

PABLO CAMOGLI

BATAJALLAS DE MALVINAS

**TODOS LOS COMBATES DE LA
GUERRA DEL ATLÁNTICO SUR**



AGUILAR

PABLO CAMOGLI

BATALLAS DE MALVINAS

**TODOS LOS COMBATES DE LA
GUERRA DEL ATLÁNTICO SUR**



Batallas de Malvinas

Todos los combates de la
Guerra del Atlántico sur

Pablo Camogli

AGUILAR

Índice

[Portada](#)

[Índice](#)

[Dedicatoria](#)

[Prólogo](#)

[Introducción](#)

[La Operación Rosario](#)

[La batalla naval](#)

[La guerra desde el aire](#)

[La batalla terrestre](#)

[Epílogo. La guerra en tiempos de paz](#)

[Agradecimientos](#)

[Notas](#)

[Glosario de siglas](#)

[Bibliografía](#)

[Biografía](#)

[Otros títulos del autor](#)

[Créditos](#)

[Grupo Santillana](#)

A mi abuela Norberta.

*A mi compadre Fabián, y en su nombre,
a todos los héroes de las Malvinas.*

Prólogo

El célebre manto de neblina que, según la canción escolar, cubre las Malvinas no sólo oculta su relieve, también parece haber disimulado su historia. Para unos, las islas constituyen el máximo “deber ser” nacionalista, mientras que para otros el 2 de abril de 1982 fue tan sólo el último desatino de la dictadura militar. Esa contradicción cargada de ideologías encerró el enfoque analítico y sirvió para pasar esa página de la historia sin querer considerar su contenido, como si Malvinas —la guerra— nunca hubiera ocurrido.

Sin embargo el conflicto del Atlántico sur existió. Su incidencia en nuestra sociedad fue tan fuerte y sus repercusiones tan hondas que aún hoy siguen allí, latentes, esperando que la sociedad resuelva abordar, con pasión y también con objetividad, esa parte de su historia. ¿Cuánto tiempo se debe esperar para ello? ¿Cuántos años deben transcurrir para que nos atrevamos a colocar el tema Malvinas sobre la mesa, y a desmenuzarlo como en una autopsia?

El correr de los años; la mayor conciencia crítica que, aparentemente, tenemos los argentinos luego de veinticinco años de crisis recurrentes, y la revisión legal en curso sobre nuestro pasado próximo serían, a priori, elementos favorables para encarar, con una mirada renovadora, aquella guerra austral. Al hurgar en el pasado para rescatar del olvido lo ocurrido allí abajo, en el extremo sur, *Batallas de Malvinas* pretende contribuir a esa reinterpretación histórica.

Despojar de visiones netamente ideológicas el proceso de análisis no implica negar que las ideologías estén presentes en el objeto de estudio. Ideología y política son parte de la ecuación, pese a que, en este caso particular, todo indica que más bien son parte del manto de neblina y no herramienta válida para ver más allá. Por eso, esta propuesta se despoja de prejuicios y se adentra en el hecho histórico —real e innegable— de la existencia de una guerra en la que murieron 641 argentinos, en su mayoría jóvenes de dieciocho y diecinueve años.

Cuando el 2 de abril de 1982 el país amaneció con la novedad del

desembarco en las islas Malvinas, la sorpresa fue general, aunque pocos imaginaron las reales consecuencias que ese hecho produciría. Es cierto: lo más importante era que, luego de ciento cuarenta y nueve años, se intentara poner fin a la vieja disputa colonial con Gran Bretaña, y que la querida “hermanita menor” volviera a ser parte integral del territorio nacional. También es preciso destacar que la sorpresa que se registró en el plano internacional fue de magnitud similar a la de la población local. Una disputa de esa índole en el campo occidental parecía casi imposible, y mucho más inverosímil que un país de segundo orden se enfrentara a una de las primeras potencias mundiales. Sin embargo, así era: la Junta Militar que gobernaba la Argentina había decidido ocupar las Malvinas e instalar allí un gobierno militar bajo el pabellón nacional.

La euforia popular se reiteraba en cada rincón del país y en Buenos Aires se sucedieron las concentraciones masivas en Plaza de Mayo para avalar la decisión de los jefes militares. En algunos de los manifestantes se descubría un elemental chauvinismo, pero en muchos otros predominaba un real sentimiento patriótico frente a una situación que no habían experimentado las últimas diez generaciones de argentinos: la proximidad de una guerra.

Para los que no participaban directamente del conflicto, fueron setenta y cuatro días de inmensa tensión y expectativa... Así como días de desinformación, mentiras y profundas tristezas. Todo terminó (¿todo terminó?) en la recordada manifestación popular del 15 de junio frente a la Casa Rosada, cuando muchos de los que el 2 de abril habían vitoreado al presidente de turno, aquel día lo abuchearon. ¿Fueron los mismos los que concurren a ambas concentraciones? ¿Acaso los argentinos saltamos, con notoria facilidad, de la euforia a la bronca en cuestión de días? ¿O es que ambas marchas, en realidad, no fueron tan distintas? Si reivindicar la soberanía sobre las Malvinas es un acto de patriotismo, ¿luchar contra una dictadura para instaurar un régimen democrático no es, asimismo, una muestra de patriotismo? A veinticinco años de los hechos, las diferencias al respecto siguen vigentes.

Es momento de comenzar, cuanto menos, a buscar respuestas capaces de incluir la totalidad del problema, de sumar ingredientes que permitan establecer la verdadera importancia de aquellos días de guerra contra el imperio británico. Sólo así se podrá insertar una cuña en esa contradicción

que prevaleció todos estos años.

Este libro se propone participar en esa búsqueda, abordando el estudio de uno de los componentes centrales: el aspecto militar de la guerra: Malvinas es lo que es porque hubo aviones, barcos y, sobre todo, soldados que pelearon una guerra a muerte por ese pedazo de tierra en el extremo sur del país. Sin las bombas, sin la muerte, sin el hambre y el frío, ningún análisis estaría completo, ninguna conclusión sería acertada.

La historia argentina, tan amante de los mitos que toda ella parece serlo, no podía recorrer el caso Malvinas de otra forma que no fuera plagándolo de fábulas, irrealidades y ficciones. El mito fue, en consecuencia, el hecho distintivo del acercamiento histórico hacia esa guerra. Los *chicos de la guerra* fueron sólo la primera nube de una densa bruma que cubrió de falsedades el valor y la constancia de esos hombres que se vieron impelidos por las circunstancias a tener que pelear una guerra. La cobardía de muchos oficiales y la incapacidad que la mayor parte de nuestras Fuerzas Armadas exhibió durante esos días terminaron por constituir una teoría general que dejó a muchos conformes, pero que hoy comienza a ser cuestionada.

Por eso es fundamental saber qué pasó en la guerra de las Malvinas. Cuáles eran las capacidades militares de cada contendiente y cómo se utilizaron. De qué forma, en qué condiciones y con qué ánimo nuestros soldados esperaron al enemigo, y cómo se comportó éste en la victoria. Cómo actuaron las Fuerzas Armadas institucionalmente, pero también cómo lo hicieron sus integrantes en forma individual, en especial a la hora del combate. Cuál fue el planteo estratégico militar y cómo fue su ejecución táctica. En definitiva, lo que se pretende aquí es desglosar la guerra desde una perspectiva netamente militar, que establezca el foco de atención en el hecho bélico. Si este objetivo se logra, es probable que obtengamos revelaciones insospechadas sobre los *hombres de la guerra* y, con ellas y junto a ellos, arribar a conclusiones que nos permitan dismantelar ese mito y permitir que una ráfaga de aire fresco se lleve ese manto de neblina que nos oculta la realidad.

Las Malvinas están allí. Querer verlas o no es un desafío que se nos plantea como sociedad y como país. No sólo por el hecho en sí de tener que resolver, tarde o temprano, una situación colonial en nuestra tierra, sino, principalmente, por aquellos que cayeron luchando. Este libro intenta despejar ese camino.

Pablo Camogli

Introducción

Desde el momento mismo en que Europa comenzó su expansión colonial, a mediados del siglo xv, las islas Malvinas cobraron una importancia estratégica que despertó enorme interés en todas las potencias navales. El descubrimiento del paso interoceánico por el sur del continente americano (efectuado por Magallanes en 1521) transformó a las Malvinas en una escala obligada y en un punto de control del tráfico marítimo, inmejorable para quien las dominara.

Por otro lado, y hasta la llegada del siglo xx, las relaciones internacionales, en cuanto a la distribución colonial del mundo, se basaron en dos principios jurídicos básicos: el derecho de descubrimiento y el de establecimiento. Éste será la evolución del primero, pero ambos tendrán relevancia diplomática y, en última instancia, sólo serían rebatidos por un tercero: el de la fuerza.

En cuanto al primer aspecto, entre los investigadores no existe unanimidad sobre el descubridor europeo de las islas. Los autores argentinos han prestado especial atención a este tema, ya que representa un elemento de peso jurídico. Portugueses, españoles, franceses, holandeses y hasta ingleses se cuentan entre los posibles descubridores de las islas. Mientras que para algunos podría ser Américo Vespucio, quien habría llegado en 1501,¹ otros descartan esa posibilidad. También se especula con que pudo haber sido algún barco integrante de la expedición de Magallanes. Tanto para Ricardo Zorraquin Becú, que basa su afirmación en un profuso estudio documental, como para Laurio Destefani, que realiza un detallado análisis de las cartas de navegación y de las condiciones climáticas de la época, no hay duda de que los primeros en llegar a las Malvinas fueron los tripulantes de una nave española que fue impulsada hacia el este cuando intentaba atravesar el estrecho rumbo a Lima, en febrero de 1540. Estos hombres habrían permanecido alrededor de diez meses en el archipiélago, hasta que pudieron partir, en lo que sería la primera ocupación de las islas.

Para Paul Groussac y Ricardo Caillet-Bois, dos autores clásicos de la etapa previa a la guerra de 1982, el descubrimiento que no es “problemático”, ya que fue debidamente registrado en el libro de a bordo, fue el de los

holandeses en 1600. El primer nombre que habrían tenido las islas proviene de Sebald de Weert, su presunto descubridor. Igualmente, no se trató de una toma de posesión, debido a que por falta de botes adecuados los visitantes se contentaron con contemplar, a la distancia, el litoral isleño. Este descubrimiento —o redescubrimiento— es el primero en ser aceptado por la mayoría de los investigadores.

Luego de varias visitas más, entre ellas de portugueses y de más holandeses, en 1690 llega el inglés John Strong, quien bautiza el estrecho que separa a ambas islas con el nombre de Falkland Sound, aunque tampoco toma posesión formal del archipiélago, si bien desembarca sus hombres para efectuar un somero reconocimiento, cazar algunos animales y recoger madera. Los ingleses, además, alegan dos visitas previas en 1592 y 1594, pero ambas han sido desestimadas por los nutridos trabajos de investigación realizados por estudiosos navales argentinos.

Hasta entonces, la corona española no había tenido problemas para hacer valer sus derechos sobre esas remotas islas, ya que por su ubicación geográfica estaban incluidas en la donación que el papa Alejandro VI había efectuado en las figuras de los Reyes Católicos en 1493, mediante la bula *Inter caetera*. Esta bula dividió el mundo descubierto y por descubrir entre las dos grandes potencias marítimas de fines del siglo xv: España (o más precisamente Castilla) y Portugal. Un año después las potencias firmaron el Tratado de Tordesillas, que establecía una línea divisoria de polo a polo, 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde. El oriente quedaba para los lusitanos, mientras que el occidente, las Malvinas incluidas, pertenecía a Castilla. A partir de ese momento, para España su derecho de descubrimiento ya estaba garantizado, sin importar quién hubiera sido el primero en ubicar, pisar o asentarse en un lugar determinado.² Para fines del siglo xvii, y a medida que el poder naval español era alcanzado y superado por sus concurrentes coloniales, las visitas a las islas se sucederían con mayor asiduidad. Los primeros en pensar en una ocupación plena y estratégica de las Malvinas no fueron los reyes o los príncipes de alguna nación europea, sino los armadores franceses, miembros de la emprendedora burguesía que impulsaba a Europa hacia el desarrollo de las formas capitalistas de producción.

Conquistada América del Norte para Inglaterra, mediante la paz de París de

1763, por la que Francia perdió todos sus dominios en el norte del continente, los súbditos franceses pusieron los ojos en su región austral.

Le tocó a Luis Antonio de Bougainville liderar la expedición que por primera vez se asentaría en las islas. Zarpó el 15 de septiembre de 1763, a bordo de la fragata real *L'Aigle*, con cien tripulantes y veinte cañones, secundado por la corbeta *L'Sphinx*, con cincuenta tripulantes y diez bocas de fuego. En los primeros días de febrero llegaron a las islas y el 5 de abril de 1764 realizaron la ceremonia de toma de posesión y la fundación de Puerto San Luis (en la Bahía de la Anunciación), con lo que las Malvinas, por primera vez, tuvieron una ocupación real. Este es un acontecimiento crucial porque, desde hacía casi un siglo, la donación papal había sido suplantada por una nueva concepción jurídica de la conquista, según la cual “el derecho de posesión estaría fundado exclusivamente sobre la existencia de establecimientos fijos y permanentes, o, por lo menos, sobre un descubrimiento perfectamente reconocido”.³ Las victorias inglesas de los siglos XVII y XVIII habían modificado el derecho de conquista internacional, y ya no alcanzaba con descubrir o poseer derechos sobre tierras inhóspitas, sino que se trataba de ocuparlas soberanamente.

Lo cierto es que la expedición de Bougainville erigió un pequeño asentamiento con hombres traídos del puerto de Saint-Maló, de cuyo gentilicio, *malouines*, derivará, con el tiempo, el nombre Malvinas.

Tres años después, la corona española reclamará ante su par de Francia la devolución de las islas. Esta negociación, que de hecho reconocía los derechos españoles sobre el archipiélago, se haría directamente entre Bougainville y la corona de España, y en términos sumamente corteses, ya que ambas naciones eran aliadas contra Inglaterra. Además, la posibilidad de una ocupación inglesa hizo que los españoles aprovecharan el establecimiento de Puerto San Luis para instalar una guarnición propia que protegiera las islas. Para ello se designó un gobernador que pasaría a depender, administrativa y militarmente, del gobernador y capitán general de Buenos Aires, ciudad que en pocos años más se convertiría en capital de virreinato.

Los ingleses, por su parte, también se instalaron en las islas, y fundaron Puerto Egmont en 1765, en la isla Trinidad, ubicada al noroeste de la Gran Malvina. Desde allí asumieron una actitud amenazante para los franceses,

que, como hemos visto, ocupaban la isla Soledad desde hacía un par de años. Por órdenes del Almirantazgo británico, los marinos ingleses debían actuar bajo la premisa de que las islas eran propiedad del rey de Inglaterra por derecho de descubrimiento (por la expedición de Strong o las de fines del siglo XVI) y de establecimiento (por la fundación de Puerto Egmont).

Philippe Ruiz Puente, como gobernador español en las islas, solicitó refuerzos al activo gobernador de Buenos Aires, Francisco de Paula Bucareli y Ursúa, para proceder al desalojo por la fuerza del asentamiento inglés. Este primer enfrentamiento armado por la posesión de las islas, en 1770, desembocará en un acuerdo por el que España devuelve Puerto Egmont bajo la “promesa secreta”⁴ de Gran Bretaña de abandonar el sitio, promesa que los ingleses cumplieron, no sin antes dejar una placa que rezaba: “Conste ante todas las naciones que la isla Falkland, con su fuerte, depósitos, muelles... pertenece a Su Muy Sagrada Majestad Jorge III, Rey de Gran Bretaña”. Como reconocen los investigadores ingleses Max Hastings y Simon Jenkins, “la mayoría de los autores británicos han pasado al plural la palabra ‘isla’, extendiendo así el reclamo también a la isla Soledad”. Es que hasta la ocupación de 1833, cuando los ingleses impongan el derecho de la fuerza, sólo reclamaban el sector donde alguna vez se habían establecido, esto es, la actual isla Trinidad.

En 1790 se firmará la Convención del Estrecho de Nootka, por la que los ingleses reconocían el dominio español sobre las costas e islas adyacentes de la América meridional.

Las revoluciones y la conquista de la independencia en América dejaron a las nuevas naciones en posesión, bajo el principio del *uti possidetis juris* (“poseerás lo que poseías”), de todas las tierras que habían pertenecido a la corona española en el continente. Entre esas tierras heredadas, las Malvinas pasarán a formar parte de las Provincias Unidas del Río de la Plata, no sólo por herencia, sino más bien porque fueron éstas las que ratificaron la pertenencia de las islas a su jurisdicción mediante la ocupación efectiva. Con ello justificaban la aplicación de dos derechos jurídicos fundamentales: el derecho natural de la herencia y el de establecimiento.

Los españoles habían abandonado las islas en 1811, al llegar la noticia de la Revolución de Mayo, por lo que el archipiélago quedó a merced de quien lo ocupara primero y se instalara allí imponiendo el derecho de

establecimiento. Pese a la precaria situación jurídica, la presencia en Malvinas continuó representada por los pesadores y cazadores de ballenas que surcaban los mares del Sur y utilizaban las islas como apostadero.

Recién en 1820 el director supremo de las por entonces Provincias Unidas de Sud América, José Rondeau, designó un oficial para que asumiera el gobierno insular. La responsabilidad recayó en el corsario de origen estadounidense David Jeweet, quien tomó posesión ratificando los derechos naturales de las Provincias Unidas, y sumando a su argumento el de establecimiento.

Durante el gobierno de Martín Rodríguez, Buenos Aires mostró cierta preocupación por su litoral marítimo y las riquezas depositadas en sus fondos. Así es como se sancionó una ley de pesca, en la que se regulaban las presas, los impuestos y las condiciones de instalación de colonias para elaboración de aceites o la salazón de pescado.

Entre los comandantes militares que tendrán las Malvinas por aquella década de 1820, se registra el caso del indio guaraní Pablo Areguati, antiguo alcalde de Mandisoví, puesto para el que había sido nombrado por Manuel Belgrano durante su paso hacia el Paraguay en 1812.

El 10 de junio de 1829 se designa a Luis Vernet gobernador de la comandancia de las Malvinas e islas adyacentes del Atlántico sur, con carácter tanto político como militar. Este acto provocará una protesta diplomática del representante inglés en Buenos Aires, Woodbine Parish. El agente británico buscaba sentar un precedente que, en un futuro próximo, sirviera como justificativo para apelar al derecho de la fuerza.

La labor de Vernet logró establecer una presencia más sólida de la Confederación Argentina en la región más austral del continente. Gracias a su buena relación con los indios fueguinos, Vernet mantuvo contacto asiduo con Tierra del Fuego e instaló una suerte de aserradero en la Isla de los Estados para surtir de materia prima a su colonia en Puerto Soledad. Fue un acierto su designación como autoridad en las islas, ya que se trataba de un emprendedor hombre de negocios, que había llegado a las islas en 1823 para comenzar su explotación, con reconocido éxito comercial.⁵

En 1831, luego de consolidar su establecimiento malvinero, Vernet cargará contra la pesca ilegal en la zona de influencia de su comandancia. La captura de tres navíos estadounidenses que cazaban lobos marinos, provocó una

rápida acción diplomática y una dura represalia militar por parte de los Estados Unidos. El 28 de diciembre de aquel año la corbeta de guerra *Lexington* saqueará Puerto Soledad y destruirá todas las instalaciones levantadas con tanto esfuerzo por Vernet y su gente. El conflicto suscitado por ese atropello generó un largo intercambio de notas diplomáticas, que se extenderá hasta casi finales del siglo XIX.

Frente a la usurpación consumada, el gobierno de Buenos Aires, encargado de las relaciones exteriores de la Confederación, designó gobernador interino de las islas al sargento mayor José Francisco Mestivier. Poco duró éste en su cargo, ya que una vez llegado a Puerto Soledad fue asesinado a causa de un motín.

Contemporáneamente a la designación de Vernet, en el gabinete británico comenzó a fortalecerse la idea de instaurar en Malvinas una “Gibraltar del sur” que sirviera de apostadero para sus barcos, que para esa altura del siglo dominaban de forma abrumadora los mares del mundo. La destrucción de Puerto Soledad por la *Lexington* y la notoria incapacidad de la Confederación para atender el gobierno de tierras tan lejanas y en medio de la guerra civil, no pasarán inadvertidas para el Almirantazgo.

En la segunda mitad de 1832 partió de Río de Janeiro la corbeta inglesa *Clío* con destino a Puerto Egmont, con el objetivo de tomar la totalidad del archipiélago para Su Majestad. En el primer día de 1833 los ingleses se encontraban frente a Puerto Soledad e intimaron rendición al teniente coronel José María Pinedo, quien había reemplazado a Mestivier. Ante la amenaza enemiga, Pinedo entregó la plaza el 3 de enero, pese a que un grupo de gauchos liderados por el entrerriano Antonio Rivero continuaría la resistencia contra la ocupación británica.⁶

De esta forma, Gran Bretaña completaba sus conquistas en el Atlántico sur, ya que en 1806 había capturado el cabo de Buena Esperanza en Sudáfrica; en 1815 había tomado la isla de Santa Elena y un año después haría lo propio con Tristan Da Cunha. Así, el Reino Unido pasaba a controlar todos los pasos interoceánicos, además de la puerta de entrada al Mediterráneo, el peñón de Gibraltar.

Para completar sus conquistas los ingleses utilizaron el derecho de la fuerza y, en base a ese poder, ocuparon las islas. Esa ocupación durará, de manera ininterrumpida, hasta el 2 de abril de 1982, es decir, 149 años, 2

meses y 30 días.

Según Carlos Escudé y Andrés Cisneros, las Malvinas constituyen la “única pérdida territorial que se puede contabilizar en términos históricos realistas. Éste es el único caso en que una potencia extranjera expulsó a los ‘argentinos’ por la fuerza, de un territorio que ocupaban y administraban”, y sobre el que ejercían “soberanía por derecho de primera reocupación de un territorio vacío”.

LA GEOGRAFÍA

Los derechos argentinos sobre las Malvinas no sólo se sustentan en elementos históricos; también hay factores geográficos determinantes que permiten sostener la soberanía nacional sobre el archipiélago. Así lo han entendido diversos autores argentinos que centraron su atención en estos aspectos y elaboraron al respecto un corpus teórico de gran valor e importancia insoslayable.⁷

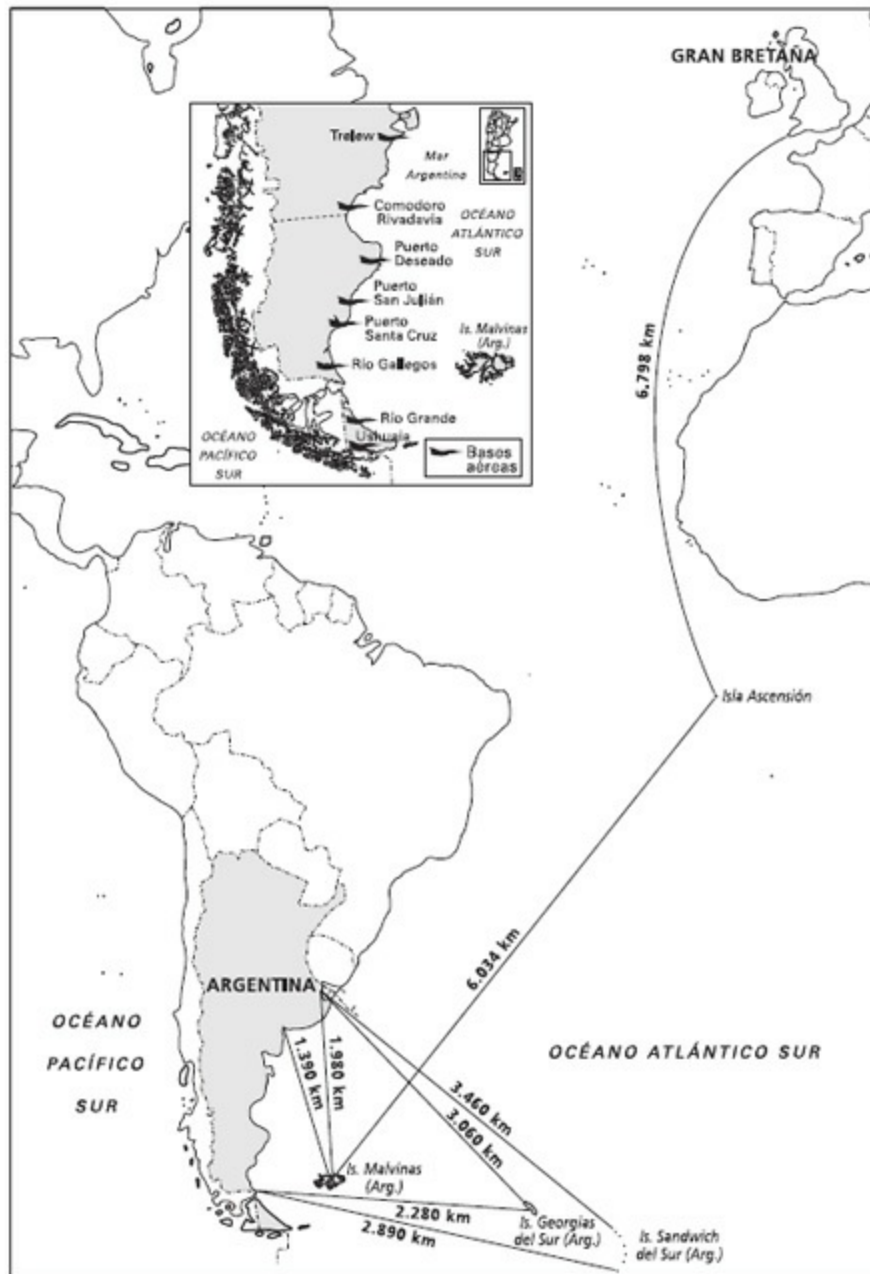
Las islas Malvinas son un archipiélago conformado por más de cincuenta islas (las dos más grandes son la Gran Malvina y la Soledad) y un centenar de islotes de menor tamaño. Si bien la superficie total no supera los 13.000 kilómetros cuadrados, el espacio físico de todo el archipiélago, considerando sus extremos de norte a sur y de este a oeste, lo convierten en una mole de tierra estratégicamente ubicada en el Atlántico sur.

Los elementos de soberanía geográfica fundamentales están determinados tanto por la pertenencia de las islas a la plataforma continental argentina, como por su cercanía al continente. Según la descripción de Jorge Fraga, autor de uno de los libros más puntillosos acerca de la geografía malvinense, las islas “constituyen geográfica y geológicamente un apéndice patagónico, desprendido probablemente hace doscientos cincuenta millones de años. De allí que las islas presentan total similitud con la Patagonia en lo que hace a clima, flora y fauna”.

La geología ya ha demostrado que las Malvinas, junto a las Georgias del Sur, las Sandwich del Sur y las Orcadas del Sur (también disputadas por la Argentina y Gran Bretaña) conforman un arco que comienza en la primera de estas islas y que concluye en las tierras de San Martín, en la Antártida. En

definitiva, se trata de la prolongación sudoriental del continente americano y la cordillera de los Andes. Para Alejandro Dabat y Luis Lorenzano, no cabe duda al respecto: las Malvinas, “geográficamente, son parte del continente americano, en la medida en que se encuentran ubicadas en la plataforma continental argentina”.

UBICACIÓN RELATIVA DE LAS ISLAS Y BASES AÉREAS EN EL CONTINENTE



El de la plataforma continental no es un dato menor, ya que desde que en 1958 la primera conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, desarrollada en Ginebra, definió las características y alcances del dominio de los países sobre el mar adyacente, la Argentina sumó otro argumento de peso para reclamar su soberanía sobre las Malvinas. En la declaración final de aquella reunión se determinó que la plataforma continental abarca el “lecho del mar y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas” (art. 76). En cuanto a los derechos del Estado ribereño sobre ese espacio, el artículo 77 es claro: “El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales”.

Por otro lado, si de distancias se tratara, la cercanía geográfica con la Argentina es notoria: la Isla de los Estados, ubicada al oriente de Tierra del Fuego, dista tan sólo 345 kilómetros de la Gran Malvina. Río Gallegos, situada en la misma latitud que el archipiélago, está a 760 kilómetros de Puerto Argentino. Y desde la Ciudad de Buenos Aires hay algo menos que 2000 kilómetros de distancia. Londres, la capital del Reino Unido, está a unos 14.000 kilómetros.

LA DIPLOMACIA

Una vez consumada la ocupación británica, la Confederación Argentina, imposibilitada materialmente de responder con la fuerza ante el atropello, no tuvo más remedio que limitarse al reclamo diplomático y la denuncia internacional.

propondrá en 1842 intercambiar la deuda Baring por la posesión de las Malvinas, sabiendo que los ingleses no lo aceptarían. Sin embargo, si los británicos hubieran pensado tan sólo en esa posibilidad, Rosas habría obtenido un triunfo inmejorable: el reconocimiento de la soberanía argentina sobre el archipiélago.

Durante la etapa de consolidación del Estado-nación la cuestión Malvinas entró en una especie de cono de silencio debido, evidentemente, a que los ingleses se habían convertido en socios privilegiados de nuestro país, y no era oportuno molestarlos con reclamos diplomáticos. El único que alzará su voz será el poeta José Hernández, quien publicó una serie de artículos sobre el tema en noviembre de 1869.

Recién en 1908 se producirá la reacción argentina, cuando los ingleses amplíen sus posesiones en el Atlántico sur a las islas Georgias, Sandwich, Orcadas y Shetland y a la Tierra de Graham (Tierras de San Martín). Los británicos, que en 1774 luchaban por la posesión de Puerto Egmont, ubicado en una diminuta isla del archipiélago, ciento cuarenta años después declamaban su soberanía sobre buena parte de las islas australes.

La apertura del Canal de Panamá en 1914 restará importancia estratégica a las Malvinas, ya que buena parte del tráfico marítimo comenzará a hacerse por el nuevo paso. Pese a ello, tanto en la Primera Guerra Mundial como durante el segundo gran conflicto bélico del siglo xx, las islas serán escenario de la lucha naval entre las potencias intervinientes.

En la década del treinta será el socialista Alfredo Palacios el encargado, desde su banca en el Senado, de instalar nuevamente el tema Malvinas en la opinión pública. En 1934 publicará una de las primeras obras al respecto: *Las islas Malvinas, archipiélago argentino*, y será presidente de la Junta de Recuperación de las Malvinas.

Gracias a sus permanentes reclamos, la Argentina logró que nunca prescribiera el conflicto. El surgimiento de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en 1945, brindará al país un escenario estructurado y mundialmente reconocido donde exponer sus reclamos en contra de la situación colonial que se vivía en una parte de su territorio.

Justamente, será en el seno de la ONU donde la Argentina obtendrá sus únicas victorias ante Gran Bretaña. Y será gracias a las luchas por la independencia de los países asiáticos y africanos que nuestra delegación logrará incorporar al debate el tema Malvinas. El 8 de septiembre de 1964,

Miguel Ángel Zavala Ortiz, ministro de Relaciones Exteriores del gobierno de Arturo Illia, planteará la posición y el reclamo nacional contra Inglaterra en el Comité de Descolonización de la ONU. El fuerte sentimiento anticolonial que imperaba en el mundo en la década de 1960 favoreció las protestas nacionales. Nuestra diplomacia obtuvo varias resoluciones que instaban a ambos países a iniciar tratativas concretas sobre la soberanía de las islas. La más importante, por su alcance y significado, fue la resolución 2065-xx del 16 de diciembre de 1965, que estipulaba: “[Se] invita a los gobiernos de la Argentina y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte a proseguir sin demora las negociaciones recomendadas por el Comité especial encargado de examinar la situación con respecto a la aplicación de la Declaración sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales, a fin de encontrar una solución pacífica al problema, teniendo debidamente en cuenta las disposiciones y los objetivos de la Carta de las Naciones Unidas y de la resolución 1514-xv, así como los intereses de la población de las islas Malvinas”. Para la Argentina, esta declaración constituía un triunfo mayúsculo, porque, como señala Juan Carlos Puig, especificaba que se “trataba de una disputa ‘acerca de la soberanía sobre las islas Malvinas’ que debían resolver los dos gobiernos mediante negociaciones, teniendo en cuenta los intereses de la población malvinense, en el lapso de un año. [...] Por otra parte, al haber mencionado la resolución a los ‘intereses’ de la población y no a sus ‘deseos’, como quería el gobierno británico, se entendía que no era aplicable el criterio de la libre determinación”.

