar su homenaje. Un grande sin dudas.

–*“Buenos días! Los acompaño con el pensamiento. Compartan por acá, ¡y fotos y videos por favor!”*, pedía Marina desde Misiones.

–*“Todos unidos! A disfrutar mucho la Ceremonia los que estéis por allí.”*, acompañaba Alejandro viviendo el minuto a minuto desde Barcelona.

Esa mañana nos encontraríamos los hijos de los tripulantes, de manera formal, en el Museo Aeronaval Comandante Espora. Un día de funeral, y todo así lo presentaba, porque eran exequias, íbamos al encuentro de lo único que había aparecido de nuestros padres, 47 años después, íbamos a dar sepultura simbólica a unos fierros retorcidos, los “cachos de Neptune”, como los llamábamos con respeto y ternura, que quedarían en exposición en el Museo. Era un funeral porque estábamos compartiendo sentires, abrazados, con lágrimas, con un minuto de silencio, con ofrendas florales, con placa de bronce. Y todo bajo la inclemente lluvia...

Nos estaban esperando oficiales y suboficiales, pulcramente uniformados y resistiendo el agua de la lluvia que les caía encima, aunque procuraban con sus

amplios paraguas negros cubrírnos a nosotros, los invitados. Todos sumamente amables, disponibles, anfitriones. Todos muy considerados y atentos a nuestras necesidades, por indicación expresa del Comodoro Falcone, quien dispuso que los efectivos estuvieran receptivos a nuestras inquietudes y que pudieran darnos algún detalle técnico que preguntáramos.

Subimos a un autobús que nos condujo a todas las familias hacia el microcine, y allí se nos exhibió un PowerPoint con los datos que dan cuenta de “la historia oficial”. Luego, tuvimos oportunidad de hacer preguntas. Muchas...

Las fotografías de esa presentación son de muy mala calidad, tomadas con nuestros propios teléfonos celulares, de modo que tan solo vale la intención de compartirlas transcribiendo su contenido:

Aeronave Neptune 2-P-103

El P2V-5 entro en servicio en la USN en 1957, al escuadrón VP-22. Fue incorporado a la Armada Argentina el 23/05/70 como 2-P-103. La Armada Argentina ya operaba aeronaves P-2 Neptune, de las cuales había ya incorporado ocho aviones en el año 1958. Estos eran aviones de exploración de largo alcance con una autonomía de vuelo superior a las quince horas.

— Antecedentes

A mitad de la década de los setenta la Escuadrilla poseía experiencia antártica ya sea en vuelos glaciológicos como en vuelos de apoyo. En la actividad de adiestramiento anual se realizaba una planificación de vuelo glaciológico, como una actividad rutinaria, incluyendo el relevamiento de requerimientos logísticos necesarios, planificación de la navegación, palamenta, etc.

— El vuelo

El 2-P-103 despegó de Rio Grande a 0839, efectuando las comunicaciones normales hasta 1213 en que informo la posición próxima a la isla 25 de Mayo.

A partir de 1322 y ante la falta de comunicaciones, fue declarado en alerta.

El día 15 de septiembre de 1976 las aeronaves Matricula 2-P-101 y 2-P-103 se encontraban alistadas en la Base Aeronaval Rio Grande, a fin de efectuar un vuelo glaciológico para verificar el estado de los hielos en el área asignada y relevar aerofotográficamente la misma.

El 2-P-103 fue designado para realizar el cruce, sobrevolando

— *La búsqueda*

Mientras el Rompehielos navegaba hacia la Antártida, el día 23 de septiembre un avión Twin Otter de la Fuerza Aérea Argentina puso acercarse al lugar donde el avión Hércules había detectado la presencia de algunos objetos, confirmando que pertenecían al 2 P-103.

Unos 150 metros más arriba de donde se encontraban estos objetos, se identificó el lugar del accidente, donde producto de un impacto frontal se observaba un círculo de roca descubierta de unos 100 metros de diámetro.

El 2 P-101 que había despegado a 1232, fue destacado en apoyo debiendo regresar por fallas mecánicas promediando el cruce del Pasaje de Drake.

Con todos los medios disponibles, buques y aeronaves continuo la búsqueda los días 16 y 17 de septiembre sin resultados positivos. El día 17 se incorporan 3 paracaidistas de Búsqueda y Rescate de la Aviación Naval, para una posible operación de rescate.

La Armada Argentina destaco a la Antártida el Rompehielos General San Martin, que se encontraba haciendo la prueba de máquinas previa a cada Campaña Antártica, con un helicóptero Alouette y Paracaidistas de Rescate de la Aviación Naval. Asimismo, solicitó la colaboración de las tropas de montaña del Ejército Argentino.

El día 18 de septiembre mientras un avión Hércules C-130 Matrícula TC-67 de la Fuerza Aérea Argentina efectuaba una búsqueda en el Archipiélago de las Islas Shetland del Sur, observa un punto tojo sobre la ladera norte del Monte Barnard, dentro de una porción de nieve sucia de unos 50 metros de largo. Si bien se apreciaban otros elementos, las condiciones de turbulencia no permitieron identificarlos ese día.

— *Acciones posteriores*

Arribado el Rompehielos a la zona, el 4 de octubre de 1976, el helicóptero pudo sobrevolar el lugar del accidente, constatando nuevamente la existencia de los pocos restos del avión.

Teniendo en cuenta la evidente inexistencia de sobrevivientes y en virtud de las condiciones peligrosas del lugar se desestimó la aproximación desde el aire, decidiendo intentarlo en el verano mediante una patrulla del Ejército Argentino, junto a Paracaidistas de Búsqueda y Rescate de la Aviación Naval.

El Rompehielos arribo con la patrulla a la Isla Media Luna el 6 de enero de 1977. Debido a las condiciones meteorológicas, recién el 11 de enero se efectúa un vuelo para determinar el lugar donde establecer el campamento base.

Se destacó un helicóptero BELL del Ejército Argentino Matrícula AE-451 para intentar tareas de rescate. Como consecuencia de un desmejoramiento repentino de la meteorología el helicóptero se accidento pereciendo sus tres tripulantes.

Ante la tragedia, la mayor registrada desde el comienzo de la presencia antártica argentina, se decidió no volver a intentar acceder al lugar del accidente.

— *Hallazgo de partes de la aeronave*

En enero de 2024, una expedición antártica búlgara encontró, en cercanías de la base del Monte Barnard, partes de lo que se supone, podría ser un avión. Por las imágenes existentes en los restos de su esquema de pintura estimaron que se podría tratar de una aeronave argentina, lo que fue confirmado posteriormente a través de un análisis exhaustivo de las piezas en el Arsenal Aeronaval Comandante Espora.

De ahí volvimos en el autobús y fuimos hasta el cenotafio. Bajo la lluvia intensa estaba el monolito con las placas re-cordatorias, dos marineros centinelas haciendo guardia de honor, imperturbables a pesar del agua que caía.

Luego, me cedieron la palabra, en representación de los hijos de los tripulantes:

“Desde fines de enero, cuando los científicos búlgaros encuentran los restos del avión y se nos comunica, los hijos de los tripulantes comenzamos a buscarlos y encontrarlos. Por primera vez en 47 años. Y cuando nos encontramos, pudimos aparecer con nuestras historias, y a través de ellas aparecieron nuestros padres.

Por eso queremos contarles sobre los 11 tripulantes del Neptune, de las personas que fueron detrás de sus uniformes, estos hombres que hoy honramos como fieles servidores de la patria y como seres humanos que dejaron legado en nosotros, sus hijos.

Mi papá era catamarqueño, Berraz misionero, Brizuela sanjuanino... Jóvenes decididos que dejaron sus pueblos en pos de perseguir sus sueños para sumarse a las filas de la Aviación Naval. Rivarola fue un salteño que eligió Río Grande para ocuparse del armado de los canales de televisión, reclutando y entrenando técnicos, y en su afán de documentar los viajes a la Antártida fue parte del Neptune. La tripulación representa, literalmente, la vastedad de la geografía de nuestra nación, sus costumbres, sus tradiciones, su idiosincrasia.

Hombres creativos. Mutto fue muy deportista de niño hasta la Escuela Naval Militar, practicando y compitiendo en natación, aunque también fue un apasionado por las herramientas y muy hábil en su manejo. Construyó para sus hijos “el” carrito a rulemanes, el mejor. Y también armó un cohete que volaba conectado a la batería del auto, que llegó a ser la gran atracción de todos los chicos del barrio Quiroga en Puerto Belgrano. Del mismo modo, Arroyo no dudó en ponerse un traje de Papá Noel cada año para repartir caramelos entre los niños de Villa Arias, en Punta Alta. Fue una persona que se hacía querer por todos y que jugaba como delantero muy bien al fútbol.

Hombres divertidos. Migliardo al que apodaban “pincha nubes” porque siempre hacía salir el sol. Su canción favorita era “A mi manera”, cantada por Frank Sinatra, y todo

lo que hacía era “a su manera”. Berraz sumamente sociable, “el alma de todas las fiestas”, cantaba y bailaba muy bien, muy divertido y hacia bromas caracterizándose por su sentido del humor, sumamente querido por cuantos lo conocieron. Fue un padre estricto y amoroso a la vez. También mi padre era muy divertido, cantaba folklore con su tonada norteña y disfrutaba de las reuniones con familia y amigos, en las que solía ser el asador y compartiendo con gusto el mejor pan casero que él mismo amasaba.

Hombres con vocación. Brizuela amaba volar, practicaba deportes y estaba siempre atento con su familia. Su lema era “la vida es hermosa” y procuraba vivirla con intensidad. Organizaba los cumpleaños de sus hijos con mucho esmero, e invitaba incluso a los hijos de sus compañeros. Le gustaban los animales y se fue sin poder cumplir la promesa a sus hijos: llevarlos a los 7 lagos. A Campastri lo describen como un buen hombre, que solía hacer chistes para romper la rutina del vuelo. Le gustaba volar. Se hacia el tiempo para estudiar derecho en la universidad y le encantaba la electrónica. Su voz fue lo último que se escuchó del Neptune.

Hombres esforzados. Noto tenía 17 años cuando ingreso a la Armada, y requirió de un permiso especial de su padre para poder hacerlo. Allí se formó como electrónico, operando radares en los navíos y luego en los aviones de la aviación naval. Era un hombre muy capaz y que cada día se esforzaba por ser mejor, líder natural, siendo una de sus frases favoritas “la perfección siempre, adelante y arriba”. Villagra llegó a la Escuela de Mecánica de la Armada a sus 14 años, procurándose un futuro en lo que era su pasión: la mecánica de aviones, y trabajo duro con la satisfacción de lograrlo.

Hombres apasionados. Noto fanático de San Lorenzo, Migliardo hincha de Racing, Mutto, Arroyo y Villagra de River, y disfrutaban con alegría de cada partido. Mi padre, además, era un apasionado del boxeo y de las carreras de autos. Cabut era un hombre culto y divertido. Le gustaba imitar y cantaba muy fuerte en la ducha. Vital, extrovertido y conversador. Era deportista y jugaba al rugby en sus tiempos libres.

Hombres con historia. Scesa era un joven soltero que no alcanzo a tener hijos. Sus sobrinos recuerdan que era de Racing y le gustaba jugar con ellos.

La historia de Arroyo puede ser reconstruida a partir del recuerdo de su esposa, familia y amigos. Otras historias pueden mantenerse vivas a través de escritos que se comparten en las redes, con fotografías que retratan escenas familiares. Migliardo nunca dudaba, era el lugar seguro y la palabra justa, la palabra firme pero cariñosa, el superhéroe de sus hijos. Vivía intensamente el presente, dejando huellas en cada persona y actividad que desarrollaba.

Encontrar el Neptune, para nosotros, los hijos, es sin dudas el inicio del encuentro con sus historias en nuestras historias, en un tiempo nuevo y distinto, con recursos científicos y medios tecnológicos que hacen posible lo que fue imposible, y un cambio climático

que derritió los hielos eternos permitiendo que estos restos salieran a la superficie, para que fueran encontrados como botellas que se tiran al mar, con un mensaje, que cada uno de nosotros está intentando descifrar...

Nuestros padres están siempre presentes, todavía los extrañamos, necesitando aun de su consejo y abrigo. Hoy siendo adultos en más de una ocasión nos preguntamos cómo hubieran obrado ellos, en el esfuerzo por recordar sus voces, en la palabra que imaginamos nos podrían decir e incluso inventando un rostro envejecido por los años que no pudieron vivir.

Y del mismo modo, a partir de esta ceremonia, confiamos en que también en la Armada, se los honrará y recordará por la entrega de su bien más preciado, sus propias vidas, en pos de una causa de interés nacional, y alentamos la idea de que, en poco tiempo, para el 50 aniversario, se realice una ceremonia que permita conocer a las nuevas generaciones de navales quiénes fueron los tripulantes del Neptune 2 p 103.

Antes de finalizar, quiero contarles que si hoy los hijos de los tripulantes, estamos aquí ya peinando canas, es porque esos valientes navales tuvieron compañeras fuertes que nos educaron y criaron, solas, con las memorias de nuestros padres presentes, tratando de responder preguntas que no tenían respuestas y secando nuestras lágrimas cada día del padre. Agradecemos a nuestras madres, algunas de las cuales ya partieron y se fueron esperando este momento, por la fortaleza y templanza que supieron aprender, para sostener su propio dolor, y para sostener el dolor de esos niños que fuimos, manteniendo viva la presencia-ausencia de nuestros padres, su legado y el honor que implica ser hijos de marinos que dieron su vida en acto de servicio.

Por último, damos las gracias a nuestros padres, Nelson Villagra, Mario Mutto, Carlos "pinchanubes" Migliardo, Carlos "Charlie" Campastri, Tito Brizuela, El "Negro" Berraz, Juan Noto, Arroyo, Claudio Cabut, Benjamín Scesa, Rodolfo Rivarola por habernos dado la madera de la que estamos hechos, un apellido honrado, y un camino de rectitud y amor a la Patria que, les puedo asegurar, cada uno de los hijos hemos aprendido."

Luego Eduardo Mutto dio los agradecimientos correspondientes: A los tripulantes del helicóptero del ejército que intento el rescate y que fallecieron en enero de 1976, a los búlgaros muy especialmente por haber hallado los restos y haberlos custodiado, a las autoridades del Ministerio de Defensa, de la Armada y de la Aviación Naval.

"Antes que nada quiero referirme a un aspecto que es la gratitud y el reconocimiento que en este momento está haciendo la Armada Argentina en nombre de la Patria y que estamos haciendo nosotros". Y concluyó: "Sencillamente gracias, y tenemos el deseo, que cuando se cumplan 50 años del accidente se pueda tener una ceremonia digna de esos héroes de la

Patria y que, en la medida de lo posible, cuando haya campañas antárticas no dejen de destacar un helicóptero a revisar esas playas porque seguramente seguirán apareciendo restos”.

Seguíamos confiando, seguíamos pidiendo, que por favor busquen y logren encontrar más restos ahora que el glaciar los está escupiendo, que no permitan que se vayan al fondo del mar, como seguramente ya muchos se han ido. Por favor actúen, por favor escúchenos, por favor... Nuestros padres quedaron allí...

Volvimos al Museo, y allí se realizó la ceremonia de inauguración de la vitrina que contiene tres de las piezas, las más emblemáticas, del Neptune 2-P-103. Me descubrí llorando. Y al mirar alrededor, vi también a otros hijos del Neptune tan conmovidos como yo misma. Lloramos por nuestros padres perdidos, pero también lloramos por no haber podido llorar. Lloramos por las palabras no dichas, por los abrazos que se quedaron en el cuerpo. Podíamos al fin decirle adiós a la espera de décadas y quizás abrirle la puerta a una nueva forma de paz.

Y entonces... Pudimos tocarlas... Nuestras manos que crecieron vacías de certezas tocaron lo que durante décadas fue inalcanzable: restos del Neptune. 47 años esas piezas de metal frío estuvieron escondidas en el hielo de la montaña en la Isla Livingston, guardando los secretos de once muertes, de personas muy jóvenes, con hijos pequeños. Esas piezas, esos “cachos de Neptune” como los llamamos con respeto y con ternura, acariciaron por última vez a nuestros padres y fueron testigos de sus últimos pensamientos, de sus últimos sentires, ese día en que para nosotros la vida se partió en dos. Esos restos tienen para nosotros, los hijos, un valor inestimable. Son reliquias, piel ausente, memoria viva y tangible. Son una forma de caricia. Y ese día de lluvias intensas y emociones encontradas, de abrazos postergados y miradas que besaban, ese día pudimos tocar los restos del Neptune... Y también ese día nos tocamos el alma.

Nos fuimos del lugar avanzada la tarde, y en nuestro grupo de WhatsApp los mensajes, las fotos y los videos se sucedían unos a otros:

—“Cuanta emoción y orgullo por nuestros padres nuestros héroes seguro estaban por ahí ...que descansen en Paz y brille para ellos la luz que no tiene fin gracias! ¡los abrazo hermanos del dolor y de reivindicación!!! ¡Somos hijos de aeronáuticos sigamos volando alto con buenos vientos!! Este fue uno de los momentos más impactantes de mi vida Fue bueno encontrarnos...”, escribía Gabriela.

—“Muy emocionada por este encuentro. ¡Lo mismo siento! ¡Gracias por tanto a todos ustedes... Estamos todos conmovidos por el hermoso encuentro que acabamos de vivir! Quedamos hermanados.”, escribió Graciela.

—“Muchas, muchas, muchas gracias a cada familia. Esto fue único. Muy íntimo. Esto fue un reconocimiento de Espora a sus caídos. El comandante Falcone siguió con nosotros

hasta las 16.20 horas atendiéndonos personalmente.... Ahora a procesar interiormente lo vivido desde enero.”, sumó Eduardo.

