

Voluntarios en defensa países extranjeros. SOLDADOS ARGENTINOS DE OTRAS GUERRAS

Por Sergio Toyos

INTRODUCCIÓN

La profesión militar, en la mayoría de los países del mundo, está orientada hacia lo que en líneas generales, está considerado como “defender los más altos intereses de la Nación”, y eso mismo reza en la mayoría de las constituciones nacionales. Las formas en que se brinda este servicio, empero, son diversas. En muchos, el servicio militar es obligatorio, como lo fuera en el nuestro hasta hace relativamente pocos años, tras algo más de un siglo... En otros, es voluntario. Los cuadros son casi siempre formados en institutos especializados y se capacitan continuamente en escuelas, academias, unidades especiales y en terrenos y campos militares. Algo semejante ocurre con las fuerzas navales y aéreas, tanto con quienes pertenecen a los cuadros permanentes como a las reservas.

Un caso especial, lo constituyen aquellos que voluntariamente eligen participar de un conflicto del que su país es ajeno, al menos territorialmente. Están aquellos que lo hacen movidos por un sentimiento de afinidad hacia una “madre patria”, otros por razones políticas y de principios que consideran justos y otros, en fin, por el sólo hecho de sentir cómo fluye la adrenalina con mayor velocidad al desarrollar actividades de extremo riesgo, en plan de aventura y hasta por el sólo hecho de la paga, desarrollándose en una profesión antiquísima, como lo es la del mercenario. Sin embargo, aún con esta suerte de “clasificación” que tienen ciertos soldados profesionales, sobre quienes centraremos una mayor atención en próximas entregas, debemos ser respetuosos de los móviles que los llevaron o llevan a otros horizontes para ofrecer sus servicios y... sus vidas.

ALGUNOS EJEMPLOS

En nuestro país, desde los albores de su creación, debemos considerar la existencia de sus FFAA, como un verdadero crisol de nacionalidades, predominando en un principio, los españoles, pero no faltando por ello, franceses como Santiago de Liniers o Hipólito Bouchard, irlandeses como Guillermo Brown, ingleses como gran parte de la primera lista de oficiales de nuestra incipiente Armada, hacia 1826 o como Guillermo Miller e Ignacio Hamilton Fotheringham, quienes participaron el primero en la campaña libertadora sanmartiniana y en las luchas intestinas y campañas del desierto el segundo, llegando a detentar todos los nombrados, las más altas graduaciones y cargos oficiales. Un austríaco, tirolés, como Eduardo Kailitz, barón de Holmberg, quien había cursado sus estudios militares en Prusia entre 1794 y 1795, sirvió durante las Guerras Napoleónicas en las tropas del ducado de Berg y posteriormente en las Guardias Valonas de España. Allí trabó relación con los futuros patriotas argentinos José de San Martín, José Matías Zapiola y Carlos María de Alvear. Hacia 1812 se trasladó al río de la Plata en la fragata inglesa *George Canning*, que repatriaba a los argentinos, atraído por la posibilidad de sumarse a la lucha por la independencia. Y no faltaron otras curiosas nacionalidades como la de Juan Bautista Azopardo, nacido en Senglia, isla de Malta en 1772, que fue militar, marino y corsario al servicio de Holanda, España y Argentina. Así, como ellos, muchísimos casos más...

DATOS MÁS CONCRETOS

El correr de los años y el progresivo crecimiento del país ya independiente, incorporó a nuestras incipientes Fuerzas Armadas, a militares extranjero que probaban suerte o se identificaban con las ideas liberales de la joven Nación, y en ese orden de cosas, las listas de revista tanto del Ejército como de la Armada, nos muestran una infinidad de militares de todas las jerarquías y de las más lejanas y diversas naciones. Existía en el joven país, la necesidad de consolidar su lucha por independizarse y luego, de organizarse y consolidarse dentro de sus fronteras internas como Nación, atrayendo a selectos oficiales formados en las principales academias europeas.

