

Una introducción *strictu sensu*. Malinowski a bordo del portaaviones ARA 25 de mayo

Rosana Guber

 <https://orcid.org/0000-0002-0469-6982>
CIS-IDES, CONICET, Buenos Aires, Argentina
guber.rosana@gmail.com

A Alberto G. Sylvester, mi primer maestro de enganches.

RESUMEN

Este artículo muestra cómo podemos utilizar la introducción a Los argonautas del Pacífico occidental, de Bronislav Malinowski, en nuestras investigaciones actuales. En este caso puntual y a propósito de una doble conmemoración que se celebra en 2022, presento la lógica con la cual estructuré una clase de método etnográfico en abril de 2021. Lo hice tomando un tema extraño para mis estudiantes, alentándolos a formular preguntas y a pensar y comprender la estructura, los imponderables de la vida real y la mentalidad de estos particulares nativos, el verdadero Otro para la academia argentina. La situación se refería a los marinos militares de la Armada, con quienes trabajé para comprender cómo vivieron el conflicto angloargentino por Las Malvinas e Islas del Atlántico sur en 1982.

Palabras clave: guerra de Malvinas, Armada argentina, Bronislav Malinowski, etnografía, portaaviones, Aviación Naval.

An Introduction *strictu sensu*. Malinowski aboard carrier ARA 25 de Mayo

ABSTRACT

This paper shows how we can use the Introduction of Bronislav Malinowski's The Argonauts of the Western Pacific in our research today, a century later. In this specific case, and going through a double commemoration in 2022, I explain the logic with which I structured an ethnographic method class in April 2021. I did so by taking advantage of a subject that was foreign enough to my students, prompting them to raise questions and to



understand the structure, the imponderabilia of real life and the natives' mentality. In my own case, the natives are the real Other of the Argentine academia: the military sailors of the Argentine Navy, with whom I tried to understand how they experienced the Anglo-Argentine conflict for the Malvinas/Falklands and other South Atlantic Islands (1982).

Keywords: *Falklands War, Argentine Navy, Bronislaw Malinowski, Ethnography, Carrier, Naval Aviation.*

2022 se ha revelado, en mí, como un año doblemente conmemorativo. En primer lugar, claro está, se trata del centenario de la publicación del volumen *Argonauts of the Western Pacific*, que en América Latina conocemos como *Los argonautas del Pacífico occidental*. ¿Cuál es su vigencia? ¿Se trata acaso de una personalidad reconocida y valorada en todo el mundo antropológico?

Quizás haya sido la primera propuesta del funcionalismo como teoría antropológica o, aún más, como el principio rector del método etnográfico, la cuna ancestral de la bienaventurada observación participante. Sin embargo, la vigencia del autor, la obra, la perspectiva, las sugerencias, los preceptos, parecen limitarse a los cursos de teoría antropológica o de historia de la teoría antropológica. Pocos piensan que *Los argonautas* pueda haber sobrevivido en un mundo en el cual el funcionalismo ha sido superado casi al mismo tiempo que la publicación póstuma de *Una teoría funcional de la cultura*, del mismo Malinowski. Además, el autor poco tuvo en cuenta a las mujeres, según han mostrado varias autoras, notablemente Anette Wiener, y se lo podría tildar de machista cuando leemos su diario. Obviamente, también, parece un poco positivista, pues postula que la antropología social es una «ciencia», y también empirista, pues no hay un capítulo estrictamente teórico a lo largo de sus más de quinientas páginas. Imposible negar que Malinowski desarrolló sus investigaciones en plena expansión colonial-imperialista, de manera que el insigne polaco podría constituir una avanzada británica. Yendo a la cuestión propiamente metodológica, muchos dirán que son muy pocos los que pueden usar un año completo para hacer trabajo de campo, pues hay que ingresar lo antes posible al cada vez más competitivo mercado laboral. La presión por publicar hace que se abrevien los tiempos de meditación nativa y finalmente, como nos lo ha demostrado la pandemia del 2020, contamos actualmente con otros medios para hacer trabajo de campo que no requieren ni siquiera tomar un bus o un tren para ver a nuestros interlocutores: basta con tener «buena señal»... de internet.