–“Cómo todos pienso que nos colmó la emoción de este encuentro”, dijo Gustavo.

–“Fue hermoso y súper emotivo encontramos, conocernos, abrazarnos y compartir sentimientos parecidos. Ojalá pronto volvamos a vernos. ¡Un abrazo grande para todos!!”, las palabras de Alejandra.

–¡Buenas tardes a todos! Qué lindo ha sido compartir con ustedes. Hubiera querido despedirme de cada uno como merecíamos, pero perdí el DNI de Juani durante el recorrido y me perdí de fuertes abrazos (hoy lo encontraron en la base y me lo enviaron) mis saludos para todos y ha sido hermoso conocer hermanos a esta altura de mi vida. Quien viaja a Bs As cuente con nuestro hogar como el suyo.”, escribió Eusebio, el hijo del Director del Canal 13 de Rio grande Rodolfo Rivarola, único civil en la tripulación del Neptune.

–“Gracias a todos por la participación, lamentablemente la coincidencia con un vuelo de retorno al trabajo me prohibió compartir con Ustedes. Gran abrazo a la familia de la Marina de guerra. Espero verlos para el 50 esimo.”, completó Daniel, desde Italia.

Pasada la ceremonia y el entusiasmo por el encuentro y por lo vivido, el grupo de WhatsApp volvió a quedar silencioso, con alguna que otra participación aislada, con desazón, conformismo, resignación... Después de tanta búsqueda y frustración parece que el lazo comienza a diluirse, quedando apenas unas luces encendidas. La energía del encuentro nos ayudó a cambiar de lugar, de posición existencial, ya no éramos “los que esperan” sino que pudimos empezar a ser “los que buscan”, dejando el modo receptivo de la infancia para asumir un rol más activo, rompiendo el silencio. Sin lugar a dudas, resultó terapéutico.

Los hijos del Neptune fuimos parte de algo inmenso, compartimos un vínculo que pocos podrán entender. En ese tiempo breve de trabajo en común nos sostuvimos de verdad. Nos vimos, nos cuidamos, nos reconocimos. Y aprendimos... Aprendimos que el amor no requiere certezas, que la memoria puede sostener incluso lo que no se explica, que la ausencia también puede ser un lugar donde construir, y que la ambigüedad, aunque duela también puede unirnos.

Y en lo más profundo de mí, siento que nos sabemos, hoy nos sabemos con nombre y con rostro, y aunque el grupo se haya vuelto susurro queda algo que no se rompe: lo compartido, una espera y un amor. El apoyo indiscutido a las iniciativas que cualquiera de nosotros pueda poner en acción para preservar la memoria de nuestros padres y la gesta del Neptune. Porque algunos aún seguimos eligiendo, a pesar de todo, seguir en la búsqueda, contar la historia, encontrar sentido. Porque el duelo ambiguo es un dolor que no se cierra: se abraza. Eso, aunque no se diga, sigue estando. Callado. Pero intacto.

■ En off

Era mucho lo que sucedía dentro del grupo de WhatsApp en esas primeras semanas, y eran muchas las ideas que se nos estaban ocurriendo como para cargar con más emocionalidad. Ideas. Caminos. Buscábamos llenar con palabras y contenido ese silencio que nos acompañaba desde hacía más de 47 años.

El 22 de febrero, Día de la Antártida, Alejandro Mutto me escribió en privado pidiéndome una información, y quedamos conectados. Nuestro intercambio de audios confirmaba que Ale y yo estábamos sintiendo del mismo modo y que íbamos por los mismos caminos. Es más, hasta redescubrimos viejos artículos en Internet, en los que aparecían sus comentarios seguidos por los míos, sin conocernos ni comunicarnos entre nosotros. Habíamos visitado los mismos sitios, buscando ambos a nuestros padres perdidos.

En principio, y ante el silencio de la Armada, estábamos viendo la posibilidad de comunicarnos con el Ministro de Defensa, Luis Petri, pidiendo, casi suplicando, que se disponga que un helicóptero del Rompehielos Irizar sobrevuele la zona del hallazgo. Quizás hay más restos esperando ser rescatados... Y también, por supuesto, hablamos de la posibilidad de que aparezcan restos humanos, lo que haríamos, lo que deseábamos, lo posible, lo esperado.

“... Lo que si tengo claro es que quiero que toda esta movida sirva para que no se los olvide y por supuesto, aproximarme todo lo que pueda a la verdad, solo así tendré paz con este tema... Lo que no puede esperar es que sobrevuelen y eviten que se vayan más restos al mar, que puedan viajar los familiares que no pudieron estar allí, eso tampoco será fácil, y es por lo que tenemos que luchar”, me dijo ese día... Y quedó resonando en mi...

Entonces... A mediados de febrero, me aboqué a buscar el contacto de Petri, o algún modo de llegar a él y no ser filtrados en el camino. Encontré algunas vías, lo que valió un chiste de Ale que se fue instalando en el tiempo:

—“Enorme hallazgo Lili!!! ¿No pensaste en ponerte una agencia de detectives?”. Pero era un trabajo a dos puntas, o a dos voces, porque también él estaba investigando, buscando, archivando.

Y así... Encontramos, siempre en páginas públicas, lo que estaba a la vista de todos desde hacía mucho tiempo, que desconocíamos, pero que estaba sucediendo. Y le dije a Ale:

—“Búlgaros y españoles escalaron muchas veces la montaña, por diferentes rutas, sin encontrar nunca nada... y los argentinos siguen diciendo que eso no es posible”. *Wikipedia. Información pública y accesible a cualquiera.*

Frisia (Barnard) tiene ascensiones en 1991 por los españoles J. Enrique y F. Sabat, en 2003 por los australianos D. Gildea, J. Bath y el chileno R. Fica, y en 2004 los búlgaros L. Ivanov y D. Vassilev. La versión oficial de la Armada Argentina es que se trata de un lugar inaccesible, y que luego del accidente del helicóptero que intentó el rescate en 1977, en el que fallecieron los tres tripulantes, se suspendió la búsqueda... Para siempre. Sin embargo... Parece que no era tan así...

—“... Todo el mundo lo sabía... menos los argentinos... todo es información pública y lo teníamos delante de las narices...” *le escribí a Ale el 28 de febrero, con un enojo recargado, que solapaba la angustia de 47 años de espera de respuestas.*

—“Lo más grave es que la Armada nunca aviso a las naciones que estudian en ese suelo, que ahí había un avión sepultado con su gente... Los búlgaros no sabían nada”, *me respondió.*

Ale es el hijo del Comandante del Neptune. Yo soy la hija del mecánico de vuelo. Quizás por eso, y porque somos hijos de navales que sabían trabajar en equipo, espontáneamente fuimos asumiendo los roles: él comanda, va marcando tiempos y caminos. Yo reparo y me anticipo a eventuales complicaciones. O quizás es solo por nuestras características de personalidad que nos hace marcar eficiencia en lo que nos proponemos hacer. Ale sabe cómo bajar a la tierra lo que yo pongo en las nubes. Articulamos espontáneamente su capacidad de organizar y gestionar prioridades, y la mía de buscar en mil puntos a la vez, en mil temas a la vez, en miles de hipótesis a la vez. Por eso hacemos un buen equipo.

El grupo de los hijos de los tripulantes se estaba preparando para la próxima ceremonia del 15 de abril. Se realizaría en Bahía Blanca, y los locales procurábamos la logística para quienes vendrían de otras ciudades. Nelson propuso un asado en la noche previa a la ceremonia, simplemente para encontrarnos, abrazarnos, conocernos.

Ale está radicado en España y no podría estar presente. ¡Lo lamento tanto! Debía estar aquí, porque su trabajo incansable en la causa lo amerita. Manejamos la misma intensidad, y el Neptune nos encuentra. O quizás nunca estuvimos des- encontrados, solo que no lo sabíamos...

Nuestro chat privado era, y sigue siendo, un ir y venir de audios referidos al tema Neptune.

Pero el 3 de marzo Ale me envió un dibujito, hecho por las manos de un nene, que lo mostraba de espaldas, despidiendo un auto. Un dibujito que había hecho él mismo a sus 8 años, mirando el auto que se llevó a su papá, parado en un campo de espigas teñido de colores rojos. Fue sencillo interpretar el dolor de ese nene y su mirada

anclada en el pasado, mirando a su papá, esperando a su papá. Ese día comprendí más profundamente el dolor de Ale, y empaticé con él desde mis vivencias similares, desde mi espera y mi mirada, también fija en el pasado. En la Antártida. Ese lugar en el mundo que contenía mi amor máspreciado, mi ilusión de encontrarlo, el frío de su ausencia. La Antártida. Y mi búsqueda constante en mapas y enciclopedias, no había Internet en esos tiempos, y trataba de imaginarlo allí, en la nieve, quizás esperándome. Y mi promesa de buscarlo... No pude cumplirle... Creo que ese 3 de marzo asumí mi compromiso con ese nene, de acompañarlo quizás, a través de mis chats y una búsqueda en conjunto con ese hombre que es hoy. Y a través suyo, encontrarme con la niña que fui, y que hoy siendo mujer sigue buscando a su papá en la Antártida.

El hijo del Comandante fue quien ideó la videoconferencia con Imaz, le dio forma, y fui yo quien se ocupó de contactarlo e invitarlo.

—*“Que nos cuente todo lo que quiera”, dijo Ale.*

—*“Perfecto, me ocupo”, respondí.*

Y el 8 de marzo le reenvió el mensaje de Jorge Imaz: *“Estoy a tu disposición. Enorme abrazo”.*

Formamos un buen equipo. Y desde ahí empezamos a hacer lluvia de ideas y a buscar material que nos oriente en la búsqueda. Queríamos llegar a saber qué fue lo que le pasó al Neptune. ¿Qué fue lo que hizo que se estrellara en la ladera del Monte Barnard? ¿Cuáles eran las condiciones del avión? ¿Con qué cartas de navegación viajaban? ¿Explotó? ¿Qué pasó con el resto del fuselaje? ¿Dónde están las fotografías que se tomaron? ¿Por qué no aparecen? ¿Podremos encontrar a compañeros de nuestros padres de esas épocas que quieran contarnos más?

También concluimos que la causa judicial del accidente había quedado asentada en un Juzgado en Río Grande. Quizás allí estuvieran las fotos. Aunque... En 1976 era parte del Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Hoy Tierra del Fuego es una provincia. ¿Cómo llegar a la información archivada en ese Juzgado?

En general soy quien expresa con mayor facilidad las emociones, por eso me sorprendió que el 17 de marzo Ale me enviara un audio refiriendo que estaba escéptico, que dudaba de poder encontrar algo más, que no llegaríamos a tener una información más profunda y solo nos quedaría la satisfacción de haber hecho lo posible.

—*“¿Qué le pasa compañero? Los baños de realidad no se dan por adelantado”, le escribí.*

Lo cierto es que también yo estaba sintiendo parecido. No veíamos intenciones en la Armada de ofrecernos más que lo poco o nada que había: certificación de las piezas encontradas y una ceremonia. Luego, al cajón de los recuerdos y archivado

el tema, como lo estuvo siempre. Y, además, ya nos empezábamos a sentir solos en el grupo, sin comentarios, sin expresiones de apoyo, sin sugerencias.

El 28 de marzo, recibí un par de fotografías que en principio creí que eran las que estábamos buscando... Las fotos existían, pero había más. La persona que me las envió me pidió reserva, pero acá las tenía: en mi teléfono. No podíamos decir que las teníamos, pero las teníamos. No entendíamos por que debíamos ser tan cautelosos, pero decidí preservar la fuente. Fotos en blanco y negro, tomadas desde el vuelo de un avión, se veía el punto del impacto, una gran mancha negra sobre la roca, y restos esparcidos, según se decía en un radio de 800 metros. Había un punto señalado, donde estaba escrito que se trataba del bote salvavidas, que las crónicas referenciaban. Eran fotos de ese momento, en el Monte Barnard. Hermoso regalo. Pero no eran las fotos que estábamos buscando, en las que claramente se ve la cola del avión y su identificación: 2 P 103.

El 29 de marzo buscando papeles viejos y fotos antiguas, encontré una resolución del Registro de las Personas, de Rio Grande, Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, certificando la muerte de mi papá. No hace referencia a ningún peritaje, solo expresa que el fallecimiento es a causa de un accidente aéreo. Luego confirmé que Ale Campastri y Gabriela Brizuela tienen las de sus papás, con la misma fecha de ser expedida: 1 de Noviembre de 1976.

Día 30 de marzo tomó fuerza la intención de conseguir las cartas de navegación. Los tripulantes del Neptune iban directo a la montaña y no lo sabían, o si lo sabían contaban con que estaban a otras distancias, o que las tenían 300 metros más abajo... ¡Las cartas de navegación! Aunque Ale había escrito al Archivo General de la Armada, pero nunca le respondieron. Eso fue luego de intentar con el Archivo General de la Nación, que lo direccionó hacia el otro Archivo. ¿Cómo se hace para encontrar cartas de navegación? ¿Había solo dos ejemplares, y lo llevaban en el vuelo el piloto y el navegante? ¿Quedaba alguna copia en la Base?

Un recorte de periódico de esos tiempos muestra un mapa de recorrido que debía realizar el avión, aparentemente hacia la Isla 25 de Mayo.

Solo una carta de navegación nos daría respuesta. Y también en esos periódicos se informaba que se veían la cola y el bote salvavidas. No hay referencias sobre el resto del avión.

Aunque hubiera explotado, debiera haber esquivlas, otros restos. Entiendo que un fuselaje entero, con 11 personas adentro, no se desintegra del todo... Además, las crónicas de la época hablaban de "rescatar cuerpos", que habían sido divisados desde las aeronaves de Ejército, Fuerza Aérea y la Aviación Naval. Y siguen las preguntas, porque si explotó, y para conocer la magnitud de la explosión, hay que conocer la

cantidad de combustible que tenía. ¿Podrá saberse? ¿O estimarse al menos? Para eso, debiéramos también saber si el avión iba o venía de la misión asignada.

En estas búsquedas, encontramos muchos casos de accidentes aeronavales, incluso de la segunda guerra mundial, que fueron rescatados. Evidentemente, cuando hay recursos económicos un país se puede dar el lujo de recuperar a sus héroes, y también los restos de las naves siniestradas. Encontramos aviones estrellados en otras zonas de la Antártida, e incluso algunos Neptune estrellados en zonas de difícil acceso, y se habían procurado los medios para llegar hasta ahí. En Internet encontramos fotografías y relatos, civiles y militares, de distintos países del mundo.

El 12 de abril la Armada Argentina informó que el aviso ARA Bahía Agradable estaba terminando su participación en la campaña Antártica del verano 2023-2024. ¿Y el Irizar? Todavía había tiempo para que el Irizar dispusiera un helicóptero para sobrevolar la zona. Todavía tenían tiempo. Recién fue el 8 de mayo, desde el Ministerio de Defensa, la información oficial decía: *“Cierre oficial de la Campaña Antártica de Verano 2023/24. La ceremonia, presidida por el Ministro de Defensa Luis Petri, se realizó a bordo del rompehielos ARA “Almirante Irizar”.*

Alejandro y yo hemos tendido puentes y seguimos trabajando. Ideas, sugerencias, comentarios, descubrimientos continúan siendo tema de intercambio. Los niños que fuimos en 1976 se encuentran hoy en estos adultos que se complementan, discuten, analizan y evalúan, con un objetivo claro: buscar información, difundir y hacer conocer la historia del Neptune 2-P-103.

Lo que hemos logrado hasta ahora no es menor: nombrar lo innombrable, escribir lo que durante décadas no se pudo decir. Hemos sido parte de una búsqueda que nos unió más allá del tiempo y la distancia, como hijos que no se resignan al olvido. Hay verdades que tardan décadas en asomar, como estos restos que emergen del hielo después de casi medio siglo. Verdades que no gritan, pero que insisten. Que esperan, como nosotros, el momento justo para ser vistas... Aunque aún no del todo... Lo que ha salido a la luz, no solo son unos fierros retorcidos de un avión que se estrelló hace casi 50 años, sino la dignidad de once hombres sellada bajo nieve y silencio.

Hemos puesto voz. El olvido es también una forma de violencia y la memoria es una tarea colectiva. Nosotros elegimos recordar. Por eso queremos contar la historia. Hoy sabemos más que ayer, y si bien no todas las respuestas llegaron aun, algo en nosotros se ha ordenado. Queremos contar la historia, porque la memoria no refiere solo al pasado, sino que es tarea del presente y un acto de justicia para el futuro.

Hemos descubierto en este tiempo compartido que ya no estamos solos con nuestras preguntas, inquietudes y tristezas del duelo ambiguo, que hemos heredado de nuestros padres la disposición para trabajar en equipo, y que la virtualidad se hace real en el interés común. Los “cachos” del Neptune también me trajeron un amigo.

■ #estiemposecontarlahistoria

Pasó la Ceremonia. La Armada cumplió en realizarla, del mejor modo, con todos los detalles, con todos los cuidados. Sin embargo, las autoridades nos dejaron muy en claro que no había recursos ni posibilidades de otras acciones que las realizadas. No fueron respuestas formales, pero fueron respuestas, al fin y al cabo.

Llegado este punto empecé a considerar que esas respuestas que pido seguirán frustradas en tanto siga esperando que la Armada me las dé. No las dieron en 47 años. La institución por la que mi padre ofreció la vida, no se ha interesado en buscarlas ni ofrecerlas... Es cierto que en casi 50 años han pasado gobiernos de todo tipo y color, y Presidentes que en tanto Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas pudieron hacerlo. Hoy, sin embargo, no dejó de reconocer a muchos, muchísimos navales que se ofrecen, disponibles, empáticos y limitados, a colaborar con nosotros.