Frente a este avance diplomático, Inglaterra puso en práctica la que sería, hasta la fecha, la última vuelta de tuerca jurídica para dilatar una definición contraria a sus intereses: la libre determinación de los pueblos. Así lo explicará lord Caradon, representante inglés en la ONU en 1964, al enfatizar que “los intereses de los habitantes de estos territorios son supremos”.⁸

En un principio, el gobierno inglés pareció dirigir su política exterior en el sentido de negociar la soberanía del archipiélago, siempre que los malvinenses estuviesen de acuerdo. La férrea postura de la Falkland Islands Company (FIC), que monopolizaba la economía isleña, impidió que aquél tomara alguna determinación en ese sentido. La FIC, señalan Hastings y Jenkins, era “dueña de los dos tercios de las explotaciones rurales de las islas

y virtual administradora de su modesta economía”, por lo que un hipotético traslado de la soberanía a la Argentina habría significado la pérdida de esos ingresos.⁹

En 1970, y sin avances claros en las negociaciones, la Argentina modificó su postura hacia los *kelpers* con la intención de ganarse su confianza y facilitar la aceptación por parte de ellos de una devolución de las islas. El primer paso fue pactar un acuerdo sobre comunicaciones, que se firmó en 1971 y que serviría para acrecentar la presencia argentina en las islas y favorecer su desarrollo. Los *kelpers* podrían, a partir de esa fecha, establecer comunicaciones con todo el mundo a través de nuestro país y bajo condiciones preferenciales. Además, el artículo 8º establecía que “el gobierno argentino tomará las medidas necesarias para el establecimiento de un servicio aéreo regular de frecuencia semanal de pasajeros, carga y correspondencia entre el territorio continental argentino y las islas Malvinas”.¹⁰

Los siguientes tres años, tanto el tránsito humano entre las islas y el continente como la presencia de argentinos en las Malvinas se incrementaron notoriamente. El 3 de julio de 1971 se realizó el primer vuelo de un avión Albatros, que partió desde Río Gallegos y acuatizó en Puerto Stanley. Casi un año más tarde, el 6 de mayo de 1972, llegaba a las islas el buque *Cabo San Gonzalo* de la Armada Argentina cargado con “900 toneladas, en tractores, equipos, combustible y hombres a fin de dar comienzo a las obras del aeródromo de Puerto Stanley, bajo la dirección de la Fuerza Aérea Argentina”.¹¹ La pista quedó inaugurada el 15 de noviembre y, hasta el 31 de marzo de 1982, permitió que se efectuaran 1515 vuelos con más de 21.000 pasajeros transportados, tal como revela Rubén Moro. Durante esos primeros años posteriores al acuerdo, se instalaron en la capital de las Malvinas oficinas de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), Líneas Aéreas del Estado (LADE) y Gas del Estado.

Pese a los evidentes logros que se obtenían en cuanto al contacto entre la Argentina y las Malvinas, el acuerdo firmado le permitió a Inglaterra dilatar la cuestión de fondo: la discusión por la soberanía. Tanto fue así que la ONU debió instar a ambos gobiernos a que “prosigan sin demora las negociaciones para poner término a la situación colonial”.¹² En la misma resolución, la Asamblea General expresaba “su reconocimiento por los continuos esfuerzos

realizados por el gobierno de la Argentina [...] para facilitar el proceso de descolonización y promover el bienestar de la población local”. La mención respondía al resultado tangible del acuerdo de 1971: nuestro país había cumplido con todo lo allí estipulado, mientras que los británicos nunca pusieron en vigencia “el servicio marítimo regular de pasajeros, carga y correspondencia entre las Malvinas y el territorio continental argentino”, como establecía el artículo 7.¹³ Tampoco habían construido el aeropuerto, tarea que llevó a cabo la Fuerza Aérea Argentina (FAA).¹⁴

La situación se iría complicando y la relación entre la Argentina y los malvinenses, enfriando, a causa de ciertas trabas burocráticas impuestas por nuestro gobierno. Lo concreto es que, a esa altura de las negociaciones (diez años), era evidente que en Londres no estaban dispuestos a avanzar sobre la cuestión de la soberanía, a diferencia de unos años atrás. ¿Qué había ocurrido para que los ingleses se mostraran ahora reticentes a cumplir con los mandatos de la ONU y a seguir la línea de acción propuesta por ellos a fines de la década del 60?

La respuesta hay que buscarla en aspectos de geoestrategia propios de la época: por un lado, la crisis desatada en 1973 a causa del petróleo y, por otro, el enfrentamiento entre Occidente y Oriente. En 1973, la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), en respuesta a la creciente crisis económica mundial (se llegaba al fin del ciclo de crecimiento sostenido inaugurado al finalizar la Segunda Guerra), decidió elevar el precio del crudo y reducir cinco por ciento la producción, agudizando la crisis energética de las grandes potencias. Mientras que Estados Unidos redirigirá sus compras de combustible, Europa apuntará a la exploración de la rica cuenca del Mar del Norte. Inglaterra, por su parte, revaluó su posesión colonial en el Atlántico sur, con vistas a establecer el potencial petrolero y económico de la cuenca subterránea.

Por esos años los ingleses enviarán dos expediciones hacia el Atlántico sur, para estudiar ese potencial. En 1970, solicitaron un estudio geológico a Donald Griffiths y P. F. Baker, de la Universidad de Birmingham, a fin de determinar la existencia de petróleo en la zona. Ese estudio aceleró las investigaciones, hasta que en 1976 se produjo la segunda misión, a gran escala, que concluyó con una seria disputa diplomática entre los países, que retiraron a sus respectivos embajadores.

Si bien para mediados de los años setenta no había certeza sobre el potencial real de la cuenca petrolera malvinense, su existencia era innegable. Además del resultado arrojado por las dos investigaciones de los británicos, el reconocido experto en temas vinculados al archipiélago austral Adolfo Silenzi de Stagni recoge por lo menos cinco estudios en los que se asegura la presencia de crudo en el Atlántico sur. Y eso sólo hasta 1977, cuando la negociadora posición inglesa quede definitivamente olvidada.

A lo cual debemos agregar la disputa entre la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) y el Pacto de Varsovia. Una tercera guerra mundial no parecía una posibilidad descabellada, y en ese marco las Malvinas se convertían en un posible escenario bélico. La relativa facilidad con que se podría cortar el tránsito por el canal de Panamá, obligaba a las potencias a controlar los restantes pasos interoceánicos, y las Malvinas eran la boca alternativa de acceso entre el Atlántico y el Pacífico.

De esa forma, el archipiélago recobró su importancia estratégica en el mapa mundial y su posesión volvió a ser un asunto de Estado.

Así parece haberlo entendido el ministro de Economía de la dictadura militar, José Martínez de Hoz, quien decidió emprender, sin involucrar a la Cancillería, una serie de negociaciones con Gran Bretaña tendientes a establecer “la cooperación económica” entre ambas naciones para explotar los recursos naturales de hidrocarburos y pesca en las aguas que circundan el archipiélago. En total, el ministro efectuó cinco viajes a Inglaterra y en ellos se mostró —dice Silenzi de Stagni— como “un viejo y valioso amigo de Gran Bretaña”.

Por su parte, la Cancillería argentina continuó la disputa diplomática. Entre 1977 y 1982 se efectuaron nueve reuniones entre los delegados argentinos e ingleses. En el octavo encuentro, desarrollado en Nueva York en febrero de 1981, Gran Bretaña propuso congelar las negociaciones en lo referente a la soberanía, lo que provocó la suspensión de las conversaciones.¹⁵

Un año después, en marzo de 1982, frustrada también la novena reunión, la Cancillería respondió con un comunicado:

La Argentina ha negociado con Gran Bretaña, con paciencia, lealtad y buena fe, durante más de quince años, en el marco señalado por las resoluciones pertinentes de las Naciones Unidas, la solución de la disputa por la soberanía sobre esas islas.

El nuevo sistema [una propuesta argentina de mantener reuniones mensuales] constituye un paso eficaz para la pronta solución de esa disputa. Por lo demás, si eso

no ocurriera, la Argentina mantiene el derecho de poner término al funcionamiento de ese mecanismo y de elegir libremente el procedimiento que mejor consulte a sus intereses.

A la situación creada, se sumaban las posiciones netamente conservadoras que ambos gobiernos defendían, dificultando cualquier tipo de solución negociada en lo que ya era una escalada de tensiones. En esas circunstancias se llegó finalmente a abril de 1982, luego de diecisiete años de reuniones, comisiones, declaraciones, resoluciones y ningún resultado concreto sobre el punto central de la disputa: la soberanía sobre las islas. La Junta Militar que gobernaba el país tomó la resolución de recuperar las Malvinas por la fuerza. Irónicamente, la vieja metodología inglesa para superar los escollos jurídicos en el campo internacional, sería utilizada, ahora, por su inesperado enemigo.

La Operación Rosario

Diciembre de 1981 fue un mes agitado en la política argentina. Una vez más, se produjeron cambios en la conducción militar del país, con la virtual remoción del presidente Roberto Viola, quien fue reemplazado por el general Leopoldo Fortunato Galtieri. Éste había llegado a la primera magistratura con el aval y el apoyo de la Armada, que, a cambio, impuso una política más enérgica en el tema Malvinas.

En el estratégico puesto de ministro de Relaciones Exteriores se nombró al civil Nicanor Costa Méndez. Ni bien asumió, elevó un balance sobre las negociaciones diplomáticas con Gran Bretaña, que para ese año arrojaban un saldo negativo.¹

Frente a esos datos y con la inminente llegada del 150º aniversario de la ocupación inglesa, la Junta reformuló su estrategia en torno al tema en una reunión realizada en los primeros días de enero. Allí se estableció mantener activos los carriles diplomáticos, y a la vez impulsar los planes de contingencia militar mediante la reelaboración de las estrategias tendientes a la reconquista de las islas.

En una reunión posterior, celebrada el 12 de enero en el Edificio Libertador, se conformó una comisión de trabajo tripartita, integrada por el general de división Osvaldo Jorge García, el vicealmirante Juan José Lombardo y el brigadier mayor Sigfrido Martín Plessl. El marino tenía alguna ventaja, ya que desde diciembre trabajaba en la actualización de los proyectos elaborados en el pasado por su propia fuerza.

Esa comisión definió la estrategia general de lo que luego sería la recuperación de las islas Malvinas el 2 de abril de 1982. El plan quedó detallado en tres textos ultrasecretos, que fueron presentados a la Junta y aprobados por ésta. En la “Directiva estratégica nacional” (DENAC 1/82) se estipulaba que “es necesario prever el empleo del poder militar para el logro del objetivo político”, esto es: ocupar militarmente las Malvinas. Por su parte, la “Directiva estratégica militar” (DEMIL 1/82) establecía “el empleo de parte del poder militar para conquistar, consolidar y asegurar el objetivo estratégico militar en el momento y circunstancias más favorables”. Finalmente, el “Plan

de campaña esquemático” preveía “la ocupación de las islas con una considerable y numerosa fuerza de tareas anfibia a partir del Día D, por medio de una operación incruenta, la instalación de un gobierno militar y un repliegue posterior de las fuerzas, salvo una reducida guarnición militar de apoyo al gobernador. Todo lo enunciado debía ser concluido el día D+5”.²

En un principio, el Día D no sería antes del 15 de mayo, y todo indica que la intención de los planificadores era que el D+5 coincidiera con el aniversario de la Revolución de Mayo. Los integrantes de los estados mayores de cada fuerza, así como los principales jefes de tropa, debían tener todo listo para pisar las Malvinas el 20 de mayo. El detalle era que la mayoría se enteraría de la operación poco tiempo antes, con lo que se reducía la capacidad de adiestramiento previo y preparación, tanto de los oficiales como, principalmente, de la tropa integrada por conscriptos. El “secreto” de la maniobra era un elemento estratégico del plan.

Del análisis internacional que la Junta efectuó para determinar la conveniencia del uso de la fuerza militar, los comandantes concluyeron que: a) Inglaterra no reaccionaría militarmente ante la ocupación, por la distancia y las dificultades logísticas que ello implicaba, por lo que necesariamente debía iniciar tratativas serias sobre la soberanía y, b) Estados Unidos se mantendría neutral, porque la Argentina era un aliado estratégico en la región y no la dejarían sola. Si esas dos premisas se cumplían, el país alcanzaría el objetivo estratégico encerrado en la definición sobre la que se sustentaba toda la operación: “ocupar para negociar”. Como lo demostraron los sucesos posteriores, los militares estaban equivocados.

La última oportunidad para la vía de las negociaciones diplomáticas fueron las reuniones del 26 y 27 de febrero de 1982 en Nueva York, que terminaron en un fracaso. La nota del 2 de marzo presentada por la Cancillería argentina no fue bien recibida por la diplomacia británica, que la interpretó como una velada amenaza. Mientras tanto, en los medios de comunicación argentinos se multiplicaban las notas periodísticas que simpatizaban con una acción enérgica por parte del gobierno militar. La situación interna en el país era cada día más compleja frente a la crisis económica, las presiones sociales y políticas que pugnaban por poner fin a la dictadura, y las cada vez más difundidas certezas sobre las aberraciones cometidas durante el Proceso.

Finalmente, el 23 de marzo la Junta Militar determinó que la ejecución de

la operación sería entre el 1° y el 3 de abril, dejando en manos del comando del teatro de operaciones la decisión final sobre el día exacto.

De esta manera, el gobierno argentino, pese a las estimaciones previas y a sus planes de ejercer una mayor presión diplomática mediante la amenaza de utilización de la fuerza militar, marchaba camino a la guerra. La cuestión de las Georgias fue la gota que rebosó el vaso, y ya no hubo forma de detener el enfrentamiento.

GEORGIAS

La geopolítica argentina define como propia una amplia zona austral que abarca, además de la Patagonia y las Malvinas, las islas Georgias, Sandwich y Orcadas, más la península antártica y una porción del continente polar. Y si bien para muchos argentinos las Georgias comenzaron a ser conocidas recién en 1982, para la historia de la guerra de Malvinas esas islas se constituyeron en su antesala bélica y, para muchos de los protagonistas del conflicto, en el inicio mismo de la contienda armada.

Todo comenzó en septiembre de 1979, cuando el empresario Constantino Davidoff firmó con la empresa escocesa Christian Salvensen Co. un contrato para desarmar y retirar elementos de los viejos puestos balleneros de Leith, Stomness y Husvik, ubicados en la isla mayor del archipiélago de las Georgias del Sur, la isla de San Pedro. Recién a fines de 1981 Davidoff pudo trasladarse a la zona a bordo del rompehielos *Almirante Irizar*, luego de informar del viaje a la embajada inglesa en Buenos Aires y obtener la “tarjeta blanca”, un documento especial que se entregaba tanto a malvinenses como a argentinos luego de los acuerdos de 1971. Todo parecía normal y se enmarcaba en un acuerdo privado entre un empresario y una empresa. Sin embargo, tanto los ingleses como los argentinos aprovecharían ese viaje para ratificar su soberanía sobre las Georgias y, en última instancia, sobre todo el Atlántico sur.

La Armada elaboró el plan Alfa, que consistía en la instalación de una base militar (con la fachada de una base científica) en Leith. Para ello, trasladaría a un grupo de infantes de marina entre los trabajadores de Davidoff. Según Costa Méndez, él mismo frenó la operación, ya que la especulación de los

marinos era que Inglaterra no reaccionaría, como había ocurrido en 1977, cuando se instaló una base similar en la isla Thule, perteneciente al grupo de las Sandwich. El ministro sostenía, en cambio, que en Thule no había presencia británica, mientras que en las Georgias se encontraba la base del British Antarctic Survey. Y si bien el plan finalmente no se realizó, se alistaron quince infantes de marina al mando del teniente Alfredo Astiz, quienes luego de viajar a las Georgias fueron desembarcados en Ushuaia. En marzo Davidoff debía efectuar un nuevo viaje, para lo cual intentó utilizar el HMS *Endurance*, el rompehielos inglés que operaba desde Malvinas. Como los británicos se negaron, el empresario contrató nuevamente un barco de la Armada, el *Bahía Buen Suceso*. El 19 de marzo, el grupo de trabajadores desembarcó en Leith, izaron una bandera argentina y cantaron el Himno Nacional. Esto fue observado por miembros de la guarnición inglesa, que rápidamente informaron de lo ocurrido al gobernador en las Malvinas. Para muchos, como para la misma Margaret Thatcher, ese acontecimiento significó el inicio de la guerra.³ A partir de allí la tensión entre los países se intensificó e Inglaterra envió al *Endurance* hacia las Georgias con el objetivo de expulsar a los argentinos. El 23, el diario británico *Evening Standard*, al igual que otros medios de comunicación ingleses, tituló: “Invasión argentina a las islas Georgias del Sur”. En esos días la oficina de LADE (Líneas Aéreas del Estado) en las Malvinas recibió varios ataques por parte de un grupo de activistas antiargentinos, los que, en una oportunidad, dejaron el siguiente mensaje: “*Tit for tat, you buggers*” (Diente por diente, canallas).

Según el coronel Félix Aguiar, que sería jefe del estado mayor del gobernador Mario Menéndez, la crisis fue “planeada e impulsada por el gobierno británico. Detrás de ella se conjugaron los intereses sobre las Malvinas de la Compañía de las Islas Falkland, los intereses antárticos del Servicio de Investigaciones Antártico Británico, el interés de la Armada Real [...] y, finalmente, el interés político electoral de la propia señora Thatcher”. Si bien este análisis es aceptado por buena parte de los investigadores y protagonistas, no puede soslayarse la responsabilidad de la Argentina, y en especial de su Armada, en la generación y desarrollo del incidente.

La Junta Militar respondió con el envío del ARA *Bahía Paraíso* a Leith, luego de embarcar, en Ushuaia o en las Orcadas, según los autores, al contingente de infantes de marina de Astiz.

Por su parte entre el 26 y el 29 de marzo los británicos comenzaron a movilizar su flota de guerra. Primero se remitieron dos navíos de apoyo con unidades del Servicio Aéreo Especial (SAS) y del Escuadrón Especial Náutico (SBS), y se decidió duplicar el número de infantes de marina en las Malvinas. Luego se despachó un submarino nuclear, el *Spartan*, que debía llegar el 12 de abril y se alistaron otros dos, el *Conqueror* y el *Splendid*, para partir en breve. Además, Lawrence Freedman y Virginia Gamba aseguran que el 29 se solicitó al comandante de la Primera Flotilla, contraalmirante sir John Woodward, “que se preparase para destacar un grupo de estas naves si se las necesitaba en el Atlántico sur”. Queda claro, entonces, que a partir del incidente en las Georgias Gran Bretaña se alistó para la guerra.

De esta manera se aceleraron los tiempos estipulados en el Plan de campaña esquemático. Para apoyar la operación general sobre las Malvinas se organizó, asimismo, el Grupo de Tareas 60.1 (GT 60.1) destinado a la ocupación y control de la isla de San Pedro. Para ello, se alistó en sólo cuarenta y ocho horas a la corbeta ARA *Guerrico*, que se encontraba en dique seco, y se embarcaron cuarenta hombres del Batallón de Infantería de Marina N° 1 (BIM 1), que se sumarían al grupo de Astiz. Por su parte, la defensa inglesa se componía de veintidós infantes armados, según Freedman y Gamba, con “veinte cohetes de 66 mm, y un lanzador Carl Gustav con doce cargas, además de buena cantidad de municiones para las armas livianas”.

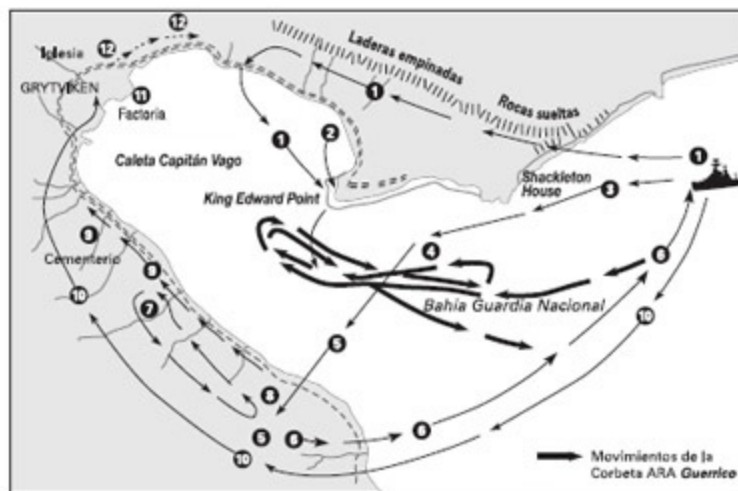
En la mañana del 3 de abril, cuando Puerto Argentino ya había sido recuperado por la Argentina, el *Guerrico* y el *Bahía Paraíso* intimaron rendición a los ingleses en Grytviken. Como esto fue rechazado, a las 11 de la mañana comenzó una operación helitransportada a bordo de un helicóptero Puma del Ejército y un Alouette naval.

Del Puma desembarcó un primer contingente de quince hombres, con una ametralladora MAG, al mando del teniente de navío Guillermo Luna, los que tomaron posición en punta Coronel Zelaya, al norte del ingreso a la caleta Capitán Vago, en cuyo centro se ubica Grytviken. Mientras se efectuaba el segundo desembarco, el helicóptero fue atacado por los ingleses, causando la muerte de los conscriptos Mario Almonacid y Jorge Águila. Frente a esa resistencia, el Puma debió cruzar hacia el sur de la caleta, en donde recibió el apoyo del Alouette, que retiró a dos heridos. Luego de dejarlos en el *Bahía Paraíso*, el Alouette continuó el desembarco.

Finalmente, y con el objetivo de doblegar la resistencia, el *Guerrico*

ingresó en la caleta y allí abrió fuego con “decepcionante resultado”, tal la apreciación de Horacio Mayorga.⁴ Este autor enumera que el montaje de la artillería de 20 mm se trabó con el primer disparo, el de 40 con el sexto, el de 20 de babor, también se trabó, mientras que el de 100 sólo efectuó un disparo. Como respuesta, recibió una andanada de misiles antitanque, que causaron averías en el sistema de armas, y una nutrida lluvia de balas que dejó 250 impactos en el puente. La fuerza argentina sufrió la muerte del cabo primero Patricio Guanica y tuvo otros cinco heridos.

RECUPERACIÓN DE LAS GEORGIAS



REFERENCIAS: VUELOS DE HELICÓPTEROS

- | | |
|---|---|
| 1 Primer vuelo | 7 Patrulla de reconocimiento |
| 2 Aterrizaje y escape primer vuelo | 8 Armet, GUSTI abre fuego sobre el enemigo |
| 3 Segundo vuelo | 9 Camino de marcha GPO, GUSTI luego de la rendición |
| 4 Segundo vuelo recibe fuego | 10 Viajes del ALOUETTE llevando al tropas. |
| 5 Evasión y aterrizaje forzoso | 11 Reunión, marcha y entrega en posición de tropas. |
| 6 Evacuación de heridos con el ALOUETTE | 12 Posición enemiga. |

La rendición se concretó pasadas las 13, momento en que la plaza quedó bajo la autoridad de Astiz. La defensa del archipiélago pasó a manos del pequeño grupo de infantes de marina; alrededor de cincuenta se instalaron en Grytviken, y una docena se ubicó en Leith. Como refuerzo sólo recibieron, según Mayorga, nueve infantes más, pero bien armados, ya que tenían “seis proyectiles BANTAM antitanque con dos dispositivos de guiado, un cañón sin

retroceso, cinco lanzacohetes de 3,5' y equipos de comunicaciones”.

Los ingleses respondieron con una fuerza desprendida de la Task Force e integrada por el destructor *Antrim*, las fragatas *Brilliant* y *Plymouth*, el buque tanque *Tidespring* y el *Endurance*. Además, los acompañaba el submarino nuclear *Conqueror*.⁵ La fuerza terrestre estaba integrada por la compañía M del comando 42 de Infantería de Marina (IM), el único que había finalizado sus ejercicios anuales en Noruega. Llevaban dos morteros de 81 mm, una sección del comando de reconocimiento, un pequeño grupo de apoyo logístico y otro de sanidad, dos destacamentos de observadores de tiro navales de la Batería 148, una sección de SBS y otra de SAS. Eran 230 hombres en total.

Pese a la disparidad de fuerzas, la recuperación de las Georgias no sería tarea sencilla para los británicos. El principal peligro no lo constituían las fuerzas argentinas allí desplegadas, que eran escasas y que, además, se rendirían casi sin pelear, sino la propia naturaleza. La isla de San Pedro tiene una forma de medialuna con 170 kilómetros de largo y unos 28 de ancho. Está repleta de glaciares que descienden desde su cordillera central y permanece cubierta de nieve durante casi todo el año. Las pésimas condiciones climáticas son una característica constante, con tormentas de nieve y vientos que llegan a más de 160 kilómetros por hora.

Los ingleses intentaron diversos desembarcos entre el 21 y el 25 de abril, pero todos fueron infructuosos. En el primero de ellos, un grupo de SAS fue helitransportado hacia el glaciar Fortuna, pero, luego de sufrir fuertes vientos y temperaturas extremadamente bajas debió ser rescatado. Durante la operación, dos helicópteros Wessex V se accidentaron debido a la tormenta, por lo que acudió un Wessex III, que finalmente logró retirar a todos, lo que le valió al piloto una condecoración de su gobierno.

En una nueva maniobra, un grupo de SBS fue desembarcado por el norte, mientras comandos SAS, a bordo de cinco botes Géminis, alcanzaban las playas del sur. Esos contingentes tampoco pudieron cumplir las tareas de observación que tenían asignadas.

En la madrugada del 25, además, arribó a la bahía Guardia Nacional el submarino *Santa Fe*, luego de navegar cientos de kilómetros en la superficie a causa de las falencias de su batería. Ni bien fue detectado por el enemigo, dos helicópteros Wasps y un Wessex III lo averiaron seriamente con disparos

de cargas de profundidad, misiles y ametralladoras. La tripulación del sumergible decidió varar la nave en Grytviken y abandonarla. A esa altura, sólo se contaba un herido argentino.

Luego de las ventajas obtenidas con este ataque, los británicos decidieron intentar la conquista del archipiélago. Comenzaron un bombardeo sobre las posiciones argentinas y lanzaron un desembarco aéreo con 75* comandos en cercanías de Grytviken. El grupo de asalto marchó sobre el caserío sin encontrar resistencia. Probablemente, el aplastante fuego enemigo (dispararon 236 tiros) haya menguado la predisposición a la lucha por parte de los argentinos, que se rindieron casi sin pelear.

El crítico comentario de Eduardo Costa remarca la sensación que dejó esa operación sobre el desempeño de sus protagonistas: “La resistencia de los promocionados ‘lagartos’, que también habían sido adiestrados como buzos tácticos, duró apenas cuarenta y cinco minutos, o a lo sumo una hora, después de iniciado el desembarco. [...] La bandera de parlamento flameó cuando todavía no se habían producido bajas en el combate, sólo hubo un muerto, pero por accidente. [...] Cayeron prisioneros 194 argentinos, incluyendo infantes de marina, submarinistas, personal técnico dejado en tierra por el *Bahía Paraíso* y la corbeta *Guerrico*, radiooperadores, y los 39 operarios de Davidoff”.

MALVINAS ARGENTINAS

A la tradicional división entre ejército, armada y aviación en las Fuerzas Armadas suele sumarse un cuarto grupo que, si bien jerárquicamente dentro de la Marina, funciona con gran autonomía y con códigos de conducta propios. Ese grupo es la Infantería de Marina, la que tendrá una destacada actuación durante todo el conflicto. Serán sus grupos comandos los primeros en pisar las Malvinas en la madrugada del 2 de abril, mientras que a los batallones N° 2 (BIM 2) y N° 1 (BIM 1) les cabrá la responsabilidad de consolidar la operación de recuperación de las islas. Finalmente, el BIM 5 será el último contingente argentino en rendirse el 14 de junio. Los férreos sistemas de disciplina y los adiestramientos continuos en el mismo terreno, hacían de los infantes de marina las unidades mejor preparadas para la guerra

austral.

Ni bien se conoció la decisión de recuperar las Malvinas por la fuerza, entre los batallones de IM se habían intensificado el adiestramiento y las tareas de mantenimiento y preparación del material. Todo se hizo dentro del más estricto secreto. Y al acelerarse los tiempos con el incidente Davidoff, el secreto comenzó lentamente a descender en la cadena de mandos. Hasta entonces, los únicos al tanto de la operación eran un grupo de catorce jefes, que se reunían a diario en una sala rodeados de cartas geográficas de las Malvinas y una foto a escala 1/500 de la ciudad de Puerto Stanley.

La estructura de mandos quedó organizada con el general Osvaldo García como comandante del Teatro de Operaciones Malvinas (TOM) y el contraalmirante Gualter Allara como jefe de la Fuerza de Tareas Anfibia 40 (FUERTAR 40), responsable de la operación del 2 de abril. El grupo se organizaba de la siguiente manera:

GT 40.1: Fuerza de desembarco.

COMANDANTE: contraalmirante IM Carlos A. Büsser

Las unidades pertenecían a la IM y estaban reforzadas por una sección del Ejército. Su tarea era proyectarse desde el mar sobre el área de Puerto Argentino y efectivizar la ocupación y control de las islas Malvinas.

GT 40.2: Grupo de transporte.

COMANDANTE: capitán de navío Guillermo Estrada.

Las unidades eran de la Armada y lo integraban el BDT *Cabo San Antonio*, el rompehielos *Almirante Irizar* y el transporte *Isla de los Estados*. Su tarea era transportar a la fuerza de desembarco desde Puerto Belgrano a la zona de desembarco.

GT 40.3: Grupo de escolta.

COMANDANTE: capitán de navío Julio Daniel Chaluleu.

Lo integraban las unidades de la Armada, destructores *Hércules* y *Santísima Trinidad*, y las corbetas *Drummond* y *Granville*. Su tarea era proteger al grupo de transporte y transportar determinados grupos de la fuerza de desembarco, como la propia Agrupación de Comandos Anfibios, cuyo comandante era el capitán de corbeta Pedro Giachino.

Dentro de las previsiones de este GT figuraba el apoyo de fuego naval contra los objetivos terrestres en caso de ser requerido por la fuerza de desembarco.

GT 40.4: Grupo de tareas especiales.

COMANDANTE: capitán de corbeta Horacio Bicain.

Integrado por el submarino *Santa Fe* y componentes de la Agrupación de Buzos Tácticos. Su tarea era, previo al desembarco, señalar las playas, remover los obstáculos y obtener información, entre otras que surgirían

durante la operación.

Además, había otra fuerza de tareas que se denominaba Fuerza de Cobertura (FT 20), al mando del capitán de navío José J. Sarcona. La componían el portaaviones *25 de Mayo* con su grupo aeronaval embarcado. La escolta, por su parte, estaba comandada por el capitán de navío Juan C. Calmón, con la segunda división de destructores, integrada por el ARA *Py*, el ARA *Bouchard*, el ARA *Piedra Buena* y el petrolero ARA *Punta Médanos*.

En planteamiento general de la operación establecía que debía ser incruenta, sorpresiva y breve. Así, entre los “efectos deseados”, se estipulaba anular la guarnición inglesa de forma rápida; había que evitar tanto la resistencia enemiga, como la posibilidad de que se retirase hacia el interior de la isla Soledad, dado que eso implicaría abrir una campaña contra ellos, perdiéndose el objetivo estratégico de la ocupación inmediata.

Como vimos, la idea original era atacar el 20 de mayo, pero el 23 de marzo se ordenó a Allara y García alistar sus hombres para zarpar en el término de cuarenta y ocho a setenta y dos horas. Si bien los encargados de la planificación trabajaban con fecha de desembarco para el 15 de abril, el adelantamiento de la maniobra supuso una recarga en las tareas organizativas y logísticas.

El GT 40.1 se componía de diez unidades de tareas (UT), que deberían cumplir diversos objetivos durante la operación. Su organización y composición fue la siguiente:

UT 40.1 Comando de la fuerza de desembarco. Almirante Carlos Büsler.

UT 40.1.1 BIM 2 (-) capitán de fragata Alfredo Weinstabl y un grupo de morteros de 60 mm.

UT 40.1.2 Vanguardia. Capitán de corbeta Hugo Santillán, con 2 cañones de 75 mm sin retroceso, 2 morteros de 81, 1 grupo de ametralladoras MAG y 2 lanzacohetes de 3,5 pulgadas. Total: 74 hombres del BIM 2.

UT 40.1.3 Agrupación comandos anfibios (-). Capitán de corbeta Guillermo Sánchez Sabarots.

UT 40.1.4 Agrupación buzos tácticos (-). Capitán de corbeta Alfredo Cufre.

UT 40.1.5 Fracción de comandos anfibios y buzos tácticos. Capitán de corbeta Pedro Giachino. Total: 16 hombres (8 anfibios y 8 buzos tácticos).

UT 40.1.6 Batería de artillería con 4 obuses de 105 mm. Teniente de navío Mario Pérez. Total: 41 hombres.

UT 40.1.7 Reserva de la fuerza de desembarco integrada con miembros del BIM 1. Teniente de navío Oscar Oulton.

UT 40.1.8 Servicio para apoyo de combate integrado con miembros del BIM 1. Capitán de fragata Víctor Theaux.

UT 40.1.9 Asuntos civiles y gobierno militar. Capitán de corbeta Martín Arrillaga.

UT 40.1.10 Sección del Ejército Argentino. Teniente coronel Mohamed Seineldín. Total: 39 hombres del Regimiento de Infantería 25 (RI 25).