Muchos de ellos, llegarían a los más altos grados y detentarían importantes cargos. El erudito y profundo trabajo realizado por el coronel (R) D Abelardo Figueroa, que recopila las listas de Revista del Ejército Argentino, desde la Organización Nacional en 1862, hasta 1902, en su libro denominado “Escalafón de Oficiales de las Armas del Ejército de Línea 1862 – 1902”, nos muestra una completa lista de oficiales durante ese período, pertenecientes a los siguientes países: 29 alemanes, 8 austríacos, 2 belgas, 8 bolivianos, 3 brasileños, 1 canadiense, 3 cubanos, 15 chilenos, 2 dinamarqueses, 1 ecuatoriano, 2 estadounidenses, 42 españoles, 30 franceses, 8 ingleses, 3 húngaros, 76 italianos, 1 mexicano, 1 portorriqueño, 14 paraguayos, 6 peruanos, 6 polacos, 3 portugueses, 119 uruguayos, 1 ruso, 2 suizos y 2

venezolanos, completando un total de 389 oficiales extranjeros que sirvieron en nuestro ejército en el período mencionado.

No se mencionan en esta obra, los extranjeros que sirvieran de diversas formas y suertes, en el período embrionario de nuestra emancipación, el desarrollo de nuestra Guerra de la Independencia, las luchas por la Organización Nacional, la guerra con el Imperio del Brasil y la Guerra de la Triple Alianza, que abundan en registros de gran cantidad de oficiales y tropas nacidos en el extranjero, que combatieran en esos conflictos, llegando algunos a ser considerados dentro de la obra del coronel Figueroa, por el hecho de haberse incorporado al Ejército Nacional, luego de la definitiva organización nacional tras las batallas de Cepeda y Pavón.

Este enjundioso autor, en su otro libro, titulado *“Promociones egresadas del Colegio Militar de la Nación – 1873 – 2000”* (reeditado, y en actual proceso de actualización permanente), nos dice al respecto de este tema, que este Instituto, a partir de su creación en 1869, incorporó a cadetes de nacionalidad argentina, no faltando por ello, un nutrido y variopinto número de estudiantes extranjeros, que eran hijos de argentinos nacidos en el exterior que optaron por la nacionalidad de sus padres y en parte, también de extranjeros naturalizados en forma previa a su ingreso al CMN. En ese orden de cosas, aparecen cadetes y luego, oficiales, nacidos en los siguientes países: Alemania, Austria, Bélgica, Brasil, Costa Rica, Checoslovaquia, Chile, Estados Unidos de Norteamérica, España, Francia, Italia, Paraguay, Perú, Reino Unido, Uruguay y Venezuela.

Se generaba así la figura que aún perdura en las condiciones de ingreso a nuestros Institutos Militares, que fijan la necesidad de ser argentinos nativos o por opción. Podemos entonces concluir que la incorporación de extranjeros, finalizó junto con el siglo XIX, comenzando una nueva era, en la que las FFAA se valían de oficiales argentinos formados en institutos propios, y de suboficiales también argentinos, que ya no eran provenientes de la clásica leva o enganche, sino formados en escuelas específicamente pensadas para ellos. Se creó también, por imperio de la necesidad, el Servicio Militar Obligatorio, en tiempos de la presidencia del general Roca y del ministro de Guerra, general Pablo Riccheri y de un veterano de las campañas del desierto, y muy hábil político, ejerciendo el Poder Ejecutivo Nacional.

Daba comienzo una etapa del ejército, netamente nacional y un período de paz en cuanto a guerras internacionales, que se vería interrumpido solamente en 1982, cuando se desarrolló el intento de recuperar nuestras Islas Malvinas.

HACIA OTROS RUMBOS

Así como vemos la numerosa y variada cantidad de extranjeros que sirvieron en nuestro ejército y nuestra armada, cabe preguntarse si hubo en el pasado o hay en nuestros días, argentinos que marcharan hacia otros rumbos a ofrecer sus servicios y en calidad de qué lo hicieron o se encuentran haciéndolo. Al respecto, si bien la información es difusa en muchos casos, difícil de obtener en otros, por diversas y personales razones, cabe aseverar que en efecto, son muchos los argentinos que fueron o están en el extranjero, bajo otras banderas y sirviendo a diversos fines.

Tal vez, la causa más aglutinante y numerosa, es la que llevó a que extranjeros naturalizados como argentinos o sus hijos, sirvieran en ambas guerras mundiales en todos los bandos. Esto tiene como lógica explicación el natural sentimiento de simpatía y de pertenencia hacia la patria de los progenitores y la consubstanciación con los valores, costumbres, modelos, raza, lengua o religión que se posea.