Encontrar algún resto que dé cuenta del fallecimiento del ser querido puede ser un cierre para alguna persona que transite un duelo ambiguo... O no... Quizás en principio solo resulta apertura de emociones y sentimientos acallados o puestos entre paréntesis durante semanas, meses o años. Inicia el cierre de algunas preguntas, en tanto aparecen respuestas. Y también el cierre de incertidumbres ante el surgimiento de ciertas certezas. Cada proceso individual tiene características absolutamente personales y los hijos de los tripulantes volvimos a la previa, con algún comentario, o pregunta aislada en el grupo. Pero Alejandro y yo seguimos trabajando, mucho, incansables, potenciados. Fuimos avanzando en la búsqueda, aprendiendo como realizarla, sabiendo que teníamos límites dados por el tiempo transcurrido, la falta de recursos, y el resguardo de algunas personas de contar nos experiencias y anécdotas que pudieran ayudar a reconstruir la historia. No la teníamos fácil, pero esta vez estábamos trabajando en equipo. Queríamos llegar a la verdad de lo que les sucedió a nuestros padres y queríamos contar la historia. Ahora es el tiempo. Porque quizás el sol de este verano, este Sol de Mayo del Neptuno, nos esté trayendo un nuevo amanecer, un nuevo día. Quizás ese sol nos esté trayendo un mensaje. Una nueva época que se inicia. Un nuevo tiempo. Un tiempo de contar la historia.

El 18 de abril luego de pensar muy bien en asumir el compromiso de administrarla, decidimos abrir nuestra página en Facebook, a fin de difundir la gesta de nuestros padres, promover el recuerdo, encontrar compañeros de nuestros padres

de aquellos tiempos, y tener referencias que nos ayuden. Lo compartí en el grupo diciendo:

–“Buen día, estoy armando una página en Facebook para ir dejando la historia por escrito. Obviamente, es de todos nosotros y para todos nosotros y podemos armarla como nos parezca... es solo una idea para que nuestro Neptune siga dejando huella”.

Y apareció nuestro hashtag: #estiertiempodecontarlahistoria, una historia postergada, adormecida, silenciada. Una historia que es la del Neptune, y la de nuestros padres que dieron su vida en acto de servicio por la Patria. Una historia que son nuestras propias historias, las de los hijos, congeladas en 1976 y sin posibilidades ciertas de despegar, reconstruir, elaborar, duelar.

<https://www.facebook.com/neptune.2.p.103>

Esa página es un éxito rotundo. En un par de semanas llegamos a los 1000 seguidores y conforme avanza el tiempo, cada día se suman más y más personas. Muchos son marinos, algunos retirados, y algunos pocos fueron compañeros de nuestros padres. Nos dejan comentarios que nos enriquecen y nos dan datos desde las anécdotas y recuerdos que nos comparten. Y en esos primeros días, aparece un comentario que nos confirma lo que ya sabíamos, pero que desde la Armada habían desestimado: las fotos del lugar del accidente, tomadas en 1976, existen.

Hay fotos y hay informe. Eso estamos buscando desde el principio. Contactamos a Scarpitto, un hombre muy amable y presto de inmediato a conversar con nosotros. Le pido precisiones de lo que vio cuando llegó al sitio, y las da...

Conmovedor... Categórico... No había posibilidad de sobrevivientes en ese escenario. “Fue sin dudas una muerte instantánea, no sufrieron”, dijo. Y sus palabras trajeron alivio y paz, para esos niños que temieron que sus padres hubieran quedado agonizantes en la helada ladera del Barnard. También a ellos, al helicóptero, los envolvió una tormenta y debieron abandonar la zona sin poder realizar rescate de nada, pero alcanzaron a tomar fotografías. Luego realizaron un informe que fue elevado a las autoridades de ese momento. ¿Dónde están esos registros? No lo sabe, porque los entregó a quien debía entregarlos, y no supo más nada.

Necesitamos encontrar radioperadores de esa época, y si hubieran estado en esa zona mejor. ¿Qué fue lo que comunicaron desde el Neptune antes de estrellarse? ¿Venían informando la zona por la que creían que estaban volando? ¿Se desviaron por algún motivo? ¿Cómo ubicarlos? No tenemos nombres... Busquemos... Busquemos...

Hay una historia oficial, sostenida desde 1976 pero sin registros, ni informes, ni fotografías. Solo disponemos de una certificación, que comparto en el Anexo 1.

Buscamos, rastreamos, con los pocos medios que disponemos, y pude encontrar que hubo un sumario, en principio confidencial o secreto, desclasificado en 2012... ¿Dónde está ese sumario?

El 2 de mayo y hablando de la búsqueda, se entabló con Ale un intercambio que me parece oportuno relatar:

—*“Esto no lo buscamos: apareció. Y la pregunta (mía) es para que apareció, a esta altura de mi vida... Yo le tengo que responder a la vida”. Bien frankliano mi planteo que deja al descubierto mi mirada como psicóloga humanista y existencial...*

—*“Para decir Se acabó” ... No esperes más, soy la cola del avión... Y me estoy yendo al fondo del mar... Eso me dijo a mí el sol... Fue muy duro el sol conmigo...”, responde Alejandro.*

Demasiado fuerte para ser metabolizado de pronto. Ese sol de mayo que apareció en la bahía Falsa tiene tanto simbolismo para todos. Apareció el sol. Justo el sol. En la Antártida. Bajó de la montaña que está casi siempre cubierta de nubes y tormentas. El sol. Nos da un poquito de calor a los hijos, pero también nos trae un mensaje. No quiero coincidir con Ale aunque siento algo parecido.

Entonces continué:

—*“Si si... Eso dijo... ¿Y vos qué vas a hacer con eso? (te pregunta la vida). Yo le estoy respondiendo: voy a contar quienes fueron, qué pasó y por qué estuvieron en silencio tantos años”.*

—*“Seguir... Como hasta ahora, con algunas respuestas de consuelo que antes no tenía. Pero que me sirven de poco la verdad”, expresa Ale.*

—*“Exacto! ¡Ese es el punto!”*, le digo tratando de contagiar mi optimismo habitual.

—*“Un punto muerto”, me responde y entiendo que no se trata de optimismo sino de realidad.*

—*“Nos dieron un caramelo... Pero no alcanza...”, e intento acercarme a lo que dice, poniendo en palabras lo que interpreto de las suyas.*

—*“Para las madres ya fue el tema... Y para los hijos, que ya no esperábamos tener noticias, tuvimos un regalo para nosotros y para los viejos que no cayeran en el olvido de la historia como estaban. No queda más que rascar... Es poco o nada. Agarra ese poco, porque antes no tenías nada.”.* Ale no se va con vueltas y dice lo que siente.

—*“Ok, lo agarro... De hecho, lo agarro. ¿Y nada más?”.* Le pregunto a Ale porque me niego a la idea de que esto que sucedió haya sido ocasional y azaroso, un evento sin sentido.

—*“¿Que más desearías?”*, me repregunta.

—*“Ahora difundir, contar, que se sepa.”* Fue mi respuesta automática, instintiva, visceral. Eso... Solo eso nos queda... Tratar de salvar a nuestros padres de ese silencioso olvido que, a nosotros, los hijos, tanto ruido nos hizo durante décadas.

—“Y en eso estamos, somos dos que mueven como 100. Esa placa que esta puesta en la Antártida, que sale en todas partes, la redactamos y la pagamos mis hermanos y yo, la llevé a la Antártida y la hice poner... No iba a esperar que alguien me autorizara. La ceremonia del 2001 en el Edificio Libertad la gestioné yo, no pedí permiso a las familias. Para mantener la memoria viva”. Estoy sensible estos tiempos, y sus palabras me conmueven profundamente. Ale hizo todo lo que pudo, por su papá, por el mío, por el de todos... Gracias Ale por gestionarlo, por concretarlo. La emoción me embarga y no puedo menos que decirle lo que estoy sintiendo.

—“Ale, si me permitís... Qué orgulloso estaría tu papá de vos... Cuanto estás haciendo por él...”

—“Y el tuyo también... aunque el mío ya viejito, con 87 años... pienso que me diría: no te calentés, ya fue...”.

Fin de una de esas charlas de pura emoción, donde aparecen nuestros padres, desde los cachos retorcidos del Neptune.

El 5 de Mayo y mi comentario del día:

—“Ayer Nel me decía que le llama la atención que los cachos que no se exponen ni siquiera hayan sido identificados. Y yo agrego: están amontonados en un depósito. Pregunta: ¿se le puede preguntar a Falcone si nos pueden dar un cachito del cacho?”

Esta idea fue tomando forma y la carta del pedido fue entregada, yo misma la entregué, en el Museo el día 23 de junio:

Al Sr. Comandante de la Aviación Naval, Comodoro Dn. Carlos Manuel Falcone

Al Sr. Director del Museo de la Aviación Naval Argentina, Capitán Dn. Franco Darío Pirrota

De nuestra consideración:

Nos dirigimos a ustedes, y por su intermedio a quien corresponda a fin de hacer llegar nuestra solicitud.

El día 15 de abril de 2024 se realizó una ceremonia en el Museo Aeronaval de Comandante Espora, en la cual se inauguró una vitrina que contiene los restos hallados del avión de la Armada Argentina, Neptune 2-P-103, estrellado en la Antártida el 15 de septiembre de 1976 en un vuelo de exploración glaciológica. Habiéndose hallado esos restos y otros por una expedición científica búlgara, pudiéndose identificar solo tres para ser expuestos en el Museo, quedando una cantidad considerable de piezas en el depósito de dicha institución por no poder ser suficientemente identificadas como pertenecientes al 2-P-103, y aunque por proximidad así se las considera, se motiva nuestro pedido

Siendo esos restos de valor inconmensurable desde lo afectivo para los hijos de los tripulantes, quienes durante más de 47 años quedamos a la espera de algo que nos permitiera honrar a nuestros padres, y ante la realidad de que quedarán en un depósito sin utilidad ni propósito alguno, es que solicitamos formalmente a las autoridades de la Armada Argentina, que pueda disponer la entrega de algunas de esas piezas a las familias. Insistimos en que para nosotros sería muy importante desde el punto de vista afectivo, siendo reliquias que podríamos atesorar en recuerdo de nuestros padres, que fallecieron en aquel accidente fatal y en acto de servicio.

Entendemos que nuestra petición tendrá una respuesta favorable, visto que se trata de un material que no reportará utilidad alguna al Museo, y confiando siempre en vuestra sensibilidad que otorgue a los hijos algo de paz y un recuerdo cierto, dado que no hemos tenido la posibilidad de rendir homenaje en una tumba. Estas piezas podrían permitirnos honrar a nuestros deudos en el seno más íntimo de nuestras familias.

A la espera de una respuesta favorable, nos despedimos muy cordialmente.

En representación de los hijos de los tripulantes del Neptune 2-P-103

*Liliana A. Villagra
Alejandro Mutto*

■ Escribir un libro, filmar un documental

El 3 de mayo Ale me sugirió una frase para postear en redes: “*Una nación se revela no solo por los hombres que produce, sino también por los hombres a los que honra, a los que recuerda*”. Presidente John F. Kennedy. Muy profunda. ¿Qué pasa en nuestra Nación?, ¿Dónde va?, ¿Cómo se proyecta una Nación cuando hay hombres que no recuerda?, Porque cuando ya nosotros, los hijos de los tripulantes, no estemos más en este mundo, ¿Qué sucederá con los tripulantes del Neptune?

Entonces, busqué aferrarme a algunas de las respuestas que fui encontrando en este camino, esas que fui obteniendo a través de un ejercicio interior, profundo, y con más carga afectiva que técnica:

- Era cierto que mi papá está ahí, en la montaña, en el Monte Barnard, en la Isla Livingston, Archipiélago Shetland del Sur, Antártida. Cuando no podés ver con los ojos del cuerpo, son los ojos del alma los que miran, y en este caso durante años, consideré la posibilidad de que mi papá pudiera estar en otro lugar, vivo, porque tal vez hubiera perdido la memoria en el accidente. Hoy sé que a otros de los hijos de los tripulantes les fueron apareciendo ideas similares. El duelo ambiguo configura un espacio en el que continúa habiendo presencia. Vacío pero ocupado. Vacío del cuerpo del ser querido pero ocupado en la ambigüedad del “quizás aún este...”. Y entonces, esa persona “sigue estando”. Todo resulta confuso, y las emociones que se suscitan disparan la ansiedad, siendo frecuente la irritabilidad que se relaciona con el sentimiento de injusticia, de impotencia, incomprensión e indefensión. Eso explica en parte mi enojo, éste que me está acompañando desde hace algunos meses. La pérdida ambigua se da sin cierre y sin poder comprender lo que ha sucedido. Un dolor en pausa, un llanto contenido que nadie sabía si se hallaba permitido. Pero ahora sé que el avión se estrelló allí, y allí quedó.
- Seguramente fueron factores climáticos los que hicieron que el avión se desviara de su plan de vuelo, vientos intensos que los corrieron de su ruta, y así no pudieron ver el monte contra el cual se estrellaron. Descarto de esta manera, hipótesis conspirativas que me acompañaron durante mucho tiempo, algunas de las cuales presuponían que, el pleno conflicto con Chile, 1976, quizás tuviera alguna implicancia. Descarto también las ideas del mal estado del avión, o rumores escuchados sobre que era un avión antiguo, de descarte en otros países, y que aquí los usábamos para campañas tan peligrosas. Descarto una falla

humana, ya que no hay nada que oriente pensar causas del accidente en ese sentido. El factor climático es, según lo investigado, el único responsable, aunque la certeza podría lograrse si algún radio operador de la época, que haya estado en los lugares precisos, pudiera referirnos cuales fueron las últimas comunicaciones desde el Neptune...

- Los tripulantes del Neptune fallecieron de modo instantáneo, no hubo sufrimiento ni agonía. La velocidad que llevaban cuando impactaron contra la montaña hace presuponer que no tuvieron tiempo para nada, ni siquiera para darse cuenta que les sobrevinía la muerte. Tener la certeza de que no hubo agonía en la montaña helada, saber que no se desesperaron ante un rescate que no llegaba, es una conclusión que da paz.
- No estaba sola con mi sentir. Los hijos de los tripulantes coincidíamos en que cada uno hizo lo que pudo con su dolor. Las situaciones de pérdida son figura, se cierran y pasan al fondo, para dar paso a otra figura. Algunas de esas pérdidas pasan inadvertidas y otras dejan huella de por vida, constituyéndose de continuo en situaciones incompletas reclamando cierre, deviniendo en figura una y otra vez. El caos facilita la emergencia de figuras que resurgen, y así un duelo resulta disparador de un duelo anterior. Eso nos fue sucediendo, y ante cada situación de pérdida que nos ofrece la vida, el accidente del Neptune toma relevancia y nos sigue pidiendo cierre, una y otra vez... No hay un cierre acabado sino una posibilidad de cerrar integrando lo que no cierra...
- Seguramente fue una zona de difícil acceso en 1976, sin medios ni tecnología que lo permitan, pero hoy en día algunos pueden llegar y caminar la zona. El deshielo, producto del cambio climático, además, lo facilita. Concluyo así que podrían recuperarse algunos restos, y quizás restos humanos preservados por el hielo eterno, si alguien dispusiera que eso suceda. Entonces, el duelo ambiguo se extiende en el tiempo, porque al continuar la espera continúa la esperanza de encontrar el cadáver que dé inicio a un proceso de duelo concreto. La tensión del primer momento centrada en un estado de alerta permanente fue configurando estadios en los que puede aparecer el abrupto sobresalto de la angustia, cada vez más espaciado, aletargado, pero no por eso extinguido. De eso podemos dar fe. La angustia permanece.
- La Armada Argentina cerró el caso, y, por lo tanto, no es un interlocutor que pueda ayudarme a buscar respuestas. Cerró el caso en enero de 1977, cuando se accidentó el helicóptero del ejército que intentó llegar a realizar un rescate, y fallecieron sus tres ocupantes. Tuvo que abrir esa carpeta exigidos por la realidad del hallazgo y por la participación necesaria de otro país, Bulgaria. No podían desestimar lo ocurrido. Pero pasada la Ceremonia, el caso vuelve

a cerrarse. Será tan solo el trabajo artesanal de conversar con especialistas y otros actores de la gesta del Neptune, el que me acercará a algunas conclusiones que permitan iniciar el duelo. No responsabilizo a la Armada Argentina por el accidente en el que murió mi padre junto a sus diez compañeros. De ninguna manera. Fue un accidente. Pero si responsabilizo a algunas de las personas que la representaron en 1976 y otras que la representan hoy, de haber abandonado a sus hombres muertos en el Barnard, de no haber continuado acciones de rescate, cuando en el tiempo transcurrido otras naciones pueden llegar hasta ese sitio. No continuar acciones de rescate de los restos que siguen apareciendo hoy en día producto del deshielo por el cambio climático. No disponer que se pueda recoger lo que el glaciar hoy expulsa. Esos hombres tienen la responsabilidad de haber silenciado la gesta, haber soltado la mano a sus familias, no dar las respuestas que tuvieron (y seguramente aún tienen), no acercarnos la posibilidad de informes, fotografías, legajos, archivos, que sabemos que existen y están en algún lugar. No facilitarnos el encuentro entre familias. Las personas, no la Institución. Personas que no pudieron empatizar y que desconocen que la historia debe considerar a quienes ofrendan su vida por la Patria.

No tenemos los recursos para continuar el rescate de los restos del Neptune que siguen y seguirán por un tiempo apareciendo, escupidos por el glaciar Huntress. No tenemos los medios. No tenemos acompañamiento de la Armada ni del gobierno en ese sentido. Volvimos a quedar en la orfandad de hace 47 años, sosteniéndonos nuevamente en ese poema escocés:

“Puedes llorar porque se ha ido o puedes sonreír porque ha vivido; puedes cerrar los ojos y rezar para que vuelva o puedes abrirlos y ver todo lo que ha dejado; tu corazón puede estar vacío porque no lo puedes ver o puede estar lleno del amor que compartes; puedes llorar, cerrar tu mente, sentir el vacío, dar la espalda o puedes hacer lo que le gustaría: sonreír, abrir los ojos, amar y seguir”.