La fuerza de tareas contaba con 25 vehículos anfibios y otros vehículos pertenecientes a la IM y al Ejército. Entre los anfibios, 20 eran VAO (vehículo anfibia a oruga) y los restantes, VAR (vehículo anfibia a rueda). Según Víctor Theaux, la FT llevaba 90 toneladas de munición, 3600 litros de combustible en Rolling Tanks, 3000 raciones de comida y varias toneladas de diversos abastecimientos.

Como el BIM 2 debía realizar su adiestramiento anual, se decidió aprovechar la ocasión para efectuar un ensayo general. Entre el 19 y el 26 de marzo el batallón estuvo embarcado en el *Cabo San Antonio*, desde el que se practicó un desembarco en la playa San Román, en el golfo San José, provincia de Chubut. La operación sirvió, asimismo, para el adiestramiento de los nuevos pilotos de VAR.

El mismo 26 de marzo se impartió la orden de embarcar, y para el 28 la flota estaba en condiciones de emprender la marcha. Primero irían hacia el sur, y mientras no se virase hacia el este, se mantenía latente la posibilidad de un acuerdo diplomático.

El transporte *Cabo San Antonio* quedó abarrotado de soldados, vehículos y municiones. Por su parte, el comando del TOM, a bordo del *Santísima Trinidad*, continuó los preparativos tácticos. La tormenta que azotó a los navíos durante buena parte del trayecto incomodó a todos, en especial a los que nunca habían estado en mar abierto. La única forma de mantener el contacto material entre los barcos era por medio de helicópteros, desde los cuales se izaba y se arriaba tanto a los elementos como al personal que se debía transportar a otra nave.

A las 12.57 del 31 de marzo la flota viró hacia el este; ya no habría vuelta atrás. Era el momento de ponerle un nombre, una denominación adecuada al hecho histórico que estaba por producirse. En un principio la operación se denominó Azul; luego pasó a llamarse Carlos, debido a la presencia de muchos jefes con ese nombre en el grupo de los estrategas. Según Carlos Büsser (uno de los implicados) el nombre de Operación Rosario fue sugerido

por Seineldín instantes antes del desembarco. El jefe del Regimiento de Infantería 25 (RI 25) opuso un argumento irresistible: antes de emprender la Reconquista de Buenos Aires en 1806, Santiago de Liniers había puesto a las fuerzas del Río de la Plata bajo la advocación de la Virgen del Rosario.

Esa misma noche el *Santa Fe* ingresó en la bahía de Puerto Groussac y observó a través de su periscopio Puerto Argentino; todo indicaba que los ingleses estaban al tanto del ataque. Así era, el tan ansiado factor sorpresa de la operación estaba definitivamente anulado. Por ello, en la madrugada del 1º de abril se debieron cambiar algunos lugares preestablecidos para el desembarco y los objetivos tácticos de varias UT. La principal preocupación era determinar dónde y cómo se concentraría la resistencia inglesa.

Por lo pronto, se sabía que el cuerpo naval 8901, encargado de la defensa de Puerto Stanley, había sido duplicado en número, ya que los cuarenta *royal marines* que debían ser sustituidos por un nuevo contingente, previendo la acción de la Argentina, no habían partido de las islas en la fecha establecida.** Entre los jefes ingleses, el mayor Garath Noot del grupo saliente y el mayor Mike Norman que llegaba, elaboraron un plan de emergencia para esperar el desembarco.

Según Freedman y Gamba, los británicos supusieron “que el enemigo desembarcaría en cabo Pembroke (San Felipe), aseguraría el control del aeropuerto y después avanzaría por la península, en dirección a Stanley. Por consiguiente, su táctica consistió en instalar una serie de escalones que esperaban en el camino que va del aeropuerto a Stanley; cada uno debía disparar sobre el enemigo antes de retirarse para ocupar posiciones detrás del escalón siguiente. La presunta playa de desembarco fue cubierta por dos hombres y una ametralladora, para suscitar la impresión de que habría resistencia al desembarco. Se apostó otro grupo con un cañón antitanque de 84 mm, para disparar contra los barcos que entrasen en la bahía de Stanley”. Además, cubrieron con vehículos y otros elementos la pista del aeródromo y convocaron a los integrantes de la Falkland Island Defence Force, una especie de milicia local que, según Max Hastings y Simon Jenkins, contaba con 120 miembros, de los cuales sólo se presentaron 23.

Hasta ese momento, si bien el número de oficiales que conocían la misión había aumentado lo suficiente, la mayoría de los conscriptos que se encontraban a bordo desconocían el lugar a donde se dirigían. En la tarde del 1º de abril se escuchó, por los altavoces de los barcos argentinos, la voz de

Büsser anunciando: “Nuestra misión es la de desembarcar en las islas Malvinas y desalojar a las fuerzas militares y a las autoridades británicas que se encuentran en ellas. Eso es lo que vamos a hacer. [...] Ustedes deberán respetar estrictamente la propiedad y la integridad de todas las personas. No entrarán a ninguna residencia privada si no es necesario por razones del combate. Respetarán a las mujeres, a los niños, a los ancianos y a los hombres. [...] Durante mucho tiempo hemos estado adiestrando nuestros músculos y preparando nuestras mentes y nuestros corazones para el momento supremo de enfrentar al enemigo. Ese momento ha llegado. [...] Ahora dirán conmigo: ¡Viva la patria!”.

Cerca de las 21 la fuerza de desembarco fondeó en el lugar previsto: la maquinaria bélica ya estaba en funcionamiento.

Media hora antes del histórico 2 de abril, los primeros grupos comandos argentinos concluyeron su desembarco en Playa Verde, situada unos cuatro kilómetros al sur de Puerto Argentino. Se trataba de las unidades de Sánchez Sabarots y Giachino. La primera debía recorrer cerca de ocho kilómetros hasta llegar a Moddy Brook, el cuartel de los *royal marines*, mientras que la segunda debía tomar prisionero al gobernador Rex Hunt, por lo que marcharía directo hacia la sede del gobierno local.

A las 2.30, dieciséis buzos tácticos salieron del *Santa Fe* y se dirigieron a punta Carlos. El desembarco se realizó sin haber recibido la orden de “ejecútese”, ya que, cuenta el propio Cufre, tenía directivas del comandante de la flota de: “En caso de abortarse la operación, igual se procedería al desembarco, a los efectos de realizar una tarea sutil de obtención de inteligencia de zona en cuanto a las características de las playas donde se pudiera realizar un desembarco futuro”. Los buzos tenían la misión de marcar la playa para el desembarco de los vehículos anfibios. Para ello cruzaron hacia la denominada Playa Rojo Este, donde encontraron defensas de alambre pero ningún inglés. De ahí se dirigieron hacia Rojo Oeste, se recostaron sobre la arena con unas diminutas luces en sus manos, y esperaron el paso de los VAO.⁶

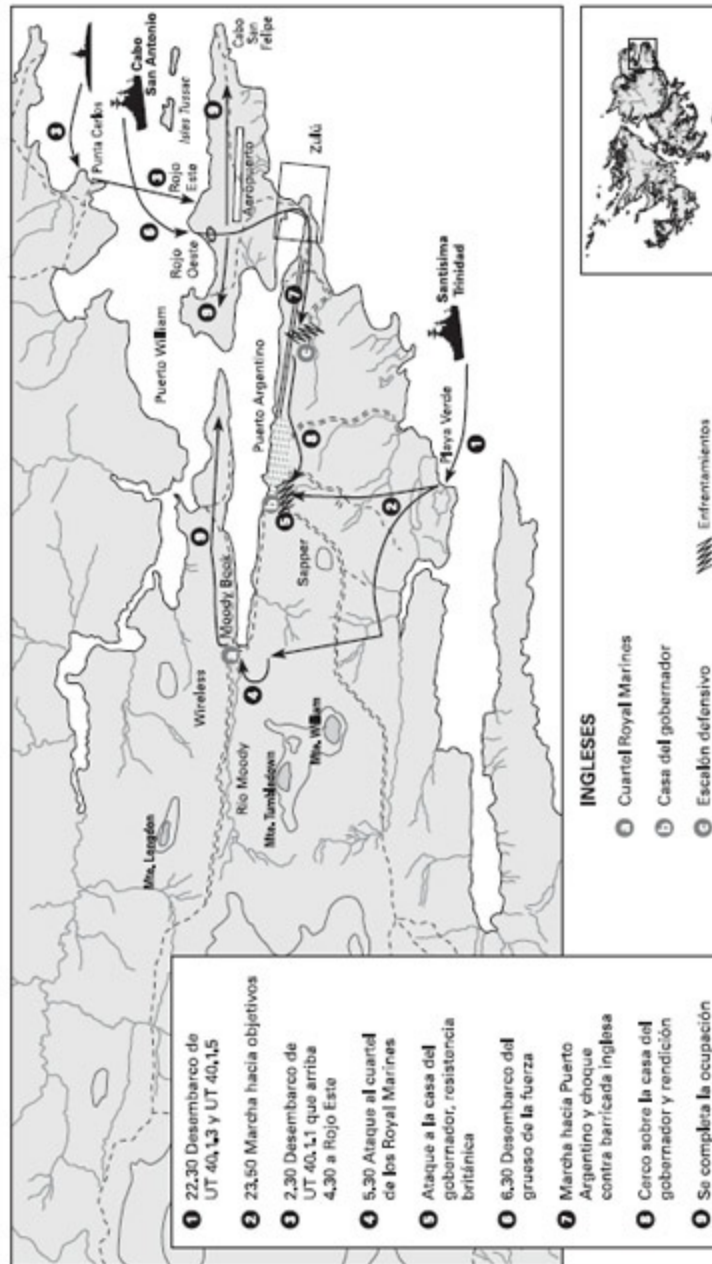
Mientras tanto, luego de una dificultosa marcha en el inestable y accidentado suelo malvinero, los hombres de Sánchez Sabarots atacaron el cuartel inglés a las 5.30, sin encontrar tampoco allí a los enemigos.

Los que sí se topaban con los *royal marines* serían los del grupo de

Giachino. La unidad había avanzado hacia su objetivo tropezando con las mismas dificultades que el resto. Para no perderse ni distanciarse en la oscura noche, los exploradores de vanguardia daban dos silbidos cada cincuenta pasos y autorizaban al resto del grupo a seguirlos. Así llegaron hasta las cercanías de la casa del gobernador, donde un camión dejaba, en ese instante, a un grupo de soldados.

A las 6 la unidad rodeó la casa y el teniente García Quiroga intimó rendición en inglés, mientras sus compañeros abrían fuego intimidatorio. Un rato más tarde se repitió la maniobra, pero esta vez les respondieron con disparos desde el interior de la casa. Giachino avanzó con su grupo (el rojo) y el de García Quiroga (el verde) sobre la casa. Primero derribaron una puerta e ingresaron por un pasillo, pero al no encontrar a nadie, salieron para rodear la posición. Según el relato de García Quiroga, “Giachino se dio vuelta y dijo: ‘Por aquí no, hay que pegar la vuelta’. Salió con una granada en la mano. Atrás de él, casi pegado, salí yo. Lo veía un poco más adelante, a mi derecha. Giró de pronto, como cayéndose [...] En ese instante sentí que me arrancaban el brazo. Fue como un hachazo, luego un empujón leve, indoloro y un fuego en el abdomen”. Hacia ellos acudió con premura el cabo enfermero Urbina, al que también hirieron en el estómago. El resto del grupo comenzó un sostenido combate, que sólo se interrumpió a las 9, cuando en castellano e inglés se ordenó el “alto el fuego”.

OPERACIÓN ROSARIO



A las 6, con la bandera de guerra izada en el mástil del *Cabo San Antonio*, comenzó la operación masiva de desembarco anfibio. Hasta entonces, todas las comunicaciones habían sido codificadas en inglés en previsión de escuchas enemigas,⁷ pero a esa altura ya no hacía falta. A las 6.30 los cuatro VAO de vanguardia pisaron Rojo Oeste y quince minutos después toda la fuerza hizo pie en tierra. Al único vehículo del tipo comando (no tenía hélice,

sino que contaba con hidrojet) se le trabó la caja y debió cubrir un trayecto marcha atrás. En él “avanzaba” el comandante Büsser.

La vanguardia siguió hacia el estrecho istmo que une la península del aeropuerto con el resto de la isla y que, por su angostura y exposición, era considerado un punto clave. Para atravesarlo, según su propio jefe, la tropa avanzó caminando delante de los vehículos, para limpiar y asegurar que en el sector no hubiera enemigos. Una vez más, como había ocurrido en Moddy Brook y el aeropuerto, los ingleses no aparecían, por lo que se temió que se hubieran retirado hacia el interior.

Mientras la vanguardia superaba la zona Zulú, dejando relegado a su paso a uno de los VAO, el grupo perteneciente al RI 25 y los hombres del BIM 2 se encargaron de limpiar la pista del aeropuerto y de instalar la primera bandera celeste y blanca que flameaba en las Malvinas desde 1833.⁸

Al acercarse a las primeras casas en las afueras del pueblo, finalmente aparecieron los ingleses, que lanzaron los misiles antitanque y dispararon varias ráfagas de ametralladora con buena puntería; uno de los VAO recibió casi un centenar de impactos. La vanguardia respondió con su artillería y armas portátiles, hasta que los marines se replegaron. Luego se le sumó el grueso del BIM 2, cuyo jefe “ordenó desplegar una compañía de tiradores y envolver por la izquierda a la posición británica”.⁹

Mientras Büsser se aprestaba a ingresar en Puerto Argentino, se desembarcó la artillería y se ordenó colocarla en Mary Hill, desde donde se podía controlar cualquier posición hasta más allá del cuartel inglés. Además, se envió a los buzos tácticos a conquistar el cabo San Felipe, donde no encontraron enemigos. A las 7.30 la reserva fue helitransportada desde el *Santísima Trinidad*, con lo cual quedaba concluido el desembarco de las fuerzas de guerra.

Ante la notoria superioridad enemiga, el gobernador Hunt convocó a los argentinos a parlamentar. Büsser, acompañado por los capitanes de corbeta Roscoe y Monnereau, ingresarán a Puerto Argentino sin armas y sin radios. El punto de encuentro era la iglesia católica, y luego de vagar unas cuadras hasta ubicarse, fueron conducidos por los ingleses hasta la casa del gobernador. Allí debieron dar —junto a los jefes ingleses— la orden de parar el fuego; el combate había terminado.

En el jardín, ensangrentados, se encontraban Urbina, García Quiroga y

Giachino, el más grave, que fue trasladado en una camioneta particular, ya que el vehículo ambulancia argentino se había atascado en la turba. Giachino sería la única muerte que se registre aquella mañana del 2 de abril en ambos bandos.

A través de una nueva señal de radio, los kelpers comenzaron a oír el Himno Nacional Argentino y los comunicados de la Junta Militar. Se trataba de LRA 60 Radio Islas Malvinas.¹⁰ Los argentinos, asimismo, seríamos informados de los sucesos por un corresponsal de *La Razón* y dos periodistas de *La Nueva Provincia* de Bahía Blanca. Además, un periodista de la agencia Ila, que cubría para *Siete Días*, se encontraba en aquellos momentos en las Malvinas, a la espera de un barco que lo trasladara a las Georgias.

Entre esa misma tarde y el 3 de abril, la casi totalidad¹¹ de la fuerza de desembarco (con sus armas y vehículos) sería evacuada. La reemplazaría el RI 25 y parte de la Compañía 9 de Ingenieros (CaIng 9), los que contarían con el apoyo logístico de la aviación (8 Pucará de la Fuerza Aérea Argentina (FAA) y 6 AeroMacchi de la Marina) y del Apostadero Naval Malvinas. Todo bajo la comandancia del gobernador Mario Benjamín Menéndez.

El *Almirante Irizar* desembarcaría parte de la Compañía C del RI 25 en la zona de Pradera del Ganso y 15 hombres de la CaIng 9 en bahía Fox, en la isla Gran Malvina. El resto de la tropa, unos 500 hombres, quedaría en lo que por esos días comenzó a llamarse Puerto Rivero.¹²

EL DESPLIEGUE

El equívoco estratégico de “ocupar para negociar” prontamente se hizo visible para parte de la conducción militar, por lo cual, en la semana siguiente al 2 de abril, se tomaron medidas tendientes a ofrecer una oposición ante una eventual respuesta militar de los británicos.

La primera derrota argentina se dio en el campo diplomático, con la velocísima Resolución 502 firmada por las Naciones Unidas,¹³ que, en la práctica, autorizaba a Gran Bretaña a ampararse en el artículo 51 de la carta de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) para hacer uso de la fuerza en defensa propia. Aún no habían pasado cuarenta y ocho horas de la ocupación argentina.

Por esas horas, la primera ministra Thatcher anunció el envío de una poderosa Task Force para recuperar la posesión colonial. En cuestión de horas, cientos de soldados, decenas de barcos y miles de toneladas de carga fueron embarcados en los navíos de la Armada inglesa y en los barcos mercantes requisados por el gobierno. La rapidez en la respuesta militar demostraría la existencia de una movilización previa en las fuerzas armadas británicas, que de ninguna manera se “sorprendieron” con la Operación Rosario del 2 de abril, sino que, más bien, esperaron hasta esa fecha para hacer público su aprestamiento bélico.

El siguiente hecho decisivo, que cambiará sustancialmente la situación, será la ayuda que Estados Unidos brindarán, desde un comienzo, a su tradicional aliado.

Con esas evidencias, el gobierno argentino cambió su orientación estratégica y pasó a “reforzar para dificultar el intento de reconquista”. En la práctica, se desactivó el TOM y se constituyó el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), al mando del vicealmirante Lombardo. Además, se comenzaron a enviar contingentes de soldados y materiales bélicos para organizar la defensa en las Malvinas, en un intento tardío por revertir la planificación inicial. Hasta ahí, según el informe Rattenbach, “no existía en concreto un plan” de defensa, por lo que se concluye que “Gran Bretaña inició la recuperación antes de que Argentina hubiera previsto cómo defender las islas”. La iniciativa había pasado, con suma celeridad, al campo enemigo.

El 6 de abril arribaron a las Malvinas el Regimiento de Infantería 8 (RI 8), que hasta entonces componía la reserva estratégica operacional,¹⁴ y el BIM 5, junto con una subunidad de diez vehículos blindados Panhard, armados con ametralladoras de 90 mm, que sólo serían de utilidad en los pocos caminos asfaltados.

Al día siguiente, Gran Bretaña anunció la puesta en vigencia de una zona de exclusión marítima (ZEM) de 200 millas náuticas de radio (370,4 kilómetros), cuyo centro se ubicaba en las Malvinas y que comenzaría a regir a partir de las cero horas del 12 de abril, fecha en que se esperaba el arribo de los primeros submarinos nucleares a la región. Dentro de la ZEM, cualquier buque argentino sería considerado hostil, y podría ser hundido.

Cuando el 7 de abril Menéndez arribó a su nuevo destino, había 2500 soldados argentinos en las Malvinas. El BIM 5 se sumó a la defensa de la

capital, mientras que el RI 8 reforzó la posición de bahía Fox. El resto del territorio se controlaría mediante patrullajes aeromóviles. Esas tropas estaban al mando directo del general Américo Daher, comandante de la IX Brigada de Infantería.

En el continente, Comodoro Rivadavia, Puerto Belgrano, Mar del Plata y Ushuaia se convirtieron en zonas de guerra y en centros de concentración de tropas y elementos. Se realizaron varios ensayos de oscurecimiento y se adecuaron las instalaciones hospitalarias para recibir posibles contingentes de heridos. Todo el país se abocó a tejer abrigos, escribir cartas para los soldados, donar joyas y dinero, y muchos, a entregar cuanto tuvieran a su alcance.

El 9, Leopoldo Fortunato Galtieri decidió reforzar las unidades en las islas con el envío de la Brigada de Infantería Mecanizada X Teniente General Levalle (BI X), pero sin sus vehículos blindados ni su grupo de artillería orgánico. En su reemplazo se le asignaría el Grupo de Artillería 3 (GA 3), dotado con obuses Otto Melara, que eran desarmables y relativamente livianos, aunque con un restringido alcance de diez kilómetros. Lo llamativo es que todas las fuentes aseguran que Menéndez no estaba al tanto del traslado de la brigada, y que sólo se enteró cuando llegó el primer avión cargado de soldados. Esa situación ocasionó serias dificultades logísticas y de transporte en la distribución de la fuerza en el teatro de operaciones.

En total, fueron trasladados los regimientos 3 (Ciudad de Buenos Aires), 6 (Mercedes) y 7 (La Plata), más un escuadrón de exploración de caballería con dos Panhard, la Compañía de Comandos y la de Ingenieros. Para ello, la brigada debió completar, en sólo cinco días, el reemplazo de los conscriptos clase 63 (incorporados en marzo) por los “veteranos” clase 62. Salvo en el caso del RI 3, que debió mantener 134 soldados de la clase 63, en las unidades restantes el cambio fue completo. Por su parte, al RI 6, que sólo contaba con dos compañías, se le agregó una del RI 1 Patricios, regimiento creado en la primera invasión inglesa. Además, se realizaron prácticas de tiro con FAL, FAP y ametralladoras MAG, para refrescar la memoria militar de los civiles reincorporados.

La llegada de la BI X provocó, asimismo, modificaciones en la estructura de mandos de la Agrupación Ejército Malvinas, ya que por antigüedad el nuevo comandante pasó a ser el general Oscar Jofre, en reemplazo de Daher.

Una vez finalizados el traslado y la ubicación de los componentes de la

brigada, Jofre elaboró un nuevo plan de defensa, que estipulaba que el RI 6 (-), más elementos de Ingenieros y de Policía Militar (Ca PM 181), custodiarían la ciudad. En derredor de Puerto Argentino se distribuyeron, de este a oeste, los RI 25, RI 3 y el BIM 5, este último con responsabilidades de exploración y seguridad sobre una vasta zona hacia el oeste de su posición. Por su parte, al RI 7 se le asignó una importante franja entre monte Longdon y la península Camber, lugares a los que accedió luego de una marcha a pie dificultada por fuertes lluvias, vientos de 80 kilómetros y una sensación térmica cercana a los -10°C. Como reserva, se mantuvo la Compañía B del RI 6 en cercanías de monte Kent, por fuera del dispositivo de defensa, y el escuadrón de exploración de caballería, que se mantuvo en el hipódromo, al oeste de la ciudad. Ambas fuerzas serían helitransportadas a donde fuera necesario. Además contaban con el GA 3, que disponía de tres baterías de tiro con 18 obuses Otto Melara de 105 mm, en total. El 17 de abril se sumaría una batería de 6 obuses asignada al BIM 5, que luego fue puesta bajo el comando conjunto del coordinador de apoyo de fuego ubicado en Puerto Argentino. Si bien los Otto Melara eran de corto alcance, la idea de llevar sólo ese tipo de cañón consistía en facilitar el suministro de municiones. Completaba el dispositivo de defensa el Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601 (GADA 601), que recién pudo reorganizar su fuerza en las Malvinas el 25 de abril, luego de trasladar sus cañones de 35 mm, directores de tiro y municiones, en veinticinco vuelos de los Hércules C-130.

De esa manera, con el incesante traslado de soldados y el desordenado acopio de elementos en el aeropuerto malvinense, las tropas argentinas preparaban sus defensas. Bajo el dictamen doctrinario de una defensa en zona,¹⁵ cada unidad comenzó a cavar pozos de zorro y trincheras en las posiciones que le fueron asignadas. En muchos casos, debido a la falta de elementos indispensables, como palas o azadas, los soldados debían utilizar sus propios cascos o los platos para cavar. En un principio, la idea había sido reforzarlos con rieles de ferrocarril, pero los 3700 rieles transportados en el *Formosa* no pudieron ser desembarcados y las trincheras fueron cubiertas con chapas, algunas placas de acero, piedras y panes de turba. Por su parte, los cuerpos de ingenieros tendieron líneas de alambre de púas, minaron diversas vías de acceso y algunas de las posibles playas de desembarco con 20.000 minas personales y 5000 antitanques.¹⁶

También se procedió a la elaboración de los planes de apoyo de fuego. Para asegurar una rápida y homogénea identificación de blancos, se dibujaban planchetas de tiro, en donde cada unidad enumeraba el terreno bajo su custodia en una especie de cuadrilla.

Luego de una inspección a las posiciones propias, se modificó la ubicación del RI 6, que fue trasladado hasta localizarlo entre el RI 25 y el RI 3, haciéndose responsable de la seguridad de la zona al sudeste de Puerto Argentino.

Abril fue el mes de las visitas a las Malvinas, ningún “patriota” quería perderse la oportunidad de pisar nuestras tierras redimidas. Hacia allí partieron políticos, sindicalistas, personajes de la cultura y de la Iglesia y, por supuesto, la mayoría de los integrantes de las cúpulas militares. El 19 estuvo Jorge Anaya, un día después fue el turno de Basilio Lami Dozo y el 22 arribó el propio Galtieri. Este último efectuó un detallado análisis de las defensas desplegadas por el comando en las Malvinas, mediante el cual se concluyó que la reserva era inapropiada por su corto número, por lo cual era imprescindible reforzar aún más las posiciones.

En la noche de aquel día se determinó que la Brigada de Infantería III con asiento ordinario en la provincia de Corrientes se trasladara a las Malvinas. Para Costa, Galtieri buscaba “contrarrestar” con “el prestigio del soldado correntino”, la “publicidad inglesa de los gurkas”. Lo cierto es que esa unidad había sido movilizada hacia el sur del país para integrarse al V Cuerpo del Ejército en defensa del litoral marítimo. En un principio, debía operar entre Trelew y Puerto Deseado, luego se la envió hacia Río Turbio y, finalmente, en la noche del 22, se le ordenó alistarse para partir a las islas.

La brigada estaba integrada por los RI 4 (Monte Caseros), el RI 5 (Paso de los Libres), el RI 12 (Mercedes), el Grupo de Artillería 4 (GA 4), perteneciente a la Brigada Aerotransportada IV de Córdoba, y la Compañía de Ingenieros 3 (-) (CaIng 3). Con ese nuevo agregado quedaba modificada, ya definitivamente, la organización de la defensa. El cambio principal fue la división de las fuerzas en dos grandes agrupaciones. Por un lado se estructuró el Agrupamiento Ejército Puerto Argentino, bajo las órdenes directas de Jofre, encargado de la defensa del objetivo estratégico principal, Puerto Argentino. Además, debía cubrir la península Freycinet y la de San Luis hacia el norte, y la zona al este de la línea general de Puerto Salvador-Fitz Roy. Por otro lado estaba la Agrupación Ejército Litoral, bajo la conducción

del general Omar Parada, con responsabilidades en Darwin-Pradera del Ganso y sobre las tropas acantonadas en la Gran Malvina, que, de acuerdo con el esquema de defensa, debería actuar como reserva helitransportada.

El arribo de los soldados de la III Brigada causó mayores problemas logísticos que en los casos anteriores, debido centralmente a que el estricto bloqueo naval inglés había cerrado el acceso a los barcos de mayor porte, con lo que todos los transportes debían hacerse por medio del puente aéreo, reduciéndose en gran medida la capacidad de carga.

El RI 4, integrado en un 80 por ciento por concriptos clase 62, debió marchar a pie hasta ocupar sus posiciones en Monte Wall, en el límite externo de la línea defensiva. En verdad, ese regimiento fue prácticamente disgregado en las islas, ya que su compañía A fue asignada a la X Brigada en defensa de la península Freycinet, con dos morteros pesados y un cañón sin retroceso pertenecientes a la Compañía C; dos secciones de tiradores fueron asignadas al puesto de comando del gobernador militar; mientras que las secciones antitanque y de morteros pesados (con sólo 36 proyectiles) pasaron al RI 5. La Compañía A, transportada en tres helicópteros, procedió al minado de las playas del norte de la península, potenciales puntos para un desembarco anfibio inglés.

El RI 5 fue helitransportado hacia puerto Howard, y allí se le agregaron dos secciones de la CaIng 3, la Compañía de Sanidad 3 y elementos de la Compañía de Comunicaciones 3. Esa fuerza de tareas asumió el indicativo de *Yapeyú* y su despliegue respondía más a la necesidad política de mantener la ocupación de ambas islas, que a una estricta medida militar. El dispositivo consistía en una defensa perimétrica, con la artillería emplazada en el centro de la posición, el monte María, de 670 metros de altura. En torno a las fuerzas se desplegaron avanzadas de combate y patrullas de vigilancia sobre el ingreso a la bahía.

Finalmente, el RI 12, que llegó a las Malvinas entre el 24 y el 25 de abril, debió emprender una penosa marcha hacia Pradera del Ganso con todos sus elementos al hombro. En una semana esta unidad había recibido ocho órdenes distintas, con sus consecuentes traslados, cansancio y malestar. Luego de dos días de caminata al mejor estilo ejército del Alto Perú, se decidió el traslado en helicóptero. Allí se sumaron a la Compañía C del RI 25 —que ya ocupaba posiciones en el pequeño istmo—, integrando la fuerza de tareas *Mercedes*.

La Brigada III se completó con la llegada del GA 4, que en un principio estaba destinado a ocupar posiciones en la Gran Malvina (Howard y bahía Fox). A causa de las dificultades para el traslado de las piezas de artillería, el grupo recién estuvo en condiciones de operar el 1º de mayo, por lo cual se decidió su permanencia en la zona defensiva de Puerto Argentino.

El cuarto punto estratégico de defensa era bahía Fox, donde se mantuvieron la CaIng 9 y el RI 8. Esta fuerza tomó el indicativo de *Reconquista* y se distribuyó en los dos sectores separados por unos 800 metros de agua. Al oeste se ubicó el RI 8, mientras que al este quedó asentada la CaIng 9, reforzada con 2 morteros de 120 mm y 3 cañones sin retroceso de 105 mm. Además, una reserva fue instalada un poco más al este, compuesta por una sección de ingenieros. Debido a los problemas logísticos fue necesario comprar botas de goma y 50 bolsas de harina a la población malvinense, además de fabricar mochilas y hasta tejer una red de pesca para sumar pescado fresco al menú de la fuerza desplegada. Según el relato del coronel Eugenio Dalton, recogido en el libro *Operaciones terrestres en Malvinas*, en Fox se simulaban diversas construcciones, en especial dos piezas de grueso calibre, lo que explicaría por qué los ingleses nunca se acercaron a menos de 14 kilómetros de la posición.

OPERACIÓN ROSARIO. FUERZAS DE OCUPACIÓN



- | | |
|---|---|
| A Howard: RI 5 (+) | Infantería |
| B Bahía Fox: RI 8, Ca Ing 9 | Apoyo logístico |
| C Darwin - Pradera del Ganso: RI 12 (+), C/RI 25, A/GA 4 | Exploración |
| D Reserva helitransportada | Movimiento helitransportado |
| E Zona de helicópteros | Zonas de responsabilidad de cada Unidad |
| F Reserva estratégica RI 4 (-) | |
| G Esc Exp CBI 10 | |

A estas fuerzas hay que agregar la Compañía de Comandos 601 (Comandos 601), que quedó a las órdenes directas de Menéndez. Por su parte, para el 30 de abril, el batallón de Aviación de Ejército contaba en las Malvinas con 19 aeronaves, a las que hay que sumar otras 2 de Prefectura Naval y 4 de la Fuerza Aérea. Un número más que reducido si se consideran las múltiples tareas logísticas y tácticas que debían emprenderse.

Así, para el 1º de mayo, fecha en que inicia la guerra en las Malvinas, la Argentina tenía casi 13.000 hombres para defender el archipiélago. Se habían transportado más de 300 vehículos de todo tipo, miles de litros de combustible y querosén, cocinas de campaña, ambulancias, topadoras y retroexcavadoras, un hospital de campaña, decenas de rollos de alambre y alambre de púas, cientos de cajones con municiones y minas, raciones de alimentos por millares y elementos de sanidad diversos, mantas, botas, camas ortopédicas, sábanas, y un sinnúmero de otros elementos. En total, la Argentina transportó más de 15.000 toneladas de artículos. Entre ellos, según Costa, el Ford Falcon de Menéndez y cajas de fino vino mendocino para el gobernador.

EL IMPERIO CONTRAATAACA

Para el 2 de abril, y mientras los comandos argentinos recuperaban las Malvinas, las fuerzas armadas británicas se encontraban movilizadas desde hacía por lo menos tres días. Sólo la distancia existente entre las islas e Inglaterra determinó que las fuerzas argentinas llegaran primero y que, mediante una eficaz tarea diplomática, éstas aparecieran ante el mundo como los agresores.