Mi mejor respuesta a este tipo de argumentación es demostrar a mis estudiantes de método etnográfico que trabajar con la introducción y, si da el tiempo, con otros

capítulos (aclaro que he enseñado la totalidad de *Los argonautas* para un posgrado en la Argentina, Ciencias Sociales, Universidad Nacional General Sarmiento) es una gran ayuda para encarar una tesis de maestría y de doctorado en antropología y con campo empírico. En esto, además, sigo a mis dos guías: mi maestra y primera antropóloga social argentina Esther Hermitte, quien me enseñó a leer etnografías clásicas y a pensar el trabajo de campo, y Hebe Vessuri, la primera antropóloga social que conocí en mi vida, y que dedicó buena parte de su trabajo a los estudios sociales de la ciencia y la tecnología (Premio John Bernal 2016). En los escritos de ambas, 1968 y 1974 respectivamente, se convirtieron en las primeras colegas argentinas que trataron con seriedad la observación participante y la labor etnográfica (ver Visacovsky y Guber, 2002; Guber, 2018). Por distintas vías, y aun sin conocerse, ambas citaban largamente algunos párrafos de la famosa introducción.

A continuación, me gustaría exponer cómo usé la introducción a *Los argonautas*... en una de las primeras clases que debí dictar de manera remota en abril del año pasado (2021), cuando todavía no nos permitían regresar a las aulas. Esa clase coincidía con mi escritura de un capítulo del libro que se publicó en 2022, y que se llamó *Mar de Guerra*, un estudio que encaramos un equipo de colegas acerca de cómo vivieron el mar los distintos tipos de marinos militares: los submarinistas, los «barqueros» a bordo de los buques de guerra, los infantes de marina en las costas y yo sobre los aviadores navales que vuelan sobre el mar y hacen la guerra sobre, desde y hacia el mar. Mi pregunta específica trataba acerca de por qué y cómo los componentes de la Armada, ejerciendo especialidades tan distintas y desempeñándose en ambientes tan diversos, se sentían «unidos a la misma unidad»: la fuerza naval.

Henos aquí la segunda razón de la conmemoración de 2022: los cuarenta años del conflicto angloargentino por Las Malvinas e Islas del Atlántico Sur que enfrentó a la Argentina y Gran Bretaña entre el 2 de abril y el 14 de junio de 1982. El mundo angloparlante conoce las islas centrales de la contienda como Falklands, y el francófono como Malouines que es, en efecto, de donde España y América Latina antes y después de sus independencias extrajimos la denominación de Malvinas.

MIS ISLAS TROBRIAND

Mi trabajo específico se concentró en lo que los marinos militares llaman «la aviación naval embarcada», la que viaja en, despegue de y aterriza en la cubierta de un particularísimo buque de guerra. Como lleva aviones, se llama «portaviones». En la guerra de Las Malvinas, además de los helicópteros, la aviación embarcada estaba integrada por los aviones de ataque A-4Q Skyhawk (estrenados en la guerra

de Vietnam, a fines de la década de 1950), y los de guerra antisubmarina Tracker, que buscan y atacan submarinos.

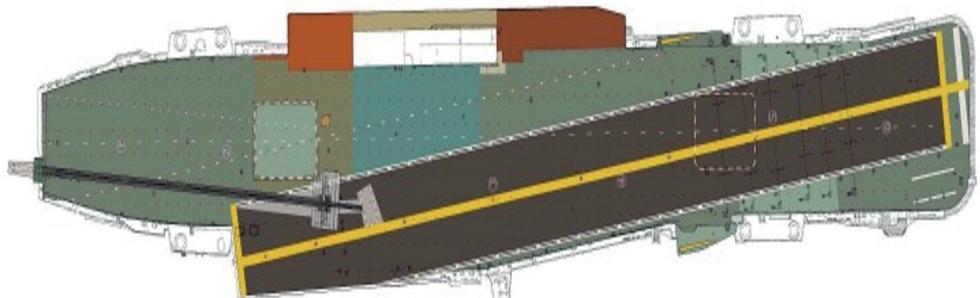


Portaviones ARA 25 de Mayo visto de frente, esto es, ante su proa (MUAN, Base Alte. Espora, Provincia de Buenos Aires).



Portaviones ARA 25 de Mayo. MUAN, Base Alte. Espora, Provincia de Buenos Aires.