Sonreír. Abrir los ojos. Amar. Seguir. Si nadie nos escucha, tenemos que hacernos escuchar.

Empezamos a dibujar la idea de ofrecer nuestra historia a quien quiera y sepa contarla. Y encontramos a algunos documentalistas. Con pocas esperanzas porque ninguno de los periodistas a los que escribí me respondió, le envíé solicitud en Instagram a una persona con amplio recorrido en el tema. Me acepta.

“Gracias por aceptarnos. Quizás te interese conocer nuestra historia”, le escribí el 18 de mayo. Y me responde: *“Hola. Si. Me interesa conocer la historia”*. Y la emoción y la alegría de su respuesta y de su incipiente interés me desbordaba. Obviamente lo compartí con Alejandro, y juntos armamos una reseña para presentarle:

*“Hallazgo de restos del avión de la Armada Argentina,
Siniestrado en la Antártida, en septiembre de 1976*

El pasado 26 de enero una expedición Científica búlgara halló los restos de un avión de la Armada Argentina que se estrelló en la Antártida el 15 de septiembre de 1976 y fue olvidado hasta la fecha, con sus 11 tripulantes aun sepultados bajo el hielo. Alguno me dirá que el abandono de los restos se debió a que al intentar rescatar los cuerpos en el verano de 1977 también acabó en tragedia, accidentándose sobre el mismo Monte un helicóptero del Ejército Argentino, pereciendo sus tres tripulantes. Entonces, la Armada Argentina decidió que no debían arriesgarse más vidas. Las familias no tuvimos opción.

Por esos años la atención de las FAA se centraba en la lucha anti subversiva, a la que sobrevinieron la hipótesis de conflicto con Chile, la guerra de Malvinas, el retorno a la democracia y el posterior plan de desarme. Por estos motivos desde el 77 jamás se volvió a intentar nada ni hablar del tema, ni tampoco se pidió colaboración a cualquier otro de los tantos países que poseen bases en la zona, con tecnología, equipamientos modernos, y una firme disposición a colaborar para mantener buenas relaciones dentro del marco de la cooperación antártica. Nuestro rompehielos pasa por la Isla Livingston, lugar del accidente, desde hace más de seis décadas varias veces durante el período de la “Campaña Antártica” de verano.

Este año, la expedición búlgara encontró los restos por casualidad, poniéndose de inmediato en contacto con un oficial de la Armada Argentina, quien colaboró con ellos en la preparación e instrucción del personal de su actual buque Rompehielos “Santos Cirilo y Metodio”. La Armada búlgara no tenía ni idea de que ese avión estuviera sepultado bajo el hielo a escasos km de su propia base Antártica, y hasta llegaron a suponer que el hallazgo pertenecía a las autoridades chilenas, confundiendo las piezas con las del Hércules C-130 accidentado en el Mar de Drake en 2019.

Comunicado el hallazgo a las familias, que hubimos de encontrarnos a través de nuestra propia búsqueda, solo un medio digital tomó la noticia desde el primer momento, replicándose en periódicos digitales provinciales y locales, y días más tarde, la noticia quedaría tapada, esta vez, se perdería en la vorágine monotemática de la realidad argentina. Ningún medio importante tomó el hecho como relevante, y un mes más tarde solo saldrían publicadas tres notas propiciadas por los familiares de la tripulación. Tampoco la institución a la que pertenecía el material hallado tuvo interés en difundir la noticia, todo se mantuvo bajo un secretismo extremo, un silencio sin halo de misterio, fue por puro desinterés y apatía. Todo indicaba que el hallazgo poco o nada importaba, siquiera para despertar la curiosidad sobre la historia y destino de una tripulación que se embarcó un día hacia un destino incierto y lleno de peligros, debido a la geografía del lugar, el clima y los rudimentarios medios tecnológicos que no eran los de ahora.

Para las familias era una prioridad que sobrevolaran la zona urgentemente para intentar encontrar algo más, evitando que más piezas se perdieran en el fondo del mar o que fueran tapados por la nieve durante el próximo invierno. Mediante cartas lo hicimos saber, porque sabíamos que nuestro rompehielos y helicópteros estaban operando en la zona en ese momento, siendo que no habían acabado la segunda etapa de la campaña en curso y aún les faltaba realizar la tercera. Dos meses más tarde la campaña acabaría sin que se intentara arribar a la zona. En tiempos en que la Antártida desperta la atención más que nunca de los gobiernos y la comunidad científica internacional, en un país como el nuestro, que destaca entre los pioneros en la exploración del polo sur y que ostenta una presencia ininterrumpida de 120 años, no puede permitirse ignorar a estos exploradores sin mantener viva su memoria y que dependa la difusión de los hechos de sus familiares.

Décadas de silencio encuentran hoy, a partir del hallazgo de restos del Neptune, la oportunidad de empezar a poner voz. Hoy tratamos de difundir, con nuestras escasas posibilidades, lo que sucedió y lo que sigue sucediendo, para que las nuevas generaciones sepan esta historia. Porque un pueblo que olvida su historia difícilmente pueda construir futuro digno. Un país que olvida a sus héroes, no tiene fortalezas en las cuales sostenerse. Por eso insistimos en que hoy, "Es tiempo de contar la historia".

Luego de un intercambio, que incluso llegó a concretarse en una entrevista con Alejandro en Barcelona, el documentalista desistió en su interés. Su idea era que todos los hijos viajáramos a la Antártida y realizar una emotiva ceremonia al pie del Monte Barnard que pudiera ser cierre tanto del documental como del tema en nuestras vidas. Ciertamente eso no es posible. Entiendo que resulte atractivo realizar un viaje a la Antártida, imágenes, silencios, emociones... Pero bien puede realizarse un documental desde el continente.

Una frustración más... Porque en este sube y baja de emociones Alejandro contacta a un periodista de un medio de comunicación importante, que tarda un tiempo en responder y cuando lo hace parece entusiasta y decidido. Pero en el flujo de la comunicación queda nuevamente al descubierto que para quien se ocupe de contar la historia parece que será importante viajar a Livingston. Y ya eso no depende de nosotros, nada podemos hacer al respecto, solo acompañar en el pedido. Un pedido más de los tanto que hicimos este tiempo y que no fueron respondidos... Una frustración más... Durante unos meses creímos que nos resignaríamos y dejamos de pedir... Pero solo por un tiempo. Luego, volvimos ... Porque siempre volvemos al Neptune...

■ El blog

Hace muchos años que Alejandro está pensando un blog, y este 2024, a partir de los hallazgos y de las personas contactadas que dieron testimonio de su experiencia en el tema Neptune, pudimos dar forma a una idea con datos ciertos entre las dudas de siempre. Lo inauguramos el 15 de septiembre, el día del aniversario del accidente, en honor a nuestros padres.

<https://avionneptune.wordpress.com/>

Se ha volcado en esa página en Internet, además, mucho de lo averiguado, conversado, investigado, encontrado en estos meses desde el hallazgo de las piezas del Neptune, y aunque invito a quien esté interesado a visitarla y leer con detalle lo que ofrece, es importante el modo en que Alejandro expresa ese momento:

El 15 de enero de 2024, una expedición científica búlgara, a bordo del Buque Polar «ST. ST. Cyril y Methodius», y en el marco de las investigaciones llevadas a cabo por científicos búlgaros durante su trigésima segunda campaña antártica, localizó restos de un vehículo de tipo militar que guardaban similitud con los de una aeronave. Fue durante las actividades de muestreo realizadas por geólogos en el área de Punta Barnard que se hicieron estos hallazgos, más precisamente en la Bahía Falsa de la isla Livingston en las Shetlands del Sur. El 19 de enero, con el objetivo de encontrar indicios que ayudaran a identificar el origen de las partes previamente halladas, las autoridades búlgaras enviaron un grupo de alpinistas e investigadores, posibilitando así sumar nuevas piezas metálicas, que, a estas alturas, parecían ser los restos de una aeronave. Fue entonces que la Armada búlgara conectase dichos hallazgos con los restos del avión Hércules C-130 de la Fuerza Aérea chilena, accidentado en 2019 durante el cruce del Estrecho de Drake.

Así mismo, la comandancia del rompehielos búlgaro se puso en contacto con un oficial de la Armada Argentina, el contraalmirante Marcelo Tarapow, quien fuera mentor de la oficialía de la Armada de Bulgaria en temas antárticos, y quien luego de observar las fotografías de los hallazgos y de reconocer una insignia, el «Sol de Mayo», emblema distintivo de los aviones militares argentinos, solicitase de inmediato que se retuvieran las piezas y no fueran entregadas al estado de la República de Chile.

Finalmente, en la mañana del 21 de febrero de 2024 el buque de investigación de la Armada Búlgara “Santos Hermanos Cirilo y Metodio” arribó a la Base Naval de Mar del Plata. Ese mismo día, durante un encuentro mantenido a bordo del buque búlgaro se oficializó la entrega de las piezas que pudieran pertenecer al 2-P-103, firmándose un acta de recepción del material por parte del Comandante Rector de la flotilla de la Academia Naval, “Nikola

Vaptsarov”, el Almirante Boyan Mednikarov; el Comandante del buque, Capitán de Fragata Nikolay Danailov; y la contraparte del Área Naval Argentina.

El material fue trasladado al Arsenal Aeronaval Comandante Espora a fin de que éste ente técnico certifique si los mismos pertenecen a la aeronave argentina; todo ello bajo la supervisión de la Jefatura de Mantenimiento y Arsenales de la Armada. Es un hecho que a este acto no se le permitió participar a las familias, aun cuando estas lo habían solicitado, tratándose de un momento histórico para ellas, porque quería tener certeza la Armada Argentina de que esas piezas que aparecieran al pie del glaciar donde descarga el Monte Barnard desde su cara Norte y a siete kilómetros del lugar del impacto, con un sol de mayo, singular distintivo del pabellón argentino, fueran lo que parecían ser.

Las piezas pudieron haber descendido 6 km por el glaciar Huntress y flotado 2,5 km, ya sea porque resultaron piezas ligeras de aluminio y otras encapsuladas en hielo, siendo todas empujadas por la marea hasta la orilla de la Punta Barnard.

Lo cierto es que muy pocos que se movilaron durante décadas por las inmediaciones de Livingston, ya sea por mar o por tierra, tuvieron conocimiento que existía allí un avión sepultado en el hielo, bajo la inmensidad del glaciar Huntress desde 1976. Siendo que luego que se accidentara, en el mismo lugar del Neptune 2-P-103, el helicóptero del Ejército en enero de 1977, se decidiera dejarlos allí como «Centinelas de la Patria». Y hasta enero de este año aquellos Centinelas permanecieron anónimos, porque ni las expediciones científicas, ni las Armadas de los países que acampan en las inmediaciones del Monte Barnard, siquiera los comandantes de las compañías de cruceros turísticos que actualmente navegan las costas de Livingston, tienen noticia de la doble tragedia que se gestó en aquella montaña, ni que decir de las modernas generaciones de marinos argentinos.

Desde entonces se archivó el accidente, tanto que a día de hoy no aparece información oficial al respecto, que fuera en su momento debidamente informado y documentado fotográficamente. Se estima que los restos fueron diseminados por el impacto en un radio de entre 800 y 1000 metros, lo que nos lleva a suponer que muchos ya han descendido después de tantas décadas y que una gran parte se hayan en el fondo del mar, y los que no hubieran encontrado aquel destino, dada la ligereza de su material, flotando podrían haber llegado a cualquier parte del globo. Y por este motivo se intentó a través de la Jefatura de la Armada, del Comando Conjunto Antártico y del Ministerio de Defensa que no dejaran de rastrear la zona de forma aérea, siendo que estaban en plena campaña Antártica, tenían dos Sea King operativos en el Rompehielos Almt. Irizar, y la derrota les obligaba a pasar delante de Livingston y del glaciar Huntress.

Las cartas fueron redactadas por los familiares de la tripulación del 2-P-103, les consta que fueron recibidas, aunque nunca respondidas y lo que es peor, no se intentó un solo sobrevuelo de la zona donde aparecieron los restos, lo que habla del poco valor que tienen para la Fuerza sus «Centinelas Eternos» y, por ende, sus familias.

Es de recordar que mientras aparecían los restos, se encontraba la Armada Argentina a mitad de su campaña antártica de verano y se destinó un Helicóptero Sea King para volar la

inusual distancia de 30 millas náuticas para llevar whisky a la Base Belgrano II, encargo de una destilería Patagónica que buscaba ser la primera en añejar Whisky en esas latitudes. Por este hecho, como no sigan comprometiéndose terceros países, como lo hicieron los búlgaros, es de suponer que poco y nada más, vuelva a saberse del Neptune y de sus valerosos hombres.

*Del análisis de las 18 piezas entregadas por la Armada búlgara, solo 3 han podido ser identificadas y hoy son exhibidas en el Museo de la Aviación Naval de la Base Aeronaval Comandante Espora. **Las 15 piezas restantes fueron cuidadosamente almacenadas en las dependencias del Museo, donde permanecen resguardadas a la espera de una resolución. Estas piezas han sido reclamadas formalmente por el grupo de familiares, quienes consideran que para ellos tienen un inconmensurable valor histórico y emocional. En el mes de junio de 2024, se presentó una carta-petitorio solicitando al COAN y a la Dirección del Museo que estas piezas fueran entregadas a sus legítimos dueños. Se trata de hierros retorcidos que llevan consigo la historia y el legado de valientes*

Me parece oportuno compartir las conclusiones a las que Alejandro arriba, de acuerdo a lo investigado, y son expuestas en el blog:

Sobre el accidente

1. El Clima como precursor del desenlace

— Clima en las Shetland del Sur

La localización de la región justo al sur del paralelo 60°S condiciona las características del campo de presión, siendo una zona de elevada ciclogénesis. La región se encuentra ligeramente al norte de la posición media del cinturón circumpolar de bajas presiones, que se ubica por término medio entorno a los 66°S. El valor anual de la presión se sitúa en torno a 990 hpa en verano (y ligeramente superior en invierno), fruto del constante tránsito de ciclones. Sufre grandes variaciones diarias. Un fenómeno que ocurre con cierta frecuencia es un descenso brusco de presión (en ocasiones de más de 40 hPa), seguidos de ascensos similares, sin variación aparente de viento. La nubosidad es muy elevada, siendo la mediana anual el 63 % aproximadamente, gracias al abundante vapor de agua disponible y al paso frecuente de ciclones móviles sobre la región.

La visibilidad suele ser buena, sólo disminuida por la presencia de precipitación. No obstante, es abundante la presencia de neblinas. Esporádicamente aparecen de forma rápida e intensa, nieblas de advección al presentarse vientos flojos, húmedos y más cálidos que el agua del mar. Debido a la alta nubosidad en la zona, la insolación es muy baja, difícilmente alcanzando el 20% del tiempo sin nubosidad.

El viento es un elemento fundamental, pues de su predicción depende en muchas ocasiones la posibilidad de realizar expediciones y trabajos en el exterior de las BAE. En la zona dominan los sistemas de baja presión que continuamente circulan hacia el este o sureste, salvo las depresiones que pasan del mar de Bellinghausen al de Weddell a través de la Península Antártica. Esto hace que se produzcan cambios bruscos en las condiciones meteorológicas, al pasar de vientos flojos a fuertes o, al contrario, lo que modifica el estado del mar y produce ventiscas sobre tierra. Por ello los vientos de componente norte son los dominantes durante el año.

Es frecuente la existencia de temporales de viento que superan los 100 ó 120 km/h en el verano antártico, siendo la dirección predominante la del primer cuadrante, NE, seguido del tercero y cuarto. Hay que tener en cuenta que la orografía de la zona puede desviar el flujo y modificar su velocidad. (Fuente: Informe realizado por el grupo antártico de AEMET, 3 de mayo de 2017)

— El Viento en Livingston

«La importancia de esta variable meteorológica es grande, pues de su conocimiento depende en muchas ocasiones la posibilidad de realizar expediciones y trabajos exteriores a las Bases. El viento en la zona de estudio se ve gobernado por la Circulación General Atmosférica, que impulsa los sistemas de bajas presiones continuamente en dirección E o SE, exceptuando los casos citados de ciclones que pasan del mar de Bellinghausen al de Wedell a través de la Península Antártica. Esto hace que predominen los vientos de componente Norte durante todo el año. También da lugar a rápidos cambios en las condiciones meteorológicas, pasando de vientos flojos a fuertes y viceversa, lo cual altera las condiciones del mar y provoca fuertes ventiscas en toda la Región... En el lado Este de la Península hay que contar con la presencia de la cadena montañosa que la recorre y que provoca fuertes vientos de barrera de componente Sur. En el caso de la B.A.E., resulta normal, como en el resto de la Región, la existencia de temporales de viento que superen los 100 ó 120 km/h...»

Fuente: manuel garcia bañon (observaciones meteorológicas en la B.A.E. Juan Carlos id. Paralelo 37". Revista de estudios geográficos. Año 1989:25-32.)

— Observaciones testimoniales

“La situación meteorológica elegida fue volar detrás de un Frente Frío con su Baja que se encontraba en el Mar de la Flota y llegar cuando el sistema se encontrara al este de la Península alejándose por el mar de Weddell. Cabe recordar que los medios disponibles en aquella época no eran los actuales haciendo que los meteorólogos desplegaran gran parte de su arte basado en sus conocimientos y experiencias. Además de los datos convencionales se contaba con dos fotos de satélites polares una a la mañana y otra a la tarde. La nubosidad

cumuliforme con plafones altos y buena visibilidad, típica en una irrupción fría permitiría realizar el vuelo a baja altura para una mejor visualización de los campos de hielo”.