El 8 de marzo Margaret Thatcher requirió al Foreign Office y al Ministerio de Defensa la elaboración de planes de contingencia militar ante los movimientos argentinos. Como vimos, para la primera ministra “todo comenzó” el 20 de marzo con el incidente Davidoff. Por su parte, Hastings y Jenkins aseguran “que la flota de submarinos fue despachada dos días y medio antes de que la junta resolviera su probable ataque”, esto es, entre el 23 y 24 de marzo. A esto hay que agregar que el 29 zarpó el barco auxiliar *Fort Austin* que debía apoyar las acciones del *Endurance* en las Georgias. Ese mismo día, los comandantes de la Royal Navy esbozaron la que luego sería la Task Force 317 destinada a recuperar la posesión colonial, e impartieron la orden de prepararse para zarpar en el fin de semana (el sábado 3 y domingo 4 de abril). Entre el 29 y el 31 el debate se trasladó al gabinete de Thatcher, donde las posturas eran divergentes, ya que unos (los políticos) sostenían la necesidad de llegar a un acuerdo diplomático con la Argentina, mientras que

otros (los militares, y en especial los miembros de la Armada), pugnaban por la salida bélica.

En las horas iniciales del 1º de abril la orden había sido impartida. El primer lord del Almirantazgo, sir Henry Leach, fue claro al respecto: “La fuerza de tareas tiene que formarse y entrar en operaciones”. La expedición, hasta ese momento, no contaba con la autorización del gabinete ni del Parlamento, y “también es curioso que los argentinos no habían invadido todavía las Malvinas”.¹⁷

La ejecución de la Operación Rosario ocasionó la renuncia del secretario de Relaciones Exteriores inglés, lord Peter Carrington, y la conformación de un gabinete de guerra presidido por Thatcher. Mientras los argentinos retiraban a la gran mayoría de sus hombres de las Malvinas, los ingleses ingresaron en una vertiginosa preparación militar. La movilización británica fue la más grande desde la Segunda Guerra Mundial, involucrando unas 120 embarcaciones (50 de guerra y 70 de apoyo logístico). El Viernes Santo, la poderosa flota inglesa partió del puerto de Southampton al mando del almirante John Woodward. La operación se denominó *Corporate*, que significa “acción, unión, acción conjunta” y que remarca la unidad de comando de las fuerzas armadas de aquel país, algo que las nuestras nunca lograrían en todo el conflicto.

El núcleo de la Task Force estaría constituido por la tercera brigada de comandos, destinada a la custodia de la frontera norte de la OTAN en Noruega. La brigada, cuyo jefe era Julian Thompson, contaba con tres grupos de comandos de Infantería de Marina, el 40, el 42 y el 45. Cada comando tiene tres compañías de 120 fusileros cada una, más una compañía de cuartel general y otra de apoyo. Como parte de sus funciones dentro de la OTAN, la brigada adiestraba 3.500 hombres por año y durante dos meses y medio en el invierno del ártico, por lo que eran las únicas fuerzas con las que contaban los ingleses con real capacidad operativa para desempeñarse en el Atlántico sur.

En el camino se le agregarían el 2º y 3º Regimiento de Paracaidistas (PARA 2 y PARA 3) y, al momento de pisar las Malvinas, la V Brigada de Infantería, integrada por el primer batallón de Guardias Galeses, el 2º batallón de Guardias Escoceses y por los temibles rifleros gurkas del duque de Edimburgo. Las fuerzas terrestres inglesas estaban compuestas por lo mejor que tenían en ese momento. El criterio era que podía haber guerra o no, pero

si estallaba, ellos desplegarían en el campo de batalla los soldados más aptos para operar en las Malvinas, y contra las fuerzas argentinas.

Perdida en el medio del Atlántico y ubicada levemente al sur del Ecuador, la isla Ascensión es, más allá de cuestiones de soberanía, una base de operaciones de la OTAN y, muy especialmente, de Estados Unidos.¹⁸ Allí se reagruparon los grupos que habían partido desde diversos puertos del Reino Unido y Gibraltar. Allí se organizaron los planes de campaña y se distribuyeron las tareas tácticas para cada unidad. Allí, en Ascensión, Estados Unidos, que en ese momento declaraba su neutralidad, dispuso, según Héctor Bonzo, 6000 toneladas de combustible (transportados en sus propios barcos tanque); misiles aire-aire, aire-buque, antibuque y de contramedidas; un sistema de defensa antiaérea; obuses, morteros, bengalas, minas, sonoboyas, miras infrarrojas y munición en general; raciones de combate y aviones KC 135, que complementaron el transporte aéreo inglés. Además, “información precisa sobre frecuencia de radares y equipos de comunicaciones de los buques argentinos; información referida al sistema criptográfico usado por las fuerzas argentinas; información acerca de determinadas capacidades de las unidades argentinas surgidas de los operativos combinados anteriores; cesión de canales de comunicaciones de satélites, para las comunicaciones entre la fuerza expedicionaria británica y el alto mando en Northwood, y cesión de información acerca del movimiento de buques, provista por satélites en órbita sobre el Atlántico sur”.

La ayuda norteamericana ha sido registrada por numerosos autores y está fuera de duda que ella resultó crucial para el triunfo final inglés. De todas formas, a lo dicho por Bonzo se puede agregar que desde el lado británico el diario *Sunday Times* reconoce que el secretario de Defensa de Estados Unidos, Caspar Weinberger, había facilitado la última versión del misil Sidewinder aire-aire,¹⁹ que, como veremos, será crucial para la lucha aérea. Finalmente, según la propia Thatcher, el jefe de Defensa del presidente Ronald Reagan había ofrecido, el 3 de mayo, enviar el portaaviones *Eisenhower* al teatro de operaciones.²⁰

El 12 de abril, el primer grupo de tareas estaba en marcha rumbo a las Georgias. Varios de los barcos de guerra portaban, como parte de su armamento de campaña, armas con cabezas nucleares de gran poder destructivo. El 18 partió Woodward desde Ascensión, con su fuerza de

batalla, pero sin los portaaviones ni sus comandos, que zarparían en el *Canberra* sólo si la “demostración” y el despliegue naval no impresionaban a los argentinos.

En concomitancia con el avance inglés, las tratativas diplomáticas continuaban. El gran tablero del mundo movía sus piezas y, cuando fue el tiempo del recuento, la Argentina se encontró muy sola. La experimentada diplomacia británica había desorientado a los argentinos, que rápidamente buscaron el apoyo de Cuba y la Unión Soviética, hasta pocas semanas atrás símbolos del denominado “enemigo rojo”. Para fines de abril la hipótesis de la neutralidad de Estados Unidos se hizo trizas. El 29, el Senado de aquel país aprobó la Resolución 382, por la cual se reconocía el derecho inglés a actuar en defensa propia ante la agresión argentina. Un día después, Reagan anunciaba al mundo que su país apoyaría con todos sus recursos a Gran Bretaña y menos de veinticuatro horas más tarde las primeras bombas inglesas impactaban en Malvinas.

Mucho antes, la Comunidad Económica Europea había decretado el bloqueo comercial a nuestro país. Francia, principal impulsora de esa drástica medida, dejó de enviar los aviones Super Etendard y los misiles Exocet que la Argentina ya había pagado y de los cuales sólo recibió cinco antes de la guerra.

En las fronteras más próximas del país también se registraban situaciones confusas. Los chilenos aprovecharon la oportunidad para movilizar sus tropas y sus buques hacia el Sur, situación que, según Costa, se detuvo gracias a la “rápida concentración de la aviación peruana en el sur del Perú y las declaraciones solidarias con la Argentina de todas las naciones hispanoamericanas y del Brasil”. De todas formas, la conducción argentina dejó en el continente, y frente a la hipótesis de un conflicto con Chile,²¹ buena parte de las mejores tropas.

La discusión diplomática continuaría hasta los primeros días de junio, con intervenciones decididas en nuestro favor de Panamá, Irlanda, Venezuela y, muy especialmente, del Perú. Ese país, que cuenta entre sus próceres al general José de San Martín, fue el único que, oficialmente, vendió armas a la Argentina durante el conflicto.²² Además se lograron resoluciones favorables en el seno del Movimiento de los Países No Alineados (MPNA) y en la Organización de Estados Americanos(OEA),²³ aunque no modificaron la

situación bélica en proceso.

* Hay dudas sobre la cantidad exacta. Rubén Moro, por ejemplo, asegura que se trataba del doble: 120 hombres de comandos de marina y 30SAs.

** Salvo los doce hombres que habían sido enviados en *Endurance* hacia las Georgias en los días previos.

La batalla naval

Debido al carácter insular del archipiélago, el tema Malvinas siempre ha tenido una significación especial para la Armada Argentina, la fuerza que más ha sentido el conflicto como parte de su sentido institucional. Por ello, no resulta extraño que justamente fueran los comandantes de esa arma los principales impulsores de la recuperación de las islas por medio de la fuerza.

Como bien afirma Eduardo Costa, “los planes de ocupación de las islas Malvinas existieron desde antes de asumir el comando de la Armada el almirante Isaac Rojas, en 1955”. El hombre clave en el derrocamiento del gobierno constitucional de Juan Perón, será el encargado de darle un renovado impulso al afán bélico de los marinos argentinos por recuperar las islas.

Dos décadas después la expansión de la Armada en los mares del Sur¹ —y muy especialmente a partir del golpe de 1976— marca la clara intención de los comandantes del arma de ampliar su influencia y su peso dentro de la militarizada estructura política del país. De esa forma, de la relación entre el creciente peso político de la fuerza, por un lado, y los procesos de toma de decisiones en el seno de la junta militar, por el otro, se pueden extraer elementos de importancia para entender el acelerado desarrollo de los hechos que desembocaron en la guerra.

Repasemos brevemente. El golpe del 76 significó una división de poder, de las zonas de actuación y del manejo represivo absolutamente equitativo entre las tres armas. Y si bien el Ejército continuó, al igual que en los golpes anteriores, a la cabeza del gobierno,² la Armada, con este nuevo golpe, cobrará una presencia mucho mayor. Ya en 1977 el almirante Emilio Massera guardaba en el cajón de su escritorio un plan de desembarco y recuperación de las islas, elaborado por quien, en 1982, sería el jefe de la Armada durante el conflicto: el almirante Jorge Isaac Anaya.³ Justamente, será el propio Anaya quien reflote el proyecto en diciembre de 1981, y su actualización quedará a cargo del vicealmirante Juan José Lombardo, quien era comandante de Operaciones Navales, y debía seguir dos premisas

fundamentales: la primera consistía en su inminencia, ya que las Malvinas serían recuperadas por la fuerza, y en segundo término, que no debían producirse bajas en el enemigo y mucho menos en la población local.

El primer escalón de mandos dentro de la Armada en ponerse al tanto de la actualización del plan fue el integrado por el comandante de la Flota de Mar, contraalmirante Gualter Allara; el comandante de la Infantería de Marina, Carlos Büsser; el comandante de la Aviación Naval, Carlos García Boll, y el jefe de su estado mayor, contraalmirante Ángel Rodríguez. Desde un principio quedó establecido que la recuperación de las islas se haría mediante una operación anfibia, ejecutada, en su mayoría, por los efectivos de la propia fuerza.

Así, para fines de diciembre de 1981, y ante la exasperante dilación de los tiempos diplomáticos, la cúpula de la Armada decidió la recuperación militar de las Malvinas. Como vimos, el 4 de enero de 1982, la Junta Militar transformó en cuestión de Estado el plan de la Marina y dio las primeras instrucciones para ejecutarlo.

La participación de la Armada en la contienda se podría dividir en tres etapas: una entre diciembre de 1981 y el 2 de abril de 1982, con la exitosa recuperación de los archipiélagos Malvinas y Georgias; otra entre el 2 de abril y el 2 de mayo, con el hundimiento del crucero *Belgrano* y la derrota naval argentina; y una tercera entre el 2 de mayo y el fin de la contienda, con la retirada a aguas territoriales de toda la flota de mar.

Durante la primera etapa, la fuerza mostró aptas condiciones para alcanzar los objetivos planteados, destacándose por el rápido accionar de los grupos comandos y el conocimiento demostrado de los mares del Sur. De todas formas, el despliegue de fuerza efectuado el 2 de abril pareció algo exagerado ante la resistencia que podrían ofrecer los marines ingleses.

Una vez definida tácticamente la Operación Rosario, la Armada comenzó a actuar en “situación de guerra”, y amplió la información sobre el plan al siguiente escalón de mandos (comandantes de las principales naves de la Flota de Guerra), algo que ocurrió, según Héctor Bonzo, el comandante del *Belgrano*, el 20 de marzo.

Una vez recuperadas las islas, se abre una nueva fase, en la que la Armada debió jugar un papel de sumo riesgo: enfrentar a la tercera fuerza naval del planeta, que contaba, además, con un potencial submarino imposible de contrarrestar por parte de la Argentina. Como veremos, y si bien las ventajas

notorias a favor de las fuerzas británicas se daban en las tres armas, en el caso de la lucha naval la dimensión de la disparidad cobraría un cariz trágico.⁴

Lo primero, fue organizar la propia estructura de mandos y distribuir estratégica y tácticamente las escasas naves con que se podía contar. Con ellas se conformó la Fuerza de Tareas 79 (FUERTAR 79), integrada con las unidades de la Flota de Mar (véase el cuadro anexo) y al mando del contraalmirante Gualter Allara, la que quedó establecida de la siguiente manera:

GT 79.1

COMANDANTE: capitán de navío José J. Sarcona

INSIGNIA: Portaaviones *25 de Mayo* con su grupo aeronaval embarcado (8 A4Q Skyhawk)

Corbetas *Guerrico, Drummond* y *Granville*

Destructor *Santísima Trinidad*

Petrolero YPF *Campo Durán*

GT 79.2

COMANDANTE: capitán de navío Juan C. Calmón

Destructor *Hércules*

Destructores *Piedra Buena, Bouchard, Seguí* y *Py*

Petrolero ARA *Punta Médanos*

GT 79.3

COMANDANTE: capitán de navío Héctor Bonzo

Crucero *Belgrano*

UNIDADES AGREGADAS:

Rompehielos *Almirante Irízar*

Buque polar *Bahía Paraíso* (luego adaptado como buque hospital)

Buque de desembarco de tanques *Cabo San Antonio*

Aviso *Alférez Sobral*

Aviso *Comodoro Somellera*

Petrolero YPF *Puerto Rosales*

Entre el 16 y el 24 de abril los tres grupos, con el objetivo de completar el adiestramiento de los tripulantes, efectuaron diversos ejercicios en el mar Argentino. Las tripulaciones se completaron con conscriptos clase 62, que contaban con poca experiencia naval. A esta dificultad, Mayorga agrega que, a causa de la política de relevos y traslados continuos aplicados por la Armada en esa época, la mayoría de los marinos debió operar en barcos sobre los que poseía un reducido conocimiento específico.

Por otra parte, se conformó la fuerza submarina con cuatro sumergibles,

dos de la clase Guppy de la Segunda Guerra Mundial y dos modernas unidades recién compradas a Alemania, al mando del capitán de navío Eulogio Moya Latrubesse. También se confirmó a García Boll al frente de la Aviación Naval, que coordinaba el escuadrón de Super Etendard de la base aeronaval de Río Grande y el grupo embarcado en la nave capitana. Para operar en el área del archipiélago, el mismo 2 de abril se creó el Apostadero Naval Malvinas a cargo del capitán de fragata Adolfo Gaffoglio, destinado a cumplir tareas de apoyo logístico con los pocos barcos que quedaron en las islas. Asimismo, se mantuvo el comando del área naval austral, que se encargaba de la disuasión regional frente al conflicto con Chile. Finalmente se estableció una fuerza de tareas dedicada a la búsqueda y rescate, la FT 50, integrada por los avisos *ARA Alférez Sobral* y *Comodoro Somellera*, que contarían con el apoyo de aviones y helicópteros.

En ese marco, la diferencia entre las fuerzas enfrentadas era tan notoria como materialmente improbable una victoria naval en mar abierto por parte de la Argentina.⁵ En resumidas cuentas, el país contaba con un portaaviones, un crucero de 1938, algunos destructores bien equipados con cerca de 40 misiles Exocet, cuatro submarinos (ninguno nuclear), tres corbetas tipo 69 y otras embarcaciones menores que, frente al despliegue bélico de la Royal Navy, quedaban en una situación casi de incapacidad operativa.

La estrategia general de la Armada establecía que cada grupo de tareas (GT) ocupara posiciones relativas favorables, desde donde hostigarían al enemigo, sin arriesgar los barcos propios. El GT 79.1 debía operar en la zona de Puerto Deseado, el GT 79.3 al norte de la Isla de los Estados y el restante, al este de Comodoro Rivadavia.

Hasta el 1º de mayo, además, se mantuvo la orden de no ingresar en la zona de exclusión, ni emplear las armas sin autorización. La única posibilidad de ataque que se preveía, era si los ingleses intentaban un desembarco anfibio en algún punto del archipiélago, con lo cual ellos tendrían que reducir sus defensas al aferrar sus naves para cubrir la operación de desembarco, abriendo así una brecha que favoreciera un ataque argentino.

Pese a las serias deficiencias tecnológicas y electrónicas que afrontaban, los barcos de la Armada argentina tenían un poder de fuego importante. En especial, por el alcance de los 15 cañones principales del *Belgrano*, y por las posibilidades relativas de las corbetas tipo 69 de acercarse hasta la Task

Force y lanzar sus Exocet sin ser advertidas.⁶ Además, éstas y los destructores misilísticos poseían una buena defensa antiaérea. Claro que, sólo con los misiles Sea Dart de los destructores, no alcanzaba, y las posibilidades de sorprender a la experimentada y profesional Royal Navy eran escasas.

El principal escollo para los planes navales lo constituían los submarinos nucleares ingleses. La flota argentina no poseía medios ni recursos antisubmarinos suficientes para contrarrestarlos, y ello fue evidente en el ataque al *Belgrano*.

El Reino Unido había desplegado una impresionante flota militar compuesta por más de un centenar de embarcaciones de todo tipo. Al igual que en el caso argentino, está comprobado que los sectores de mayor influencia dentro de la Marina de Guerra británica fueron los principales impulsores de la salida bélica. La reducción de costos, el desguace y la venta de algunas de sus unidades, y los cambios estratégicos planteados por la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), exasperaban a los comandantes ingleses. Luego, la “sorpresiva” irrupción argentina en las Malvinas les devolvió el protagonismo, y rápidamente asumieron una posición beligerante intransigente, alistaron sus buques y sus hombres y zarparon rumbo al Sur, sin dar tiempo a replanteos por parte de los sectores pacifistas.

BARCOS DE GUERRA

TIPO DE NAVE	CLASE/TIPO	NOMBRE	TONALAJE	TRIPULACION	ARMAS	EN LA GUERRA	BAJAS
Portaaviones	Ex Karel Doorman	ARA 25 de Mayo	19.896	1000	7 aviones A4-Q, helicópteros Sea King - Alouette		
Crucero	Brooklyn	ARA General Belgrano	13.645	1093	15 cañones de 15 pulgadas, 8 de 5, 4 de 40 mm, misiles Sea Cat y 2 helicópteros	Hundido el 2 de mayo al oeste de la Isla de los Estados y al sur de las Malvinas	368 tripulantes muertos o desaparecidos
Destructores	Summer	ARA Seguí	3320	331	4 lanzamisiles S/S Exocet 38, 6 cañones de 5 pulgadas, 4 de 3, lanzatorpedos antisubmarino, 2 Hedgehog antisubmarino y 1 helicóptero		
		ARA Comandante Piedra Buena	3320	291	Ídem		
		ARA Bouchard	3320	291	Ídem		
	Gearing	ARA Comodoro Py	3500	275	4 lanzamisiles Exocet M/M 38, 6 cañones de 5 pulgadas y 1 helicóptero		
	Sheffield	ARA Hércules	4100	300	Misiles S/A Sea Dart, 1 cañón de 4.5 pulgadas, 2 de 40 mm, 2 lanzatorpedos antisubmarinos, misiles S/S Exocet 38 y 1 helicóptero		
Corbetas	A 69	ARA Santísima Trinidad	4100	300	Ídem		
		ARA Drummond	1170	79	Misiles M/M Exocet 38, 1 cañón de 3.9 pulgadas, 2 de 40 mm, 1 lanzatorpedos antisubmarinos MK-32		
		ARA Guerrico	1170	79	Ídem	Operó en las Georgias y fue atacado el 3 de abril con arma antitanque de 84 mm	1 fallecido
Submarinos	Guppy	ARA Granville	1170	79	Ídem		
		ARA Santa Fe	2420	84	10 tubos lanzatorpedos de 21 pulgadas	Operó en las Georgias y fue puesto fuera de servicio el 25 de abril al ser atacado con cargas de profundidad y cohetes desde helicópteros	
		ARA Santiago del Estero	2420	84	Ídem	Estaba fuera de servicio	
	Salta	ARA Salta	1285	32	8 tubos lanzatorpedos de 21 pulgadas	No operó por defectos mecánicos	
		ARA San Luis	1285	32	Ídem	Operó dentro de la Zona de Exclusión Marítima (ZEM)	
Avisos		ARA Alférez Sobral	800	49	2 cañones de 40 mm	Operó en la ZEM. El 3 de mayo fue averiado de consideración por un misil Sea Skua	7 muertos
		ARA Gurruchaga	800	49	Ídem		
Guardacostas		PNA Islas Malvinas	81	18	2 ametralladoras 12.7	Operó en Malvinas luego de burlar el bloqueo inglés. El 1º de mayo fue atacado por un helicóptero	1 herido
		PNA Río Iguazú	81	15	Ídem	Ídem. Fue atacado por aviones Sea Harrier el 22 de mayo	1 muerto y 3 heridos

BARCOS LOGÍSTICOS

TIPO DE NAVE	CLASE/TIPO	NOMBRE	TONALAJE	TRIPULACION	ARMAS	EN LA GUERRA	BAJAS
Buque desembarco		ARA Cabo San Antonio	8000	124	12 cañones de 40/60 mm		
Petroleros		ARA Campo Durán	16.331	40			
		ARA Punta Médanos	16.300	90			
		ARA Punta Rosales	30.000	47			
Transportes		ARA Bahía Paraiso	9200	130		Transporte polar con 2 helicópteros. Fue convertido en barco hospital	
		ARA Bahía Buen Suceso	5300	32		Fue atacado en el estrecho de San Carlos por un Sea Harrier el 16 de mayo	
		ARA Isla de los Estados	3900	24		Seramente dañado por artillería naval del HMS Alacrity	22 muertos o desaparecidos
		ELMA Río Carcarañá	10.430	41		Burló el bloqueo inglés. Fue averiado por aviones Sea Harrier el 16 de mayo en el estrecho de San Carlos	
		ELMA Formosa	20.704	40		Burló el bloqueo. El 1° de mayo fue atacado por un avión argentino por error	
		Mar del Norte	4529	26			
		ELMA Río Cíncel	10.700	45			
		ELMA Córdoba	15.644	22		No zarpó por el bloqueo, pese a estar repleto de pertrechos indispensables	
Buques auxiliares	Rompehielos	ARA Almirante Irizar	14.900	178		Fue acondicionado como barco hospital a partir del 6 de junio de 1982	
	Buque hidrográfico	ARA Puerto Deseado	2400	61			
Pesqueros		Narwal o Narval	1400	25	Cumplían tareas de inteligencia y vigilancia	Atacado por aviones Sea Harrier el 9 de mayo al sudeste de las islas	1 muerto y 13 heridos
		María Alejandra	669	20	" "		
		Constanza		12	" "		
		Usurbil	450	15	" "		
		Mar Azul			" "		
		María Luisa			" "		
Remolcador		Yehuin	1000	19		Burló el bloqueo. Fue utilizado como chata de alije en Puerto Argentino	
Cargueros		Monsunen				Naves livianas requisadas en Puerto Argentino y Darwin	
		Forrest	250				
		Penélope Stanley		7			

Entre otras unidades, trasladaron 2 portaaviones, 15 fragatas (algunas de ellas, las más modernas del mundo), 7 destructores, 8 naves anfibia, 3 transatlánticos, 14 buques tanque y 4 barcos hospital. Ante esa fuerza, la Argentina podía vislumbrar alguna posibilidad ofensiva, pero los ingleses, además, contaban con 6 submarinos, 5 de ellos nucleares, frente a los que cualquier acción parecía imposible.

A los submarinos *Splendid* y *Spartan*, que habían sido movilizados a fines de marzo y que operaban en la zona de exclusión desde el 12 de abril, se sumaron el *Courageous* y el *Valiant* en la zona norte de Malvinas, y el *Conqueror*, que luego de participar en la reconquista de las Georgias, hundió al *Belgrano* en la tarde del 2 de mayo. El sexto submarino inglés fue el *Onyx*, que era diésel.

Entre otros elementos desfavorables para la flota argentina, Bonzo enumera:

1. los submarinos nucleares podían navegar a mayor velocidad que los

buques de superficie;

2. la permanencia en inmersión no tenía más límite que la resistencia humana, ya que no se producía la descarga de baterías tan propia y limitante de los submarinos convencionales;
3. los sensores de la flota y de los medios aeronavales, así como las armas antisubmarinas, difícilmente podían detectar y atacar al submarino nuclear, antes de que éste lanzara sus torpedos;
4. a su vez, los sensores de los submarinos ingleses tenían alta capacidad de detección y seguimiento;
5. la conjunción “satélite-submarino nuclear”, de existir, era a todas luces de máxima peligrosidad, e imposible de contrarrestar.

Lo cierto es que, entre el 15 y el 17 de abril, zarpó la FUERTAR 79. Los submarinos *Salta* y *Santiago del Estero*, por diversos problemas mecánicos, no pudieron zarpar. El *San Luis* se movilizó con numerosas dificultades en su computadora de control de tiro, y al vetusto *Belgrano* hubo que acondicionarlo a las apuradas, lo mismo que a la mayoría de las naves argentinas.

Para fines de abril, la FUERTAR 79 se encontraba en alta mar, en busca de una “posición relativa favorable” que le permitiera lanzar algún zarpazo frente a la inminente batalla naval. Algunos habrán recordado que la última vez que la Marina argentina había estado en una situación similar, su comandante era Guillermo Brown, y había pasado casi un siglo y medio.

Por su parte, la Task Force, luego de superar la latitud del trópico de Capricornio, avanzaba a velocidad sostenida. La máxima preocupación de su comandante, el almirante John Woodward, era ubicar al portaaviones *25 de Mayo* para neutralizar cualquier intento de una ofensiva sorpresiva.

Mientras las fuerzas en pugna disminuían diariamente la distancia que las separaba, los británicos tenían clara ventaja al momento de obtener información precisa sobre el enemigo. Su flota contaba con los más modernos recursos tecnológicos y su servicio de inteligencia, una vez más, demostró ser de los mejores del mundo. Por delante de la escuadra inglesa volaban en vanguardia los aviones Nimrod, que contaban con transmisores Marconi AD 470 y podían, según Arthur Gavshon y Desmond Rice, interceptar y descifrar los mensajes intercambiados por la Marina y la Aeronáutica argentinas. Además, alrededor de la flota pululaban diversos

helicópteros de reconocimiento y detección antisubmarina. En uno de ellos, apostado en el *Invincible*, prestó servicio el príncipe Andrés.

Como si la superioridad tecnológica no fuera suficiente, los ingleses recibieron los códigos argentinos descifrados por parte de Estados Unidos. Según el diario londinense *The Economist*, “los norteamericanos afirman que el 98 por ciento de la inteligencia británica acerca de los movimientos argentinos provino de ellos”.⁷ Este dato es corroborado por Costa, cuando asegura que “la Agencia de Seguridad Nacional de Estados Unidos, logró descifrar el Código de Comunicaciones de Guerra argentino, apenas iniciado el conflicto, y suministró información vital a Gran Bretaña”.

Por más extraño que parezca —teniendo en cuenta que Inglaterra es el país que más veces nos ha atacado en nuestra historia—,⁸ para 1982, según Mayorga, en la Armada no se consideraba posible una hipótesis de conflicto con los británicos.⁹ La consecuencia directa de ello es que no se tenía información actualizada sobre las fuerzas armadas que, ahora, estaban en el campo de batalla enfrentando a la Argentina. Esto obligó a conformar un grupo de tareas especialmente dedicado a la obtención de inteligencia; ese grupo fue el GT 17, que contó con los aviones de la Fuerza Aérea y con diversos cargueros y pesqueros facilitados por empresas de nuestro país.

El 21 de abril un Boeing 707 de la Fuerza Aérea Argentina (FAA) logró el primer contacto visual de los británicos cerca del límite regional establecido por el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR), esto es, a unos 24° al oeste. Dos días después la Task Force se encontraba en un punto casi equidistante, a algo más de mil millas al este de Buenos Aires, y a unas mil millas del teatro de operaciones. El Gabinete de Guerra inglés autorizó a la flota, al arribar a la ZEM, a derribar los aviones Boeing que los sobrevolaran, y se llegó a disparar un misil Sea Dart que no dio en el blanco.

Por su parte, el 23 el carguero *Río de la Plata*, perteneciente a la Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA), efectuó un arriesgado avistaje en Ascensión, en donde obtuvo, según Jorge Muñoz, fotos de los barcos allí apostados y grabaciones de radio en onda VHF que fueron muy bienvenidas en Buenos Aires. Otro barco que participó de ese tipo de misiones fue el ELMA *Tierra del Fuego II*, que se cruzó con un nutrido grupo de naves británicas a la altura de Río de Janeiro el 26 de abril.

EL FRUSTRADO ATAQUE DEL 2 DE MAYO

En el despliegue de fuerzas que realizó la Armada, la mayor concentración de naves se registró, lógicamente, en la zona norte del archipiélago con los GT 79.1 y GT 79.2. Esta posición cubría el mar Argentino casi en su totalidad y obligaba a la Task Force a descender con una derrota muy al este del continente.

La insignia de capitán iba en el portaaviones *25 de Mayo*, que lideraba el GT 79.1. Lo curioso es que el navío se alistaba para enfrentar en una guerra al país que lo había botado en enero de 1945: Gran Bretaña. En los instantes finales de la Segunda Guerra Mundial este barco fue incorporado a la Royal Navy con el nombre de *Venerable*, pero no alcanzó a entrar en combate. Tres años después fue vendido a Holanda, país que lo rebautizó *Karel Doorman*. Finalmente, la Argentina lo adquirió el 10 de octubre de 1968 bautizándolo, en la ocasión, con el nombre de nuestra principal fecha patria.

La recuperación de las Georgias por parte de los ingleses había marcado el inicio real de la contienda. Más allá de que las tratativas diplomáticas continuaban, la Armada era la primera fuerza que, como se preveía, había entrado en lucha. En las Georgias —defendidas por hombres de la Marina—, la fuerza perdió un submarino y su grupo comando “lagartos” ofreció una pálida resistencia antes de rendirse.

Al día siguiente, el Comando de la Fuerza de Tareas 79 (COFUERTAR 79) modificó la organización táctica de sus naves, ante lo que se evidenciaba como un inevitable enfrentamiento. Los destructores *Piedra Buena* y *Bouchard*, junto al petrolero YPF *Puerto Rosales* como apoyo logístico, pasaron al grupo del *Belgrano*. A ese grupo, según su comandante, se le reservaba la tarea de patrulla de la zona sur, por fuera del área de exclusión, entre los meridianos de la Isla de los Estados y el banco Burdwood. Al norte se mantenían los GT 79.1 y GT 79.2, según Lombardo, “como amenaza potencial diversificada, para accionar en oportunidad”.

Por el momento, la orden era no abandonar las denominadas “aguas de seguridad”, que por su escasa profundidad (80 metros)¹⁰ limitaban la velocidad y el alcance de detección de los submarinos nucleares. En ese sentido, la extensa plataforma continental argentina era un buen escudo frente al peligro que representaban los sumergibles. Tampoco se debía ingresar en

la zona de exclusión total (ZET), decretada unilateralmente por Inglaterra y puesta en vigencia a partir del 30 de abril.

Para el 29 de abril los comandantes de los buques recibieron autorización para emplear la fuerza contra el enemigo, ya que hasta esa fecha se había mantenido la peligrosa consigna de sólo responder si se era atacado. Asimismo, se procedió a reorganizar el GT ubicado en la zona norte. El grupo de tres corbetas 69 fue ubicado algo más al norte del *25 de Mayo* y, con un buquetanque, conformaron el GT 79.4, que tenía características específicamente antisuperficie. Junto a la nave insignia se reagruparon los restantes destructores del GT 79.2.

En los primeros minutos del Día de los Trabajadores, Allara recibió una confirmación por parte del Comando del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (CTOAS) sobre la orden de no ingreso en la ZET. En ese mismo momento los británicos daban inicio a la Operación Black Buck con un bombardero Vulcan, que, despegando desde Ascensión, descargó sus bombas a las 4.40 sobre la pista del aeródromo de Puerto Argentino. El bombardeo no alcanzó el objetivo de dejar inoperable la estación aérea, ya que sólo una bomba impactó en la pista.

De esta manera, la guerra entre la Argentina e Inglaterra entró en su etapa decisiva. Durante el amanecer del 1º de mayo, la flota inglesa se acercó a las islas precedida de un fuerte bombardeo aéreo y naval, que continuó hasta bien entrada la tarde. Los ingleses también realizaron algunas maniobras con helicópteros y tropas aerotransportadas en diversos puntos de las islas, conformando lo que, según la conducción argentina de la guerra, fue un intento de desembarco anfibio y helitransportado.