ARA 25 de Mayo - POMA



Esquema de visión aérea del portaaviones argentino ARA 25 de Mayo (gentileza de Juan José Membrana). Nótese la «pista angulada» con respecto al eje axial del buque, donde aterrizan los aviones, y los seis cables que la atraviesan en su primer tramo. A la izquierda, terminando en la proa (parte delantera de una embarcación), hay una línea negra que es la «catapulta» con la cual el avión despegaba del portaviones, aunque en realidad es despedido automáticamente, sin intervención del aviador.

En realidad, esto que presento con tanta parsimonia no estaba claro cuando empecé. Aquello era, más bien, una totalidad desordenada, pero, según la antropóloga brasileña Marisa Peirano, el campo todavía no impactaba EN mí, como Malinowski había sugerido en su introducción (1995). Había otra dificultad. Él hablaba de sumergirse en la vida indígena, pero claro: yo no había estado con los aviadores navales en 1982 por razones obvias. Acababa de recibirme de antropóloga, no de oficial; no había sido entrenada en conducir un avión de guerra, y, de haberlo querido, no me lo hubieran permitido, pues en aquel entonces las mujeres no eran aviadoras militares y, además, mi visión nunca fue buena. Si bien empecé a trabajar sobre la guerra en 1989, mi investigación sobre el aspecto naval comenzó 35 años después de los hechos, así que lo único que me quedaba era retomar todos los indicios posibles, por ejemplo, en restos materiales, fotos y filmaciones, clases y formas de evocar, conmemorar y recordar de quienes efectivamente habían «estado allí». Pretendía, así, aproximarme al *punto de vista del nativo*, como aconsejaba Malinowski. Pero para eso había que empezar por alguna parte.

MI KULA

Difícilmente mis investigaciones empiezan por «el principio». Digamos que mi intención aquí no es encontrar el Kula en mi propio trabajo, sino descubrir algo que a mis nativos les interesara tanto como el Kula a los trobriandeses. Es que las investigaciones generalmente empiezan por donde cada uno puede. En mi caso sucedió que, ni bien comencé mi trabajo de campo, encontré lo que sospeché podía ser una pista, pero todavía no comprendía. Mis interlocutores hablaban apasionadamente de algo que supuse vital. Ponían mucho interés y entusiasmo en describirlo, y lo llamaban «el enganche». Mientras me mostraban algunas fotos enmarcadas y algunas placas conmemorativas, me hablaban del «gancho» con tanta pasión como familiaridad. Me explicaron que, cuando se aproxima al portaviones, el avión baja un gancho que lleva en su panza atrás. Se lo conoce como «gancho de cola» y su función es enganchar su punta curva en alguno de los seis cables que atraviesan «la pista de apontaje» o aterrizaje. Esto sirve para frenar una aeronave que llega a 200 km/hora (en realidad, se mide en nudos) sobre una pista tres veces más corta que las pistas sobre tierra. Hay varios riesgos aquí: uno de ellos es irse al agua con todo y avión. En tiempos de guerra, esto es muy inconveniente para toda la unidad porque, pese a estar distante del campo de batalla, debe distraer recursos, personal y medios para el rescate.

Después de mostrarme videos y fotos, algunos de mis interlocutores me hablaban del LSO, el *Landing Signal Officer* o señalero, uno de los aviadores navales a bordo que había sido especialmente entrenado para orientar al camarada en aproximación a la pista. Mi primera impresión fue que todo aquello esto no era más que una vanidad tecnológica propia de los hombres cuando se ponen «fierros». Ciertamente, esa primera impresión procedía de mi más absoluta ignorancia (¡aunque no dejo de pensar que los hombres suelen ponerse «fierros», pero cuando están entre ellos, no conmigo!).



Placa alusiva a la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, propiedad de Alberto «Tito» Sylvester (foto de la autora; debe advertirse que la Segunda Escuadrilla utilizó Super-Etendards en 1982, los que portaban misiles Aire-Mar Exocet. Sin embargo, el gancho es el símbolo de toda la aviación naval embarcada. La revista de la aviación naval de los Estados Unidos se llama *Hook*-«gancho»).



Gancho de cola expuesto en el Museo de la Aviación Naval, Base Comandante Espora, Provincia de Buenos Aires (foto de la autora).

¿TRES ETAPAS O TRES DIMENSIONES?