De esa forma, podemos ver en los archivos del Museo Nacional Ferroviario, la nómina de la gran cantidad de empleados de origen inglés o sus descendientes, que durante la Ira Guerra Mundial, marcharon a Inglaterra u otros países de la Commonwealth, a ofrecer sus servicios. Esto obedece a que por entonces la mayoría de nuestros ferrocarriles pertenecía a capitales británicos. Sobre este tema hay incluso una cierta cantidad de bibliografía que permite al investigador darse cuenta y razón de la gran cantidad de argentinos que ofrecieron su vida por la Union Jack durante ese conflicto. Resulta obvio comprender que así como se tienen registros de esta naturaleza, las distintas colectividades que conviven en estrecha unión con el resto de los argentinos, disponen de datos de quienes hicieron lo propio hacia, justamente, otros rumbos... y frentes de guerra. Todos por igual, habiendo pasado el tiempo, o quedaron para siempre en lejanas tierras o volvieron para curarse heridas del pasado, confundiendo anónimamente con los viejos vecinos que tuvieran antes de su partida a la guerra. Para todos ellos, el tiempo ya es historia...

Otro caso notoriamente impresionante, lo constituye la enorme cantidad de españoles residentes o sus hijos, que marcharon a la Madre Patria a ofrecer sus servicios durante la cruenta Guerra Civil a uno u otro

bando, predominando quienes lo hicieron en el republicano. De ellos, resulta difícil, salvo por descendientes, encontrar datos en nuestros días.

Otro caso interesante, lo constituye el observar la gran cantidad de ciudadanos argentinos que combatieron en el bando paraguayo, durante la cruenta e inútil Guerra del Chaco.

Un poco más cerca en el tiempo, debe mencionarse el mismo fenómeno de migración hacia países en guerra que se produjera tras el estallido de la IIda Guerra Mundial. Descendientes de quienes integraban los países aliados y los del eje, marcharon a enfrentarse en lejanos teatros de operaciones, viviendo las más extraordinarias experiencias.

Al respecto, cabe citar varias obras recientemente editadas en nuestro país, por el historiador e investigador bahiense, Claudio Meunier, descendiente de franceses y como él mismo lo relata, atrapado desde su niñez, por lo curioso de este fenómeno: abandonar todo lo que se tiene, para marchar a otras tierras a defender causas ajenas para quien lo observa desapasionadamente o absolutamente propias, según el enfoque con que se lo mire. En sus libros "Firmes Volamos", "Alas de Trueno" y el más reciente, "Nacidos con Honor", describe el largo proceso de investigación que llevó a cabo, en un esfuerzo heurístico de proporciones indescriptibles, logrando reunir los datos de los más de 600 pilotos argentinos que marcharon a volar bajo la insignia de la RAF (Royal Air Force) y de la RCAF (Royal Canadian Air Force) en la IIda Guerra Mundial.

Para quien esto escribe, siendo el presente, un tema que reúne similares características y afectos por la investigación histórica de este tema que podría resumirse como "extranjeros en las fuerzas armadas argentinas y argentinos en las fuerzas armadas extranjeras", ha venido investigando y recolectando información, tratando –sin tiempos de por medio-, de reunir información histórica en un trabajo arduo y lento, por momentos excitante, en otros frustrante y en los últimos, doloroso. Excitante por el hecho de que es sumamente interesante bucear en el pasado, empleando en este caso con mucha frecuencia, las técnicas de la historia oral, y recoger testimonios que ayuden a esclarecer los "por qué" del presente. Frustrante, cuando encontrada alguna fuente atractiva de información potencial, se niega a brindarla, por lo general por no querer ahondar en el recuerdo, pasajes duros, tristes o amargos. Toda guerra deja huellas indelebles que como soldado - escritor, reconozco el menester de respetar... Y dolorosos, por encontrar casos que estando ya en una edad avanzada, pero lúcida y deseosa de brindar sus experiencias, por revivir momentos de caballerosidad, heroísmo, plenitud juvenil e idealismo a fondo, fallecen sin alcanzar a brindar lo que deseaban hacer con generosidad y entusiasmo.