Fuente: Alocución del Profesor Norberto Oscar Cattaneo en la UBA, Meteorólogo especializado en Meteorología Aeronáutica y Marina

“Estoy muy consciente de que aquel día no era muy bueno meteorológicamente hablando, según el nefoanalisis del Sr. Nicolisi que estaba de turno y el pronosticador del servicio Meteorológico Nacional, que era el Sr. Godoy... Las condiciones no estaban para hacer un vuelo si el destino era Marambio, había una ventisca media alta... se hizo la búsqueda y estuvieron varios días tratando de ver si habían quedado sobrevivientes, más de una semana se estuvo, pero dadas las condiciones del tiempo reinantes, se descartó vida alguna”

Fuente: Radioperador Base Marambio Daniel Fontanini

“Durante los últimos días la búsqueda se fue intensificando sobre dos frentes: uno sobre el área donde debiera haber sobrevolado el Neptune y otro en las proximidades de la costa fueguina, ya que existía la posibilidad de que a raíz de la tormenta el Comandante hubiera decidido emprender el regreso a Río Grande”

Fuente: Clarín, 19 de septiembre de 1976

“El 2-P-101 participó de la búsqueda pero no había buena visibilidad por razones meteorológicas, también participó un C-130 de la FAA hasta que el día 24 recién localizaron sobre la ladera del monte, El timón de profundidad y de lo único que se pudo sacar fotografías en las cuales se divisaba claramente el numeral 2P103 pintado en la cara visible semi-enterrada del mismo, y además como el Monte estaba cubierto de nieve y hielo se notaba claramente sobre su vertical la marca o mancha negra del impacto a una altura considerable.”

Fuente: Roberto Oscar Pereira, tripulante del Neptune 2-P-101.

“Dentro de dicha lengüeta se observaban otros elementos que en el momento de la localización no fue posible definir, debido fundamentalmente a que la violenta turbulencia existente en el lugar en esa oportunidad hacía imposible el descenso del C-130, necesario para una mejor visualización”

Fuente: Historia de la Aviación Naval del Instituto Aeronaval, Tomo II, volumen 2, pag. 832.

“Debido a la pésima meteorología en la zona, recién el martes 11 de enero fue posible realizar un primer vuelo de observación al Monte Barnard, a través del cual los Tenientes coroneles, decidieron el lugar donde se instalaría el campamento base”.

Fuente: Historia de la Aviación Naval del Instituto Aeronaval, Tomo II, volumen 2, pag. 834.

“Yo estaba en ese tiempo en el Dpto. de Operaciones de la escuadrilla, además de ser tripulante, y teníamos como norma para estos tipos de vuelos concurrir como siempre para prestar apoyo directamente al avión. Ese día fui yo y la última comunicación que tuve con Carlitos Campastri a las 12:15 hs. Dio la PSN, le pasé la Meteorología y charlamos unos segundos, luego me dijo que me dejaba un momento y que estaban atravesando una buena “Salsa” y que los tenía bastante “Movidos... Luego de pasados unos minutos y a la media hora tenía que pasar la siguiente PSN lo llamé hasta el cansancio...”.

Fuente: Roberto Oscar Pereira, Radioperador Ex-tripulante del 2-P-103.

“...En cuanto al clima, temperaturas muy bajas, rondando los 10° bajo cero en la mañana, viento variable en su intensidad, muy frío y cielo cubierto por completo, nubes muy bajas. tanto la nubosidad como el viento influían en las operaciones por el congelamiento de la nieve sobre las palas del helicóptero o en las alas de los aviones lo que los ponía en serias limitaciones para operar. La nubosidad baja traía por lo general el fenómeno del emblanquecimiento que no permitía apreciar los desniveles del suelo o las referencias respecto a la posición de las aeronaves. Hecho que provocó el accidente del helicóptero del ejército”.

Fuente: CF RE Jorge Rodríguez, piloto de Alouette, asignado en enero de 1977 a Livingston.

“En la Campaña Antártica del verano del 2000, el Rompehielos Irizar fondeó próximo a la Bahía Medialuna, el día era perfecto y sin una sola nube, por lo que pudimos arribar al Destacamento Tte. Cámara en helicóptero. Homenajeamos frente al Cenotafio a la tripulación del Neptune y del Bell del ejército, colocamos una placa y se Celebró una Misa. En media hora, el clima cambió repentinamente, envolviéndonos en un temporal de nieve, la visibilidad era prácticamente nula y el Rompehielos apenas se divisaba desde la costa. Debieron evacuarlos de la Isla en lanchas EDVP... Durante esa campaña pude avistar cuatro veces la isla Livingston en días distintos, pero jamás pude ver al Monte Barnard debido a la densa nubosidad que se posa casi permanentemente sobre la cordillera Tangra”.

Fuente: Alejandro Mutto, Hijo del Capitán Mutto.

En varias publicaciones de la época se comenta sobre el clima por aquellos días

“Luego de un primer vuelo el AE-451 que había dejado parte del material y personal, al decolar sufrió el piloto emblanquecimiento por lo que perdió toda visibilidad y se estrelló contra la ladera de la montaña. Al perderse contacto con el aparato decoló el H-11 que confirmó el accidente y debió regresar al buque por las malas condiciones meteorológicas y blanqueo. Las comunicaciones con el grupo de avanzada se cortaron por empeoramiento del tiempo... A partir de ese momento se desató un temporal de viento y nieve que paralizó las operaciones de vuelo”.

Fuente: 11 de Enero de 1977, durante la operación de rescate de los cuerpos de la tripulación del Neptune – Historia de la Aviación Naval Tomo II, Vol II.

2. Rumbo y Derrota

El plan de vuelo fijaba: Salida de Base Aeronaval de Río Grande, sobrevolar Caleta Potter, Base Petrel, Base Marambio, y Regresar a Río Grande.

El Avión fue avistado a una distancia de entre 90 y 100 km desviado de la ruta trazada y desde donde habían fijado su posición por última vez. El día 18 de septiembre un C-130 de la FAA realizaría el avistaje de un aparente impacto, el cual sería confirmado posteriormente el día 24 por un Twin Otter de la misma Fuerza, efectuando un vuelo a baja altura, Esta tardía confirmación se debió a las condiciones climáticas imperantes.

¿Mal Estado del avión? Un tripulante quien fuera desembarcado al momento del despegue en cabecera de pista cediendo su plaza al Director y periodista del canal 13 de Río Grande, confirma en videoconferencia del 17 de Mar 2024, que el avión no había reportado ninguna incidencia en la ruta Bahía Blanca – Río Grande, ni había oído comentario alguno por parte de los dos mecánicos de vuelo (Nelson Villagra y Oscar Arroyo). Cabe destacar que el SSAE Villagra llevaba desempeñando funciones sobre los Neptune desde 1970.

Un veterano aviador que volaba a la Antártida en aviones DC 3 y realizaba cruces por el Pasaje de Drake en los años 60 y 70, afirma que en las escuadrillas se aseguraba que realizara el cruce la aeronave que estuviera en mejores condiciones.

¿Pérdida de motores? El avión contaba con dos motores Wright Cyclone R-3350-30W de 2393 kW cada uno y dos turboreactores Westinghouse J34-WE-34 de 15,1 kN. En el caso de pérdida de un motor de pistón podía volar con turbina y esto solo ocasionaría un mayor consumo de combustible. El avión contaba con autonomía de vuelo suficiente. En el caso de perder turbina y motor, la aeronave podía volar con un solo motor, declarar emergencia y regresar.

Fuera de rumbo. Un aviador con experiencia en cruces, afirma que tenían que apuntar a las islas, siendo que una aeronave que vuela sobre el mar, debe buscar el punto de tierra más cercano para tener una referencia que les sitúe y así corregir su posición, y este punto eran las Shetlands del Sur. Un artículo publicado en el diario Clarín (19/09/1976) señala que el rumbo planificado debía pasar sobre la isla 25 de Mayo y no a Livingston donde finalmente aparecieron los restos.

¿Fallo de radar? El radar detectaba la isla no sus elevaciones, ni estimaba si a las montañas se las estaba sobrevolando a la altura correcta.

¿Fallo del altímetro? Contaba con tres altímetros independientes, uno para el piloto, otro para el copiloto y un tercero para el navegante. Los tres se cotejaban entre sí durante el vuelo.

Mala climatología. Sabían que en un punto de la derrota iban a encontrar clima adverso que les obligaría a volar sin visibilidad, por instrumentos. La tripulación realizaba un prevuelo en tierra, y era el momento en que se planificaba el vuelo.

Vuelo por instrumentos. durante el cruce, el vuelo se realiza a una altitud standard 2992, pero al entrar al continente antártico comienzan a entrar en juego las diferencias de altas y bajas presiones, lo que obliga a ajustar los altímetros.

Corte de Comunicaciones. La última comunicación para dar posición se da a las 12:13. Hay versiones que señalan que el operador de comunicaciones alcanza a decir: Atento, y a partir de ese momento se interrumpen las comunicaciones definitivamente. Otra, que alcanza a dar su posición y dar cuenta que estaban atravesando una fuerte tormenta.

¿El avión impacto yendo o regresando de la misión? El despegue se efectuó a las 8:39 y el avión podría haber llevado una velocidad de crucero de 305 km/h y hasta la zona de impacto debía cubrir unos 1080 km, lo que da un vuelo de 3:32 horas. lo que lo situaría en la zona de impacto a las (12:11 AM). La última comunicación se recibió a las 12:13, fijando posición en proximidades de la isla 25 de Mayo. Cada 30 min debía establecer comunicación con tierra. La próxima comunicación debía de ser a las 12:45 por lo que se le declara en emergencia. En los cortes de prensa y diversas publicaciones se habla de que el impacto se produjo sobre la ladera norte. Si entendemos que la ladera norte del Mt. Barnard es la que mira hacia la isla de Tierra del Fuego. Podemos afirmar que el impacto se produjo de ida.

¿Error en la carta de navegación? La MOCA, altitud mínima de liberación de obstáculos (“Minimum Obstacle Clearance Altitude” en inglés) ¿Podrían haber estado mal redactadas las cartas de navegación, que indujeran a volar más bajo de lo que debieran? (Se desconocen las cartas de aquella época para volar en estas zonas) En vuelo se llevaban

dos cartas, una el comandante y otra el navegante. Se desconoce si las escuadrillas conservaban una tercera en tierra.

Hielo en Alas, Aspas y sondas de instrumental El hielo puede causar problemas de muchas maneras. Puede parar los motores bloqueando las tomas de aire o los carburadores; puede adherirse a la hélice, reduciendo así su eficiencia y desequilibrándola; puede obstruir el tubo de Pitot y el respiradero estático de los indicadores de velocidad aerodinámica y los instrumentos de vuelo a ciegas; puede penetrar y atascar los huecos de las bisagras de alerones, elevadores y timones; puede acumularse en las alas y la cola, perjudicando así sus propiedades de sustentación y aumentando considerablemente la resistencia aerodinámica; puede adherirse al mástil y a las antenas de radio, provocando su rotura; y puede causar una multitud de otros percances, como oscurecer el parabrisas y atascar el tren de aterrizaje retráctil. El P2V5 poseía un sistema de descongelamiento para alas y aspas.

¿Error de Cálculo y Mala visibilidad? En su última comunicación señalan que se encuentran en las proximidades de la Isla 25 de Mayo. Los restos del avión aparecieron a 80/100 km, en la Isla Livingston, habiendo impactado aproximadamente 1300/1500 metros de altura sobre una montaña de 1700 metros. La mayor altura que hubieran debido superar en la Isla 25 de Mayo hubiera sido el Rose Peak (655 metros), con lo cual podría deducirse que ellos volaban confiados sobre un terreno que superarían con holgura siendo que llevaban una Altitud Mínima de liberación de obstáculos superior a 2000 pies (600 metros). Las condiciones climáticas de ese día presagiaban que encontrarían nubosidad y que deberían volar por instrumentos, pero se desconoce con lo que realmente se encontraron al llegar a las Shetland del Sur.

La mayor parte del tiempo, la isla Livingston se encuentra tapada por densas nubes. En la última comunicación el avión reporta que estaban atravesando un temporal. También se puede establecer, que si la tripulación estaba convencida de que estaban entrando a la Isla 25 de Mayo y en realidad estaban en Livingston, viniendo desde Río Grande en línea recta, desde que se entra a la isla hasta la zona de impacto existe una distancia de 14 km aproximadamente que el avión podría haber recorrido en poco menos de 5 minutos, que es la distancia entre la salida del vuelo sobre el mar y el Monte Barnard. Con visibilidad nula y con la certeza de que llevaban una altura de seguridad considerable.

¿Existió alguna señal de emergencia? Ninguna, la última comunicación habla de posición y que se estaba atravesando una tormenta.

¿Volaban confiados de que iban a la altura correcta? Todo indica que estaban convencidos de que volaban sobre otro terreno, lo que implica distinta orografía. Otro dato que podría contribuir a apoyar esta teoría sería el hecho de que según los avistajes

posteriores realizados, el impacto habría sido directo, debido a la desintegración del aparato.

¿El avión explotó y se desintegró? Existe la versión, según las señales que dejara el impacto impreso en la montaña, sumado a los restos esparcidos en un amplio radio, que el choque debió de ser frontal y habría explotado, por lo que se desprende que el avión pudo haberse desintegrado. Pero entonces ¿porque se organizó el rescate de los cuerpos en el verano de 1977?

La Historia de la Aviación Naval en su tomo IV volumen 2, página 616/617 Habla de que el avión se encontraba enterrado cinco metros bajo el hielo en una zona de difícil acceso. Esto se confirmó con vuelos anteriores a la intervención fatídica del helicóptero AE-451 del Ejército Argentino y cuya misión era la de apoyar el rescate de los cuerpos. Cabe recordar que el helicóptero Alouette de la Armada que llegó al área del siniestro en octubre del 76´, no pudo asegurar la existencia de restos de fuselaje. Entonces al impactar, ¿pudieron haber caído los restos más grandes del avión a una grieta, ubicada entre la base de la montaña y el glaciar?

Despegaron sabiendo que debían esquivar un frente frío, y que sólo encontrarían un remanente que no supondría un problema. Pero pudieron haber llegado a destiempo y haberse metido de lleno en la tormenta, por lo que debieron volar a ciegas y por instrumentos en medio de un frente de mayor intensidad a la esperado, que les proporcionaría visibilidad nula, y cuya magnitud se confirmaría en su persistencia hasta seis días después del accidente.

Entonces, podían haber volado a ciegas con la tranquilidad de que llevaban un margen de altitud de seguridad de entre 600/800 metros (el impacto se situó próximo a la cumbre, aunque no se pudo determinar la altitud), porque estaban convencidos que arribaban a la isla 25 de Mayo, cuya mayor altura es el monte Rose Peak de 700 metros, y que debía estar expresado en la carta de navegación.

En definitiva, nunca sabremos lo que pasó, y muy seguramente, más de un aviador y aeronáutico avezado se ha quebrado la cabeza intentando dilucidar lo que pudo haber ocurrido. Hoy resultan todas especulaciones subjetivas y sin posibilidad de arrojar certezas, a casi medio siglo de los hechos. Personalmente, luego de haber leído y oído tanto al respecto, siempre dando vueltas sobre lo poco que se sabe, sólo me quedaría con lo expresado por un experimentado piloto en vuelos a la Antártida y sobre el continente en la década de los 70´, quien durante años intentó establecer las causas que provocaron el accidente, «Al final, la única verdad sobre el accidente, se la llevaron ellos».

Alejandro Mutto

■ Los Homenajes

Según nos han referido se realizan periódicamente homenajes y ceremonias al Neptune y sus tripulantes. No me consta. No nos han notificado y mucho menos invitado. Solo tengo presente la ceremonia en el Edificio Libertad que se realizó para el aniversario número 25 del accidente. Viajamos con mi mamá y mis hijos a Buenos Aires. Hoy sé que esa Ceremonia fue gestionada por Alejandro y movilizada para el encuentro de las familias. Tristemente, no solo no nos conocimos, ni nos vimos ni intercambiamos palabras en ese momento. Quizás tan centrados en nuestras propias vivencias no pudimos conectar con las vivencias de otros... O quizás, como todo lo que refiere al Neptune, debía transcurrir un tiempo más para madurar el germen de esta relación que surge en 2024 y que nos convierte de alguna manera en los voceros de la historia.

Lo cierto es que luego de la Ceremonia del 15 de Abril en la Base Espora, todo volvió a ser encarpetaado por la Armada.

Sin embargo, el 20 de Junio me escribió a través de Facebook Juan Carlos Pavano, un marino retirado, de Mendoza, que inició su carrera, inmediatamente salido de la Escuela, en la Base Espora, y estando en la Torre de Control trabajó mucho con los Neptune. Me comentó que la Agrupación de Antárticos de Mendoza, a la cual pertenece, y dirigida por Carlos García, retirado de la Fuerza Aérea, estaba gestionando que la Legislatura de Mendoza otorgue distinciones post mortem a los tripulantes del Neptune 2 P 103. ¡Tremenda noticia! Nos pidió hacer una videoconferencia con los hijos de los tripulantes a fin de conocernos y darnos detalles de ese evento y así el 5 de Julio recibimos la confirmación de lo que sucedería el 27 de Septiembre.

Y hasta allí viajamos con Gabriela Brizuela, y nos encontramos con Eduardo y Leonardo Mutto, representando a los hijos de los tripulantes.

Fue una Ceremonia emotiva y cargada de reconocimiento al valor de la tripulación. Se entregaron las Distinciones en la Legislatura y tuve oportunidad de decir algunas palabras, en las que cuidadosamente puse el énfasis en el olvido y el silencio de estos 48 años transcurridos, agradeciendo que ahora se empiece a dar visibilidad al hecho.

