

MEMORIA, SOBERANÍA Y MEMORIA VIVA DE LA CAUSA NACIONAL

María Colino, la mujer que desafió la guerra desde los cielos de Malvinas

La doctora, ex integrante de la Fuerza Aérea Argentina y una de las primeras mujeres en participar oficialmente en una guerra como personal militar, entrevistada por **EL LIBERTADOR**, relató su experiencia durante el conflicto de Malvinas realizando evacuaciones aeromédicas entre Puerto Argentino y Comodoro Rivadavia a bordo de aviones Hércules, en vuelos realizados a ras del mar, sin luces y bajo amenaza constante de ataques británicos.

La doctora María Lilita Colino visitó Corrientes para relatar su heroica participación en la guerra de Malvinas como integrante de la tripulación de vuelo de la Fuerza Aérea Argentina.

Entrevistada por **EL LIBERTADOR**, detalló las extremas condiciones operativas en las que se desarrollaban las evacuaciones. Explicó -entre otras cosas- que los Hércules no podían permanecer detenidos en pista debido al riesgo de ataques, por lo que las descargas y embarques de pacientes se realizaban en movimiento, completamente a oscuras y con rapidez.

Además, advirtió sobre la importancia estratégica de las islas en relación con la Antártida y sostuvo que el país debe resolver el conflicto antes de 2048, año en que se revisará el Tratado Antártico.

¿Cómo fue su participación en el conflicto?

-Yo fui desplegada. Yo, como personal militar femenino, era cabo principal en ese momento y hay que tener en cuenta que la Fuerza Aérea fue la primera en incorporar mujeres como personal militar. Hasta ese momento, hasta 1980, que es cuando ingresé, no había mujeres en ninguna fuerza armada ni de seguridad. Por lo tanto, ya eso fue algo importante. Y justamente esto es lo que permitió que fuera la primera vez que hubo personal militar femenino en una guerra oficialmente. Es decir, yo estaba en la tripulación de vuelo. Yo figuraba, no es que estaba, como pasó con muchas mujeres de la historia, que estaban por

atrás, acompañando a los hombres. Yo figuraba como tripulación de vuelo. Eso ya es importante.

¿Realizó evacuaciones?

-Realicé entonces evacuaciones de Puerto Argentino a Comodoro Rivadavia, ya durante la época del desembarco inglés, cuando los vuelos empezaron a hacerse a ras del mar, con silencio de radio, totalmente a oscuras, porque el Hércules es un avión muy grande, muy pesado y es un blanco muy fácil, tanto para los buques como para las patrullas aéreas. Entonces, por eso se debía hacer en esas condiciones; prácticamente las olas golpeaban contra las ventanillas. En el vuelo de ida íbamos acostados arriba de los containers. Cuando llegábamos allá, el avión carreteaba permanentemente, porque ya en esa época no podía aterrizar el Hércules, no como al principio, debido a que eran tan continuos los bombardeos que, si el Hércules aterrizaba, como es muy pesado, necesitaba un tiempo muy prolongado de despegue. Entonces, en ese tiempo, era un blanco muy fácil para ser bombardeado. Así que carreteaba todo el tiempo. Cuando llegábamos a la pista, bajaban la puerta trasera del Hércules y nosotros nos tirábamos a la pista, porque estábamos arriba de los containers. Soltaban las eslingas, largaban los containers y empezaban a venir las ambulancias marcha atrás, con las puertas abiertas. Totalmente a oscuras se hacía todo.

¿Qué reflexión dejó, como argentina, esa ex-

periencia de estar en Malvinas?

-Como yo siempre digo, tuve el honor, el privilegio y la emoción de pisar Malvinas cuando flameaba la Bandera argentina, y eso es algo que no me lo saca nadie. Y eso es algo que algún día todos los argentinos deberían sentir. Yo lo que sentí al volver es que nadie se acordaba de Malvinas. Malvinas quedó totalmente en el olvido, fuimos relegados totalmente, y pienso que en este momento, con el fervor que hay por Malvinas, es nuestra obligación mantener vivo ese espíritu de Malvinas para que Malvinas pueda ser recuperada, porque Malvinas fue usurpada, nos pertenece histórica y geográficamente y es el futuro del país. Hay que tener en cuenta que, en el mapa bicontinental, el centro del país justamente está en Tierra del Fuego y las Islas del Atlántico Sur. Por lo tanto, lo que tenemos que hacer es, primero, fomentar en los niños y en los jóvenes ese mapa bicontinental para que quede clara la importancia de Malvinas, ¿no es cierto?, y exigir a la política que en los foros internacionales la diplomacia siempre mantenga presente el reclamo de Malvinas.

Última pregunta, doctora. La importancia del ser nacional en la defensa de la soberanía, ¿no?, en este caso Argentina, las Malvinas argentinas y el territorio nacional argentino, el territorio marítimo defendido por los propios argentinos, actitud de ejemplo que se solicita también a la clase política, teniendo



HEROÍNA. La veterana destacó las extremas condiciones en las que se trasladaban heridos desde las islas y remarcó la importancia de mantener vigente el reclamo soberano argentino sobre Malvinas y la Antártida, advirtiendo sobre el valor estratégico del territorio de cara a la revisión del Tratado Antártico prevista para 2048.

do en cuenta que hay fechas quizá no tan lejanas en tiempo histórico, en las que también se tratará jurídicamente la situación de este territorio.

-Sí, fundamentalmente porque no tenemos mucho tiempo para seguir reclamando. Tenemos que tener en cuenta que en el año 2048 se va a discutir el Tratado Antártico y, si perdemos Malvinas, perdemos la mayor parte de la Antártida, la cual no solo tiene valor estratégico, porque hay que tener en cuenta que la Antártida, a diferencia del Polo Norte, no es solo hielo: también tiene tierra, riquezas minerales y agua dulce. Entonces, en ella invertimos muchísimo, porque Argentina es uno de los países que más invirtió en la Antártida, tanto en la

parte económica como en la científica. Entonces, no tendríamos que llegar al año 2048 teniendo que volver a entrar en guerra para no perder la Antártida. Tenemos que solucionar esto antes de ese año.

Un territorio en extremo peligroso.

-Y bueno, evacuábamos pacientes hasta que el piloto era informado por la torre de control de que en el radar aparecían Sea Harrier. Entonces, automáticamente, el piloto despegaba y, mientras despegaba, iba levantando la puerta trasera. Hay que tener en cuenta que los aviones de combate tienen una velocidad de 900 a 1.000 nudos, muchísimo mayor que la que puede tener un Hércules, que es un avión grande y pesado. Así que el vuelo

de vuelta se hacía igual: a ras del mar, con silencio de radio, totalmente a oscuras. Llevábamos linternas en la boca y, cuando llegábamos a Comodoro Rivadavia, aterrizábamos y frente a la pista estaba el hangar de YPF. Perdón, el vuelo de ayer era con mucho aire acondicionado y cuando bajé, el calor me hizo muy mal. Cuando llegábamos entonces a Comodoro Rivadavia, frente al hangar de YPF, se hacía el triage; es decir, se priorizaba la atención de los pacientes según su gravedad y la importancia de sus heridas. Después, además, se los dividía según el arma a la que pertenecían. La Fuerza Aérea trasladaba a todos los pacientes y, a partir de Comodoro, cada fuerza se hacía responsable de los suyos.