Al respecto, me ha sucedido en 2004, el ubicar a un veterano argentino descendiente de ingleses, que habiendo llegado a una avanzada edad, la vida lo había dejado solo y sin descendencia. Enfermo y gastado, era generosamente atendido por una persona de extrema confianza que lo cuidaba como a su padre. Las dificultades que le generaba su precario estado de salud, no le impedían que nos encontráramos, por lo que establecí el contacto y acuerdo para visitarlo en su casa para –té de por medio-, (británico al fin), para charlar con él, grabar nuestra entrevista y ver sus fotos, uniformes y recuerdos... Llegó el día y lamentablemente, yo había contraído un fuerte estado gripal. Inmediatamente lo llamé para avisarle de esto en orden a no exponerlo a un contagio. Así, acordamos otro encuentro para unos días después. Cuando llamé nuevamente para confirmarle mi visita, alguien me atendió con voz acongojada, informándome que dos días atrás había fallecido por una afección menor que desestabilizó su cuerpo ya cansado de vivir y luchar... Vinculado por otras personas, llegué incluso a tomar contacto con otro antiguo ex capitán de artillería del ejército inglés, también descendiente de ingleses, pero santafecino y criollo hasta la médula en sus costumbres y dichos. Había prestado esforzados servicios en Birmania, permaneciendo incluso un largo tiempo después de finalizada la contienda, proponiéndosele permanecer en el ejército británico. Su nacionalidad argentina a la que debía renunciar, sus afectos todavía residentes en nuestro país y la convicción de haber prestado con creces, los servicios que su conciencia le aconsejaban, lo decidieron a solicitar su baja y regresar a nuestro país, donde aún hoy vive en la localidad de La Lucila, con muy largos pero lúcidos y frescos ochentas. Su amena charla y el compartir algunas especiales vivencias junto con la colectividad británica en nuestro país, me hicieron rever profundamente lo que significa el amor a la Patria.

Ese mismo amor y deseo de entrega, de brindar servicio, de aceptar un reto, fue lo que llevó a miles de argentinos a enrolarse en diversas fuerzas de distintos países en las contiendas que marcaron a fuego el recientemente pasado siglo XX. Veamos algunos casos publicados en forma relativamente reciente por el periodista bahiense y corresponsal en esa ciudad del Diario LA NACIÓN, Oscar R. Baltián:

“El argentino Ángel García Bollini tomaba unos cursos de aprendizaje en cazabombarderos en la base norteamericana de Pearl Harbor justo cuando se produjo el ataque japonés. Sobrevivió y llegó a ser instructor. Su inmediato superior lo asignó a la preparación de los pilotos encargados del ataque a Japón. Su jefe era nada menos que Jimmy Doolittle. Ángel vive y tiene 90 años. “En un momento, el gobierno de Estados Unidos le ofreció a García Bollini la ciudadanía norteamericana y él les dijo que no. El argumento fue que tenía que volver a su país, la Argentina, para aplicar sus conocimientos”.

Ronald Deaintree fue otro de los que llevaban a la Argentina dentro y decidió volver una vez que finalizó la guerra. Regresó a Buenos Aires y formó parte de las primeras tripulaciones de Aerolíneas Argentinas, hasta llegar a ser jefe de los Jumbo 747. Fue piloto del ex presidente Arturo Frondizi.

Hubo también una mujer, Maureen Dunlop, criada en Río Negro (en la estación Pilcaniyeu) que se ofreció como voluntaria para enrolarse como enfermera. Pero le vieron pasta, y condiciones, como para ser piloto. La RAF decidió entrenarla y estuvo al frente de cazas y mosquitos para realizar servicios de transporte. Ella también regresó a la Argentina y fue incorporada a la Fuerza Aérea como instructora de los bombarderos Avro Lincoln y Avro Lancaster, que nuestro país compró una vez terminada la guerra. Más tarde se casó y se fue a vivir a una zona rural de Surrey, en Inglaterra, donde instaló un haras para la compra y crianza de caballos árabes. “Milla Lauquen” es el nombre que eligió para ese lugar. “Laguna dorada”, en mapuche.