Para la tarde de aquel día los comandantes de la Armada tenían algunos datos precisos sobre el enemigo, en especial sobre su ubicación. Por un lado, se había detectado a un grupo de tareas al sudeste y a 80 millas de las Malvinas, integrado por el *Hermes* y varias fragatas, acompañadas de buques auxiliares grandes y medianos, entre los que podía haber transportes de tropas. Desde la pista del *Hermes* partieron los doce Harriers que participaron de la batalla aérea desarrollada ese día. Por otra parte, otro grupo liderado por el *Invincible* se encontraba al nordeste de las islas y se completaba con seis destructores o fragatas y varios buques grandes, distribuidos en un radio de 30 millas. Debido a su sistema de radar, que era superior, y a contar con un grupo aéreo menor, este portaaviones quedó como defensa aérea del resto de

la flota.

Además, el bombardeo aéreo y naval se mantenía, con lo cual todo indicaba que la flota inglesa estaba iniciando una tradicional acción de desembarco. El esquema de análisis militar sonaba muy lógico: los británicos lanzaron un ataque tendiente a establecer una cabeza de playa en las islas y, por lo tanto, su flota se encontraba aferrada al archipiélago, obligada a sostener dicho ataque.¹¹ En consecuencia, era la oportunidad que la Armada había preestablecido como estrategia general: sólo arriesgarse en un ataque cuando los ingleses se encontraran ocupados en una acción propia.

Pero, ¿qué estaban haciendo realmente los ingleses? Nos lo dice el propio comandante Woodward: “Mi plan inicial consistía en una gran demostración de fuerza dentro de la zona de exclusión para que los argentinos creyeran que se estaba por desembarcar, y así provocar una reacción que me permitiría un ejercicio de castigo más intenso... Y en último caso, por lo menos podría descubrir si tenían un plan coherente de defensa”.¹² Según Max Hastings y Simon Jenkins, la flota inglesa esperaba encontrarse con una contraofensiva aeronaval “razonada” por parte de los argentinos, de allí la constante preocupación de su jefe por detectar tanto al *25 de Mayo* como al *Belgrano*, tarea para la que estaban designados los cinco submarinos nucleares citados más arriba.

Cuando en la mañana del 1º de mayo Allara recibió la noticia de que Puerto Argentino se encontraba bajo fuego inglés, el GT 79.1 se hallaba a más de 260 millas náuticas del enemigo. Eso equivalía a unas ocho horas de navegación a velocidad sostenida, hasta ponerse a una distancia adecuada como para lanzar los A4-Q. A partir de las 15.55, Allara comenzó a recibir una serie de mensajes del CTOAS en los que se confirmaba la teoría general del intento de desembarco inglés. El primer radiograma decía: “Enemigo atacando. Queda en libertad de acción”. Poco después recibió otro con el siguiente mensaje: “Un grupo de tareas compuesto de portaaviones y dos fragatas atacaron las islas en el sector sudeste de Puerto Argentino. Efectuando fuego naval y de apoyo y desembarcos con helicópteros. Radio de acción, 90 millas”. Finalmente llegó otro radiograma, ya cuando comenzaba la noche, de un tono mucho más perentorio: “Un segundo grupo de tareas compuesto de un portaaviones, seis destructores y dos buques grandes. Confirmando necesidad de un reconocimiento temprano y ataque

masivo sobre esas unidades”.¹³

Lo cierto es que a partir de las 16 la Armada Argentina estaba en medio de una operación ofensiva, para la cual los grupos de tareas debían movilizarse en busca del enemigo. El inconveniente que se planteó fue que el *25 de Mayo* recién llegaría a un punto apropiado para lanzar sus aviones en el inicio de la noche austral. Como los Skyhawk no poseían las condiciones técnicas para volar de noche, se decidió esperar hasta el amanecer del otro día para efectuar el ataque. Por lo pronto, se determinó que la flota navegara alejándose del enemigo, con sus dispositivos antiaéreos y antisubmarinos activados, conformando una cortina circular con estaciones de detección entre las 2000 y las 5000 yardas. Además, desde el portaaviones partió un avión Tracker en busca de superficie en el azimut probable de la Task Force.

La posición de la flota enemiga fue confirmada, esa misma tarde, por el Tracker que partió en esa dirección. Según los datos electrónicos captados por el avión, la ubicación del grupo del *Invincible* era a más de 220 millas de los argentinos, a 49°34' sur y 57°10' oeste. Costa revela que luego, en una reconstrucción teórica sobre los hechos, se concluyó que la Task Force se encontraba a 50 millas al este-sudeste de la posición delatada por el Tracker.

El GT 79.1 debía ganar tiempo hasta la llegada del nuevo día, manteniéndose en movimiento y en alerta. Por ello la flota, con la nave insignia y el *Santísima Trinidad* en su núcleo, enfiló hacia el nordeste en procura de las corbetas del GT 79.4, para navegar junto a ellas hacia el enemigo en la noche-madrugada del 2 de mayo.¹⁴

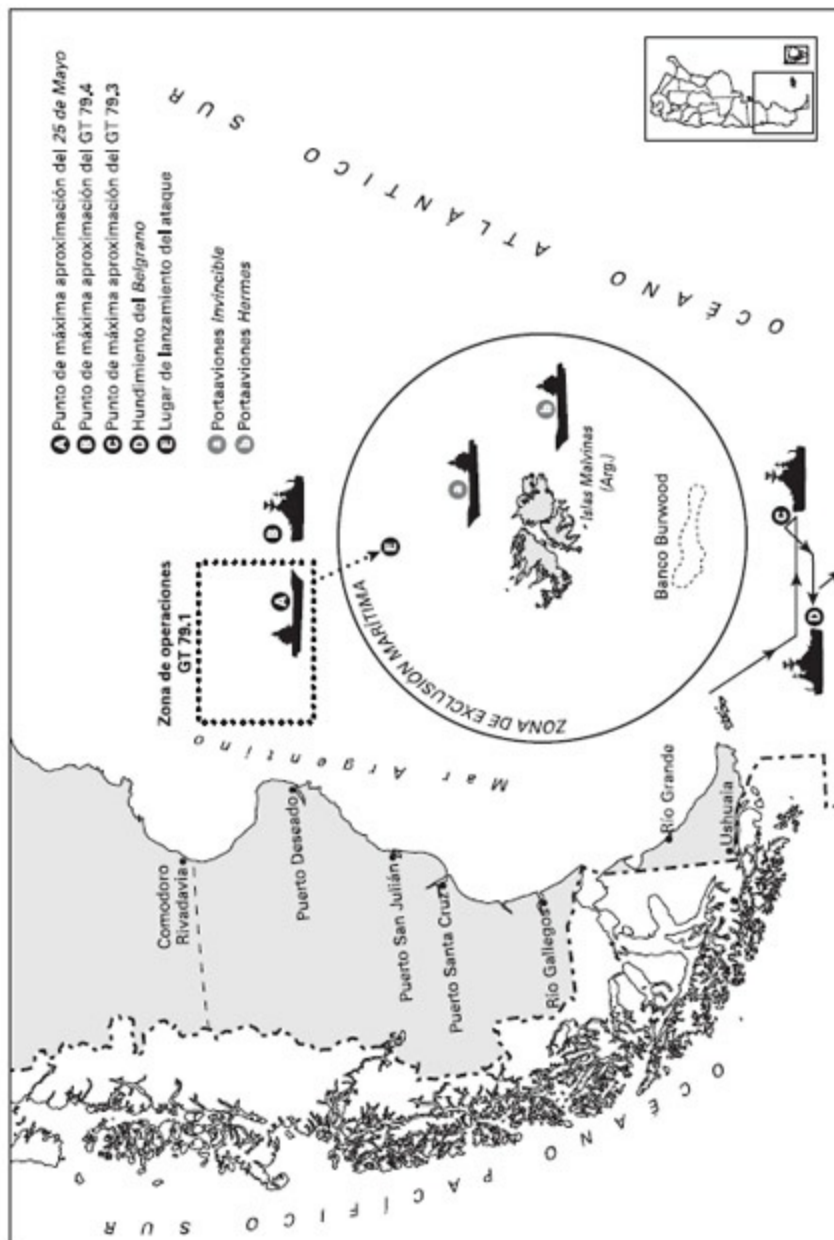
Esa noche la flota vivió en la mayor excitación. En las bodegas y la pista del portaaviones las tareas eran incesantes. Todo estaba abarrotado de municiones y, mientras los pilotos descansaban hasta las 4 de la madrugada, los armeros de los aviones trabajaban sin descanso colocando y sacando bombas; cargando y descargando combustible.

Las previsiones climáticas no eran buenas. Si bien la noche era primaveral y el mar estaba calmo, la ausencia de viento trastocaba la ecuación de la misión. Ésta era muy simple: para que un avión Skyhawk pudiera despegar desde la plataforma de un portaaviones se necesitaba una fuerza relativa del viento de entre 35 y 40 nudos como mínimo. Esos 35/40 nudos resultan de la sumatoria entre la velocidad real del viento (por ejemplo, 15/20 nudos), más la velocidad máxima que pudiera alcanzar el navío (que llegaba a los 20). Sin

los 15/20 nudos de viento los aviones no podrían despegar.

El plan de ataque consistía en lanzar los seis Skyhawk operables dentro del mínimo de 35 nudos y con dos bombas de 500 libras cada uno. Al momento del despegue, la flota se encontraría a unas 120 millas del enemigo, todavía a una prudente distancia, pero muy cerca del límite de autonomía de vuelo. Un A4Q funcionaría como alarma aérea temprana, y de guía, por si algún aparato sufría inconvenientes, otro haría la tarea de avión-tanque, mientras el resto de la escuadra atacaría a los ingleses. Según los cálculos propios, las posibilidades reales de éxito eran de un sexto, esto es, sólo uno de los seis aviones lanzados podría llegar al blanco y arrojar sus bombas.

MOVIMIENTO DE LA FLOTA ARGENTINA, 1º Y 2 DE MAYO DE 1982



Luego de navegar varias horas con rumbo entre los 340° y los 30° , a las 20.07 Allara impartió la orden de iniciar las operaciones ofensivas, “confirmando su idea de maniobra para los grupos de tarea: el GT 79.1 a una posición favorable para el ataque aéreo diurno; el GT 79.4, para rematar unidades desgastadas por el ataque anterior, y el GT 79.3, usando el banco Burdwood como ventaja, intentaría hacer contacto con el enemigo para

desgastarlo”.¹⁵

Aún hoy se sostiene que la intención de la Armada era efectuar un movimiento de pinzas sobre la flota inglesa con el portaaviones por el norte y el *Belgrano* por el sur. Sin embargo, eso no es cierto, ya que en ningún momento los GT convergieron hacia la Task Force o efectuaron una acción combinada sobre ella. Las decisiones tácticas del comando naval tampoco parecen responder a esa premisa y, en última instancia, las 350 millas que separaban a los dos grupos hacían más que impracticable un ataque de ese tipo. La verdad histórica es que la teoría del “movimiento de pinzas” fue inventada por el Gabinete de Guerra inglés pocas horas después del hundimiento del *Belgrano*, como ha sido probado por legisladores, periodistas e historiadores de aquel país. Durante la noche, relata Costa, la flota “se situó entre grandes grupos de pesqueros extranjeros, cuyo número fue estimado en 30 o 40 barcos por los pilotos del Tracker que los detectó”. Como en su mayoría eran polacos, rusos y japoneses, no había riesgo de una delación por su parte, por lo menos en lo inmediato. Además, dificultaban la tarea de los submarinos que, por esas mismas horas, buscaban desesperadamente al *25 de Mayo*. Hasta entonces el GT 79.1 no había sido ubicado¹⁶ con precisión por los ingleses y su capitán, Woodward, se mostraba preocupado con la posibilidad de que el portaaviones hubiera superado la línea de defensa submarina.

Ínterin, los ingleses, que desde las 19 no bombardeaban por aire las islas, aunque mantenían el ataque naval y con helicópteros, se habían replegado hacia el este cerca de la medianoche para alejarse del alcance de los bombarderos argentinos que durante el día habían golpeado desde el continente. Esa jornada dejó al almirante Woodward con una extraña sensación, ya que los argentinos no habían respondido como él esperaba: con una masiva acción aeronaval sobre su flota. Habían pasado veinte horas desde el primer bombardeo del Vulcan y aún no tenía noticias del principal barco argentino.

El retiro inglés fue rápidamente interpretado por el COFUERTAR 79 como el fin de su aferramiento a las islas. Esa perspectiva llevó a los comandantes a suspender la acción ofensiva y enviar a la flota nuevamente hacia las aguas de seguridad.

Junto con ese cambio táctico fundamental, se produjo la detección por

parte del Tracker de uno o dos Sea Harrier ingleses que, por la proximidad con la flota enemiga, parecían haber ubicado al navío insignia argentino y se dirigían hacia él. Unas 100 millas los separaban, pero la novedad fue recibida como una seria amenaza, y para las 2 de la madrugada el *25 de Mayo* abandonó la misión ofensiva. A esa altura, se encontraba a unas 200 millas del *Invencible* y a menos de cuatro horas de poder lanzar sus aviones.

El grupo se retiró siguiendo una derrota distinta a la que había seguido hasta allí. Mediante constantes cambios de rumbo y a máxima velocidad, el portaaviones y sus acompañantes se dirigieron hacia el noroeste en busca de una posición cercana al golfo de San Jorge. A causa de las malas condiciones climáticas, la batalla naval contra los ingleses había quedado trunca. Por lo menos, esa era la sensación que se tenía en el comando argentino en la madrugada del 2 de mayo, y así se lo hicieron saber a todas las unidades de la flota. Los únicos que por aquellas horas mantenían en vigencia sus operaciones de guerra, eran los británicos. Pronto, muy pronto, nuestros marinos descubrirían la certeza de esta afirmación.

EL HUNDIMIENTO DEL *BELGRANO*

Cuando el crucero *ARA General Belgrano* partió desde la base naval de Puerto Belgrano rumbo al extremo sur del país, el 16 de abril, acababa de cumplir cuarenta y cuatro años en el servicio activo y se aprestaba a comenzar lo que debía ser su último año como navío de instrucción para los cadetes de la escuela naval. Unos meses antes se había tomado ya la determinación de radiarlo del servicio, así como se había hecho en 1979 con su gemelo el *9 de Julio*, y dejarlo como pieza de museo.

La historia del crucero bien vale el calificativo de “venerable” que un autor le adosó desde hace un tiempo. No sólo sus años y su relativo buen estado hacían del *Belgrano* un barco respetable, sino que para la Armada era, ni más ni menos, que su segundo navío en importancia luego del portaaviones, y una codiciada presa a la hora de una batalla naval contra Inglaterra.

Construido por un astillero privado de New Jersey, fue botado al mar como el *USS Phoenix* el 12 de marzo de 1938 y rápidamente fue incorporado a la US Navy. El 7 de diciembre de 1941 el *Phoenix* se encontraba, como suele

decirse, en el lugar y el momento equivocados, cuando los japoneses lanzaron un feroz ataque contra la flota estadounidense apostada en Pearl Harbor, destruyendo buena parte de sus unidades y provocando el ingreso de Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial. Milagrosamente, el *Phoenix* salió indemne del ataque y fue incorporado a la Séptima Flota que derrotó a los japoneses en la estratégica batalla de Leyte, en octubre de 1944.

Una vez finalizada la guerra, las potencias triunfadoras se encontraron con un excedente de material bélico de consideración, por lo que pusieron a la venta una buena cantidad de armas. En el marco de un acuerdo regional, Estados Unidos vendió al Brasil, Chile y la Argentina dos cruceros del tipo Brooklyn a cada uno. El gobierno peronista compró el *Phoenix* y el USS *Boise* ¹⁷ en 1951, y los bautizó con los nombres de *17 de Octubre* y *9 de Julio*, ¹⁸ respectivamente.

Durante el derrocamiento de Perón, el *17 de Octubre* era la nave capitana del almirante Rojas, quien llegó al absurdo de amenazar con bombardear la destilería de La Plata si el presidente constitucional no renunciaba. El triunfo de la Revolución Libertadora significó para ese crucero un obligado cambio de nombre, por lo que pasó a denominarse ARA *General Belgrano*.¹⁹

Si bien carecía de misiles superficie-superficie —a diferencia de la mayoría de los navíos de guerra ingleses—, sus cinco poderosas torres de tres cañones cada una, de calibre 152 mm, y sus 8 cañones de doble propósito, de 125 mm, a razón de cuatro por banda, eran suficientes para imponer respeto ante las fuerzas enemigas. Además, en la década del sesenta se le había incorporado el sistema Sea Cat de defensa antiaérea, aunque para 1982 resultaba desactualizado. Finalmente, contaba con piezas de 40 mm y 24 ametralladoras de 20 mm. En verdad, el crucero exhibía un rejunte de sistemas antiaéreos, ya que los Sea Cat eran de origen inglés, el control de tiro era italiano (Argo NA9) y la combinación para controlar las baterías de 125, de origen norteamericano.

El mayor déficit del crucero era que carecía absolutamente de sistemas de defensa antisubmarina, y esa falta sería trágica. Mientras los argentinos descarbonizaban las calderas para evitar, en lo posible, la salida de humo por las chimeneas y hasta se tomaba la *precaución doctrinaria* de prohibir que se fumara en las cubiertas altas por el peligro de ser descubiertos por la luz de una brasa, los ingleses contaban con tripulaciones experimentadas y

profesionales, energía nuclear, sonares de alta complejidad, precisa información de inteligencia y detalladas fotos tomadas por los satélites que compartían con Estados Unidos.

El 16 de abril, partió el *Belgrano* rumbo a la Isla de los Estados en cumplimiento de lo resuelto por el COFUERTAR 79. De los 1093 tripulantes, sólo 53 eran oficiales, el resto se componía de 629 miembros del personal permanente y 408 conscriptos con escasa instrucción. Las tareas que debía cumplir el GT 79.3 consistían en la vigilancia de los accesos sur al TOAS; la interceptación de unidades del enemigo, de acuerdo con las órdenes; la disuasión en el marco regional; evitar el contacto táctico con unidades del enemigo que portaran misiles superficie-superficie; y, en caso de ser necesario y de acuerdo con la situación, proceder al reabastecimiento en la base naval de Ushuaia.

El 22 el crucero debió ingresar en el puerto de la ciudad que, por entonces, era la capital del Territorio Nacional de Tierra del Fuego, la que abandonó dos días después en horas de la mañana. Viajaba con víveres secos como para cubrir un trimestre de campaña, y lo primero que hizo fueron diversos ejercicios de tiro sobre las laderas rocosas de la costa sur de la Isla de los Estados.

El 28 de abril, y en cumplimiento de la reorganización de la GT 79, se sumó al *Belgrano* el destructor *Piedra Buena* (capitán de fragata Horacio Grassi). Según Bonzo, el GT 79.3 pasó a utilizar el indicativo de “Peñón”, mientras que el *Belgrano* utilizaría el de “Selenio”, el *Piedra Buena* sería el “Lucero” y el petrolero *Puerto Rosales*, el “Vasco”. Al otro día, por la noche, arribó a la zona el *Bouchard* (capitán de fragata Washington Bárcena), al que se le adjudicó el indicativo de “Uranio”.

Los nuevos integrantes del GT 79.3 no eran mucho más jóvenes que el navío que comandaba el grupo; de hecho, habían sido botados en 1944. Los destructores *Piedra Buena* y *Bouchard* habían sido modernizados en 1976 y 1977 con la incorporación de lanzamisiles Exocet, con lo que tenían una importante capacidad de reacción superficie-superficie. Además, contaban con tres torres dobles con artillería de 5 pulgadas y cuatro cañones antiaéreos de 3. Podían desarrollar una velocidad máxima de 24 nudos y, al igual que el *Belgrano*, su gran falencia consistía en la reducida capacidad antisubmarina. Si bien disponían de tubos lanzatorpedos y Hedgehogs, frente a un submarino nuclear ese armamento resultaba obsoleto, ya que los ingleses podían lanzar

sus torpedos desde 15.000 yardas, unos 13.720 metros, mientras que las armas antisubmarinas argentinas apenas alcanzaban los 3650 metros de distancia.

El mismo 28 de abril los británicos anunciaron la ampliación de la ZET a partir del 30. Desde ese día, toda nave o avión que ingresara en la zona sería atacado sin previo aviso. La Junta Militar argentina respondió, mediante el comunicado N° 37, que todo barco o avión inglés que hiciera lo mismo en las 200 millas de la plataforma continental argentina sería igualmente atacado. La diferencia radicaba en que los ingleses ya estaban dentro de las 200 millas, mientras que la flota argentina continuaba fuera de la zona establecida por Gran Bretaña.

En la jornada del 30, el GT se dedicó a la carga de combustible al ciento por ciento de la capacidad de cada buque, con el claro objetivo de obtener un amplio margen de maniobra frente al inminente inicio de la guerra naval. Es que el día anterior, Bonzo había recibido la orden de movilizar su fuerza rumbo a la denominada área Julián, al sur de la ZET. Por entonces, las órdenes le reservaban al grupo la tarea de efectuar, a partir del 1° de mayo, maniobras tácticas que indujeran al enemigo a movilizar sus unidades hacia la zona sur.

Completada la tarea de reaprovisionamiento, el GT puso proa hacia el este-sudeste con la disposición táctica de privilegiar la seguridad teórica por sobre la natural. En su rumbo hacia la zona designada, el crucero pasaría al sur del banco Burwood que, por su escasa profundidad,²⁰ dificultaba en gran medida el accionar submarino. En vez de avanzar por allí, se había decidido hacerlo por fuera de la ZET, en la creencia de que los ingleses no violarían sus propias disposiciones militares.

El GT 79.3 tomó diversas precauciones durante la marcha, entre ellas la de avanzar con una formación de estaciones flexibles, separadas no menos de 10.000 yardas y con rumbos erráticos. Además, se impuso el silencio electrónico en frecuencias bajas y medias, y la emisión de radar sería lo necesariamente restrictiva como para asegurar un preaviso mínimo de 30 millas ante cualquier eco de la superficie. También se determinó el enmascaramiento de revoluciones de hélice, bordeo ancho, fanfares largos y otras acciones que aplacaran la ruidosa navegación de las tres viejas unidades.

En la noche del mar austral todo parecía tranquilo, y si bien se mantenía la

situación de combate en los tres barcos, nadie imaginaba que, en ese mismo momento, los ojos ingleses estaban posados sobre el grupo. En efecto, uno de los cinco submarinos nucleares enemigos había detectado al GT 79.3 en la tarde del 30 y desde ese momento lo seguía a una prudente distancia. Se trataba de HMS *Conqueror*, que, al mando del capitán de fragata Christopher Wreford-Brown, había zarpado entrada la noche del 4 de abril desde su base en Faslane, Escocia, para sumarse a la guerra.

Luego de participar de la exitosa recuperación de las Georgias, entre el 29 y el 30 de abril el *Conqueror* recibió instrucciones de introducirse en el área cercana a Tierra del Fuego, ya que los ingleses sabían de la presencia del GT 79.3. Hay sólo dos hipótesis para explicar esa circunstancia, y a ellas se ha remitido la totalidad de los autores: o la información fue suministrada por los chilenos (que habrían visto al crucero en su entrada a Ushuaia) o por datos satelitales.

El submarino realizó un extenso raid desde las Georgias hasta encontrar al *Belgrano*²¹ cuando era reabastecido por el *Puerto Rosales*. Justamente, el indisimulable ruido que provenía del petrolero fue lo primero que detectó el sonar del sumergible. Al mediodía siguiente, Wreford-Brown pudo ver con su periscopio al navío y rápidamente se puso en contacto con Woodward para anunciarle el hallazgo. Del comandante de la Task Force la información voló hacia Northwood, la sede del comando naval inglés, instalado en los suburbios de Londres.

Mientras tanto, en el crucero se recibió un importante mensaje a las 20.30 que revelaba las intenciones ofensivas del COFUERTAR. Según relata Bonzo, “el *Belgrano*, junto a los destructores que lo acompañaban, debía destacarse más al este, en dirección al meridiano del enemigo, con el fin de desgastar con misiles a buques ingleses que operaran al sur de Malvinas. [...] El texto indicaba una previsión de movimiento a partir de las 5.30 del 2 de mayo, que incluía un rumbo 335° que nos acercaría a la FT inglesa. Obviamente, el tránsito sería a través de la zona de exclusión”. La orden precisaba dos cuestiones de importancia. La primera, que en ningún momento se mandaba “atacar” a la flota inglesa, sino “desgastarla”, manteniendo el criterio de no involucrar al crucero en una batalla naval abierta. El segundo punto era que se ordenaba ingresar en la ZET para efectuar el movimiento, modificando lo que hasta entonces había sido una consigna inquebrantable. De todas formas,

y por el curso que seguiría el barco a 335°, su derrotero lo llevaría a pasar al sur de la Task Force y en dirección al norte-noroeste, con la posibilidad de ubicarse en el banco Burdwood ante la inminencia de un ataque.

La idea táctica estaba clara: utilizar al *Belgrano* para distraer al grupo del *Hermes*, mientras el *25 de Mayo* mantenía un duelo entre portaaviones con el *Invincible*. El riesgo era grande, en especial porque antes de llegar hasta los dos mayores navíos enemigos, se debía pasar una intensa barrera tanto submarina como de destructores y fragatas. El *25 de Mayo* tenía sus aviones, pero el *Belgrano* no tenía cómo llegar hasta la Task Force sin ser atacado previamente por ésta. De ahí que la orden para el crucero haya sido distraer a los buques ingleses.

Por su parte, en Puerto Argentino los ataques enemigos, que habían comenzado a las 4 de la madrugada, cesaron en la noche y los británicos se retiraron hacia el este. Como vimos, eso ocasionó que el COFUERTAR 79 decidiera el retiro de la flota hacia las aguas de seguridad. Inexplicablemente, esa resolución fue retransmitida al *Belgrano* a las 5, media hora antes de que llegara al lugar de aproximación y de lanzarse dentro de la ZET.²² Según varios autores ingleses, la orden habría sido interceptada por la jefatura de operaciones enemiga y comunicada al Gabinete de Guerra y al Centro de Operaciones de la flota.

En definitiva, a las 5.11 el crucero modificó su rumbo a 250° a una velocidad de 16 nudos, con todos los puestos de combate antiaéreo cubiertos. Cuatro horas después el navío cambió el rumbo a 270°, con la clara intención de alejarse en línea recta de la zona del conflicto. La orden de repliegue establecía que el GT 79.3 volvería a su posición cercana a la Isla de los Estados y, si era necesario, continuaría viaje hasta la isla o se refugiaría al norte de ésta. En una extraña posición táctica, los destructores se colocaron sobre la banda de estribor, el *Piedra Buena* adelante y el *Bouchard* cubriendo la retaguardia. La idea pudo haber sido proteger el flanco que daba hacia la ZET, pero desguarnecía totalmente la otra banda.

Al mediodía, ya dentro del área Julián, a mitad de camino entre la posición de máximo avance y el destino final que debía ocupar, se abandonó la condición de combate antiaéreo y se pasó a la actitud de crucero de guerra: un tercio de la tripulación permanecía cubriendo guardia de batalla, un tercio trabajaba, y el tercio restante descansaba su turno de cuatro horas. Mientras

tanto, los destructores efectuaban una verificación radiofónica sin demasiado éxito.

A las 15.20 se varió el rumbo base 20° más al norte y cinco minutos después el *General Belgrano* tomaba un curso de 290°. Todo esto a unas 35 o 40 millas del límite de la ZET. Nadie podía imaginarlo, pero ese sería el último giro de timón del barco. A unos 4000 metros de distancia la tripulación del *Conqueror* vivía con excitación el aprestamiento para el combate y la misión de “ganar profundidad”, lo que revelaba un ataque inminente.

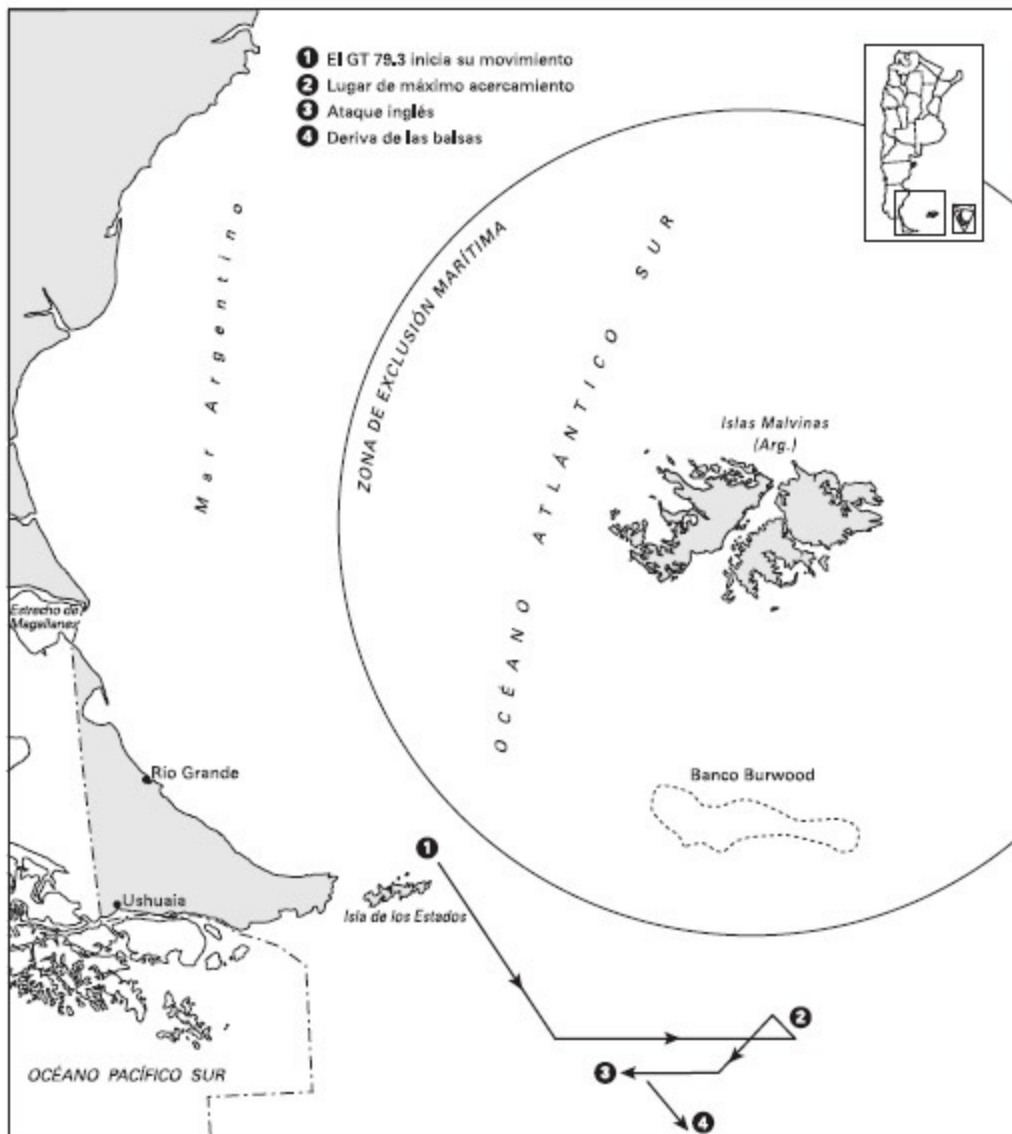
La Armada inglesa había obtenido la venia del poder político para atacar más allá del límite de la ZET. Para ello debía modificar las normas de combate y eso fue precisamente lo que reclamó el propio Woodward. Las normas de combate “son, según Thatcher, el medio por el que los políticos autorizan el marco dentro del cual se puede dejar a los militares tomar las decisiones operativas”.²³ Por lo general, son mucho más rígidas de lo que se reconoce abiertamente. Según Clive Ponting, “la única vez que las normas autorizaron más acción que las advertencias oficiales fue entre el 2 y el 7 de mayo”.²⁴ Antes del inicio de la batalla estaba permitido que las naves de la Task Force se defendieran si eran atacadas, pero estaba vedado el ataque de los submarinos ingleses por fuera de la ZET. No obstante, el 1° de mayo se decidió autorizar un ataque al 25 de Mayo fuera de la zona de exclusión, ataque que estaría a cargo del submarino *Splendid*, que finalmente nunca encontró al portaaviones.

Mientras se realizaba el cambio de turno de las 16, un torpedo MK-8 con 810 libras de Torpex en su sección de carga explosiva, hizo blanco en el *Belgrano*, a la altura del compartimiento de máquinas de popa, cercano a la cuaderna 106, por la banda de babor. La explosión llegó a destruir todo a su paso hasta el límite entre la primera y la segunda cubierta, haciendo añicos, entre otros compartimientos, el comedor de tripulación de tropa y el sollado principal.

Segundos después otro impacto penetró en el casco entre las cuadernas 12 y 15, desprendiéndose 20 metros de la proa del barco. Ese desprendimiento evitó que la explosión se expandiera dentro del *Belgrano*, que rápidamente comenzó a inundarse y a zozobrar, mientras el fuego y el humo consumían la vida de casi trescientos argentinos en escasos segundos. Ambos disparos

habían llegado por donde nadie lo esperaba, la banda de babor.