Pasado este momento tan importante, y cuando veíamos que el interés empezaba a decaer, surgió otra invitación inesperada: los ex integrantes de la Escuadrilla de Exploración Naval, los "viejos exploradores" que nos sumaban a su almuerzo de

camaradería el 10 de noviembre, ofreciendo una oportunidad única y especial de intercambio con aquellos marinos retirados que estaban en actividad en tiempos del accidente del Neptune. Era más que un gesto: era una mano tendida desde el pasado, un puente con quienes compartieron tiempos, cielos, y destinos con nuestros padres.

Y también hasta allí fuimos con Gabriela Brizuela, como embajadoras del grupo de hijos de los tripulantes.

“Para la niña que siempre supo que el mundo contenía magia y maravilla, belleza y bondad, incluso cuando el dolor era suficiente para tragársela entera. A la pequeña y joven que solía ser, le debo mucho a su corazón que nunca perdió la esperanza. No dejó que el yo adulto cubriera completamente mi corazón con hormigón, mantuvo viva la antigua canción que susurra en mis huesos. Cuando este mundo humano era demasiado doloroso para estar en él, ella sabía que este paisaje natural; por dentro y por fuera, todavía contenía fuerza, coraje, medicina y ternura. Y ahora vuelvo a ella cada día más, cerrando el círculo; con gratitud inconmensurable.” Brigit Anna McNeill

Y fue así que la niña, con gratitud, pudo regresar al sitio impregnado de recuerdos, de la mano de aquellos testigos, que trajeron historias, respondieron preguntas, acunaron, y besaron con palabras. Sólo muere quien se olvida. ¡Y aquí los recordaron tanto! Los compañeros de la Escuadrilla de Exploración Naval recibieron a esas niñas en estas mujeres que empiezan a descubrir sentido... El sentido de la vida es una vida con sentido, dice Viktor Frankl. Y eso sucedió en este encuentro. La historia empezó a tomar colores...

Nos contaron anécdotas que ponían en relieve cuestiones tan humanas, como considerar el trato cordial entre los miembros de la tripulación, que más allá de sus jerarquías, compartían un mate y estaban atentos al bienestar de todos, conformando un equipo de trabajo eficiente y dinámico.

Sus aportes son de suma importancia. Un tripulante del Neptune 101 refiere a las últimas comunicaciones entre el Neptune 101 y el 103, que estaban en contacto permanente, procurando una comunicación cada 15 minutos. Nos cuenta que, pasados unos pocos minutos del mediodía, y ante la pregunta “¿Dónde están?”, se les informa que estaban entrado en Espada y que el próximo punto sería la Isla 25 de Mayo. En ese momento la comunicación se corta, no hay novedades, y el 2-P101 que había salido con otro destino y vuelto con fallas mecánicas, regresa a la Base de Río Grande, y una vez apostados en el hangar se plantean que la autonomía del avión en que estaban sus camaradas del 2-P-103 sería hasta las 23 horas aproximadamente, surgiendo emociones diversas, angustias y descompensaciones entre los amigos, que presentían el fatal desenlace a medida que avanzaba el reloj. El mal clima, las tormentas, y la presunción que continuaría por largo tiempo hicieron más difícil la espera, aunque, no obstante, a la mañana siguiente salieron en su búsqueda.

Y allí estábamos nosotras, escuchando ese relato como quien recibe una herencia olvidada, pudimos respirar profundo y permitir que el llanto asome sin vergüenzas. Estábamos con quienes también lloraron la ausencia de los tripulantes del Neptune 2-P-103, con quienes los buscaron, con quienes saben lo que se siente cuando un avión no regresa.

Gaby y yo fuimos hasta allí buscando a nuestros padres, y sí: los encontramos. En las voces quebradas de sus compañeros, en los gestos de quienes aún los recuerdan con cariño, en la emoción que nos atravesó, en el reconocimiento y la sensación de pertenencia que nadie nos había ofrecido antes. Y esa certeza profunda: nuestros padres no fueron olvidados. Y nosotras tampoco.

Estos hombres, los integrantes de la Escuadrilla de Exploración Naval, son Veteranos de la Guerra de Malvinas. El honor de haber compartido sus mesas, de haber conversado con ellos, de escuchar sus historias en las historias de nuestros padres, las referencias continuas a ellos, fue una caricia al corazón, porque fue encontrar a mi papá en cada relato, descrito como lo recuerdo: bueno, alegre, ruidoso, conversador, muy buen amigo, mejor anfitrión, con su pan casero pronto para ser compartido y su sentido del humor para desdramatizar situaciones difíciles. Ese era mi papá. Querido y recordado por quienes lo conocieron, y respetado en su trabajo. Eso fue lo que recibí de cada uno de los viejos exploradores, hombres comunes haciendo cosas extraordinarias.

Ese domingo fue una ceremonia sin altar, un ritual de memoria viva donde volvimos a tocar lo sagrado. Un círculo que empieza a cerrarse, con la emoción latiendo, con gratitud hacia esos hombres que no solo compartieron su mesa, sino también su lealtad intacta, su memoria fiel, su compromiso con la verdad y los afectos. Nos abrazaron y nos ofrecieron, sin decirlo, un lugar en la tripulación.

■ Y ahora...

Ya no tenemos mucho más para buscar. No hay lugares ni personas a las que llegar ni preguntar. En 2024 he golpeado puertas, tantas... Hemos agotado nuestros escasos recursos, y aunque mucho hemos logrado, otro tanto queda sin responder. Trabajamos mucho. Muchísimo. Meses intensos en los que pudimos drenar el pus de la herida, y eso sirvió para que empiece a sanar. No cerrará la herida, pero al menos ya no duele tanto...

La aparición de algunos de los restos del Neptune 2-P-103 a principios de 2024, el encuentro casual por parte de los búlgaros, el resguardo, la entrega y la posterior exposición en una vitrina en el Museo de la Aviación Naval es parte de lo visible, lo que da forma a la historia oficial. Pero hay otras historias... Las silenciadas, las ocultadas deliberadamente, las ignoradas, las cuestionadas, las distorsionadas, las olvidadas... Hay historias que al no ser contadas no cobran entidad, "no son", no sucedieron. Esa parece ser la actitud de algunos...

Las personas construimos nuestra identidad sobre historias, que en principio nos contaron y hacemos nuestras, y luego las vamos apropiando, resignificando, cambiando el foco en algunos ítems que entendemos resuenan más con quienes somos. Las historias que nos contamos nos dicen quiénes somos, y desde ahí podemos ir dando sentido a nuestras vidas.

Las historias forman parte de una secuencia de eventos en el tiempo, y muchas veces hay un tema dominante que se constituye en el eje. Nuestra identidad se va generando en la narrativa en torno a ese eje, y sin dudas, eso tendrá influencia en nuestras acciones futuras. Vamos siendo las historias que nos contamos.

La historia de los hijos de los tripulantes del Neptune 2-P-103 esta signada por esa tragedia. Y fuimos construyendo nuestras vidas con esa narrativa sesgada, incompleta, inconclusa, por lo que nuestras vidas se fueron tiñendo de cuestiones sesgadas, incompletas e inconclusas, con dificultades en muchos casos para cerrar ciclos, dado que queda vacía la posibilidad del cierre inicial. A veces el dolor se calla. Se archiva en lo más hondo para poder seguir. Pero el silencio también duele, también pesa. Y llega un momento en que la verdad pide espacio, aunque sea incómoda, aunque duela otra vez. Porque hay heridas que solo sanan cuando empiezan a ser nombradas. Porque toda historia merece ser contada, sobre todo las que fueron olvidadas o congeladas. Porque los homenajes tardíos también son homenajes. Y porque la memoria no caduca. De modo que hoy decidimos

hablar, no solo por ellos, sino, además, por nosotros. Porque recordar es también construir futuro.

Por eso, hoy, podemos empezar a resignificar esa historia y dar lugar a una nueva narrativa, a un nuevo modo de contarnos lo que pasó, a completar agujeros que quedaron al descubierto durante tantos años, y hoy hay fichas del rompecabezas que encajan, otorgando nuevo sentido. Hoy, esa historia dominante puede ser mirada desde otras perspectivas, y podemos contárnosla desde otros lugares, ofreciendo alternativas que no tuvimos en tiempo y forma. Hoy tenemos la posibilidad de hacerlo. Y así tener la posibilidad de re-crearnos, pensarnos desde otros lugares, buscando nuevos sentidos, otorgando nuevos significados. Cerrar lo que se pueda cerrar, y resignificar los agujeros que quedaran, quizás para siempre, en nuestras vidas. Sin dudas, eso es inicio a una vida que facilite la apertura a maneras diferentes de mirarla.

Y también el poder nombrar lo innombrable al mirar de frente lo que había sido bruma. Poner nombre a la tristeza, la rabia, la espera y el cansancio nos permitió encontrarle sentido. Se le llama "Duelo ambiguo". Y nombrarlo es una forma de justicia, de sanar. Aunque el duelo ambiguo no termina: se transforma, se vuelve memoria, se vuelve identidad tejida con hilos rotos, se vuelve resistencia silenciosa, se vuelve amor. Porque aprendimos que no hace falta un final claro para amar profundamente y que el amor también puede sostenerse en la ausencia. Y que incluso, si se nombra, si se comparte, si se abraza, puede convertirse en un nuevo tipo de presencia. Nombrarlo nos da la posibilidad de elegir vivir con todo lo que eso significa.

Contarnos la historia hoy, con las voces que sumaron sus historias, nos ayuda a continuar el tránsito por nuestro duelo ambiguo, aunque ilumina la posibilidad de un futuro con otra luminosidad. Porque entiendo que el Sol de Mayo que trajo el glaciar, ese que encontraron los búlgaros, es el mensaje que la vida nos trae para descifrar. El sol está, sigue estando, distinto, arrugado, aplastado, pero conserva el brillo, la luz, el calor. Como cada uno de nosotros.

El verano del 2024 trajo un sol diferente. Así empecé mi relato. Este sol que apareció me dice que aún hay tiempo, que estoy a tiempo. Me está diciendo que los amaneceres se suceden, independientemente de las noches oscuras. El sol vuelve a aparecer y siempre, siempre, hay posibilidad de algo distinto, de algo mejor. El sol vuelve a salir y ofrece un día para tomar decisiones. No importa cuánto tiempo haya estado en la oscuridad de la noche, porque ha vuelto la luz del día.



*Aunque no se hable, aunque no se diga,
el sol del verano distinto brilló
de chapas dobladas, de hierros torcidos
que el frío glaciario no desdibujó.
El Sol del verano nos trajo un mensaje,
que el tiempo que pasa no pasa en verdad,
que años de ausencia mantienen presencia,
que el monte sagrado se expresa en el mar.
Un Sol diferente en este verano
del que nadie habla, desidia quizás,
porque creen que el tiempo cura las heridas
o porque prefieren no verlas sangrar.
El Sol del verano cuenta de emociones
congeladas, dormidas, en Monte Barnard,
perduran calientes, en puño cerrado,
en niños adultos vueltos a esperar.*

*Y nuevas preguntas suman a las viejas,
en tantas historias que hay que contar,
en otro tiempo, de nuevos sentidos,
miradas y voces buscando abrazar.
El Sol del verano, gracias a Bulgaria
es una botella que arrojada al mar
trae una cifra, que al ser descifrada
en símbolo pleno nos abre a la paz.
Porque un Sol distinto en este verano
bajó de la cima, gélida, al fin
Y un mensaje claro:
luz y calor
de los hombres héroes,
de los que no se habla,
honor y gloria.
...También son papás...*

Enero 2024

Un sol apareció. Un sol inesperado. Un sol tibio que vino a romper el hielo. No cualquier hielo: el de la Antártida. Ese que creíamos eterno, inmóvil, indestructible. Y sin embargo... Ese hielo del Huntress se quebró. Y con él, algo se abrió también en mí.

Ese sol me trajo de vuelta a mi historia. Me llevó a mi papá. Me llevó, al fin, a mí.

Para los hijos de los tripulantes es un regalo. Una oportunidad. Una invitación a volver. A reconstruirnos a través de los recuerdos, a recontarnos desde un lugar más verdadero. Es la vida dándonos una segunda oportunidad. La posibilidad inmensa, luminosa, de volver. Volver a nosotros mismos a través de la memoria.

Desde esta efeméride compartida, que cada uno resignificará a su manera, como pueda, como sienta, comienza otra narrativa. Una nueva forma de contarnos. Un modo más humano, más justo, más presente.

Porque hay quienes no tienen tumba. Porque hay quienes jamás pudieron regresar. Porque la memoria no se entierra. Y porque sigue latiendo en los nombres que recordamos.

Por los once tripulantes del Neptune 2-P-103.

Por mi papá, el SSAE Nelson Darío Villagra, mecánico de aquel avión que no volvió del Monte Barnard, ese 15 de septiembre de 1976. Hoy, con el sol como testigo, decimos: #EsTiempoDeContarLaHistoria

■ Epílogo

Nadie nos prepara para perder. Mucho menos para perder sin respuestas. Pero, a veces, incluso en medio del silencio y la ausencia, la vida nos ofrece signos, encuentros, pedazos de verdad que emergen como testigos del tiempo.

Hoy, después de casi cinco décadas, entendimos que no hay un único modo de cerrar una historia. A veces, no se cierra. A veces, se resignifica. Se camina con ella. Se la transforma.

Este libro es un intento de eso. De mirar hacia atrás con valentía. De juntar las piezas que nos dejaron. De hablar donde antes se calló. De encender una vela donde hubo sombra. Y de dejar, como quien deja una placa en el cenotafio, una marca. Una presencia. Un testimonio.

Porque solo muere quien se olvida.

Y mientras haya memoria, mientras haya sol, la historia sigue viva.

Y nosotros, también.

Liliana Villagra

Anexo I

■ Fotografías y documentación

En este anexo reuní fotografías y documentos que complementan el contenido del libro. No forman parte del desarrollo central, pero ayudan a visualizar los hechos, momentos y contextos mencionados a lo largo del relato.

Su finalidad es simple: ofrecer material de respaldo y darle al lector una referencia concreta de aquello que aquí si se cuenta.



Contralmirante Marcelo Tarapow



Bandera de Bulgaria y Argentina junto a uno de los restos más emblemáticos del Neptune hallado en la Antártida: el Sol de Mayo. Frente al Barnard, durante el homenaje.



Ceremonia búlgara a bordo del buque Santos Cirilo y Metodio, frente al Barnard, en homenaje a la tripulación del Neptune.



Entrega del resto del Neptune con el Sol de Mayo, recuperado en la Antártida: las autoridades búlgaras lo entregan a representantes argentinos en el puerto de Mar del Plata.



El Sol de Mayo recuperado del Neptune, la pieza más simbólica hallada entre los restos en la Antártida.

A LOS TRIPULANTES DEL NEPTUNE 2P-103

En memoria de nuestros padres, valientes aviadores navales que dieron su vida al servicio de su país. Recordamos y honramos su ejemplo, entrega, sacrificio y cariño. Su legado perdura en nuestros corazones como un faro de inspiración y valor. Que su vuelo al encuentro del Padre Eterno sea tan libre y majestuoso como el cielo que surcaron. Los hijos de los tripulantes del Neptune 2P 103.



15 de septiembre 1976 - 15 de abril de 2024

Placa recordatoria, entregada por los hijos de los tripulantes y colocada en el cenotafio de la Base Aeronaval Comandante Espora.



15 de Abril 2024: Acto frente al cenotafio de la Base Aeronaval Comandante Espora, en el transcurso del cual se entregaron ofrendas florales y se descubrió una placa conmemorativa.



Cenotafio en la Base Aeronaval Comandante Espora, con las flores dejadas en homenaje a nuestros padres, los tripulantes del Neptune.



El Dr. Eduardo Mutto, hijo del Comandante del Neptune, realizando los agradecimientos correspondientes.