Ricardo Moreno, sobrino del periodista Pascasio Moreno, es otro de los nombres que aparecen destacados. Hoy vive en Canadá. “Estamos conectados con alrededor de 85 de aquellos pilotos que fueron voluntariamente a la guerra. La mayoría tiene nombre inglés, pero cada vez que hablamos con ellos sale a la luz el criollo que hay en cada uno de ellos. Uno que vive en Vancouver siempre empieza sus mails con alguna octavilla del Martín Fierro. Y nos cuenta que está encantado cuando va al supermercado y encuentra yerba o algún vino de Mendoza.”

Uno de esos tantos hombres de nombre inglés es James Stanley Watt, el piloto cuya historia reprodujera el diario La Nación. Era anglo argentino y fue condecorado dos veces por el rey Jorge VI. Logró llevar adelante 47 misiones en un cazabombardero y fue derribado en terreno holandés, cuando regresaba desde Alemania a su base. Su hermano Frank, también piloto y también merecedor de aquella distinción, una vez concluida la conflagración mundial regresó a la Argentina y con el tiempo fue comandante de Austral Líneas Aéreas. Hoy vive entre Buenos Aires y Canadá.

Gracias a estas investigaciones se supo, 45 años más tarde, que James Stanley Watt había caído en el bosque de Alphen, en Holanda, cuando llevaba una bomba de 1800 kilos en su avión Stirling. Los Watt eran cuatro hermanos y los cuatro fueron pilotos de la guerra. Percy murió como James, pero Alpin sobrevivió, igual que Frank. Su abuela, Clara Allyn, fue una de las maestras que trajo Domingo Faustino Sarmiento como parte de su plan de capacitación de educadores para la escuela argentina.”

Muchos, muchísimos, eran jóvenes. Así fue como desaparecieron los principales equipos de rugby de Rosario y de Capital Federal. ¿Qué fue de ellos? Unos 300 regresaron a nuestro país, 122 murieron en combate y el resto quedó disperso en Nueva Zelanda, Inglaterra, Canadá y Estados Unidos.

Hay documentación que es emocionante. El escuadrón de Spitfire se completaba con nombres que reproducían los barrios de Buenos Aires, como Hurlingham y Olivos. Se donaron aviones que fueron bautizados Pampero I, II, III y IV o Patoruzú. Estaban pintados con las creaciones de Dante Quinterno, o reproducían figuras de Molina Campos y fueron donados por argentinos: “Desde nuestro país se compraron dos escuadrones completos de aviones; uno de cazas Spitfire y otro de los denominados “mosquitos”. El agradecimiento de los ingleses no se hizo esperar y un integrante del gabinete de Winston Churchill, sir Stafford Crips, envió una carta a una familia de apellido Bridger -una de las primera que pobló Tierra del Fuego- porque había donado un caza Spitfire al que llamaron “Fire land”. El representante de Gran Bretaña reconoce allí lo que los Bridger hicieron desde “el fondo de la tierra del fuego”. Estaban dispuestos a colaborar con la causa como fuere. Lo que hicieron en primer lugar fue enviar a uno de sus hijos como voluntario, pero como tuvo que regresar a Buenos Aires porque sufría una enfermedad, decidieron comprar un avión para donarlo a la RAF.

Bernardo Noël De Larminat, fue el argentino más condecorado. A pesar de los honores recibidos, prefiere no hablar del pasado. Aunque no salga de su boca, son sus ex compañeros de fuego cruzado los que comentan que el arisco De Larminat participó en 341 misiones de combate en cazas Hurricanes y Spitfires con los escuadrones 417 “City of Windsor”, de Canadá, y los franceses 340 “Ille de France” y 341 “Alsacia”.

Sólo quienes lo han agarrado en un buen día, allá en sus pagos de Bahía Blanca, saben que lo derribaron el 1º de abril del 45 mientras lideraba un ataque a los alemanes en Holanda. Aterrizó el Spitfire de panza en un campo y le llevó un día eludir al enemigo y volver a su escuadrón.

Podría afirmarse que muchos de estos hombres y mujeres eligieron marchar a la guerra por el deseo de vivir excitantes aventuras límite, pero las investigaciones históricas realizadas, las charlas mantenidas con algunos de estos personajes y la forma en que hoy en día culminan sus vidas, modesta y tranquilamente retirados de todo aquello, nos confirma que fueron a la guerra movidos por auténticos ideales patrióticos y firmes convicciones políticas.