HUNDIMIENTO DEL ARA GENERAL BELGRANO



El barco quedó a oscuras, las máquinas se detuvieron y las cubiertas más bajas se llenaron de un denso humo negro. De inmediato, el comandante declaró el zafarrancho de siniestro con la ilusión de mantener a flote la embarcación. En quince minutos la escora ya era de 15° a babor, por lo cual

se decidió ubicar a todo el personal hacia estribor, algo que no surtió demasiado efecto ante el devastador ataque. Ocho minutos después el ángulo de inclinación ya era de 20°, por lo que se impartió la orden de “abandonar el buque”.

El barco se había convertido en un infierno de fuego y sangre. Sólo por causa directa de las explosiones murieron 272 hombres,²⁵ la mayoría de ellos ubicados entre las plataformas 3ª y 4ª, arrasadas por el torpedo. Además había decenas de heridos, alguno de ellos con graves quemaduras.

La inclinación del barco aumentaba a cada instante, por lo que la tripulación se movilizó hacia alguna de las 72 balsas autoinflables con capacidad para 20 personas cada una. Con la nave encorada hacia el lado en que impactaron los torpedos, la evacuación se volvía más fácil por esa banda, ya que el mar estaba casi al mismo nivel que la borda. El 60 por ciento de los sobrevivientes fue evacuado por este lado, en tanto que, por estribor, muchos debieron arrojar al gélido mar para acceder a las balsas, lo que produjo la muerte por hipotermia de varios tripulantes. Es probable que entre ellos se encontrara buena parte de los 28 tripulantes que fueron declarados desaparecidos.

A las 16.30 la escora era de 30°, y en torno al *Belgrano* comenzaban a esparcirse las balsas color naranja. Algunas transportaban hasta 32 personas, y otras sólo 3, pero en aquellas con menos de 6 tripulantes no se pudo rescatar sobrevivientes a causa del intenso frío, que en la noche superó los 20° bajo cero.

Además de las balsas, el crucero disponía de dos botes inflables, con capacidad para 6 personas o 1000 kilos de carga, con motores fuera de borda de 35 HP. Con una de esas lanchas, al mando del teniente de corbeta Fernando Echavarría, se logró separar varias balsas de los costados del buque. La balsa 44,²⁶ superpoblada, transportaba a cuatro quemados graves y al teniente de navío médico Jorge Boccacci. Otra balsa fue arrastrada por el viento por la banda de estribor, y cedió al peso de un trozo de cadena que cayó sobre su techo. Sólo algunos hombres pudieron ser rescatados. Desde otra balsa, y a las 16.55, el teniente de fragata Martín Sgut tomó las últimas fotos²⁷ del *Belgrano*.

El barco se hundió lenta y parsimoniosamente, tanto como para que el marino José Baldovino expresara: “Quiero resaltar el comportamiento del

buque al esperar que lo abandonáramos, antes de hundirse, y hacerlo suavemente para no afectar nuestras balsas”. El *Belgrano* se fue a pique a las 17, exactamente a los 55°24' latitud sur y 61°32' longitud oeste.

En el mismo instante en que estallaba el crucero, en el *Bouchard* se escuchó un fuerte golpe sobre el casco, que produjo una vibración y que obligó a cubrir combate antisubmarino. El comandante Bárcena, además, comunicó lo ocurrido al resto del GT, pero sólo el *Piedra Buena* contestó. Diecinueve meses después, cuando el periódico inglés *The Observer* publique el diario del teniente Sethia, quien durante el ataque se encontraba en la sala de máquinas del *Conqueror*, se sabrá que al destructor lo alcanzó un torpedo MK-8 que, por fortuna, no explotó al impactar contra el casco.

Los destructores comenzaron una serie de movimientos tácticos que apuntaban a eludir el posible ataque inglés, mientras el comandante del *Piedra Buena* (segundo del GT 79.3) transmitía un mensaje EGA (emergencia) al comandante de la FT 79, informando la situación en la zona y solicitando apoyo aéreo. También arrojaron cargas de profundidad que, más por casualidad que por otra cosa, sacudieron al submarino, obligándolo a hundirse hasta los 130 metros y a desplazarse durante la hora siguiente a gran velocidad para evitar nuevas descargas.

Los dos navíos argentinos continuaban con los radares encendidos e intentando comunicarse con la nave capitana, pero era imposible. A las 17, súbitamente, el *Belgrano* desapareció de la pantalla del radar. Para esa misma hora se había desplegado una escuadrilla de exploración, que poco pudo hacer ante el avance de la tempestuosa oscuridad.

A las 19 se abatió un temporal que complicó aún más la situación en las balsas. Muchos cierres se rompieron y los hombres debieron sostener las aberturas de la carpa con sus propias manos, lo que no impedía el ingreso del agua en su interior. En otros casos, algunos flotadores perdían aire, y las bengalas no se encendían correctamente o se apagaban enseguida.

Para las 21 la tormenta alcanzó gran intensidad, con olas de hasta diez metros de altura y ráfagas de viento de 100 kilómetros por hora. Las balsas, que un principio habían sido atadas entre sí para evitar la dispersión, se fueron soltando. Dentro de ellas los hombres se acomodaban como podían. Los que estaban en mejores condiciones, apoyaban las espaldas contra el techo, para evitar que se hundiera ante cada embestida del mar. Otros cantaban, muchos rezaban y todos se brindaban calor en esa noche gélida.

Recién entre las 8 y las 10 de la mañana del 3 mayo, esto es, unas diecisiete horas después del ataque, un buque recibió un mensaje de socorro en baja frecuencia. Pasado el mediodía, un avión Neptune fue el primero en avistar las balsas y guió a los buques de rescate en esa dirección. El *Piedra Buena* llegó a las 15 (rescató a 273 hombres); luego se sumaron el *Bouchard* (64 hombres), el *Francisco de Gurruchaga* (363 sobrevivientes y 2 fallecidos), el *Bahía Paraíso* (70 sobrevivientes y 18 fallecidos) y el pesquero ruso *Belokamensk* (3 fallecidos) y el navío *Piloto Pardo* de la Armada chilena, que de inmediato ofreció su ayuda para rescatar a los náufragos.

La última balsa con sobrevivientes fue ubicada el 4 de mayo a las 14, cuarenta y seis horas después del ataque. En su interior viajaban 25 tripulantes que se encontraban al borde del congelamiento.

Los motivos que llevaron a Inglaterra a hundir el *Belgrano* exceden lo estrictamente militar, para tener un trasfondo político insoslayable. Al momento del ataque el barco no se encontraba en misión de combate y su curso era netamente de retirada; los británicos lo habían detectado muchas horas antes y ni siquiera le habían disparado cuando más cerca había estado de la flota inglesa. Entonces, ¿por qué hundieron el crucero argentino? La respuesta a ese interrogante se puede encontrar en alguna de las numerosas investigaciones realizadas, en especial, por los propios británicos. En tan sólo dos días (el 1º y 2 de mayo), la Argentina había perdido la batalla naval. La disparidad de elementos bélicos, notoria y visible, inclinó trágicamente la balanza a favor de los británicos. El GT 79.3 había desaparecido como amenaza, ya fuera real o potencial, y el GT 79.1 se refugiaba velozmente en aguas territoriales.

La batalla naval se había perdido, pero aún no había terminado. El 25 de Mayo estuvo en varios momentos bajo la mira de los submarinos ingleses, pero éstos nunca atacaron porque se encontraba en mar territorial. La primera vez fue el 5 de mayo, cuando el portaaviones cortaba la boca del golfo San Matías; un Tracker tuvo contacto de radar y un helicóptero recibió un rumor hidrofónico.²⁸ La propia Thatcher reconoce que se autorizó hundir al portaaviones, con la excusa de que al pasar por la entrada del golfo, el barco se encontraba a más de 12 millas del mar territorial. Para cuando llegó el sumergible, la nave insignia había ingresado en la zona de seguridad. Dos días después, el 7 de mayo, Inglaterra anuncia que la zona de exclusión se

extendía hasta las 12 millas del mar territorial, con lo que la Armada quedó presa dentro de su propio espacio marítimo.

Ese mismo día Anaya impartió la orden de trasladar al escuadrón embarcado de Skyhawk a Río Grande, con lo que el *25 de Mayo* dejaba de ser un barco de guerra.

Los ingleses, más allá de su aplastante victoria inicial, siguieron tras los pasos del portaaviones. El 9 de junio, mientras Puerto Argentino era sitiado por fuerzas terrestres, el ya célebre *Conqueror* habría ingresado dentro del golfo San Matías en busca de alguna presa. Según Gavshon, lo habría encontrado desierto, y luego continuó navegando por la costa argentina.

JUGANDO A SER EL RATÓN

La fuerza de submarinos de la FUERTAR 79, liderada por Moya Latrubesse, estaba compuesta por cuatro unidades, pero sólo dos participaron de la lucha: el ARA *Santa Fe* y el ARA *San Luis*. Las restantes —el ARA *Santiago del Estero* y el ARA *Salta*— por diversos motivos se mantuvieron en el mar territorial.

Como vimos en el capítulo precedente, el *Santa Fe* había participado de la Operación Rosario y luego fue atacado y hundido frente a Grytviken, en las Georgias, el 25 de abril. El sumergible de su misma clase Guppy, el *Santiago del Estero*, no estaba operable desde el año anterior, pero se lo mantuvo oculto en la Base Naval de Mar del Plata, ya sea sumergido o entre otras naves que dificultaran su visualización satelitaria.

Los otros dos eran submarinos de la clase 209, de origen alemán, montados en Tandano, y ciertamente preocupaban a los comandos ingleses, ya que tenían muy buenas condiciones relativas para actuar en la zona de las islas. Además podían permanecer sumergidos mucho más tiempo que los Guppy, lo que aumentaba su potencial. Poseían ocho tubos lanzatorpedos, desde los cuales podían disparar tanto torpedos de superficie (SST-4) como antisubmarinos (MK-37). Los primeros son hiloguiados, ya que permanecen unidos al disparador por intermedio de un hilo que, además, funciona como direccionador gracias a la información que se recibe y se emite desde la computadora de tiro.

El *Salta* no pudo participar de la batalla, porque al zarpar se descubrió que

era sumamente ruidoso, tanto en inmersión como en la superficie. La verdad es que poco antes del 2 de abril ese submarino se encontraba en dique seco por mantenimiento y su condición general no lo hacía apto para la lucha. Entró nuevamente en reparaciones en Puerto Belgrano, pero los problemas subsistieron. Finalmente, según Jorge Bóveda, se optó por enviarlo al mar, en cercanías de la costa, con el objetivo de que los ingleses pensarán que estaba en alta mar u operando en las Malvinas. Allí realizó diversos ejercicios de tiro ante las falencias que presentaban los torpedos SST-4.

De modo que a la Armada le quedaba un solo submarino, el ARA *San Luis*, que cumplirá una hazaña memorable al permanecer más de 800 horas en inmersión, * atacando y siendo atacado por los ingleses en el archipiélago.

Al igual que muchos de sus colegas, el capitán de fragata Fernando Azcueta, comandante del *San Luis*, se enteró el 2 de abril de que las fuerzas armadas habían decidido reconquistar las Malvinas. Al otro día, Moya Latrubesse le ordenó “alistarse para zarpar”. Una semana después, y pese a no estar en óptimas condiciones de navegación, ya que tenía reducida su velocidad máxima en inmersión hasta los 14,5 nudos, el submarino zarpó con diez torpedos SST-4 y catorce MK-37. Su primer destino fue una zona denominada Enriqueta, al norte de las islas, y para el 28 fue ubicado al norte de la isla Soledad, muy cerca de la costa.

Un nuevo contratiempo se suscitó el 19 de abril, cuando la computadora de control de tiro sufrió una avería imposible de reparar en alta mar. Las opciones eran volver a puerto o efectuar los cálculos de disparo y dirección de los torpedos en forma manual, lo que finalmente se hizo. El inconveniente era que sólo se podría lanzar un disparo por vez.

De todas formas, el *San Luis* presentó falencias técnicas y operativas mucho más graves, como que a los dos torpedos SST-4 que disparó se les cortó el cable de hiloguiado, perdiéndose el misil.

El primer ataque se produjo en la mañana del 1º de mayo, cuando el sonar registró a un grupo antisubmarino inglés compuesto por un destructor y dos helicópteros de detección que avanzaban desde el norte-nordeste. Azcueta ordenó acortar distancia y a una distancia de entre 8000 y 11.000 metros del enemigo lanzó un SST-4, que fue guiado manualmente, pero a los tres minutos de disparado, el cable se cortó y el torpedo no dio en el blanco.

De inmediato, el submarino comenzó una serie de movimientos evasivos,

mientras el grupo inglés comenzaba una desesperada caza, rociando con cargas de profundidad la zona y sobrevolando con helicópteros por encima del sumergible argentino. Bóveda comenta que el *San Luis* apoyó su panza contra el fondo marino y así pasó las siguientes cinco horas, hasta que el destructor inglés se dirigió hacia otra área de búsqueda. Durante la búsqueda, los Sea King del escuadrón N° 826 permanecieron más de diez horas en vuelo, con un recambio de tripulación y diez reabastecimientos de combustible.

Unos días más tarde, el 8 de mayo, se disparó un MK-37 a lo que en el sonar aparecía como a corta distancia y en acercamiento. El misil detonó, pero no sobre algún blanco enemigo, sino tal vez contra una ballena o una roca.

Finalmente, en la madrugada del 11 se detectó a dos navíos británicos (serían el *Alacrity*, que acababa de hundir al *Isla de los Estados*, y el *Arrow*) que operaban en la boca norte del estrecho de San Carlos. El *San Luis* se encontraba entre ellos y tenía una inmejorable posibilidad ofensiva que la tripulación decidió aprovechar. A unos 5500 metros se lanzó un torpedo contra la nave ubicada más al sur y en condiciones óptimas de tiro, pero una vez más, a los tres minutos el cable se cortó y el misil no impactó. Los barcos lograron eludir el ataque y el submarino argentino debió resignarse a volver a puerto.

Luego de 864 horas en inmersión —unos treinta y seis días—, el *San Luis* regresó a Puerto Belgrano con la proeza de haber atacado a la Task Force en el mismísimo campo de batalla. Que el submarino haya logrado escapar del cerco tendido por los ingleses en las Malvinas y que éstos invirtieran una buena cantidad de material antisubmarino en su caza, enaltece el accionar de esa unidad.

A PIQUE

La presencia naval argentina en las Malvinas durante la guerra fue reducida para las tareas logísticas que se debían desarrollar. La creación del Apostadero Naval Malvinas el mismo 2 de abril estaba dirigida a funcionar como enlace logístico para los buques surtos en Puerto Argentino al momento

de la ocupación. El grupo quedó integrado por barcos de la Armada, de Prefectura Naval, de la flota mercante nacional y otros que fueron requisados por el gobierno argentino en las islas. Luego se sumarían unas pocas naves más, totalizando una capacidad de transporte y vigilancia realmente escasa frente al despliegue y poderío ingleses. Según Gaffoglio, jefe del Apostadero, su dotación fue compuesta, entre otros, con hombres del *Belgrano*. Sus instalaciones en las Malvinas fueron el muelle de la gobernación, el muelle de la Falkland Islands Company (FIC) y el de la península Camber con sus depósitos y tanques de combustible.

Obligada la flota de mar a refugiarse dentro de las 12 millas territoriales luego del hundimiento del crucero, e impedidos los barcos nacionales de romper el bloqueo impuesto por Gran Bretaña con sus submarinos, la situación de esos navíos era de suma precariedad. En las islas debían cumplir una amplia serie de tareas: distribución de alimentos, combustible y armamento; traslado de personal y mantenimiento de las comunicaciones; vigilancia periférica, y defensa de la zona del cabo San Felipe, entre otras.

Las tripulaciones de las naves fueron cubiertas tanto con trabajadores civiles voluntarios, como por concriptos de la clase 1962, con instrucción básica en marinería. Esos contingentes provenían, según Daniel Gionco, mayormente de Salta, Catamarca, Santa Fe y Buenos Aires.

Entre el desembarco del 2 de abril y la puesta en vigor de la ZEM por parte de los británicos el 12, varios barcos mercantes y auxiliares transportaron numerosos elementos indispensables para sostener las posiciones y la logística del contingente apostado en las islas. Otros debieron romper el bloqueo, hasta que la comandancia naval decidió suspender los viajes luego de perdidas las Georgias. De esas operaciones participaron los siguientes navíos: *Río Cincel*, *Mar del Norte*,²⁹ *Bahía Buen Suceso*, *Formosa*, *Río Carcarañá*, *Campo Durán*, *Puerto Rosales*, *Isla de los Estados* y los dos guardacostas de Prefectura Naval, *Islas Malvinas* y *Río Iguazú*. A ellos se sumaron el *Alférez Sobral* y el *Comodoro Somellera*.

Al 1º de mayo se encontraban en las islas, además de la mayoría de los barcos citados, el *Penélope*, el *Yehuín* y los transportes *Forrest* y *Monsunen*, estos últimos propiedad de la Falkland Island Company y requisados por el gobierno argentino. Cabe aclarar que ninguno de esos navíos, salvo los guardacostas, tenían armas o recursos defensivos como para medirse con las

fuerzas enemigas, debiéndose trasladar pegados a la costa y pasando de caleta en caleta, de bahía en bahía, con suma precaución y cuidado.

El PNA *Islas Malvinas* y el *Forrest* fueron los primeros en entrar en combate, cuando un helicóptero Sea Lynx los atacó a las 16.40 del 1º de mayo mientras se encontraban próximos a la punta Celebroña. Los guardacostas de Prefectura (también estaba el *Río Iguazú*) habían salido de Puerto Deseado el 11 de abril cargados al máximo de su capacidad, para arribar a las islas dos días más tarde, luego de romper el bloqueo naval. El *Islas Malvinas*, que el día previo se había quedado sin uno de sus motores, era comandado por el subprefecto de navegación Jorge C. Carrega.

Por su parte, el *Forrest*³⁰ se destacó porque durante la guerra cumplió tareas de todo tipo, como hacer de “señuelo” de los disparos enemigos, mientras el *Isla de los Estados* minaba las aguas cercanas a Puerto Argentino: “Ayudó a situar la posición de los artefactos y actuó como cortinador acústico antitorpedos, para lo cual se colgaron cadenas en los costados del buque, se pusieron en marcha todos los motores y se ordenó a la tripulación que golpeará el casco para atraer hacia sí los posibles torpedos destinados al buque minador”.³¹

El ataque del Sea Lynx fue repelido por las 2 ametralladoras de 12,7 mm del guardacostas, los 13 fusiles automáticos FAL del *Forrest* y las armas automáticas de la tripulación. Los ingleses, aprovechando su movilidad, aparecían y desaparecían a gran velocidad, lanzando andanadas de disparos por ambas bandas. La ametralladora del *Islas Malvinas* se trabó, y cayó herido de gravedad el cabo segundo Antonio Grigolato, por lo que el guardacostas puso proa a Puerto Argentino. El *Forrest*, mientras tanto, enfrentó al helicóptero en dos oportunidades, hasta que se retiró en busca de la flota.

Ambas embarcaciones siguieron luchando en el conflicto hasta el último día. El *Forrest* volvió a manos de sus dueños y el *Islas Malvinas* quedó como trofeo de guerra con el nombre de *Tiger Bay*.

Luego de esta acción, revela Antonio Mozzarelli, comandante de la subárea naval Malvinas hasta el 27 de abril, “se obtuvieron del Ejército ametralladoras que fueron precariamente instaladas a bordo del *Forrest* y del *Monsunen*”.

El mismo 1º de mayo se produjo un accidente que, por fortuna, no

ocasionó muertos ni se volvió a repetir. Fue el ataque que sufrió el *ELMA Formosa* por parte de la propia aviación. Ese transporte de la Marina Mercante traspasó el bloqueo el 19 de abril cargando 3500 toneladas de importantes materiales para el Ejército y la Fuerza Aérea. Según el relato del propio capitán del barco, Juan Gregorio, se distribuyeron los siguientes elementos de carga: tambores de JP1 (combustible de aviación) en la bodega 1; contenedores con alimentos y municiones en la bodega 2; cajas de municiones en la bodega 3; vehículos livianos, jeeps, *unimogs* y cocinas en la bodega 4; pistas de aviación desarmables, durmientes y vehículos en la bodega 5; camiones cisterna, vehículos y contenedores en cubierta. En este caso, una vez más la imprevisión complicó el trabajo de los soldados. Como Puerto Argentino no era apto para barcos de gran porte, se debió alijar el *Formosa* con la ayuda de otras embarcaciones en Puerto Groussac. Para cuando se logró vaciarlo de parte de su carga y pudo ingresar en Puerto Argentino, se comprobó que “no había vehículos suficientes para el traslado de los pertrechos, faltaba utilaje adecuado, los guinches no podían soportar el peso de los bultos y, al ser desembarcados mediante los elementos de a bordo, se iban amontonando en el muelle, restando espacio para maniobrar”.

Pese a no haber completado la descarga (entre otras cosas, quedaron la pista y los durmientes), el barco zarpó en la madrugada del 1° ante el bombardeo inglés. Cerca de las 17.30, y en aguas próximas a la isla Pelada, fue atacado por un A-4B Skyhawk de la escuadrilla “Trueno”, que le lanzó sus bombas de 250 kilos, y luego una ráfaga de ametralladora. Una bomba rebotó contra la grúa y explotó en el mar, la otra quedó alojada en la bodega sin explotar. Luego de amarrarla con cuidado, volvieron al continente, lugar al que arribaron el 7 de mayo con la bomba aún a bordo.

Durante la fragorosa batalla aeronaval del 1° de mayo, un Canberra de la FAA fue derribado por misiles Sea Dart al noroeste de las islas. A las 17.04, según Moro, se vieron caer al agua los paracaídas del teniente Eduardo Ibáñez y del primer teniente Mario González. Para rescatarlos se envió al *Alférez Sobral*, que fue atacado por helicópteros en los primeros minutos del día 3.

Si bien el aviso enarbolaba la bandera de la Cruz Roja y mantenía las luces encendidas en clara señal de búsqueda nocturna, los británicos abrieron fuego contra él. Ello pudo deberse a que el barco se encontraba extremadamente próximo al grupo del *Invincible* y los ingleses querían evitar todo tipo de

sorpresa desagradable. De todas formas, Mayorga reconoce que el alto mando naval argentino no cumplió con los requerimientos contemplados en la segunda Convención de Ginebra para mejorar la suerte de los heridos, enfermos o náufragos de las fuerzas armadas en el mar de 1949.

Primero atacó un Sea King y luego dos Sea Lynx enviados desde el *Coventry* y el *Glasgow*, armados con misiles aire-mar Sea Skua, que se probarían en ese instante, ya que habían sido entregados a la Task Force en Ascensión. El disparo, lanzado desde 8 millas de distancia, voló el puente de mando, y mató al comandante, capitán de corbeta Sergio Gómez Roca, al guardiamarina Claudio Olivieri, los cabos Ernesto del Monte, Mario Alancay, Sergio Medina y Daniel Tonina, y los marineros Héctor Dufrechu y Roberto Derrico. Pese al golpe y las bajas sufridas, la tripulación logró escapar al ataque y llevar el navío a Puerto Deseado, a donde arribó el 5 por la tarde.

El 9 de mayo fue atacado y hundido el pesquero *Narwal*, propiedad de la Compañía Sudamericana de Pesca y Exportación, que transportaba un oficial de enlace de la Armada y realizaba tareas de observación de la flota enemiga, al igual que los pesqueros *Usurbil*, *Mar Azul*, *María Luisa*, *Constanza* y *María Alejandra*. Según Bishop y Witherow, el código de comunicación era muy simple: “Un portaaviones era una ‘sardina’, un avión ‘un salmón’, un helicóptero ‘un arenque’, y así sucesivamente”.

Apenas pasadas las 9 el pesquero fue atacado por dos Sea Harrier que le lanzaron bombas de 1000 libras, que, al ser arrojadas desde muy baja altura, no explotaron.³² De todas formas, una abrió un surco importante en el casco y el barco comenzó a hacer agua. En los instantes finales del navío, su capitán pudo enviar cuatro radiogramas recopilados luego por Alonso Piñeiro. El primero decía: “Hora 9.05. Somos atacados por un avión inglés, en latitud 52°45' sur y longitud 58°02'. Tenemos heridos graves”. El segundo: “El pesquero se está hundiendo. Nos quedan 30 minutos a flote. Hemos lanzado al agua un bote color naranja con los heridos graves”. El tercero, lacónico: “Abandonamos el buque 25 hombres”. El siguiente: “Falleció uno de los heridos. Otro avión inglés nos sobrevoló, atacando y destrozando las balsas. Resta un bote para los que quedamos. Requerimos ayuda urgente”. Finalmente: “Último parte. Hunden el bote que quedaba. Nos arrojamos al agua. Viva la patria”.

En Puerto Argentino se decidió enviar un helicóptero Puma del Ejército

para rescatar a los náufragos en misión suicida. Ni bien éste despegó fue alcanzado por un misil Sea Dart disparado desde el *Coventry*, que causó la muerte de los tres tripulantes. Luego de las bombas, los aviones dispararon contra el *Narwal* y, según la denuncia de varios autores, contra las balsas salvavidas. Los argentinos fueron rescatados y llevados como prisioneros a bordo del *Invencible*, para ser devueltos en Montevideo el 2 de junio.

El 10 de mayo se produjo el hundimiento del barco perteneciente al Servicio de Transportes Navales de la Armada el *ARA Isla de los Estados*, el más trágico de los que padecieron las naves argentinas en las islas, ya que murieron 22 tripulantes.

Luego de romper el bloqueo inglés y de sembrar las únicas 25 minas³³ que el comando argentino desplegó en todo el ámbito de las Malvinas, el transporte comenzó una serie de tareas destinadas al reabastecimiento de los grupos del ejército diseminados tanto en la Gran Malвина como en la isla Soledad. Operó básicamente en el estrecho de San Carlos, visitando los distintos puertos y fragmentando su carga en naves menores que cumplían tareas de alije.

Para el *Isla de los Estados* las Malvinas eran su casa, dado que había sido adquirido por nuestro país en 1980 con el objetivo de instrumentar lo pactado en los acuerdos firmados con Gran Bretaña a partir de 1971. El buque era de origen español y se llamaba *Trasbética*. El 2 de abril, como parte de la Operación Rosario, el navío también reconquistó las islas.

La acción del 10 de mayo marcó, asimismo, un nuevo avance de la Task Force sobre las islas. Hasta ese día habían atacado a las naves argentinas con aviones o helicópteros, pero nunca se había entablado un ataque directo entre los buques. Esa noche, Woodward envió dos fragatas a rastrillar el estrecho —donde era previsible que intentara el desembarco— para reconocer posiciones defensivas argentinas. Una de ellas, la *Alacrity*, detectó con su radar al *Isla de los Estados* cerca de la isla Cisne, cuando se dirigía a puerto Howard. Primero la iluminó con una bengala y luego le lanzó una docena de disparos de artillería. Según Muñoz, entre cinco y siete proyectiles de 4,5 pulgadas impactaron sobre la banda de estribor. En instantes el navío estalló en llamas, y en cuestión de segundos el puente voló por los aires, debido al incendio de buena parte del combustible y las municiones que transportaba.

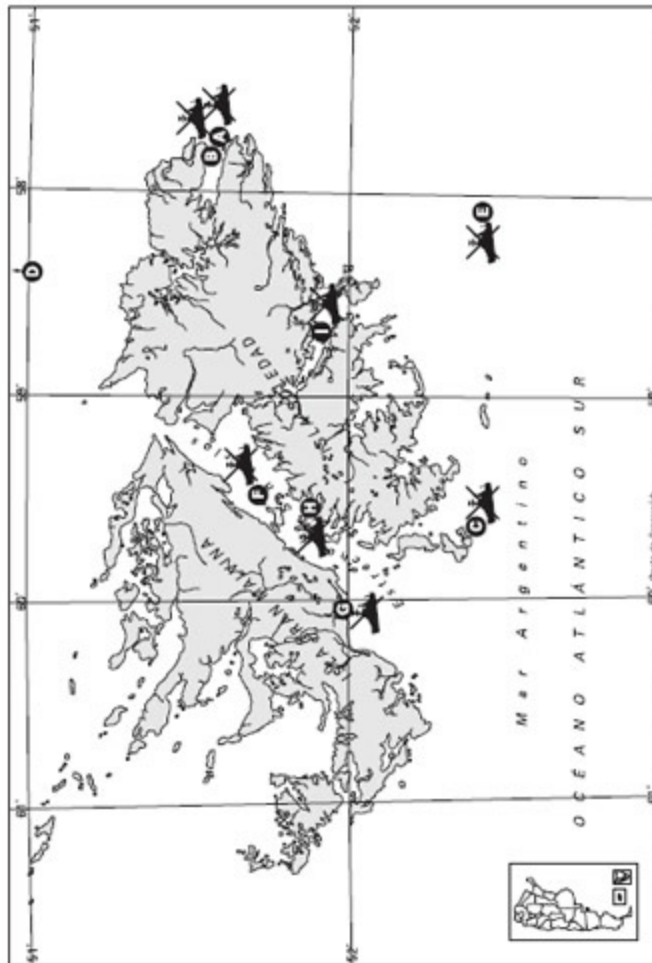
El marinero Alfonso López, uno de los cinco españoles que pelearon en las

Malvinas, y el capitán Alois Esteban Payarola no fueron los únicos sobrevivientes de la explosión, pero sí los únicos que pudieron llegar a nado hasta la isla Cisne. Recién el 16 de mayo fueron rescatados por el *Forrest*. El resto de sus compañeros (entre ellos uno de los españoles citados) murió en el ataque o ahogado en el gélido mar.

Mientras unos eran rescatados, otros eran atacados en ese momento en San Carlos. Los ingleses no querían argentinos en el estrecho, su ruta de acceso a Puerto Argentino. El 25 de abril el mercante *Río Carcarañá* fue el último barco en cruzar el bloqueo naval con pesados elementos que, al igual que con el *Formosa*, costó mucho desembarcar.³⁴ En el ataque del 1º de mayo “fue ametrallado por un avión enemigo que erró el blanco”, por lo que se lo trasladó al sur. Entre el 3 y el 10, “traspasó 68 tambores de combustible al *Monsunen*; víveres al *Forrest*; y 2 cocinas de campaña y 5 contenedores al *Yehuín*. Las maniobras de alije se prolongaron hasta el 10 de mayo, en que se completó su descarga”. A las 13.15 del 16 de mayo dos Harrier de la dotación del *Hermes* lo atacaron con bombas y metralla, mientras se encontraba en Puerto Rey. El personal se evacuó en los botes y posteriormente fue trasladado a bahía Fox a bordo del *Forrest*. Es probable que los mismos aviones enemigos hayan hundido el barco en nuevos ataques entre el 23 y el 24 de mayo, ya que nunca más se supo de él.

BARCOS ARGENTINOS HUNDIDOS

- A** Islas Malvinas (1 de mayo)
- B** Forrest (1 de mayo)
- C** Formosa (1 de mayo)
- D** Sobral (4 de mayo)
- E** Narwal (9 de mayo)
- F** Isla de los Estados (10 de mayo)
- G** Bahía Buen Suceso (16 de Mayo)
- H** Río Carcarañá (16 de mayo)
- I** Río Iguazú (22 de mayo)



Dos horas más tarde fue atacado el *Bahía Buen Suceso*, que se encontraba encallado en bahía Fox. Ese barco, que había sido comprado en 1950 y también pertenecía al Servicio de Transportes Navales de la Armada, estaba por ser radiado del servicio. Luego de participar del incidente Davidoff, la nave llegó a las Malvinas el 11 de abril y fue destinada a tareas de logística, alije y transporte. Como no disponía de un purificador de agua dulce, debió

acercarse al puerto de bahía Fox para proveerse; allí atracó el 10 de mayo, pero una tormenta lo dejó varado. En la madrugada del 16 fue sobrevolado por un helicóptero, que fue repelido por la tripulación con sus armas personales. Luego del ataque al *Río Carcarañá* era evidente que la próxima víctima sería el *Bahía Buen Suceso*, por lo que se decidió evacuarlo y sólo quedaron a bordo la guardia de máquinas y la de radio. Quince minutos después, según lo previsto, dos Harrier abrieron fuego causando dos heridos por esquirlas y algunos daños en las casas cercanas.

Hasta el cese definitivo de las hostilidades, este navío fue varias veces blanco de los ataques. En ocasión de un bombardeo nocturno el 26 de mayo, murió el marinero primero Juan Ramón Turano, perteneciente a la dotación del *Bahía Buen Suceso*.