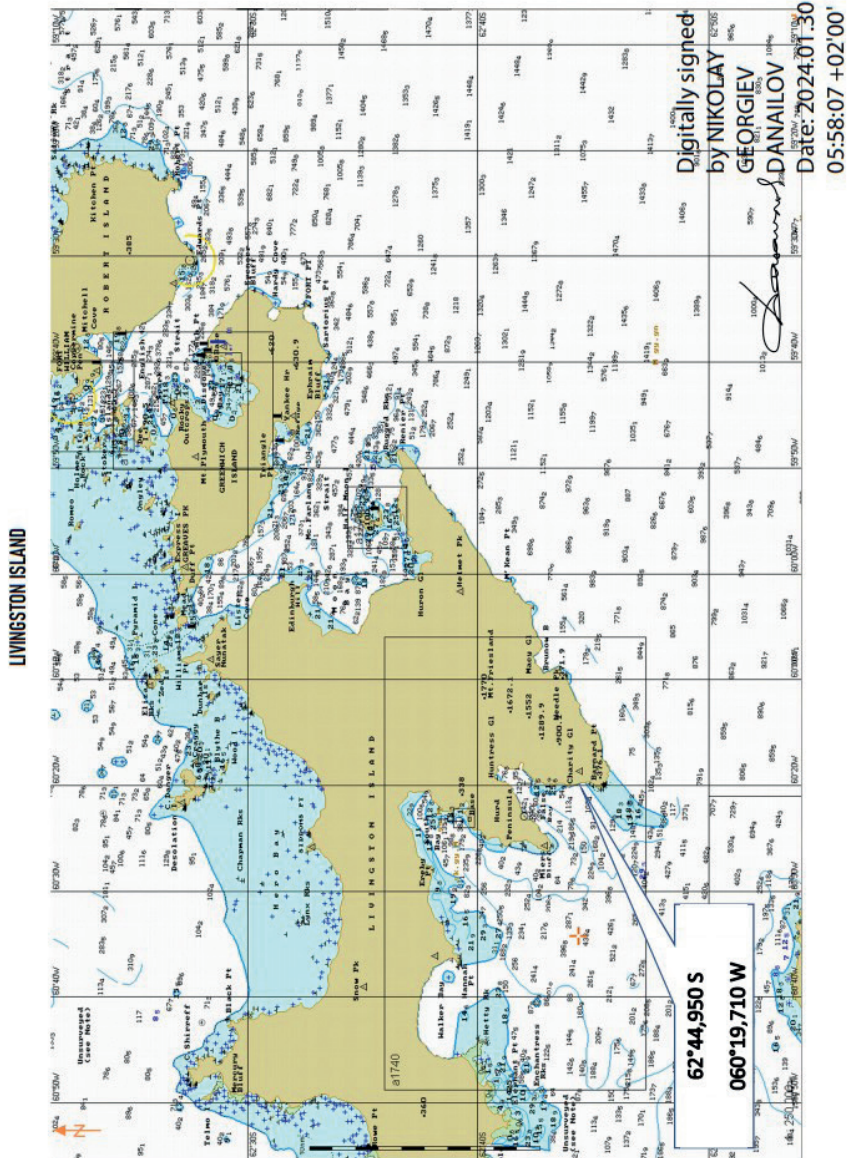
Museo de la Aviación Naval, Comandante Espora: Vitrina que resguarda el Sol de Mayo del Neptune, junto a otros restos recuperados tras el hallazgo en la Antártida



Momento en que los hijos de los tripulantes pudimos tocar, por primera vez en casi cinco décadas, un fragmento recuperado del Neptune: el Sol de Mayo. En la foto, mi hermano y yo, en el Museo de la Aviación Naval, Base Comandante Espora.



Encuentro de los “viejos exploradores”. Año 2024.



Parte de las piezas del Neptune 2-P-103 de la Armada Argentina aparecieron en la Bahía Falsa, comprendida entre la península Hurd y la punta Barnard, a orillas de esta última.



La ruta de reconocimiento de Tangra 2004/05, incluído el monte Frisia (Monte Barnard, Monte Friesland, Monte Frisia son distintas denominaciones para el mismo accidente geográfico), que da cuenta de los ascensos que se han realizado en la zona.

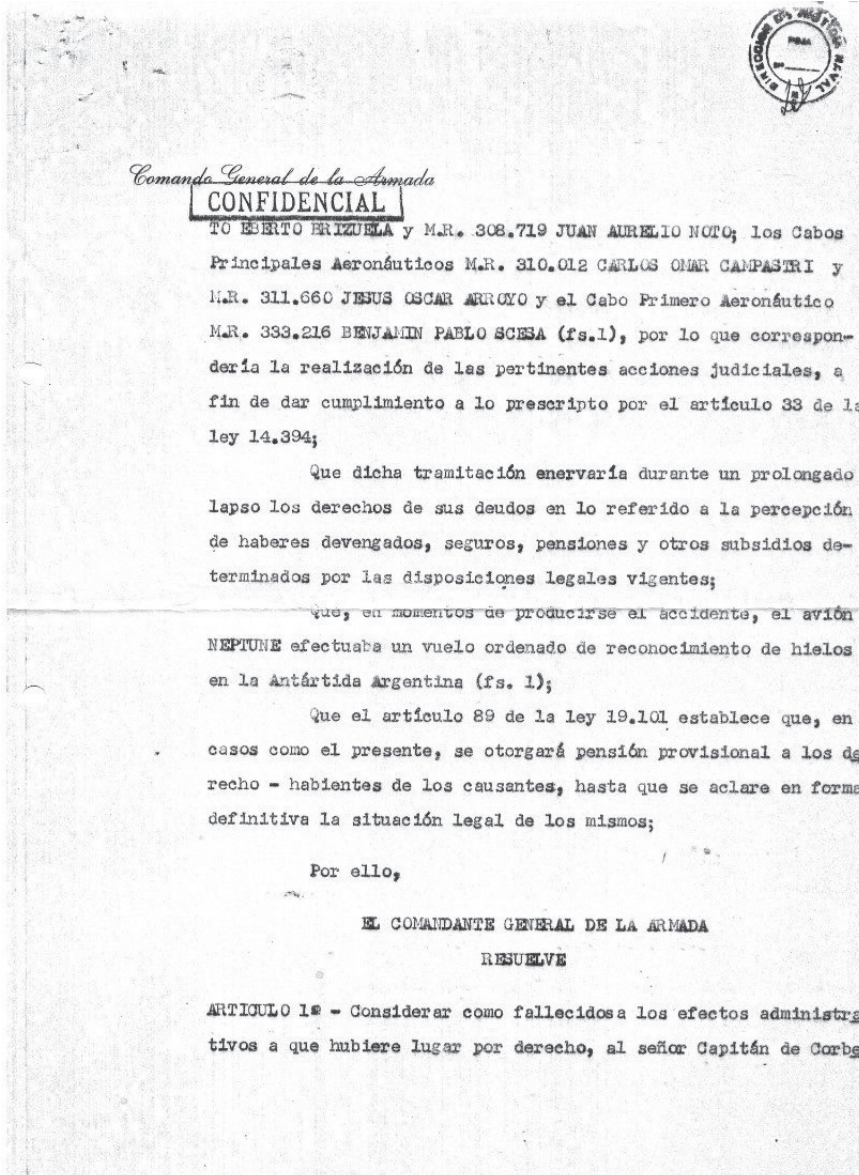
InfoLEG Información Legislativa | Ministerio de Justicia de la Nación

Normas que modifican y/o complementan a
Decreto S 2971/1976 PODER EJECUTIVO NACIONAL (P.E.N.)

Número/Dependencia	Fecha Publicación	Descripción
Decreto 2103/2012 PODER EJECUTIVO NACIONAL (P.E.N.)	05-nov-2012	PODER EJECUTIVO NACIONAL CARACTER SECRETO O RESERVADO DE DECRETOS Y DECISIONES ADMINISTRATIVAS - DEJASE SIN EFECTO

Copyright 2005 | Ministerio de Justicia | infoleg@jus.gob.ar | Aviso Legal

Confirmación de la existencia de un sumario, en principio confidencial o secreto, desclasificado en 2012.



Certificación expedida a algunas de las familias de los tripulantes



Comando General de la Armada

CONFIDENCIAL

ta D. ARNALDO MARIO MUTTO; a los señores Tenientes de Navío D. MIGUEL ANGEL BERRAZ y D. ROMUALDO CARLOS MIGLIARDO, al señor Teniente de Corbeta D. CLAUDIO MARIA CABUT; a los Suboficiales Segundos Aeronáuticos M.R. 302.483 NELSON DARIO VILLAGRA, M.R. 302.869 REMBERTO EBERTO BRIZUELA y M.R. 308.719 JUAN AURELIO NOTO; a los Cabos Principales Aeronáuticos M.R. 310.012 CARLOS - OMAR CAMPASTRI y M.R. 311.660 JESUS OSCAR ARROYO y al Cabo Primero Aeronáutico M.R. 333.216 BENJAMIN PABLO SCESA.

ARTICULO 2º - Declarar que el accidente sufrido por el mencionado Personal Superior y Subalterno guarda relación con los actos del servicio.

ARTICULO 3º - Pasar para conocimiento y cumplimiento a la DIRECCION DE ARMAMENTO DE PERSONAL NAVAL (Departamentos Personal Militar Superior, Personal Militar Subalterno y Reservas, Retirados y Pensionistas), a la DIRECCION DE BIENESTAR DE LA ARMADA, a la CONTRALORIA GENERAL NAVAL, al COMANDO DE OPERACIONES NAVALES, al COMANDO DE LA AVIACION NAVAL, al COMANDO DE LA FUERZA AERONAVAL Nº 2, al COMANDO DE LA ESCUADRILLA AERONAVAL DE EXPLORACION y al señor JUEZ DE INSTRUCCION AD-HOC señor Capitán de Fragata D. BARRY MELBOURNE HUSSEY, fecho, con sus constancias, a

Certificación expedida a algunas de las familias de los tripulantes



Cámara de Diputados de la Provincia de Mendoza, Distinción post mortem para los tripulantes del Neptune 2- P-103. Año 2024.

Anexo II

■ **Los restos del Neptune encontrados en la Bahía Falsa, Isla Livingston, Antártida**

El 15 de enero de 2024, una expedición de científicos búlgaros que participaban de la trigésimo segunda campaña antártica, a bordo del Buque Polar «*ST. ST. Cyril y Methodius*», localizó restos de un vehículo de tipo militar que guardaban similitud con los de una aeronave. Fue durante las actividades de muestreo realizadas por geólogos en el área de Punta Barnard que se hicieron estos hallazgos, más precisamente en la Bahía Falsa de la isla Livingston en las Shetlands del Sur. El 19 de enero, con el objetivo de encontrar indicios que ayudaran a identificar el origen de las partes previamente halladas, las autoridades búlgaras enviaron un grupo de alpinistas e investigadores, posibilitando así sumar nuevas piezas metálicas, que parecían ser los restos de una aeronave.

La Armada búlgara relacionó esas piezas con el accidente del avión Hércules C-130 de la Fuerza Aérea chilena, accidentado en 2019 durante el cruce del Estrecho de Drake. Sin embargo, y a consecuencia de sus relaciones con el Contralmirante Marcelo Tarapow, de la Armada Argentina, mentor de la oficialía de la Armada de Bulgaria en temas antárticos, le refieren acerca del hallazgo. Tarapow, luego de observar las fotografías, reconoce una insignia: el «Sol de Mayo», emblema distintivo de los aviones militares argentinos, y pide a la Armada Búlgara que retenga y custodie esas piezas.

Así, el 21 de febrero de 2024 el buque de investigación de la Armada Búlgara “Santos Hermanos Cirilo y Metodio” arribó a la Base Naval de Mar del Plata, y se oficializó la entrega de las piezas que pudieran pertenecer al 2-P-103, firmándose un acta de recepción del material por parte del Comandante Rector de la flotilla de la Academia Naval, “Nikola Vaptsarov”, el Almirante Boyan Mednikarov; el Comandante del buque, Capitán de Fragata Nikolay Danailov; y la contraparte del Área Naval Argentina.

Ese material fue trasladado al Arsenal Aeronaval Comandante Espora a fin de que las pericias técnicas a realizarse pudieran certificar que efectivamente se trataba de restos del Neptune-2-P-103, lo cual finalmente ocurrió el 12 de marzo de 2024.

Resumen informe técnico ARCE, IFO N° 05/24

1. OBJETO: Determinar si un conjunto de piezas corresponde a la aeronave Lockheed “Neptune” Característica 2-P-103.

2. SITUACIÓN:

2.1. En el mes de enero próximo pasado, una expedición científica búlgara, encontró y rescató piezas metálicas que aparentan ser restos de una aeronave.

2.2. Este hallazgo se produjo en la Isla Livingston, en cercanías del punto en el que, en el año 1976, la aeronave Neptune Característica 2-P-103 colisionó contra la ladera de una montaña mientras se encontraba realizando un vuelo de reconocimiento glaciológico.

2.3. Los restos hallados fueron entregados a la ARMADA ARGENTINA y remitidos a este Arsenal Aeronaval para determinar si efectivamente corresponden a la aeronave Característica 2-P-103.

2.4. La aeronave en cuestión corresponde al modelo P2V-5FS; Ex USN BuAer 131535; msn 426-5416; matrícula 0644; Característica 2-P-103, según datos obrantes en el MUSEO DE LA AVIACION NAVAL (MUAN).

3. DESARROLLO:

3.1. Se recibieron un total de DIECIOCHO (18) piezas, cada una de ellas rotuladas de origen con su correspondiente numeración. De ellas, DIECISIETE (17) son de naturaleza metálica y UNA (1) del tipo espuma poliuretánica.

3.2. Se tomaron muestras de las piezas, a los efectos de determinar el tipo de aleación con la que están construidas, mediante ensayos de laboratorio apropiados. El resultado determinó que se tratan de aleaciones de especificaciones AA 2014-T3, AA 2024-T3 y AA 7075-T6, todas ellas de uso aeronáutico, por lo cual se puede asegurar que corresponden a una aeronave.

3.3. En la pieza N° 15 se encuentran dos herrajes en cuyos cuerpos se puede apreciar su identificación N/P 134562-999, y N/P 134639. Se verificaron ambos en el manual ANo1-75EDA-4 "ILLUSTRATED PARTS BREAKDOWN for NAVY MODEL P2V-5, 5FAIRCRAFT", constatando que pertenecen a uno de los herrajes del rudder (timón de dirección). También, ambos N/P se encuentran en el manual AN-01-75EEA-4 "ILLUSTRATED PARTS BREAKDOWN for NAVY MODEL P2V-6, 6B AIRCRAFT", lo cual indica que son comunes a ambos modelos de aeronave; a los efectos de este informe, se incluye copia del manual que corresponde al modelo P2V-6, 6B, por contener este manual la representación gráfica inequívoca de uno de estos herrajes.

3.4. La pieza N° 8 tiene pintado el característico sol que las aeronaves de la Aviación Naval utilizan en el timón de dirección (de acuerdo a lo indicado en la publicación RG-1-921 "REGLAMENTO DE CEREMONIAL NAVAL"), lo cual hace suponer, a priori, que se trataría de esta parte de la aeronave. La pieza presenta un completo estado

de deformación en forma de arrollamiento alrededor de su eje longitudinal; sin embargo, se pudo determinar que el tamaño del sol inscripto en ella, se corresponde con el tamaño del mismo sol pintado en la parte del avión.

3.5. La pieza N° 9 presenta la leyenda "AREA DE COMPAS MAGNETICO". Este componente (que en realidad son dos unidades) se encontraba ubicado en la sección de cola de la aeronave, específicamente en la deriva, y esta leyenda en particular debería hallarse pintada sobre la superficie externa del recubrimiento, cercana a la ubicación del componente. No se han hallado registros fotográficos de esta aeronave (ni de ninguna otra) donde pueda apreciarse esta leyenda. Sin embargo, algunas fotografías muestran, en la misma deriva, un área rectangular delimitada por una línea amarilla, posiblemente demarcando la zona de instalación del compás magnético, parte de la cual también puede apreciarse en la pieza rescatada. Además, uno de sus bordes, sugiere la existencia de una tapa de inspección contigua, la cual posiblemente se trate del acceso al componente "COMPAS MAGNETICO" al que hace referencia, y se encuentra referenciada en la bibliografía.

3.6. La pieza identificada con el N° 4, es de material tipo espuma de poliuretano. No ha sido posible hasta el momento determinar si pertenece a la aeronave.

3.7. El resto de las piezas, si bien presentan características constructivas propias de una aeronave, carecen de particularidades que permitan identificar rápidamente a qué tipo de aeronave corresponden. La cercanía de estas con las que sí fueron identificadas, y sus características físicas, hace suponer que pertenecen a la misma aeronave.

3.8. No se pudo determinar que estos conjuntos de piezas corresponden inequívocamente a la aeronave Característica 2-P-103; sin embargo, su cercanía con el área del siniestro de la aeronave, y lo determinado en 4.2., 4.3. y 4.4., se deduce que se trata de piezas provenientes de la aeronave siniestrada.

4. CONCLUSIONES:

4.1. Se pudo determinar, mediante análisis de laboratorio sobre un muestreo, que las piezas están construidas con aleaciones de uso aeronáutico.

4.2. Se pudo determinar que la pieza N° 15 pertenece al tipo de aeronave Lockheed P2V "Neptune", verificando que su Número de Parte se encuentra en la bibliografía indicada en 8.1 y 8.2.

4.3. Se pudo determinar que la pieza N° 8 se corresponde con insignias semejantes a las utilizadas por las aeronaves de la Aviación Naval.

4.4. Se pudo determinar que la pieza N° 9 presenta una leyenda y marcaciones semejantes a las utilizadas por este modelo de aeronaves en la Aviación Naval.

4.5. No se pudo determinar hasta el momento a qué parte de la aeronave corresponden el resto de las piezas, como así tampoco si todas ellas pertenecen inequívocamente a la aeronave Característica 2-P-103. Aunque la cercanía de estas con el lugar del siniestro, sus características físicas y constructivas, y lo mencionado en 6.2., 6.3. y 6.4., hace suponer que pertenecen a una misma aeronave, y que esta se tratarían de la aeronave 2-P-103.