Allan Claudio Withington escribía con tiza sobre las bombas que luego lanzaba, “Adolfo, grandes cariños desde Argentina”, dedicándoselas a Hitler. Tras los mandos de su bombardero Lancaster y sobre el final de la Segunda Guerra Mundial, fue la cabeza de una de las tantas estrategias de contraataque: al mando de su grupo lanzó un millar de tiras metálicas sobre la casa de Hitler con el fin de perturbar y despistar a los radares alemanes hasta saturarlos. Cuarenta años después, Withington terminó utilizando esa misma estrategia enseñada por el bando de los aliados en contra de quien alguna vez fue su maestro, esta vez para despistar radares del enemigo inglés, en la guerra que se desarrolló en las Islas Malvinas.

Son unos pocos los sobrevivientes de la segunda guerra mundial, son muchos menos los que después de la guerra decidieron aterrizar y luchar por el suelo nacional en contra de aquellos que alguna vez fueron del propio equipo. Allan Claudio Withington (Tito para los familiares y allegados), nació el 11 de noviembre de 1923 e integró el escuadrón 625 con base en RAF Kelstern, Inglaterra. Ya adulto dio lo suyo para hacer nacer al Escuadrón Fénix perteneciente al bando militar argentino.

Allan Withington participó alternadamente para un bando y para el otro. Del lado inglés, su pasión por el aire lo motivó a ofrecerse como voluntario. Del lado argentino, defendió a su patria. Todavía no había cumplido 20 años de edad cuando se plantó frente a su familia con la idea que lo obsesionaba: volar. “Yo tengo que ir allá a pelear para los ingleses”, dijo en su casa antes de subirse a un barco carguero que zarpó desde Buenos Aires con carne y cereales destinados a saciar a una Gran Bretaña en guerra. Una verdadera pena que Hitler se haya volado la cabeza sin saber del mensaje que este cordobés descendiente de ingleses tenía para darle.

Por iniciativa propia se dirigió a la embajada inglesa para enrolarse en el bando aliado. Como Tito, unos 3.000 argentinos no quisieron quedarse afuera de la historia y se ofrecieron como voluntarios en la Segunda Guerra Mundial. “En el barco se empezaba a sentir todo. Es más, como nadie sabía qué se iba a encontrar una vez estando en la guerra, alguien gritó “¡Submarino, submarino!”. Todos se asustaron. Pero resultó ser una ballena...”. En el mismo barco conoció a Harold Hyland, otro argentino afiliado a la odisea de cruzar el océano para frenar a Hitler. Pero Harold tuvo menos suerte que Allan. A él le tocó llorar a Peter, el hermano que no volvió de la guerra. Allan terminó sumando a la hermana de Harold, Sheila, a su familia, a quien convirtió en la señora de Withington. Ellos fueron integrantes del Escuadrón Anglo Argentino 164 “Firmes Volamos”, creado en 1942.

Allan se alistó en la Royal Air Force (RAF) en Londres y se entrenó con las fuerzas norteamericanas, donde recibió el adiestramiento necesario para manejar, controlar y manipular la tecnología aérea. “De paso recorrí todo el mundo. Así conoció Europa, el norte de África, Asia... Recorrí, no por placer, sino para buscar prisioneros. Supongo que no es lo mismo”. Durante la guerra cumplió la función de enmascarar el escuadrón de aviones que seguía la cola de su avión. Al mando de su grupo, Tito era el encargado de soltar miles de papelitos metálicos que funcionaban como anzuelo y despiste. Estos papelitos eran captados por los radares alemanes que perdían toda precisión y exactitud al tomar las señales como si fueran las posiciones de los aviones atacantes. Debido a que Withington nunca quiso aceptar la ciudadanía inglesa, una vez finalizada la guerra volvió a Argentina con el fin de mantener su trabajo como piloto. Así fue como de vuelta en el país trabajó en empresas nacionales como Aerolíneas Argentinas y Austral. Además de ser piloto de vuelo, Tito colaboró con las Fuerzas Aéreas Argentinas (FAA) donde participó como instructor de vuelo de viajes comerciales y de simulacros de emergencia.