Si recordamos el esquema tripartito que Malinowski ubica en la segunda mitad de su introducción y que organiza técnicas, registro y tipos de materiales, pensamos en sus metáforas orgánicas:

- 1) Esqueleto o estructura.
- 2) Carne y sangre o los imponderables de la vida real.
- 3) Mentalidad o formas estereotipadas de sentir y de pensar.

En el esqueleto se agrupa todo aquello que refiere a formas, datos cuantitativos, normas, que pueden registrarse con diagramas y esquemas, como los datos biográficos básicos para hacer cuadros genealógicos. En el caso del portaaviones esto incluiría una breve y básica biografía (cuándo fue construido, vendido, reformado, vuelto a vender, vuelto a reformar, formato de la cubierta de vuelo, otras cubiertas, etc.). También su estructura naval, distribución y datos de su dotación (personal permanente) y tripulación (todos los que viajan, incluyendo al personal permanente y a los aviadores, los mecánicos de aviones, etc.). El mismo esqueleto podría aplicarse a los aviadores navales: cuántas y qué escuadrillas (A4Q, Tracker, helicópteros), cuántos integrantes, sus especialidades, localización en el hangar, oficiales y suboficiales, división de tareas, función y estado de las aeronaves.

La carne y la sangre se refiere a todo esto cuando se pone en movimiento en los ejercicios cotidianos de las seis etapas anuales de mar (que se realizaban por aquel entonces): la salida con la catapulta, los aterrizajes o enganches, cómo se preparan, cómo son las operaciones en la vida real, cómo manejan las operaciones según las corrientes marinas, los vientos, el estado del mar, la proximidad enemiga, las condiciones de todo el grupo de tareas (el portaaviones no va solo, sino acompañado por otros buques que lo resguardan, a su vez, con su armamento y con sus sonares (radares que captan las ondas submarinas) y sus radares (que captan las ondas a través del espacio aéreo).

Claramente, mis primeras impresiones acerca de la pasión por el enganche eran del orden de la carne y la sangre, esto es, cuánto vigor, cuánta vigencia tenía en la evocación del hablante, y con qué cuestiones se asociaba aquel instante en que una aeronave de guerra siente el enganche, avanza y retrocede, gracias a un proceso básicamente mecánico que depende de la destreza del piloto y de la capacidad entrenada de sus señaleros ubicados en una miniplataforma a la izquierda del lugar en el que comienza la pista. La pasión por el enganche deriva de una actividad imprescindible que se ejercita constantemente y que puede resultar catastrófica

aun en tiempos de paz. Para enganchar correctamente no basta seguir las reglas. Se trata de un arte que depende de la capacidad del aviador.

En este nivel están, además, verdaderos «imponderables» como los accidentes. Los aviadores pueden tener percances, como cuando se quiebra el cable del enganche y, sin poder detenerlo, el avión se va derecho al mar. Cuando advierte la inminencia del accidente, el piloto puede decidir eyectarse, esto es, activar un mecanismo que lo expulse con asiento y todo hacia arriba y hacia atrás, para caer con paracaídas. Pero puede ocurrir que el sistema no funcione, por ejemplo, porque la pólvora del cohete eyector (que está encastrado detrás del respaldo del asiento) está vencida. Entonces, el avión se va por la borda, cae al mar, generalmente invertido y con el piloto adentro. Si el mecanismo no se activa, aunque sea tarde, el piloto muere dentro. Si se activa quizás sobreviva, lo cual depende de varios factores, pero de manera crucial del equipo de rescate que siempre está alerta en cubierta cuando despegar y cuando aterriza un avión. Un helicóptero anda merodeando para levantar al piloto de la superficie marina¹.