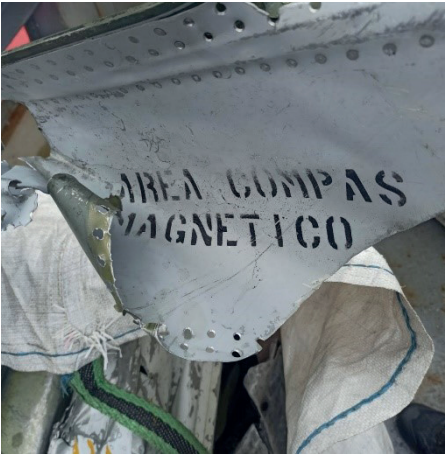


#Es tiempo de contar la historia. *Buscando sentido en un duelo ambiguo*
LILIANA VILLAGRA



#Es tiempo de contar la historia. *Buscando sentido en un duelo ambiguo*
LILIANA VILLAGRA





Escanear para acceder
al material completo

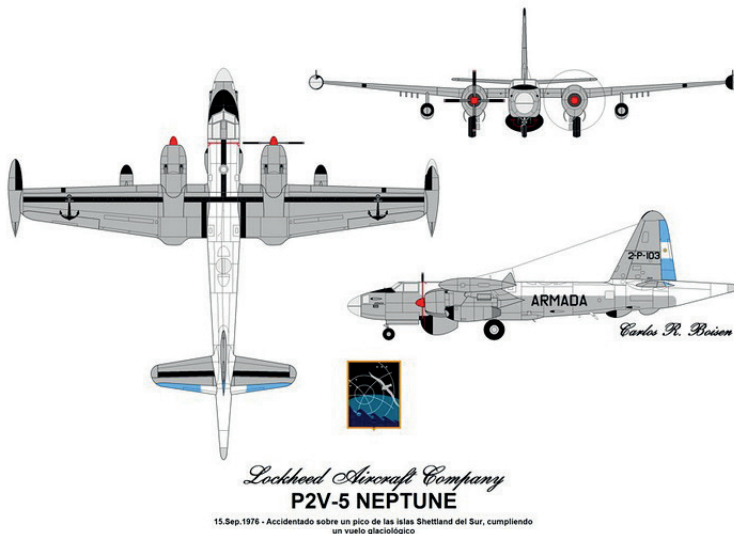
Anexo III

■ El Neptune 2-P-103

La información técnica de la aeronave es tomada textualmente del blog que ha armado de modo artesanal Alejandro Mutto, el hijo menor del Comandante del Neptune: <https://avionneptune.wordpress.com/el-avion/>

El Neptune, columna vertebral de las unidades de patrulla marítima basadas en tierra de la Marina Norteamericana durante 15 años (1947-1962) tuvo un prolongado diseño inicial debido a la necesidad de concentrarse en modelos más asequibles a corto plazo durante la Segunda Guerra Mundial. Los primeros diseños del Neptune se realizaron en 1941 a cargo de Lockheed Vega, firma subsidiaria de Lockheed liderada por Mac V. F. Short, vicepresidente e ingeniero de la compañía.

El P2V-5 se convertiría en la variante más producida de la línea Neptune con 424 construidos.





El último P2V-5 BuNo 131543 aceptado en 1954.

Entre 1952 y 1954 se construyeron 83 P2V-6 “Long Nose” Neptunes.

La producción de Neptune terminó con 286 P2V-7 construidos.

Primer vuelo en 1945 – Última reserva naval retirada en 1978.

El Lockheed P2V Neptune tuvo una de las producciones más largas en la historia de Estados Unidos, con un total de 1181 unidades construidas.

Llamado P2V Neptune hasta 1962 y posteriormente SP2 Neptune.

Un factor principal en el diseño era la facilidad de fabricación y mantenimiento, y esto puede haber sido un factor decisivo en la larga vida y éxito mundial del modelo. El primer avión voló en mayo de 1945. La producción comenzó en 1946, y el avión fue aceptado para el servicio en 1947. El potencial uso como bombardero condujo a exitosos lanzamientos desde portaaviones.

El modelo P2V-5F, el Neptune se convirtió en uno de los primeros aviones en servicio operativo en ser equipado tanto con motores de pistón como con reactores. Los motores a reacción Westinghouse J34 de los P2V quemaban el mismo combustible Avgas 115–145 que los de pistón, en lugar de combustible de reactor. Los contenedores de los reactores fueron equipados con portones en las tomas que se mantenían cerrados cuando no funcionaban los J34; esto prevenía el movimiento de molinillo, permitiendo económicas operaciones de búsqueda y patrulla de

larga duración solo con motores de pistón. En operaciones normales de la Armada estadounidense, los motores a reacción funcionaban a plena potencia (al 97 %) para agilizar y asegurar todos los despegues, luego se apagaban cuando el avión alcanzaba una altura de seguridad.

A mitad de los años 60, el Neptune fue el principal avión estadounidense de patrulla antisubmarina basado en tierra, destinado a operar como buscador de un grupo «Hunter-Killer», siendo empleados destructores como «killer». Varias características ayudaban al P-2 en su papel de buscador:

Las sonoboyas podían ser lanzadas desde una estación en la parte trasera del fuselaje y ser seguidas por radio.

Algunos modelos fueron equipados con ametralladoras «apuntables» dobles de 12,7 mm en el morro, pero la mayoría tenía una burbuja de observación delantera con un asiento para el observador, una característica vista a menudo en fotos.

El Detector de Anomalías Magnéticas AN/ASQ-8 estaba instalado en una cola extendida, produciendo un gráfico en papel. Los gráficos sin señales no se clasificaban, pero los que sí, se clasificaban como secretos.

Un radar ventral de búsqueda en superficie AN/APS-20 permitía la detección de submarinos en superficie o a profundidad de periscopio a considerables distancias.

P2V-5 Equipado con torreta de morro Emerson con dos cañones de 20 mm reemplazando el morro sólido de anteriores versiones, aunque reteniendo las torretas dorsal y de cola. Nuevos depósitos de punta alar más grandes y desprendibles, con foco de búsqueda orientable y vinculado a la torreta de morro en el frente del depósito de punta alar de estribor, y radar AN/APS-8 en el morro del depósito de punta alar de babor. Radar de búsqueda AN/APS-20 bajo el fuselaje. Los aviones tardíos presentaban morro de observación acristalado y dispositivo MAD en lugar de las torretas de morro y de cola, y acomodación de la tripulación revisada, siendo muchos aviones anteriores así reequipados.³Torreta dorsal desmontada a menudo. 424 construidos.

Versión del 2P-103

P2V-5F Modificación con dos reactores J34 de 14,5 kN (3250 lbf) para aumentar la potencia al despegue, y motores R-3350-32W de 2600 kW (3500 hp). Los motores J34 y R-3350 tenían un sistema de combustible común que quemaba AvGas en lugar de usar combustible de reactor (como todos los Neptune con reactores excepto el

Kawasaki P-2J). Los cuatro soportes subalares fueron desmontados, pero se incrementó la carga de armas a 4500 kg. Redesignado P-2E en 1962.

P2V-5F con dispositivo ASW Julie/Jezebel, presentando equipo acústico de búsqueda de largo alcance AQA-3 y dispositivo de escucha de ecos de explosivos Julie. Redesignado SP-2E en 1962. AP-2E Designación aplicada a P2V-5F con equipo especial SIGINT/ELINT usados por la 1st Radio Research Company del Ejército estadounidense en la Base Aérea Cam Ranh Bay. Llevando una tripulación de hasta quince personas, los AP-2E fueron los P-2 más pesados, con un peso al despegue de hasta 36 000 kg.



Escanear para acceder
al material completo

Anexo IV

■ **Monte Barnard, Isla Livingstone, Archipiélago Shetland del Sur, Antártida.**

Este es el lugar del accidente del Neptune 2-P-103, aquí quedó el avión con sus tripulantes, nuestros padres. La descripción del sitio se realiza con detalle en nuestro blog, y a continuación lo transcribo.

Archipiélago de las Shetland del Sur

William Smith fue el capitán británico que descubrió (en forma confirmada y documentada), las islas Shetlands del Sur, en la Antártida, en 1819 mientras navegaba en el buque Williams de Buenos Aires a Valparaíso. Intentando captar vientos favorables, navegó mucho más al sur del Cabo de Hornos y el 19 de febrero de 1819, sin desembarcar localizó la nueva tierra a 62° Oeste. Las autoridades navales no creyeron su descubrimiento, pero en un siguiente viaje el 16 de octubre de 1819 desembarcó en la isla más grande. y la llamó King George (25 de Mayo), y South Shetlands Islands (islas Shetland del Sur) al archipiélago, en honor a las Islas Shetlands que están al norte de su pueblo natal.

Al comienzo del siguiente año, 1820, la Armada Real envió a Smith con el teniente Edward Bransfield en el Williams para confirmar el descubrimiento. Desembarcaron en la isla Rey Jorge y la investigaron durante una semana. El 27 de enero de 1820 partieron, y navegaron a lo largo de la costa sur de las islas Shetland. El 29 de enero siguieron viaje hacia el sur, en condiciones meteorológicas difíciles. El 30 de enero la expedición avistó la isla Deception (isla Engaño) y más tarde ese mismo día, avistaron una cadena montañosa que corría de noreste a suroeste. Posiblemente, se trataba de la península Trinidad, que es la región más septentrional de la península antártica. El Williams siguió viajando a través de las islas Elefante y Clarence, donde desembarcaron. El 27 de enero de 1820, Fabian von Bellingshausen —a bordo de la Corbeta Vostok— había avistado la costa de la Tierra de la Princesa Martha, en el este de la Antártida. A consecuencia del descubrimiento de las Islas Shetland del Sur llegó una oleada de balleneros y cazadores de focas. En 1820-1821, Smith participó con dos barcos en la explotación de los recursos naturales.

La isla Livingston

Mide aproximadamente 73 km de largo por 34 km de ancho. Su relieve es muy irregular con costas altas e inaccesibles y en cuya superficie predominan los glaciares.

Montañas Tangra

Las montañas Tangra tienen aprox. 30 km de extensión y 8 km de ancho, en ellas hay más de 20 picos destacados. La mayoría no habían sido escalados hasta 2014 y sus alturas hasta entonces eran estimadas. Dos de los picos fueron bautizados en el siglo XIX, cuando fueron vistos por los marineros que llegaron a las costas de la isla. Actualmente se considera al monte Barnard o Friesland la elevación más alta con 1700 mts y el Pico St. Boris con 1689 mts .

El Pico Gran Aguja fue escalado recién en el año 2015, mientras que el Barnard o Friesland tiene tres ascensiones: 1991 por los españoles J. Enrique y F. Sabat, 2003 por los australianos D. Gildea, J. Bath y el chileno R. Fica, y en 2004 por los búlgaros L. Ivanov y D. Vassilev.

Base Española Juan Carlos I, Base Búlgara St. Kliment de Ohrid y Camp Academy

La Base Antártica Española (BAE) Juan Carlos I, gestionada por el CSIC, fue abierta en enero de 1988. Tiene como objetivo apoyar las actividades españolas en la Antártida y en particular la realización de los proyectos de investigación científica que coordina el Subprograma de Investigación en la Antártida del Programa Nacional de Recursos Naturales. La base está ocupada únicamente durante el verano austral, desde mediados de noviembre hasta principios de marzo, aunque se mantienen registros automatizados durante todo el año.

Las instalaciones búlgaras actuales fueron reformadas e inauguradas como una base de verano el 11 de diciembre de 1993, con el nombre de Base San Clemente de Ohrid. Un programa de expansión incluyó la construcción de un edificio multipropósito entre 1996 y 1998. Previamente hubo un intento en 1988 de establecerse en el cabo Vostok en la extremidad norte de la isla Alejandro I que no tuvo éxito.

El Campamento Academia está situado en la isla Livingston en las Shetlands del Sur en la Antártida. Fue nombrado en honor de la Academia Búlgara de Ciencias y a su contribución a la exploración antártica. Emplazado estratégicamente en la parte alta del glaciar Huron, cerca de pico Zograf en la montaña Tangra central, en una subida de 541 m. El Campamento Academia se conecta con la base búlgara San Clemente Ohrid con una ruta terrestre de 11 km, con la base antártica española Juan Carlos I con una ruta de 12,5 km, y dista tan solo 3 km en dirección sur del Monte Barnard.

El Campamento Academia ofrece acceso conveniente a las montañas de Tangra sur; a las zonas de dorsal de Bowles, alturas de Vidin, glaciar Kaliakra y campo de nieve de Saedinie al norte; al glaciar Hurón al este; y a glaciares Perunika y Huntress al oeste. El lugar fue ocupado por primera vez por la expedición topográfica búlgara Tangra 2004/05, desde 3 de diciembre de 2004 hasta 2 de enero de 2005.



La imagen grafica el punto de impacto del Neptune 2-P-103 en Monte Friesland (otra de las denominaciones del Monte Barnard). Las piezas del avión diseminadas fueron pasando con el tiempo a ser parte del mismo Glaciar Huntress, que, producto del deshielo, las expulsa en la Bahía Falsa siendo encontradas en Enero de 2024. Se puede observar también la cercanía del lugar con las bases búlgara y española, que permiten campamentos científicos.



Escanear para acceder al material completo

Anexo V

■ Los tripulantes y sus hijos

Esta sección del libro se concibe como un reconocimiento a la dimensión humana de la tripulación del Neptune 2-P-103.

Más allá de su rol profesional y su compromiso con la misión, cada aviador era miembro de una familia. La vida de estos hombres continua y se proyecta a través de sus hijos.

Las fotografías que se presentan a continuación son testimonio de la continuidad familiar que la tripulación dejó en tierra: herederos de su historia, su memoria y su legado. Ellos son la memoria viva de los héroes de esta historia.



Capitán de Corbeta Arnaldo Mario Mutto, su esposa Susana, y sus hijos Eduardo, Leonardo y Alejandro.



Teniente de Navío Miguel Ángel Berraz, con sus hijos Marina y Martín.



Teniente de Navío Romualdo Carlos Migliardo, su esposa y sus hijos Carlos, Graciela y Claudio.



Teniente de Corbeta Claudio María Cabut y su hijo Matías.



Suboficial Segundo Nelson Darío Villagra, su esposa Liliana, y sus hijos Liliana y Nelson.



Suboficial Segundo Juan Aurelio Noto, y sus hijos Gabriel y Daniel.



Suboficial Segundo Remberto Eberto Brizuela, su esposa Dora, y sus hijos Gabriela y Gustavo.



Cabo Principal Carlos Omar Campastri, su esposa María, y sus hijos Alejandra, Adrián y Guillermo.



Cabo Principal Jesús Oscar Arroyo y su hijo Gustavo.



Cabo Primero Benjamin Pablo Scesa y sus sobrinos Daniel y Nancy.



Director del Canal 13 de Río Grande, Sr. Rodolfo Rivarola, y su hijo Eusebio.

Anexo VI

■ Personal: Mi papá y yo en Monte Hermoso

Cuando llego la irrefutable noticia del hallazgo de los restos del Neptune 2-P-103, el mundo se detuvo por un instante. Mi primera reacción no fue buscar información, sino rebuscar entre cajas de recuerdos. Busqué esta foto: mi papá y yo en Monte Hermoso, un verano de mi infancia.

Sostuve la imagen, cerré los ojos, y solo quedó una voz interior, una certeza que se hizo promesa: “Si esto es el comienzo de algo, entonces vamos a caminarlo juntos, Papá. Es tiempo de buscar sentido en un duelo ambiguo”.

Sin dudas, este evento se trató de un nuevo puente tendido sobre el tiempo, la Antártida y la incertidumbre. Es el momento, al fin, de emprender la búsqueda de sentido en la complejidad de un duelo ambiguo.

Esta foto no es solo un recuerdo: es la invitación a mirar hacia adelante y honrar la vida mientras se narra la historia.



■ Sobre la autora



Liliana Villagra nació en Bahía Blanca, Argentina, en 1966. Se graduó como Licenciada en Psicología. Es además Profesora de Psicología y ejerce como Docente universitaria. Hizo algunos posgrados, y también se certificó como Especialista en Psicología Clínica de adultos y Especialista Jerarquizada en Psicología de la Salud, Orientación Humanista y Existencial/Logoterapia. Realizó una Diplomatura universitaria en Psicología del duelo y trabaja como terapeuta con décadas

de experiencia. Su formación teórica se sostiene en la logoterapia, la psicología existencial, la psicología humanista y las prácticas narrativas.

Coordina grupos terapéuticos, dicta cursos y seminarios, forma a colegas y acompaña historias marcadas por el duelo, la pérdida, el silencio y la necesidad de reconstruir sentido. Entiende que cuando algo se dice empieza a doler distinto. Cree en la potencia transformadora de la palabra, en el trabajo artesanal de escuchar y en la posibilidad de tender puentes entre lo que fue y lo que todavía puede ser.

Es autora de *“Tendiendo puentes: una manera humanista y existencial de hacer terapia”* (2021), donde reflexiona sobre su modo de ejercer la psicoterapia como un encuentro humano, profundo y transformador. Aquella primera obra, centrada en el trabajo de acompañamiento de procesos terapéuticos, trazaba ya una línea de sentido que este nuevo libro continúa, pero ahora desde un lugar más íntimo y visceral. Como parte del desarrollo de la memoria compartida, *“# Es tiempo de contar la historia: buscando sentido en un duelo ambiguo”* es su testimonio, su búsqueda y su homenaje. Pero también es una continuidad natural del primero: si en aquel hablaba de cómo acompañar a otros en su dolor, en éste explora cómo sostenerse en un duelo que por su ambigüedad desafía las formas tradicionales y pide ser narrado para cobrar sentido.

Actualmente continúa atendiendo consultas, acompañando procesos, escribiendo y creando espacios terapéuticos y de formación desde una psicología profundamente humana.

“El sufrimiento deja de ser sufrimiento en el momento en que encuentra un sentido”, escribió Viktor Frankl. Entre un puente y una historia, sigue apostando por encontrarlo. Porque para ella, Tender puentes es una forma de estar. Y caminar un duelo ambiguo es animarse a cruzarlos. Y buscar sentido también...

Contacto: lic.lilianavillagra@gmail.com

Es una obra que entrelaza historia, psicología y memoria.

El 15 de septiembre de 1976, el avión Neptune 2-P-103 de la Armada Argentina desapareció en la Antártida. A bordo iban once tripulantes. Uno de ellos era mi padre.

Lo que siguió fue una historia silenciada. Un duelo suspendido. Un duelo ambiguo.

Hasta que en enero de 2024 un equipo de científicos búlgaros encontró casualmente restos del avión.

Este libro es un intento amoroso, imperfecto y necesario de tender un puente entre el silencio de décadas y la narrativa colectiva.

Porque al contar esta historia algo comienza a descongelarse, algo empieza a descubrir sentido...

El # (hashtag) transforma el título en una bandera digital para redes sociales, un llamado a romper el silencio, es una clave para compartir y amplificar la historia postergada, haciendo que la memoria de esta obra sea, por fin, colectiva.