Allan nunca fue un hombre que se fuera a quedar quieto. En 1978 decidió jubilarse para poder trabajar en el Banco de Italia, donde tuvo su primer contacto con los aviones que completaron esa pasión que fue incubando a través de los años. Gracias a ese trabajo, conoció a un pájaro del aire con plumas de metal, superior a cualquier otro que hubiese visto: los aviones Lear Jet, de increíble velocidad y tecnología. “Pasó a ser piloto de lujo, chofer de lujo. Traslataba presidentes entre países y de paso entrenaba a otros pilotos que iban a trabajar con los Fortabat...”. Pero en 1982, historia conocida: agresión Británica de por medio,

Tito no pudo aplacar aquella iniciativa que en 1942 lo llevó a participar voluntariamente en la guerra. Así, vio nacer al Escuadrón Fénix como el ave que resurge de sus cenizas, el cual tuvo su Bautismo de fuego en el conflicto del Atlántico Sur durante la guerra de Malvinas.

Tito fue uno de los tantos chicos que de trabajar medio tiempo como ninjas y defensores del universo se ofrecieron como voluntarios para combatir en la Segunda Guerra Mundial a favor de los aliados. Uno de los tantos que de ser jefes de familia, abogados, ingenieros, maridos, padres y esposos, cambiaron el proceso de ilusiones, aspecto, habilidades, ideas políticas, amores y pasiones para ser hombres que arriesgaron a dejar la fantasía de soldaditos de plomo para encarnarlos en sangre propia.

Fue integrante del primer grupo de treinta aeronaves, pilotos y mecánicos aeronáuticos que se despacharon al Sur del País cubriendo las diferentes movilizaciones y despliegues implementados por la Fuerza Aérea. Al igual que en 1942, en esta ocasión tampoco dudó al momento de luchar en Malvinas. La ironía fue que, esta vez, el enemigo era aquel bando inglés al que alguna vez defendió. “No, bombas no tiró nunca. Vio morir a un compañero y prefirió ser la punta de su escuadra con el objetivo de despistar radares alemanes para lograr camuflar el ataque de los aviones. Lo mismo que había hecho en la segunda guerra...”, comentó Daniel Withington, uno de los 7 hijos de Tito. “Pero así como se les sumó sin chistar en el 43, en el 82 fue del bando de “el que no salta es un inglés”. En la Guerra de Malvinas se subió a un avión. Peleó con y en contra de Inglaterra. Voló un Learjet del por entonces Banco de Italia y podría haber argumentado algo para no ir pero donde iba el avión iba mi papá. Imaginate, si se fue a la guerra a los 18, a los 60 y pico no iba a ser menos. Le dieron un uniforme y no lo vimos por una semana.”

Una vez iniciada la guerra en Malvinas, Allan se acercó a quien era su jefe en el Banco de Italia para pedir prestados los aviones con el fin de ser usados a favor del país argentino, debido a la amplitud del alcance de los radares. Con 59 años, se embarcaba al encuentro de lo que sería una guerra muy diferente a la jugada años atrás en suelo Europeo. “Los militares son unos pelotudos. No podíamos ganar, pero no podíamos dejar que mueran todos tan impunemente.”, dice Allan. La Fuerza Aérea Argentina, ante la necesidad de aumentar los volúmenes de carga y pasajeros a ser transportados a las Islas Malvinas, movilizó parcialmente medios aerocomerciales pertenecientes a Aerolíneas Argentinas y Austral. El otro componente fue compuesto por los miles de soldados que fueron enviados al suelo frío del sur para defender un país que participaba en la guerra de Malvinas.

Withington había conseguido uno de los tantos aviones civiles que simulaban aeronaves de combate en los radares de la Fuerza de Tareas Británica y que motivaban continuas alarmas e incursiones de parte de las Patrullas Aéreas de Combate (PAC). Muchas de las salidas de esta aeronave dentro del Escuadrón Fénix encubrieron exitosas misiones de combate que ocasionaron notorias pérdidas a las fuerzas expedicionarias inglesas en el marco de la Guerra de Malvinas. “Las aeronaves que fueron usadas contaban con múltiples ventajas: velocidad, excelente nivel de vuelo y mimetización ante la imposibilidad de ser discriminadas por los radares del enemigo... Pero él sabía la las pocas chances que había de ganarle a los ingleses. Allan había volado esos aviones y nos decía que íbamos a perder la guerra. Por eso lo tildamos de loco. Pero tenía razón, ese sistema bélico era insuperable”, comenta Susana, actual esposa de Daniel Withington.