El último ataque efectivo contra las naves que operaban en las Malvinas fue el registrado el 22 de mayo contra el guardacostas *Río Iguazú*. Éste había sido enviado hacia la zona de Pradera del Ganso con dos cañones Otto Melara de 105 mm y 19 hombres del Ejército para reforzar la defensa ante el inminente ataque inglés. El amanecer lo encontró todavía navegando en la entrada del seno Choiseul, por lo que los británicos pudieron detectarlo y atacarlo con aviones Harrier. La agresión fue repelida por las ametralladoras del navío, pero igualmente la escuadrilla inglesa disparó contra el *Río Iguazú*, y mató al cabo segundo Omar Benítez, que operaba una de las ametralladoras. Su lugar fue ocupado por el cabo segundo José Raúl Ibáñez, quien logró averiar un avión, por lo que fue condecorado. Los operarios de la otra ametralladora también sufrieron heridas por esquirlas.

Como el ataque proseguía, se decidió encallar el barco cerca de bahía Button y la tripulación fue rescatada por helicópteros desde la base Cóndor. En una misión de gran complejidad, tres buzos tácticos lograron recuperar uno de los cañones y otros elementos de importancia.

El único barco logístico capturado por los ingleses al finalizar la contienda fue el *Yehuín*, que tiene el doble mérito de haber sido el último navío en cruzar hacia las Malvinas entre el 29 de abril y el 1° de mayo, y el que, según Jorge Muñoz, más millas náuticas recorrió durante el conflicto.

El Apostadero Naval se completaba con “un conjunto de unidades menores agrupadas en la denominada Dotación de Lanchas, que comprendía un pequeño remolcador de dársena de nombre *Lively*, dos lanchas de desembarco tipo EDPV y una chata de combustible sin propulsión propia”.

Si en sólo dos días los británicos habían acabado con toda la armada argentina, la esforzada tarea de los integrantes de las tripulaciones de los navíos logísticos y de inteligencia, así como también la del personal del Apostadero, sirvió para salvar el honor del arma. La guerra para los hombres de mar se había terminado, la responsabilidad, ahora, pasaba a otras manos: la aviación y las fuerzas terrestres.

* El *San Luis* debía realizar breves emersiones técnicas, pero las salidas a la superficie eran de pocos minutos.

La guerra desde el aire

Entre mayo y junio de 1982 nuevas imágenes recorren el mundo e impactan tanto a argentinos como a británicos: barcos ingleses echan humo, envueltos en fuego, cargados de muertos y heridos. Escenas similares se volverán moneda corriente por esos meses, y surgirán nuevos héroes para la patria. Los pilotos de la Fuerza Aérea y de la Aeronáutica se transformarán en la imagen victoriosa de la Argentina durante la guerra de las Malvinas: ésta es su historia.¹

Desde que en la Primera Guerra Mundial (1914-1919) se instrumentó el uso masivo de aviones con fines militares, la aviación comenzó a tener una importancia crucial en el desarrollo de una contienda bélica. Para comienzos de los ochenta el poder aéreo era una herramienta estratégica y táctica fundamental y, en el caso específico de las Malvinas, la disputa por ese espacio sería un excepcional banco de pruebas para las nuevas tecnologías desarrolladas por la industria bélica. Para la Fuerza Aérea Argentina (FAA) constituirá, además, su bautismo de fuego, ya que la tradicional postura pacifista adoptada por nuestro país durante todo el siglo XX retrasó ese momento fundacional para el arma.²

La presencia de lo que el comodoro Rubén Moro denomina “alas argentinas en los archipiélagos australes”, se retrotrae a los vuelos particulares efectuados hacia las Malvinas por Miguel Fitzgerald en 1964; la denominada Operación Cóndor en 1966, para la cual se secuestró un DC-4 de Aerolíneas, y la visita de Fitzgerald y el director del diario *Crónica*, Héctor Ricardo García, en 1968.³

Las alas argentinas serán parte del paisaje malvinense a partir de los acuerdos bilaterales de 1971, que establecían que Líneas Aéreas del Estado (LADE) operaría un servicio de transporte de pasajeros entre las Malvinas y el continente. Días antes de la firma de los documentos que sellaban ese convenio, un avión Albatros argentino amerizó en Puerto Stanley para evacuar a un enfermo grave. Asimismo, en 1980 la Fuerza Aérea Argentina (FAA) realizará el primer sobrevuelo sobre las Georgias y las Sandwich del

Sur, utilizando un Hércules KC-130. Para marzo de 1982 LADE había efectuado 1515 vuelos, transportado 21.597 pasajeros y casi medio millón de kilos de equipajes, encomiendas y mercaderías.⁴

A fines de diciembre de 1981 los planes estratégicos para la recuperación del archipiélago se elaboraban en la sede de la Armada, luego de que ésta recibiera el visto bueno del nuevo presidente de facto, el general en jefe del Ejército Leopoldo Fortunato Galtieri. La Fuerza Aérea será la última en enterarse de la decisión. Luego de una celebración en el Edificio Cóndor, sede de la FAA, el almirante Jorge Anaya y Galtieri se reunieron en privado con el brigadier Basilio Lami Dozo, comandante de la fuerza e integrante de la Junta que gobernaba el país, para ponerlo al corriente de la operación.⁵

Tanto en las elaboraciones previas, como en la consumación de la Operación Rosario, la participación de la FAA fue reducida y escasa. Ya con las Malvinas en manos nacionales, iría ganando protagonismo dentro de la preparación y el desarrollo posterior de la guerra.

El mismo 2 de abril se constituyó la Base Aérea Militar Malvinas (BAMM), encargada del control y la operación del aeródromo de Puerto Argentino. Dos días después el Comando Aéreo Estratégico (CAE) emitió su Plan de Operaciones N° 2/82, denominado “Mantenimiento de la soberanía”. En él se establecían las siguientes tareas para la FAA: mantener el puente aéreo; realizar tareas de exploración y reconocimiento lejano; realizar interdicción estratégica a la flota enemiga, y operaciones aérea táctica.⁶ Al día siguiente se creó la Fuerza Aérea Sur (FAS), con asiento en Comodoro Rivadavia y subordinada al CAE como elemento de ejecución táctica. De modo que la FAS debía operar dentro de la jurisdicción del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), que dependía de otro comando (la Armada), aunque sin subordinarse a él, ocasionando una superposición de tareas y una situación de tirantez entre ambos comandos.

El potencial aéreo argentino en 1982 era de cierta importancia, pese a que la mayoría de las aeronaves eran anticuadas y, en muchos casos, inadecuadas para el tipo de guerra que se desarrollaría. Si bien es sumamente complejo establecer con certeza la cantidad de aviones que poseía cada arma y cuántos de ellos efectivamente intervinieron durante el conflicto, se estima la participación de entre 90 y 110 aviones de combate, entre los modelos de la Fuerza Aérea: Skyhawk, Mirage, Dagger, Canberra y Pucará, y los

AeroMachi y Super Etendard de la Armada. Otras 120 naves pertenecientes a las fuerzas armadas, Aerolíneas Argentinas, Austral, LADE y diversas empresas privadas, así como a particulares que cedían o piloteaban sus propios aviones en misiones específicas, cumplieron diversas tareas de apoyo logístico, transporte, observación y rescate. Finalmente, se trasladaron 23 helicópteros para operar en las islas: 19 del Ejército, 4 de la FAA y 1 de Prefectura Naval. En total, la Argentina movilizó alrededor de 250 aeronaves, cifra cercana a lo que los ingleses habían establecido como la capacidad operativa del enemigo.

Un breve repaso por cada modelo arroja que los más numerosos eran los Skyhawk (unos 40 entre las versiones A-4B y A-4C de la FAA, y 11 A-4Q navales), adquiridos a la Marina estadounidense cuando ésta comenzó a desprenderse de ellos por anticuados a fines de la década de 1960. Los Mirage eran de fabricación francesa y constituían la mayor amenaza para los aviones ingleses, ya que poseían una velocidad supersónica de 2,2 veces la velocidad del sonido. El Dagger era una versión sin patente del Mirage desarrollada por Israel, con capacidad de cazabombardero. Estos dos modelos presentaban un serio limitante: carecían de medios para el reabastecimiento, lo que reducía significativamente su capacidad operativa en un teatro tan alejado de sus bases.

Esto último será un elemento de compleja resolución para la Fuerza Aérea, ya que el teatro de operaciones austral implicaba la necesidad de una adaptación a un medio desconocido y la utilización de tácticas propias de la aviación naval, desconocidas para los pilotos de la fuerza. Por ello, se requirió el asesoramiento de los pilotos aeronavales, que entrenaron a sus colegas en el ataque a blancos navales y el vuelo a alturas ultra-bajas, a menos de 20 metros de las crestas de las olas. Durante los primeros días de abril se repitieron las prácticas en las costas argentinas, hasta que los pilotos lograron estabilizar sus alturas de aproximación de ataque entre los 3 y los 10 metros. En los análisis previos, según Moro, se estableció que “las posibilidades de sobrevivir para una formación eran inferiores al 25 por ciento, con hasta un 90 por ciento de probabilidades de derribo por parte de las defensas antiaéreas de un buque” del tipo 42 inglés.

Por otra parte, se procedió a reorganizar la distribución de los aviones de combate, que fueron trasladados a las bases patagónicas más próximas a las Malvinas. La organización fue la siguiente:

BASE	AVIONES	GRUPO	ASIENTO ORDINARIO
Trelew	7 bombarderos Canberra	Grupo II de bombardeo	Paraná
Comodoro Rivadavia	5 Mirage III	Grupo VIII de caza	Morón
Puerto San Julián	14 A-4C Skyhawk	Grupo IV de caza	Mendoza
	7 Dagger	Grupo VI de caza	Tandil
Puerto Santa Cruz	Entre 8 y 18 Pucará	Grupo III de ataque	Reconquista, Santa Fe
Río Gallegos	7 Mirage III	Grupo VIII de caza	Morón
	10 A-4B Skyhawk	Grupo V de caza	Villa Reynolds, San Luis
Río Grande	8 Dagger	Grupo VI de caza	Tandil
	8 A-4Q Skyhawk	3ª escuadra aeronaval (Armada)	A bordo del 25 de Mayo, trasladados el 12 de mayo
	5 Super Etendard	2ª escuadrilla aeronaval de caza y ataque (Armada)	Bahía Blanca

Claro que la lucha sería en las Malvinas, donde la FAA debía desplegar parte de sus aparatos para sostener la defensa del espacio aéreo. Con ese fin, se establecieron dos bases principales: el aeródromo de Puerto Argentino y la rudimentaria pista ubicada en Pradera del Ganso, denominada Base Cóndor. Además, en forma auxiliar se ocuparon la pista de la isla Borbón, denominada Base Calderón, y otra ubicada en Dunnose Head, al oeste de la Gran Malvina, como pista de emergencia. Estas bases serían defendidas por aviones de menor capacidad de ataque, ineficaces para sostener un combate aéreo contra los ingleses.

En verdad, la única pista de importancia era la de Puerto Argentino, que había sido construida por la propia Fuerza Aérea en 1972. Medía 1200 metros de largo por 30 de ancho y tenía capacidad para recibir aviones de transporte, del tipo Hércules, Fokker y otros similares, y a los Pucará y Aero-Macchi, que eran livianos y de escasa potencia. Su inoperatividad para aviones reactores de combate, que necesitan una pista más extensa para los despegues y aterrizajes, constituía una gran falencia, de modo que, para subsanarla, se decidió alargar la pista con planchas de aluminio, pero sólo se transportaron

ochenta cajones de placas a bordo del buque mercante *Río Cincel*, con las que se la extendió otros ochenta metros. Los restantes 151 cajones quedaron retenidos en el buque *Córdoba* que, luego de numerosas órdenes y contraórdenes, permaneció en el continente.⁷ La irresolución de ese problema estratégico fundamental se ve agravada al analizar los datos que aporta Moro. Según este autor, la FAS había establecido, luego de considerar los medios propios y los del enemigo, que los británicos podrían permanecer en total 3000 minutos diarios sobre el teatro de operaciones, mientras que la FAA sólo podría completar 150 minutos, ya que cada avión argentino tendría una autonomía de 2 o 3 minutos sobre las Malvinas, a causa del viaje de ida y vuelta al continente.

La BAMB poseía instalaciones modestas (un hangar grande y otros dos pequeños, más una estación de pasajeros) y, a medida que pasó el tiempo y que el bloqueo naval se intensificó, se transformó en un desorganizado campamento de campaña en el que se aglutinaban soldados, armas, combustible y municiones. Cuenta Benigno Andrada que, “utilizando un enorme *container*, prácticamente enterrado en la ladera de una suave colina, se preparó un quirófano con su equipamiento completo”. Días antes del inicio del ataque inglés se dispersaron y ocultaron tanto los polvorines como el combustible, que fue depositado en tanques de 2000 y 5000 litros.

En un principio operarían desde allí los Pucará del grupo 3, con asiento ordinario en Reconquista, y los AeroMacchi 339 pertenecientes a la Armada. Luego se sumarían los Skyvan de la Prefectura Naval, y unos pocos aviones de reconocimiento y rescate.

La tarea principal de los operarios de la BAMB estaba vinculada a mantener activo el puente aéreo; durante la peor etapa de los bombardeos enemigos, se debían descargar y cargar velozmente los Hércules que, en forma preventiva, permanecían con sus motores encendidos durante toda la maniobra. El primero de esos aviones, una especie de símbolo argentino en las Malvinas, llegó ni bien se rindieron los *royal marines* el 2 de abril; el último despegaría en las últimas horas del 13 de junio, cuando las tropas argentinas se replegaban en derrota hacia Puerto Argentino.

Durante todo ese tiempo la pista de Puerto Argentino fue el principal objetivo de la aviación de guerra británica, que recurrió a numerosos y continuos bombardeos para lograr desactivarla, algo que finalmente nunca

lograría. Para efectuar sus ataques sobre el aeródromo, así como sobre la artillería de campaña o los puestos de comando y logísticos, debían atravesar las densas nubes de balas que lanzaban los 12 Oerlikon bitubo de 35 mm, con director de tiro Skyguard, pertenecientes al Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601 (GADA 601); los 20 Hispano-Suizo de 30 mm (12 del batallón de artillería antiaérea de infantería de marina y 8 de la batería del grupo de defensa aérea 101) y los 9 cañones Rheinmetal de 20 mm (radar ELTA) de la FAA. Además, había 3 baterías de misiles Tiger Cat y una de misiles Roland, y misiles portátiles Blow Pipe, que se lanzaban desde el hombro.⁸ Todo este sistema de defensa antiaérea fue interconectado gracias a los hombres de la Armada, quienes facilitaron los elementos de comunicación entre las baterías y el comando central, hasta conformar un nutrido sistema de defensa en torno a los 1200 metros de asfalto que servían de cordón umbilical con el continente.

Las defensas se completaban con varios radares de vigilancia y la Red de Observadores del Aire (ROA). Como elementos de detección temprana se instalaron tres radares en cercanías de Puerto Argentino, en una ubicación que reducía su alcance, pero que respondía a una cuestión de protección, ya que se descontaba que los ingleses no atacarían las posiciones cercanas a la población. El principal de esos aparatos era un moderno Westinghouse AN/TPS-43F que servía tanto para alerta como para marcar blancos y guiar a los aviones contra ellos. También funcionó un radar de vigilancia táctica AN/TPS-44, y otro similar, ubicado en Canopus Hill, al este de la pista, se voló durante una tormenta de viento. Para completar el despliegue, y con el objetivo de cubrir los espacios ciegos, en especial hacia el oeste y en San Carlos, se integró el ROA. Este grupo se conformó, en un principio, con radioaficionados civiles voluntarios, pertenecientes, en su mayoría, al Radio Club de Córdoba. Con sus propios equipos de radio, fueron distribuidos en los lugares más inhóspitos y alejados de las islas, desde donde debían informar sobre las actividades de los aviones y los buques enemigos.

Todo este contingente quedó bajo la comandancia del Centro de Información y Control (CIC) de la FAA, que se instaló en Stanley House, una de las viviendas más características de la capital, donde se agruparon diversos comandos argentinos. Según Martín Balza, jefe de la artillería argentina en las Malvinas, “la defensa aérea fue uno de los pocos casos de actividad

conjunta que se implementó en el nivel táctico”.

Si el aeródromo principal ya era de reducida operatividad, el resto de las bases aéreas ni siquiera merecería ese título; no eran más que cortas franjas de tierra desde las cuales sólo podrían operar los diminutos Pucará y los AeroMacchi navales.

La Base Aérea Militar Cóndor, un campo recubierto de césped, ubicado en Pradera del Ganso, medía unos 450 metros por 200 metros de ancho, lo que obligaba a los pilotos a carretear en diagonal para aprovechar la mayor extensión posible. Además tenía una profunda hondonada en el centro, lo que dificultaba aún más las maniobras. El 28 de abril, y ante la inminencia del ataque inglés, se instalaron allí los doce Pucará integrantes del grupo de ataque y reconocimiento 3, que habían operado en la BAMB.⁹

Para la defensa se organizó un sistema similar al de la base principal, con 6 cañones Rheinmetal de 20 mm (radar ELTA); 2 Oerlikon de 35 mm, con director de tiro Skyguard, del GADA 601 del Ejército, y algunos lanzadores SAM-7 Strela, traídos —según Joaquín Boccazzi— por un contingente de oficiales cadetes de la escuela de aviación militar de Córdoba, arribados el día 14. También se instaló un campo minado alrededor de la base, cuya defensa externa quedó en manos de la Compañía C del Regimiento de Infantería 25 (RI 25) y el Regimiento de Infantería (RI 12). Según Andrada, la posición disponía de “un radar de vigilancia de excelente capacidad de detección, pero de alcance muy limitado: apenas 20 kilómetros”.

La tercera posición fue la Base Aeronaval Calderón, escogida por el jefe de la estación aeronaval Malvinas y controlada, en consecuencia, por la Armada. El 29 de abril la pista de 700 metros de largo fue provista de 4 aviones Turbo-Mentor T34 y un Skyvan de Prefectura. Con el correr de los días se le sumarían otras unidades, entre ellas algunos Pucará que se refugiaron allí ante los incesantes bombardeos a la BAMB y a Cóndor. La compañía H del Batallón de Infantería de Marina N° 3 (BIM 3) fue la destacada para la defensa de la base, pero de los 174 hombres que habían sido designados en un principio, Horacio Mayorga revela que sólo se trasladaron 93, con los que se improvisó un dispositivo defensivo constituido por una batería de cañones sin retroceso, dos grupos de ametralladoras MAG y varias secciones de tiradores. Debido a las condiciones climáticas (mucho lluvia y humedad), la pista de tierra se transformaba en un barrial intransitable para las aeronaves, por lo

que no siempre estuvo operable.

El 16 de abril, la FAS presentó su plan esquemático de campaña, en el que se preveía que las operaciones aéreas tendrían una duración máxima de ocho días en forma sostenida, pese a lo cual se tomaba el recaudo de establecer provisiones logísticas para un total de sesenta días. Si bien se fijaban como prioritarias las acciones tácticas contra la Task Force, el plan establecía el objetivo estratégico de la disuasión regional frente a Chile, lo que, al igual que en el caso de las otras fuerzas, sólo serviría para restar elementos propios frente al poderoso enemigo que avanzaba con rumbo sur desde la isla Ascensión.

A miles de kilómetros de sus bases originarias y sin la posibilidad de operar desde tierra en las Malvinas, los ingleses debieron movilizar a sus dos portaaviones, el *Hermes* y el *Invincible*. No eran navíos menores pero, en verdad, constituyó una ventaja para la Argentina que los británicos no dispusieran de mayor espacio operativo para trasladar más aviones, ya que sólo contarían con una cifra cercana a los cuarenta Harrier y Sea Harrier. Esta situación fue detenidamente analizada por los comandantes de la Task Force, que concluyeron que irían al campo de batalla desprovistos de una cobertura aérea apropiada, algo que pagarían muy caro.

Esas aeronaves son dos versiones de un mismo modelo. El Harrier GR 3 pertenece a la Real Fuerza Aérea y es específico para ataques a blancos terrestres. En la guerra de las Malvinas se desplegó el Escuadrón N° 1, compuesto por catorce aviones que asumieron las tareas de desgaste por bombardeo de las posiciones argentinas. Según las estadísticas más reconocidas, todos los Harrier intervinientes en la contienda sufrieron impactos por parte de las defensas antiaéreas. El Sea Harrier FSR 1 pertenece a la Armada Real y era un novísimo avión que hacía su estreno de guerra, representado por los escuadrones 800, 801, 809 y 899.

La característica más saliente de estas naves era que podían despegar y aterrizar en forma vertical, lo que les agregaba una capacidad operativa de suma importancia para la fuerza de tareas inglesa, que debía actuar sin apoyo en tierra. Gracias a cuatro toberas giratorias impulsadas por los gases de un poderoso motor turbofan, los Harrier podían, además, efectuar bruscas maniobras de cambio de dirección y frenado, elemento trascendental a la hora de un combate entre cazas.¹⁰ Asimismo, poseían eficaces radares de

búsqueda de blancos y fijación de tiro, algo de lo que carecían los cazas argentinos.

Una vez más, la diferencia la harían los británicos gracias a la asistencia de sus principales aliados en la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN): Estados Unidos y Francia. El primero le suministrará los misiles aire-aire Sidewinder, arma formidable para la lucha aérea que mostraría toda su eficacia contra los pilotos argentinos. Al contrario de lo que hasta allí se conocía, los Sidewinder podían dispararse desde cualquier dirección, hasta de frente al avión enemigo. Volando a una velocidad supersónica (2,5 mach), el misil estallaba al acercarse a la aeronave y dispersaba 11,4 kilos de esquirlas explosivas. Por su parte, el presidente francés François Mitterrand ordenó a la Fuerza Aérea y a la aviación naval de su país que prestaran aviones Mirage y Super Etendard con sus respectivos pilotos, para que los británicos pudieran entrenarse en combates simulados contra las naves que encontrarían en el Atlántico sur. Entrenamiento que se efectuó en el Canal de la Mancha durante el mes de abril.

En definitiva, más allá de la aparente deficiencia en cuanto a la cantidad de aviones desplegados, los británicos alcanzarán el dominio del espacio aéreo gracias a una masiva presencia de helicópteros de todo tipo. Al igual que con la cantidad de aviones, las cifras sobre los helicópteros que participaron en la guerra de las Malvinas son contradictorias. Mientras que fuentes británicas hablan de unos 130, autores argentinos llevan esa cifra a más de 200 aeronaves. Por lo tanto, podemos concluir que fueron entre 150 y 170 unidades, una cantidad más que considerable y que, a la postre, marcaría una ventaja logística de vital importancia.

No obstante, las posibilidades relativas en un combate aéreo entre los Harrier y los Mirage y Dagger argentinos podrían favorecer a estos últimos si los encuentros se producían a una altura superior a los 4000 metros, ya que consumían menos combustible, aumentando su autonomía, y podían aprovechar mejor su mayor velocidad. A esto se agregaba la posibilidad de saturar las defensas aéreas británicas con un ataque masivo integrado con bombarderos, cazas armados con misiles aire-aire Shafrir, Matra o Magic, y cazabombarderos con bombas de 230 y 460 kilos. Para ello, la aviación argentina debía resolver la cuestión del reabastecimiento en vuelo, un aspecto que sin duda reducía la capacidad de despliegue simultáneo a un cierto número de aviones.

Abril terminará con varias certezas para ambos contendientes. La primera y principal, que la guerra era inevitable; el tiempo de la diplomacia se había terminado y comenzaba el del enfrentamiento armado. La Fuerza Aérea desplegará todos sus elementos en un combate a las claras desigual, no sólo por el poder de defensa antiaéreo de los barcos enemigos o los Sidewinder de los Harrier, sino por la marcada desventaja estratégica de no contar con una pista de operaciones apropiada en las Malvinas. Una vez iniciado el enfrentamiento bélico, ya no habría forma de subsanar esa situación.

BAUTISMO DE FUEGO

A medida que la fuerza inglesa avanzaba hacia el sur, los estrategas aéreos de la Argentina planificaban sobre los mapas del teatro de operaciones distintas acciones de ataque. Para ello, debían considerar no sólo la vía de aproximación sino, además, la distancia existente entre las bases en el continente y el posible blanco, lo que determinaría el avión a utilizar.

La primera acción de guerra en la historia de la FAA se dispuso para el 25 de abril, con blanco en el grupo de tareas inglés que operaba en las Georgias. Para efectuarlo se alistaron tres Canberra, únicos aviones de ataque con autonomía suficiente para recorrer los 2000 kilómetros que separan Trelew del archipiélago austral. Irían acompañados por un Boeing 707 y un Hércules de exploración lejana, que finalmente confirmó que las condiciones climáticas sobre las Georgias no eran las adecuadas para efectuar el bombardeo, por lo que se canceló la misión poco tiempo antes de llegar al blanco. Una vez más, las condiciones climáticas se imponían.

Por su lado, los británicos se aprestaban a efectuar una de las más complejas operaciones aéreas de la historia: el bombardeo del aeródromo de Puerto Argentino con un solitario Vulcan, que fue reabastecido en vuelo en dieciséis ocasiones. Aquel 1º de mayo el avión debió recorrer, entre ida y vuelta, 16.000 kilómetros. El objetivo militar justificaba tanto esfuerzo, no así sus pobres resultados. De las 23 bombas arrojadas, sólo una impactó en la pista, dejando fuera de servicio 15 metros de la franja norte. Para simular mayores daños y confundir a los intérpretes de las fotos aéreas tomadas por el enemigo, se construyeron otros dos cráteres a cada lado del real. Para ello

usaron, según Andrada, arena, piedras de reducido tamaño y el mismo material gredoso del terreno circundante. Por un tiempo el engaño funcionó, pero pronto los ingleses repetirían sus ataques con los Harrier. La mala puntería no sólo continuó ese 1º de mayo, cuando una bomba hizo volar por los aires el avión particular del ex gobernador Hunt, sino que se mantendría durante toda la contienda.

Menos de dos horas después del ataque del Vulcan, comenzaron a aparecer los Harrier y Sea Harrier apostados en los portaaviones, y durante toda la mañana las defensas antiaéreas repelerán la embestida a las dos principales bases de la aviación en las Malvinas.¹¹

La primera oleada estuvo compuesta por nueve Sea Harrier contra la BAMB y tres Harrier que atacaron Cóndor, mientras dos Patrullas Aéreas de Combate (PAC) integradas por seis Sea Harrier proporcionaban cobertura. Cuatro aviones lanzaron bombas de media tonelada sobre las posiciones antiaéreas, en tanto los restantes Sea Harrier surgían de improviso por el norte, para atacar con bombas racimo o beluga¹² las instalaciones del aeródromo y los aviones allí asentados, y la pista con proyectiles de 460 kilos retardados por paracaídas. Los ingleses reconocen que sólo un avión recibió impactos de 35 mm, y que todos retornaron a sus bases sin inconvenientes. En contrapartida, las fuentes argentinas aseveran que se produjeron entre cuatro (Moro) y dos (Martín Balza) derribos a causa de la artillería y de los misiles Tiger Cat y Roland.

Simultáneamente, tres Harrier, volando a baja altura, lanzaron sus proyectiles sobre la base Cóndor, que en ese momento se encontraba en medio de un vertiginoso movimiento para retirar los Pucará allí apostados. Luego del ataque del Vulcan, se había determinado trasladar las aeronaves a Calderón, pero la precariedad de la pista provocó que uno de los Pucará se incrustara en el barro al intentar pasar por la profunda huella dejada durante los decolajes en diagonal, por lo que la evacuación se retrasó. En medio de la maniobra, surgieron los Harrier, que habían logrado burlar el radar de control volando a baja altura, sorprendiendo de esa manera a los argentinos, que no tuvieron tiempo de responder el devastador ataque. Mientras un Harrier lanzaba a la pista sus bombas de 250 kilos, los dos restantes arrojaban sus belugas contra los depósitos y los Pucará. Una impactó sobre el avión del teniente Daniel Jukic, cuando ponía en marcha sus motores, mientras los

mecánicos y armeros realizaban las últimas tareas previas al despegue. Una lluvia de granadas acabó con la vida de 8 hombres y dejó 13 heridos, algunos de gravedad. Cerca de mediodía un helicóptero Chinook evacuó a los heridos hacia Puerto Argentino, donde, según Andrada, un médico de la FAA salvó la vida de un mecánico al extraerle, en una riesgosa operación a cielo abierto, una esquirra del estómago.

En ese marco, los pilotos de la FAA deberían esperar hasta después del mediodía para entrar en combate. Durante las horas matinales despegaron varias escuadrillas de Mirage y Dagger armados con misiles aire-aire, sin embargo, pese a registrarse varios encuentros visuales y de radar, no se llegó al combate directo. Los argentinos no podían bajar a la altura en que volaban los Sea Harrier debido a su escaso combustible, y los ingleses no querían subir arriesgándose a ser superados por la mayor velocidad de los cazas rivales.

Finalmente, la ocasión llegó pasadas las 14, cuando varios barcos y helicópteros aparecieron en la pantalla del radar de Puerto Argentino, en lo que fue interpretado como un intento de desembarco. Se trataba del *Glamorgan*, que funcionaba como guía para las PAC de cobertura, de las fragatas *Arrow* y *Alacrity*, que comenzaron a bombardear las posiciones de la BAMB, y de varios helicópteros antisubmarinos que abrían paso al contingente. De inmediato, la FAA comenzó a lanzar escuadrillas de ataque y cobertura de Mirage en configuración aire/aire. Sólo entre las 15.20 y las 16.45, según la FAA, partieron treinta aviones de combate con suerte dispar.

A la escuadrilla “Torno” la historia le tenía reservado un lugar de privilegio, ya que serán sus cañones y sus bombas las primeras en impactar contra un enemigo en batalla. Sus tres Dagger, liderados por el capitán Norberto Dimeglio, bordearon las islas por el norte y luego viraron hacia el sur, donde encontraron, pasando el cabo San Felipe, las tres naves británicas. Sobre ellas descargaron sus municiones de 30 mm y varias bombas de 250 kilos. El resultado de esa acción, no obstante, constituye una de las grandes incógnitas de la guerra: para la FAA no hay duda de que una de las bombas hirió de muerte al destructor *Sheffield*, aunque, según la versión de la Armada, habría sido alcanzado tres días más tarde por un Exocet. Esta hipótesis, sustentada en aspectos climáticos, fue extensamente analizada por Miguel Barrilla en su libro *Hundan al Belgrano, no mientas Margaret*. El dato clave es que las condiciones climáticas del 1º de mayo coinciden

plenamente con el mar calmo y la suave brisa que se pueden observar en la impactante foto del *Sheffield* echando humo, y con un gran orificio en su banda de estribor, a diferencia de las circunstancias imperantes en el teatro de operaciones el 4 de mayo. Lamentablemente no hay forma de confirmar este dato, y habrá que esperar hasta que, en el 2072, se abren los archivos que el gobierno británico colocó bajo la custodia del “Acta de secreto militar”.¹³

Más allá de esta polémica, lo concreto es que la acción de “Torno” fue la primera efectiva contra las naves británicas, ya que éstos reconocen ocho impactos de 30 mm sobre la chimenea y la toma de aire de la *Arrow*. Además, los siguientes bombardeos diurnos se harían con la custodia de una fragata tipo 22, que poseía un radar mucho más efectivo para detectar la presencia enemiga.

A la misma hora se produjeron las primeras bajas en combate de la FAA, cuando dos Mirage de la sección “Dardo” de cobertura aérea se trenzaron en una “pelea de perros” contra dos Sea Harrier. Luego de un corto intercambio de disparos de misiles y ráfagas de cañón, los británicos lograron enganchar en su radar de tiro el avión dirigido por el primer teniente Carlos Perona, que se partió en aire al ser alcanzado por un Sidewinder. Por fortuna el piloto logró eyectarse y fue rescatado posteriormente, con los dos tobillos quebrados. El capitán Gustavo García Cuerva logró escapar, pero las maniobras evasivas lo dejaron sin el combustible necesario para volver al continente, por lo que decidió aterrizar en Puerto Argentino. La inexperiencia de los operadores de la artillería de tierra y la falta de coordinación entre la FAS y el CIC, que controlaba las defensas antiaéreas, provocaron que García Cuerva fuera derribado por las propias fuerzas cuando se aprestaba a efectuar el aterrizaje.

Cuarenta minutos después arribó al área un solitario Dagger,¹⁴ que fue interceptado por una PAC y abatido cerca de la isla Bougainville mediante el eficaz Sidewinder. El piloto, primer teniente José Ardiles, murió al no poder eyectarse.

Mientras los cazas y cazabombarderos se disputaban el espacio aéreo sobre las Malvinas, partieron desde Trelew los seis bombarderos Canberra disponibles. Su misión: arrojar una lluvia de bombas sobre la Task Force. Al acercarse desde el noroeste pasaron, sin saberlo, a escasas millas del *Invincible*, el centro de defensa aéreo inglés que rápidamente los detectó y

lanzó contra ellos dos Sea Harrier. Una vez más apareció en escena el Sidewinder, que impactó en el avión pilotado por el teniente Eduardo de Ibáñez y el primer teniente Mario González. La nave se desplomó en el agua, y los pilotos lograron eyectarse.¹⁵ Otros dos Canberra fueron atacados, pero lograron evadirse y regresaron intactos a su base.