Ahora bien, los imponderables pueden desembocar en el anecdotario de la unidad, y entonces transformarse en otra cosa. Malinowski se refiere a las tradiciones orales, a los mitos y a las leyendas como la *mentalidad*. Todo el *métier* del aviador naval —y, más aún, si se desenvuelve en una misión de guerra— está repleto de relatos ilustrativos, y también de términos específicos que componen un idioma o una jerga. Parte de mi ignorancia inicial se mostraba en mi desconocimiento del idioma aeronaval. Como sabe cualquiera que rinda el examen de navegación de un simple velero, la jerga naval es casi interminable. A ello

¹ Mi capítulo «Los mares de la aviación naval» detalla el caso del entonces CC (capitán de corbeta) Rodolfo «Zorro» Castro Fox, quien en agosto de 1981 enganchó en el cable 3 y sintió un chicotazo producto del corte del cable 3 que había enganchado correctamente. Su avión tenía demasiada velocidad para frenar y demasiado poca para levantar vuelo nuevamente. Como se iba indefectiblemente al mar, su señalero le gritó «¡¡¡Eyecte Eyecte!!!» Sin embargo, el dispositivo no funcionó... hasta que estaba sumergido, panza arriba y en franco descenso al fondo del mar. El mecanismo se activó y el aviador salió a superficie ya desmayado y braceando con el brazo derecho. Como el izquierdo se había dislocado, se escurrió en el primer rescate del helicóptero. En el segundo intento, el rescatista remedió el problema y lo depositaron en cubierta, lo revivieron y trasladaron de urgencia al Hospital Naval de Puerto Belgrano, en tierra firme. Al año siguiente le tocaba ser el jefe de la Escuadrilla de dieciséis aviadores de A-4Q Skyhawk. Logró rehabilitarse y habilitarse haciendo las prácticas necesarias. A los dos meses y medio de 1982, Las Malvinas fueron ocupadas militarmente y los oficiales de la escuadrilla supieron que irían a una posible guerra. La superioridad quiso eximir a Castro Fox por su accidente, pero «Zorro» se empecinó y condujo la unidad.

se agregan los términos militares. Para acceder a la «mentalidad», Malinowski recomendaba, no casualmente, aprender la lengua nativa.

Estas tres dimensiones no se aprenden en sucesión, como si fueran etapas, aunque algunas pueden ser más difíciles que otras, precisamente por el escaso dominio del lenguaje. Asimismo, aplicar el esquema tripartito a una investigación concreta tiene un efecto intelectual esclarecedor. Todo depende de dónde se ponga el foco. Así como la *waga* trobriandesa tiene estructura, imponderables y mentalidad, así también la tiene el portaviones, el Tracker, el A-4, el hangar bajo la cubierta de vuelo, y la cubierta de vuelo. Cada instancia tiene su organización social y política, sus costumbres y su vida cotidiana, y también sus tradiciones.

Sin darme cuenta, y al advertir el tono con que los aviadores me hablaban del enganche «común y corriente» (que nunca es tal), yo lograba descubrir, focalizar y plantear que la pertenencia de la aviación naval a una fuerza militar caracterizada por los buques se experimentaba en el aterrizaje-apontaje-anavizaje (todos sinónimos) en una breve pista, la forma de amarre más desafiante riesgosa y adrenalínica de los tiempos de paz. Precisamente, el enganche de los aviadores navales al buque militar es representada por el gancho de cola. Pero el gancho de cola es un tipo de gancho menor que aquel que define a las armadas del mundo: el gran gancho, el gancho mayor, el ancla.

Desde que sospeché que en el enganche y en el gancho había una clave, fui disponiendo el material en el esquema tripartito de Malinowski, escuchando y mirando cómo me hablaban del tema, cómo me lo mostraban. Así empecé a entender que el enganche era algo más que una vanidad técnica o un procedimiento de rutina.

Un día recibí un video, otro más de los tantos enganches en el portaviones ARA 25 de mayo, el último aeropuerto flotante que tuvo la Argentina y con el cual participó de las operaciones en 1982. Ya Alberto «Tito» Sylvester, a quien dedico este artículo, me había mandado varios videos por WhatsApp. Así que cuando abrí este nuevo, me dije: «un enganche de aquellos tiempos», lo cual es evidente por el tipo de filmación, película y sonido. Y también por algo más que, sin embargo, parecía venir de otro orden, al menos desde mi perspectiva.



Video de apontajes en portaaviones argentino ARA 25 de Mayo (s/f, ca. 1970).

En la mayoría de las filmaciones argentinas y extranjeras, sobre todo las norteamericanas, las operaciones filmadas están acompañadas por una música de marcha, generalmente a ritmo militar y triunfal, como en los desfiles, pero en esta las escenas técnico-castrenses estaban ambientadas con música de confitería para parejas propia de la década de 1970. ¿Por qué un material de estas características tendría un fondo musical romántico?