En el sur del país, Tito realizó tareas de retransmisión en vuelo, exploración y reconocimiento, búsqueda y salvamento, diversión (para confundir al enemigo y mantenerlo en alerta permanente) y guiado de escuadrillas de combate hasta las proximidades del objetivo. Pero la gran distancia desde el continente a las Malvinas imponía limitaciones para la operación de los aviones, por ello se seleccionaban las pistas próximas al archipiélago, estableciéndose las bases en Trelew, Comodoro. Rivadavia, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos y Río Grande. En la base ubicada en Río Gallegos, Allan dedicó sus actividades a practicar lo que el bando enemigo le había enseñado.

Entre las tantas picardías que se podrían argumentar contra las fuerzas argentinas, Tito recuerda el hecho de que las aeronaves no se encontraban artilladas, de modo que las mismas se enfrentaban al enemigo sin la posibilidad de dar respuesta bélica alguna. Por lo tanto, la única alternativa con la que contaban los pilotos de vuelo constaba en quedar librados a su buena suerte y a las maniobras evasivas que pudieran realizar para evitar impactos mortales de la agresión de aviones Sea Harrier enemigos, misiles lanzados desde tierra o de las posiciones navales. Igual desventaja y pérdida de chances tenía lugar en caso de enfrentamiento y ello era así por el hecho de que estas aeronaves no contaban en ningún caso con la posibilidad de eyección o del lanzamiento en paracaídas de sus tripulantes.

Fue en el cielo donde encontró la fascinación de su vida pero fue ese mismo cielo bajo guerra el que le quitó la vida de uno de sus amigos. “No quise subir más. No quería saber más nada. Pero uno de los militares

con mayor rango que el mío me puso un chumbo en la cabeza y me dijo: “o subís o te bajo yo”... Y yo no podía dejar a una familia con siete hijos”.

Las ironías de la vida hicieron que veinte años después de la finalización de la guerra contra Gran Bretaña, Tito fuese condecorado por la Corona Inglesa por su voluntariosa participación en la segunda guerra mundial.

Una emotiva ceremonia en la St. Clement Danes Church y otra en la residencia del embajador argentino sirvieron para rendir homenaje a los 754 voluntarios argentinos que se alistaron en las fuerzas aliadas durante la Segunda Guerra Mundial, de los cuales once asistieron al acto. Allí, la misma Reina hizo entrega de medallas y se presentó el libro “Alas de trueno”, de los investigadores bahienses Claudio Meunier y Oscar Rimondi y del pintor aeronáutico Carlos García.

Hoy en día es difícil encontrar que alguien describa su pasaje por una guerra. Y Tito no es la excepción. Habiendo vivido dos guerras sufre las consecuencias del Alzheimer, enfermedad progresiva que le ataca el cerebro y genera como consecuencias limitaciones de la memoria, el razonamiento y el comportamiento. Desde el sillón no da más detalle que lo superficial de la guerra. El resto se lo guarda. Se dedica a coleccionar pingüinos y a sumergirse en una docena de pinturas que emulan los aviones y máquinas que disfrutó manejar en sus días de actividad como soldado. Quedan pocos de estos verdaderos pioneros de la aviación para quienes volar representó alguna vez la aventura.

Estas experiencias que no terminan con esta entrega, nos movilizan profundamente a la hora de medir y pesar lo que significa la condición de soldado. Podrá la Milicia, ser una actividad múltiple en recursos de audacia, puestos al servicio de una causa o podrá ser una actividad lucrativa y desprejuiciada para otras opiniones.

Alternativas antagónicas, que cuando en ciertas reuniones se encuentran militares cuyos uniformes revelan la pertenencia a distintos países, no impiden hacer comentarios comunes y de reconocer en anécdotas, curiosidades, usos, costumbres y tradiciones, aquello que decía sabiamente Don Pedro Calderón de la Barca al definir a la Milicia, como una “Religión de hombres honrados”.