A primera vista, podría pensarse en la relación sexual, ya que el gancho de cola se parece a un pene erecto. De hecho, siempre que mis interlocutores me hablaron del enganche lo hicieron suspirando y recordando el momento con el placer que sucede a la acción. Sin embargo, mi interpretación es que ese placer no reedita una acción sexual sino un enganche amoroso. De hecho, en la Argentina, y sobre todo en el habla corriente de la ciudad de Buenos Aires, la ciudad portuaria por excelencia (tanto que a los nativos de la ciudad se nos llama «porteños»), el enganche suele referir a la pasión por lo que uno hace, por las ideas, por la actividad, por el equipo de fútbol, por el juego. Esa pasión suele ser amorosa y denota, además, una relación apasionada. Así, mi pregunta inicial, que resultaba de mis primeras conversaciones sobre el gancho —un elemento que desconocía por completo— se coronaba con un sentido de pertenencia entrenada, adoptada y deseada por cada aviador con la fuerza militar más diversa y más densamente habitada de las fuerzas militares que participaron en la única guerra entre dos estados nacionales que protagonizó la Argentina en todo el siglo XX.

¿FINAL?

Mi estudio sobre los aviadores navales del Atlántico Austral, Malinowski y la etnografía *Los argonautas del Pacífico occidental* revelaba una profunda relación que tenía lugar en el mar y, además, una relación pasional con la guerra. Fue en *Los Jardines de Coral y su magia* cuando Malinowski, en el *Postscriptum*, señalaba que el Kula había sido un sucedáneo de la caza de cabezas, prohibida por los clérigos europeos. En efecto, aquel sistema de alianzas entre islas y aldeas consistente en el intercambio diferido de brazaletes y collares, aparentemente por el solo hecho de intercambiarlos, ocurría entre «los salvajes», mientras en el país de origen de Malinowski, Polonia, se libraba parte de la «Gran Guerra», un nombre ciertamente provisorio que después de 1940 se convirtió en la Primera Guerra Mundial.

En las últimas dos páginas de *Los argonautas* podemos leer lo siguiente:

Y nunca ha necesitado tanto como ahora la Humanidad civilizada tal tolerancia, en este momento en que los prejuicios, la mala voluntad y el ánimo de venganza separan a las naciones europeas, cuando todos los ideales tenidos y proclamados como los mayores logros de la civilización, la ciencia y la religión se han desmoronado (Malinowski, 1986, p. 505).

Malinowski se refería a los 13 millones de personas que habían perdido la vida entre 1914 y 1918, más del doble que en todas las guerras ocurridas entre 1790 y 1914, incluyendo la campaña de Napoleón en Rusia, que costó (solamente) 400 000 almas. Solo en la batalla del Somme (junio-noviembre de 1916), murió 1 000 000 de personas. La llamada «Gran Guerra» fue la primera experiencia masiva de muerte que atravesó la humanidad por imperio de los estados nacionales.

En 1922, hace un siglo, la guerra era un hecho tan real como lo es hoy, en 2022. Y Malinowski está tan vigente hoy como hace cien años. Por esa y por muchas otras (y más benignas) razones.

REFERENCIAS

- Castro Fox, R. (2011, abril 23). *Yo fui piloto aviador naval* [publicación de blog]. <http://castrofox.blogspot.com/2011/04/yo-fui-piloto-aviador-naval.html>
- Guber, R. (coord.) (2018). *Trabajo de campo en América Latina*. SB.
- Guber, R. (dir.) (2022). *Mar de guerra*. SB.

- Malinowski, B. (1978). Poscriptum. En J. Llobera (comp.), *La antropología como ciencia*. Anagrama.
- Malinowski, B. (1986). *Los argonautas del Pacífico occidental*. Planeta.
- Meunier, C. (2016). *Malvinas. Jamás serán olvidados*. Baloonia.
- Núñez Padín, J. F. (2008). *Mc Donnell Douglas A-4P Skyhawk*. JFNúñez Padín, Gráfica Latina.
- Peirano, M. (1995). *A favor da etnografía*. Relumé Dumara.
- Visacovsky, S. y Guber, R. (eds.) (2002). *Historia y estilos de trabajo de campo en Argentina*. Antropofagia.