El balance del primer día de guerra en las Malvinas fue dispar. Mientras los británicos se regocijaban con la notable precisión de los Sidewinder, los argentinos debían reformular sus tácticas: ante la superioridad tecnológica no había forma de plantear un combate caza contra caza. Las bajas así lo confirmaban; cinco pilotos muertos, tres de ellos a causa del misil estadounidense, eran un precio demasiado alto. En consecuencia, se decidió discontinuar las misiones de cobertura aérea y confiar en la efectividad de las defensas terrestres frente a las incursiones del enemigo.

El 3 de mayo, cuando regresaba de una misión de reconocimiento, un AeroMacchi de la Armada se estrelló, provocando la muerte del teniente de fragata Carlos Benítez.

EXOCET

Desde el inicio del conflicto, los misiles Exocet constituyeron una gran preocupación para los comandantes ingleses, que sólo se tranquilizaron cuando Francia confirmó que, de la compra original de la Argentina, se habían enviado apenas cinco Exocet AM39¹⁶ y no se había completado el entrenamiento de los pilotos ni la puesta a punto del sistema, porque los técnicos franceses fueron retirados del país el 2 de abril.

La Armada había pagado por adelantado, según Nigel West, unos 160 millones de dólares por la adquisición de catorce aviones Super Etendard armados con misiles Exocet AM39, que serían incorporados a la 2ª escuadrilla aeronaval de caza y ataque. La primera entrega, de cinco unidades, se concretó en noviembre de 1981. West asevera que el fabricante, Aerospatiale, privilegió una entrega de cien misiles a Irak, que en aquel momento libraba una guerra contra Irán. El modelo AM39 era la más moderna invención de Aerospatiale, que venía fabricando versiones mar-mar (MM38 y MM40) desde 1974. Con las Malvinas otra vez bajo el pabellón celeste y blanco, el

gobierno francés impulsó el bloqueo comercial contra nuestro país, lo que implicó la interrupción del contrato de Aerospatiale con la Armada.¹⁷ Ese contratiempo no sólo dejaba a la aviación sin un armamento fundamental sino que, además, obligó a una veloz adaptación y coordinación del sistema, que fue puesto a punto en tan sólo dos semanas, gracias al trabajo del personal de la escuadrilla, miembros del Arsenal Aeronaval N° 2 de la base Comandante Espora y del taller de misiles de la base de Puerto Belgrano. Durante ese tiempo se simularon decenas de ataques contra blancos navales, para los que se recurrió a las fragatas tipo 42 *Santísima Trinidad* y *Hércules*, similares a algunos de los navíos movilizados por los ingleses. Una vez concluida la etapa de preparación, la escuadrilla se trasladó a la base de Río Grande, en el territorio nacional de Tierra del Fuego, el punto más cercano entre el continente y las islas. También se realizaron pruebas para establecer la factibilidad de utilizar la pista de Puerto Argentino como base de operaciones, que finalmente fue descartada por su inoperatividad en caso de lluvia.

Luego del hundimiento del *Belgrano* y de la consecuente derrota naval argentina, la Armada esperaba con ansias la posibilidad de vengar la afrenta. Esa ocasión se presentó en la madrugada del 4 de mayo, cuando un avión Neptune de reconocimiento detectó en su radar un grupo de tareas inglés que operaba al sur de la isla Soledad. Mediante breves barridos de radar y constantes cambios de rumbo, el Neptune permaneció con su “duende” en la pantalla durante casi seis horas.

A las 9.45 se ordenó el despegue de dos Super Etendard armados con un Exocet cada uno debajo de su ala derecha, para ir en busca del objetivo marcado por el avión de reconocimiento. El capitán de corbeta Augusto Bedacarratz y el teniente de fragata Armando Mayora completaron en unos minutos las dos centenas de verificaciones técnicas que se efectuaban ante cada despegue. Luego de ser reabastecidos por un Hércules de la FAA, continuaron su vuelo a ras de las olas y en estricto silencio de radio. A las 10.30 recibieron del Neptune la ubicación precisa del enemigo: “Uno grande, dos medianos, posición 52°33'55" sur, 57°40'5" oeste. Uno mediano, posición 52°48'5" sur, 57°31'5" oeste. Corto. Buena suerte”, fue la breve comunicación. Instantes después se elevaron hasta los 800 metros para efectuar una búsqueda de radar, pero para su sorpresa nada encontraron. Ante

el peligro de ser detectados, regresaron a cota ultra-baja, para repetir la maniobra minutos después. Ahora sí se produjo el tan ansiado contacto; los aviones argentinos estaban a unos 50 kilómetros del blanco y los datos precisos de la ubicación enemiga fueron pasados al radar de guiado del misil. A las 11.04 los pilotos oprimieron el botón de lanzamiento, sintieron el sacudón producido por el desprendimiento del proyectil y automáticamente viraron 180° para regresar a la base.

A una velocidad de más de 1000 kilómetros por hora, y pegados contra las olas al igual que el pez volador *Exocoetus*, del que toma su nombre, los misiles debían impactar contra los barcos ingleses en menos de dos minutos. A diez kilómetros del blanco, el misil encendía su radar para confirmar la ubicación del blanco, único momento en que las defensas podían detectar su presencia en el área.

A 50 kilómetros de los aviones argentinos, el *Sheffield* efectuaba funciones de piquete de radar, según las fuentes inglesas, 20 millas delante del cuerpo principal liderado por el *Hermes*. La ubicación del destructor respondía a que su equipamiento era el más adecuado para detectar las señales de los radares de los Super Etendard. Si bien podía localizar una incursión enemiga a buena distancia, su armamento era ineficaz para la táctica de ataque empleada por los pilotos argentinos, dado que sus misiles Sea Dart estaban configurados para repeler una aproximación de altura, la forma de ataque empleada por los Mig rusos. Mientras el Exocet avanzaba a gran velocidad hacia su blanco, el *Sheffield* tenía desconectados sus radares Bedstead 965 de vigilancia aérea y 909 de rastreo de blancos, debido a que en ese instante mantenía una comunicación cifrada con el cuartel general en Northwood. Esa distracción les costaría caro.

Mientras la computadora ADAW IV intentaba identificar un objetivo que volaba a gran velocidad y a baja altura, el Exocet se incrustó en el *Sheffield*. Según Max Hastings y Simon Jenkins, el teniente Peter Walpole, oficial de guardia en el puente de mando, fue el primero en percatarse de que lo que se dirigía contra ellos era un proyectil enemigo. Apenas tuvo tiempo de decir: “¡Mi Dios, es un misil!”, y de inmediato el barco se sacudió violentamente y comenzó a incendiarse. El misil penetró por la banda de estribor, a la altura de la sala de máquinas, dejando un agujero en el casco de cuatro metros por dos. Los británicos sostienen que el misil no detonó, pero que a causa del calor producido por el combustible de su motor, generó un incendio,

favorecido por los componentes altamente inflamables de la estructura del buque. Primero estallaron los alimentadores de combustible y luego se expandieron a través de los cables recubiertos de PVC. Un denso humo negro anegó la sala de computación, donde se registró el mayor número de muertos. En breve, el *Sheffield* se quedó sin energía, sin comunicaciones y sin agua para extinguir el incendio, debido a que el impacto había destruido la tubería maestra. En las cubiertas inferiores se sumaban los muertos y heridos, mientras el fuego se tornaba incontrolable, por lo que el capitán Sam Salt debió dar la orden de abandonar el buque y evacuar a la tripulación al *Arrow*, que se había acoderado para facilitar el rescate. Ese día murieron 21 hombres y otros 24 resultaron con heridas de distinta gravedad. La flota inglesa se declaró en alerta roja y un lanzamiento de *Chaff*¹⁸ desde el *Invincible* estuvo a punto de derribar el helicóptero que transportaba al príncipe Andrés.¹⁹ Seis días después, y mientras era remolcado hacia Grytviken para ser reparado, el fuerte oleaje hizo zozobrar al buque, que terminó yéndose a pique.

Las fuentes británicas aseguran que el otro Exocet cayó al mar, luego de que el *Yarmouth* hiciera un disparo de briznas de aluminio (*chaff*) que interfirió la señal de su radar. Según los autores argentinos, ese misil también impactó, probablemente en el portaaviones *Hermes*, ya que ese mismo día se produjo el traslado de los periodistas embarcados en la nave capitana, luego de haber sentido una fuerte explosión que, de acuerdo con lo que les informaron, se debió a un accidente con un Harrier, pese a que los registros oficiales nada dicen sobre ese supuesto accidente. A esto hay que agregar que la tripulación del barco mercante *Río Cincel*, que cumplía misiones de inteligencia en la ruta entre la Argentina y Estados Unidos, observó a mediados de mayo un portaaviones notablemente escorado que era remolcado en cercanías del puerto de Curazao, en la Guyana holandesa. Finalmente, la rapidez con que el gabinete de guerra inglés anunció el impacto sobre el *Sheffield*, cuando por lo general los británicos ocultaron sus bajas, lleva a pensar en la posibilidad de que con ello intentaran ocultar la realidad.

Una vez más, resulta difícil determinar con precisión la veracidad de esa hipótesis. Lo concreto es que, a partir del 4 de mayo, la Task Force modificará sus tácticas y asumirá una postura mucho más conservadora en cuanto al posicionamiento de sus naves y las acciones ofensivas que debería desarrollar. Si durante el viaje al sur Woodward había creído seriamente en la

posibilidad de obtener el control aéreo antes de proceder al desembarco anfibio, frente al desempeño de la aviación argentina, esa idea quedó descartada. El éxito del binomio Super Etendard-Exocet generó gran alarma en el enemigo y retempló el ánimo de las fuerzas defensoras, que luego de cuatro días de batalla habían logrado producir un serio revés al invasor.

KAMIKAZES CRIOLLOS

El cielo del Atlántico sur se había cubierto de aviones argentinos: en esos cuatro días de guerra aérea, la aviación había logrado sorprender a los ingleses con un despliegue de aeronaves suficiente para saturar las defensas de su flota y poner en serio riesgo la vida de los soldados de Su Majestad británica. Los destrozos en el *Sheffield* dejaron en evidencia los peligros a los que estaba siendo sometida la Task Force. Con prudencia, Woodward llevó los portaaviones hacia el este, lo más lejos posible del alcance de la FAS, aunque ello limitara la autonomía de vuelo de los Harrier. El almirante ya había tomado su decisión: hasta que no llegaran las fragatas y los buques logísticos de refuerzo, no habría grandes operaciones en las Malvinas. Hasta entonces, se conformaría con los bombardeos navales nocturnos y un mano a mano de la aviación durante las pocas horas de sol.

El 4 de mayo se repitió el bombardeo sobre el aeródromo, con un nuevo fracaso, ya que ninguna bomba impactó sobre la pista. Además se lanzaron tres Sea Harrier sobre la posición de la BAM Cóndor, con el objetivo de destruir los Pucará que aún permanecían en la base. Las aeronaves surgieron desde el sudeste y fueron recibidas por un nutrido fuego antiaéreo y de armas livianas, como ametralladoras y fusiles. El Sea Harrier pilotado por el teniente Nick Taylor fue alcanzado por los proyectiles del Oerlikon de 35 mm, hizo un leve movimiento de alas y se precipitó sin que el piloto tuviera tiempo de eyectarse. Algunos autores argentinos aseguran que ese día fue derribado otro Sea Harrier mediante el fuego de la batería de 20 mm.

Lo llamativo es que los ingleses reconocen que el 6 de mayo dos Sea Harrier, lanzados desde el *Invincible*, desaparecieron en el aire cuando se dirigían a cubrir una posición en la que se había detectado un eco de radar. Es muy probable que ese “accidente” corresponda al blanqueo de alguno de los

derribos denunciados desde el lado argentino.

Muy pocas de las misiones proyectadas entre el 4 y el 12 finalmente se ejecutaron. El retiro inglés hacia el este y las malas condiciones climáticas, que dificultaban las operaciones aéreas de los aviones argentinos, impusieron un *impasse* en la lucha. De las pocas escuadrillas que partieron, algunas volvieron sin encontrar blancos en las Malvinas. Llegar a las islas en esas condiciones de visibilidad casi nula y lanzados a escasos metros sobre las olas, a 900 kilómetros por hora, era toda una proeza. Más porque, a tan baja altura, se perdían las referencias geográficas, con lo que las posibilidades de errar en la vía de aproximación aumentaban el riesgo de las misiones.

El 9 de mayo partieron dos Skyhawk al mando de los tenientes Jorge Casco y Jorge Farías e ingresaron en la zona de guerra por el corredor del norte, que pasa bordeando el grupo de las islas Sebaldes, en el extremo noroeste del archipiélago. La tarde oscura, la lluvia y la sal que generalmente se incrustaba en los parabrisas, no les dieron tiempo para observar ni esquivar los acantilados de la isla Jackson Sur, contra los que se estrellaron. Ambos pilotos murieron y sus aeronaves fueron descubiertas por los ingleses meses después de concluida la guerra.

En esos días se comenzó a utilizar en forma cotidiana los servicios del escuadrón Fénix, integrado por más de treinta aviones civiles de todo tipo y procedencia. En verdad, eran un elemento muy arcaico para la guerra tecnológica que se desarrollaba, por lo que su efectividad resultó más que sorprendente. La tarea táctica principal de esos aviones era “pinchar” el radar enemigo, simulando una irrupción de cazas, lo que ocasionaba el desvío de una PAC hacia la zona invadida por el intruso, que revelaba la posición de los grupos de tareas ingleses. Esto abría, además, el espacio aéreo para el ingreso de los cazabombarderos argentinos y desgastaba a los británicos ya que, apenas se acercaban a los aviones, éstos se dispersaban fuera de su alcance. Para estas misiones se utilizaban principalmente los Lear Jet, que, por su silueta, velocidad y eco en el radar, se asemejaban a las aeronaves de combate.²⁰

Recién el 12, ya bien provistos de combustible y municiones, los ingleses volvieron a posicionarse dentro del alcance de la FAS a plena luz del día. A las 11 de la mañana, el CIC informó sobre seis o siete naves muy cercanas a la costa de Puerto Argentino, listas para comenzar un bombardeo sobre las

posiciones del Ejército. Rápidamente, se ordenó el despegue de dos escuadrillas, de cuatro Skyhawk cada una, armados con una pesada bomba MK-17 de 460 kilos, que los cazas utilizarían por primera vez en la contienda, ya que eran parte del armamento original de los Canberra.

La escuadrilla “Cuña” atacó desde el este contra la *Brilliant* y el *Glasgow*, que los recibieron navegando a toda velocidad, con las defensas antiaéreas listas para el combate. Una ráfaga de misiles Sea Wolf destruyó los aviones del primer teniente Mario Nívoli y del teniente Jorge Ibarlucea, y provocó una cerrada maniobra de esquivo por parte del primer teniente Oscar Bustos, que terminó estrellándose contra el agua. El único que logró escapar fue el alférez Jorge Vázquez, quien en su regreso terminó fuera de pista a causa de la falta de visibilidad por la sal cristalizada.

Minutos después arribó la segunda oleada, denominada “Oro”. Los artilleros de la *Brilliant* engancharon en sus radares de guiado de tiro a los temibles Sea Wolf, sin embargo, cuando se alistaban a disparar, el sistema falló y se desactivó, dejando a los navíos librados a la defensa con Sea Dart y cañones de 40 y 20 mm. Los cuatro Skyhawk horadaron la cortina de balas y lanzaron sus bombas; tres lo hicieron sobre el destructor y el restante contra la fragata. El tercero en pasar sobre el *Glasgow*, el primer teniente Fausto Gavazzi, atravesó de lado a lado el barco con su MK-17, ocasionando un gran destrozo en su interior y sendos agujeros a un metro de la línea de flotación en babor y estribor, por donde comenzaron a ingresar hectolitros de agua. Por su parte, el alférez Guillermo Dellepiane ocasionó daños menores en la *Brilliant*. De regreso, el avión de Gavazzi cruzó la zona de vuelo prohibida sobre Pradera del Ganso y fue abatido por la batería de 35 mm de la base Cándor.

Si bien la bomba de Gavazzi no detonó y se tabicaron con prontitud los orificios abiertos, el *Glasgow* debió retirarse definitivamente del teatro de operaciones. De esa manera, los ingleses perdían su segundo destructor en ocho días. Esta vez, cuanto menos, habían derribado tres aviones. Además confirmaron la eficacia del sistema Sea Wolf de las fragatas tipo 22, para repeler ataques a baja altura. Desde ese día, siempre que un barco se acercara a la costa, lo haría con la protección de alguna de las fragatas que poseían ese armamento.

Luego de este ataque, se abrió un nuevo paréntesis para las acciones aéreas. Era evidente que los británicos se habían replegado para terminar de

organizar la operación de desembarco. Ya no había posibilidad de obtener el dominio del aire y desde Londres se presionaba por una rápida resolución militar. Tanto de uno como del otro bando, se sabía que ésa podía ser la oportunidad definitiva para obtener la victoria final, y para ello se alistaron los cerca de 30.000 ingleses trasladados hacia aquellas islas por décadas olvidadas.

La siguiente acción de la guerra aérea no se daría en vuelo, sino en tierra. Desde el ataque al *Sheffield*, los británicos venían analizando la posibilidad de un ataque contra la base de Río Grande, asentamiento de los Super Etendard de la Armada. No existían muchas opciones: o se la bombardeaba mediante aviones Vulcan o se intentaba un ataque comando. Finalmente, se decidió un arriesgado desembarco aéreo, previa infiltración de grupos de comandos del Servicio Aéreo Especial (SAS).

Los argentinos preveían esa acción, por lo que se decidió defender la base como si se hallara en el corazón mismo de las Malvinas. Las defensas eran cubiertas por los destructores *Bouchard* y *Piedrabuena*, adelantados en el mar Argentino, mientras un radar Westinghouse AN/TPS-43, bien camuflado en una playa cercana, cubría una extensa zona del espacio aéreo circundante. Cañones de 40 y 30 mm, más lanzamisiles Bofors, repelerían cualquier intento de incursión enemiga. Por su parte, 2600 hombres de los batallones de infantería de marina N° 1, 2 y 3, al mando del capitán de corbeta Miguel Pita, luego de minar las posibles zonas de aproximación, custodiarían un extenso perímetro que, prácticamente, abarcaba todo el territorio argentino de la Isla Grande de Tierra del Fuego.

La impresión generada por los Super Etendard y sus misiles en la flota británica aceleró la planificación de la Operación Mikado, destinada a borrar la seria amenaza de un nuevo ataque con Exocet. En la noche del 17 de mayo, el portaaviones *Invincible* se trasladó peligrosamente hacia el oeste para lanzar un helicóptero Sea King con un reducido grupo de SAS, que debía desembarcar cerca de Río Grande y destruir los aviones, mientras el escuadrón B del grupo aterrizaba a bordo de dos Hércules, para acabar con las tropas que salieran en su encuentro. A unos 20 kilómetros del blanco, el Sea King fue detectado por el radar argentino, con lo que la misión fue abortada y el helicóptero se dirigió hacia Punta Arenas, la localidad chilena más cercana. Allí los comandos incendiaron la nave y se entregaron a las autoridades del país. La Operación Mikado había fallado, por lo que el

peligro Exocet seguía latente para los británicos.²¹

EL CORREDOR DE LAS BOMBAS

Ya no quedaban alternativas. El avance inglés sería accidentado y costaría muchas bajas, pero las Malvinas volverían a ser una posesión colonial. Sin superioridad aérea y con la necesidad de enfrentar a unos 10.000 hombres de los que realmente se desconocía su situación moral y logística —más allá de las previsiones hechas al respecto—, Woodward tenía a su disposición casi todo lo que necesitaba para el desembarco. Finalizada la operación, y con las tropas ya en tierra, el comando de la fuerza pasaría al brigadier Julian Thompson, quien dirigiría las tropas durante la instalación de la cabeza de playa.

Las actitudes tácticas inglesas develaban que el lugar de desembarco sería San Carlos. Para ello, habían procedido a despejar el estrecho mediante los ataques al *Isla de los Estados*, *Río Carcarañá* y *Bahía Buen Suceso*, e incursionaron con sus Harrier sobre la zona en forma más asidua. El 18, además, habían recibido el refuerzo de ocho Sea Harrier transportados por el buque contenedor *Atlantic Conveyor*, al que se le adaptó una base para el despegue y aterrizaje vertical de esos aviones. En los días siguientes arribarían otros Harrier directamente desde la base de Ascensión.

En la noche del 20 de mayo la fuerza inglesa comenzó a tomar posiciones en la desembocadura norte del estrecho de San Carlos. La determinación del Día D para la Operación Sutton, que consistía en un desembarco anfibio en diversos puntos de la bahía de San Carlos y la ocupación del puerto y la población homónimos, quedó en las manos menos pensadas: la de los meteorólogos de la Task Force, que preveían un 20 de mayo cubierto de nubes. Para su aproximación, los navíos deberían aprovechar las malas condiciones climáticas, que reducían las posibilidades de detección y operación de la FAA. El pronóstico se cumplió, y cuando los argentinos reaccionaron —en la mañana del 21—, se encontraron con una cabeza de playa bien establecida y unas veinte naves operando impunemente en las aguas del estrecho.

El despliegue inglés era imponente. Mediante los buques de asalto

Fearless (insignia del Estado Mayor) e *Intrepid*, más los de desembarco *Sir Geraint*, *Sir Galahad*, *Sir Percival*, *Sir Tristram* y *Sir Lancelot*, descendieron cientos de *marines* en las playas de San Carlos. Los secundaban las motonaves *Europic Ferry* y *Norland*, los buques de municiones *Fort Austin* y *Elk* (este último cargado con 2000 toneladas), el buque de abastecimiento *Stromness* y la inconfundible figura de la “ballena blanca”, el *Canberra*. Por fuera de esa línea de asalto y logística, se encontraba un nutrido grupo de defensa integrado por el destructor *Antrim* y más de la mitad de las fragatas disponibles: *Ardent*, *Argonaut*, *Brilliant*, *Broadsword*, *Yarmouth* y *Plymouth*. Mientras tanto, desde los dos portaaviones se mantendrían en vuelo dos PAC, y otras dos permanecerían como reserva sobre la pista flotante, con sus pilotos en las cabinas, prontos a recibir la orden de despegue. Los submarinos nucleares, asimismo, fueron desplegados frente a las principales bases argentinas en el continente, para actuar como alerta temprana de las incursiones aéreas. De ese modo, quedaron cubiertas las ciudades de Río Grande, Río Gallegos y Bahía Blanca.

Ni bien se disipó la bruma de la mañana, las reducidas avanzadas argentinas chocaron con las tropas de desembarco anfibio, lucharon cuanto pudieron, informaron de la masiva presencia enemiga en la zona y se replegaron bajo nutrido fuego. La operación Sutton era una realidad... Para la Argentina, la única opción era lanzarse contra la flota inglesa con su arma más poderosa: la aviación de guerra. Producido el desembarco, había que aprovechar el momento de aferramiento para castigar con todo lo que se tuviera a mano. En los siguientes cuatro días, la FAA y la aviación naval desarrollarán un esforzado contraataque, conscientes de que en esas horas se definiría buena parte de la guerra austral.

Las primeras incursiones aéreas las protagonizarán los aviones apostados en las Malvinas. A bordo de un AeroMacchi, el teniente de navío Guillermo Crippa se encontró con media flota enemiga operando en San Carlos. Pese a la disparidad de fuerzas, cargó contra la *Argonaut* con sus cañones de 30 mm y cuatro cohetes de cinco pulgadas. Uno de ellos, según Woodward, “impactó sobre el área de cubierta del Sea Dart e hirió a tres hombres”.

Mientras se completaba el desembarco inglés, la *Ardent* comenzó un bombardeo sobre la BAM Cóndor con el claro objetivo de destruir el radar ELTA.²² Para repelerlo, se ordenó el despegue de cuatro Pucará, que debieron

decolar bajo las salvas de artillería enemiga. El primero en despegar fue el capitán Jorge Benítez que, luego de una vuelta sobre la zona sur, se dirigió hacia la recién instalada cabeza de playa. A la altura del cerro Alberdi sobrevoló a una de las patrullas SAS de avanzada, desde donde le lanzaron un misil Stinger que estalló a la altura del motor y lo obligó a eyectarse. Luego de una larga caminata, Benítez regresó esa noche a Cóndor. Los Pucará restantes fueron recibidos por una lluvia de balas. Según Ethell, la *Ardent* lanzó 190 tiros de 4,5 pulgadas, 5 misiles Sea Cat y algunos tiros de 20 mm. Al mayor Carlos Tomba lo interceptó un Sea Harrier, que debió efectuar tres descargas hasta lograr derribarlo. El piloto argentino logró eyectarse y salvó su vida. Esos ataques fueron casi simbólicos, pero dieron inicio a una extensa y sangrienta batalla aeronaval, que ya forma parte de la historia universal de la guerra.

Sin contar con radares propios en los aviones y sin chances de recibir información desde el CIC, porque los radares que operaban en Puerto Argentino no cubrían el estrecho, los pilotos argentinos debían atravesar la nutrida defensa antiaérea enemiga contando exclusivamente con su valentía y capacidad de pilotaje. Durante esa jornada se lanzarían cinco oleadas de ataque, cuatro protagonizadas por la FAA y una por la tercera escuadrilla aeronaval.

La primera partió a las 9.44 y quedó integrada por 11 Dagger y 4 Mirage de cobertura aérea. Simultáneamente, llegaron a San Carlos los “Ñandú” y los “Perro”, que se lanzaron sobre las naves británicas. Los primeros atacaron la *Broadsword*, la *Argonaut* y la *Plymouth*, pero sus bombas no estallaron. De todas formas, con los cañones de 30 mm barrieron las cubiertas de las fragatas, en especial la *Broadsword*, que recibió 40 impactos, sufrió cuatro bajas y quedó en una precaria situación operativa. En contrapartida, los ingleses lograron derribar, mediante un Sea Cat o un Sea Wolf, el avión del teniente Pedro Bean, quien se habría eyectado, pero no pudo ser rescatado. Instantes después arribaron los “Perro”, que cargaron contra la *Antrim*, mientras la fragata lanzaba desesperadamente misiles Sea Slug, Sea Cat y ráfagas de cañones de 4,5 pulgadas y 20 mm. Los tres aviones lograron atravesar la cerrada barrera de defensa antiaérea, lanzando dos bombas y logrando numerosos impactos de cañón contra el navío. Ninguna de las bombas estalló, pero una atravesó el depósito de misiles y dejó fuera de servicio todo el sistema de defensa del barco.

Esa primera oleada se completó con los “León”, que volvieron a impactar en la *Antrim*. La nave, averiada, fue trasladada a la bahía de San Carlos, donde intentarían extraerle la bomba y repararla. Finalmente, los “Zorro” sufrieron fallas en los sistemas de desprendimiento de bombas, por lo que sólo dispararon con los cañones de 30 mm sobre la *Brilliant* y regresaron al continente sin novedades.

El apacible estrecho de San Carlos se había convertido en un dantesco escenario bélico, sólo comparable a las ya míticas batallas aeronavales de la Segunda Guerra Mundial. Diminutos aviones argentinos, volando a metros de la superficie y sin apoyo de ningún tipo, debían atravesar una pared de balas, misiles, cohetes y proyectiles guiados por radares de última tecnología. El *Canberra*, a diferencia de la imagen característica de los transatlánticos, exhibía sus cubiertas superiores erizadas de ametralladoras, que lanzaron cientos de miles de disparos contra los argentinos. En las costas de San Carlos, finalmente, los infantes ingleses no dejaban de lanzar misiles Blow Pipe y disparar contra el cielo con sus armas automáticas.

La estrategia de desembarcar en San Carlos no sólo dificultaba en gran medida la respuesta que podía ofrecer la aviación argentina²³, sino que también impedía que las defensas inglesas funcionaran correctamente. Los radares no podían enganchar los blancos entre las colinas circundantes y las PAC debían mantenerse alejadas ante el peligro de caer bajo sus propias salvas. Según James Corum, los británicos sólo tenían entre 20 y 30 segundos para reconocer y derribar a los atacantes.

A partir de las 11.25 comenzaron a despegar los integrantes de la segunda oleada de ataque, compuesta por 11 Skyhawk modelos A-4B y A-4C que debían reabastecerse en vuelo, lo que obligaba a efectuar una coordinación extremadamente precisa entre los Hércules cisternas y los cazabombarderos. Un error en un minuto o un leve desvío en la ruta de vuelo, podía frustrar toda la misión.

La masiva presencia de Skyhawk argentinos en la zona logró dispersar las defensas enemigas. La PAC que operaba sobre el norte de las islas interceptó a los “Pato”, que ingresaron en el teatro de operaciones por los montes Hornby. Los argentinos lanzaron sus cargas e iniciaron maniobras evasivas, ya que no podían competir con los Sea Harrier. Estos lograron dos derribos mediante los efectivos misiles Sidewinder, que causaron la muerte del teniente Néstor

López y del primer teniente Daniel Manzotti.

Esa distracción de las defensas permitió el ingreso desde el sur del solitario avión del capitán Pablo Carballo, único miembro de la escuadrilla “Mulas” que logró llegar hasta el campo de batalla. Atacó a la *Ardent*, ubicada en la bahía Ruiz Punte, a la que incrustó una pesada MK-17 en la popa que, por fortuna, estalló provocando numerosos destrozos que dejaron al navío prácticamente fuera de servicio.

Estos éxitos argentinos llevaron a los ingleses a reforzar su defensa aérea con otra PAC en el aire. De modo que eran tres pares de Sea Harrier los que cubrían de norte a sur el perímetro de las islas. Las oleadas vespertinas estaban por llegar, y entre los ingleses se comenzó a instalar la idea de que ese día, San Carlos, se había convertido en el “corredor de las bombas”.

De la tercera oleada, llegaron hasta las Malvinas catorce de los veintitrés aviones desplegados por la FAA y la aviación naval. Cinco Skyhawk A-4B, que se dirigían hacia el puerto de San Carlos, observaron a la *Argonaut*, que había sustituido a la *Antrim* como custodia del ingreso a la bahía. La fragata maniobró en busca de la protección de un escarpado acantilado, pero no logró evitar el ataque. Dos MK-17 se incrustaron en la nave, ocasionando la explosión de una caldera y la rotura del timón, y la voladura de la santabárbara de misiles Sea Cat, donde murieron dos hombres. El primer teniente Alberto Filippini relata el ataque de la siguiente manera: “Nos concentramos en nuestra puntería; el buque protegido por esa pared de 200 metros de altura estaba en la mira y lancé una de las bombas que serían la causa de su destrucción. En ese instante sentí el deseo de destruir al enemigo, pensando en mis camaradas caídos por su causa. Ejercí presión hacia atrás con mi palanca de mandos en viraje ascendente hacia la derecha, tratando de pasar el acantilado. En ese momento percibí un fuerte golpe debajo de mi avión. Había impactado contra una de las antenas de la fragata con uno de los tanques suplementarios de combustible de mi avión que van suspendidos bajo una de las alas. El cono de cola del tanque se desprendió, quedando la antena totalmente doblada”.²⁴

En verdad la *Argonaut* se había salvado al no estallar las bombas, lo que hubiera significado su irremisible hundimiento, pero quedó inmovilizada y fuera de servicio. Pasaría dos años en reparaciones antes de volver a la Royal Navy.

A las 14.45 arribaron cuatro Dagger, con el indicativo “Cueca”. Volando sobre el centro de la Gran Malvina, los aviones debían atravesar las alturas del monte Hornby, que se encontraba cubierto de nubes, por lo que el jefe de la escuadrilla decidió atravesarlas por un estrecho valle. Para ello, se formaron en línea. El primer teniente Héctor Luna, que iba a retaguardia, observó que los perseguían entre cuatro y cinco Sea Harrier, pero no tuvo tiempo de reaccionar, ya que instantáneamente fue derribado por un Sidewinder, logrando eyectarse a pocos metros de la superficie. El paracaídas no había terminado de abrirse, cuando Luna impactó violentamente contra el suelo, lo que le ocasionó fracturas en el hombro y la luxación de un brazo y una rodilla. Luego de cubrirse con el bote inflable que componía parte del material de supervivencia y tomar analgésicos para el dolor, logró dormirse hasta el otro día. En la mañana improvisó un armazón de metal para cubrirse la pierna con los restos de su avión y con esa particular “pata de palo” comenzó una extenuante caminata de seis horas hasta que unos malvinenses lo subieron a un Land Rover. Finalmente fue rescatado al tercer día, gracias a que los habitantes le permitieron utilizar su radio para comunicarse con Puerto Argentino.

Por su parte, sus compañeros de escuadrilla, desconociendo la suerte de Luna, continuaron el ataque. Al superar las últimas colinas, se encontraron con la *Ardent*, que aún se mantenía en la zona y avanzaron hacia ella a máxima velocidad. Una de las bombas golpeó “a la fragata cerca del hangar; voló todo el techo y lo plegó sobre estribor, y demolió el helicóptero Lynx. Varios tripulantes fueron muertos o heridos”²⁵. El navío inglés quedó prácticamente sin defensas, ya que su lanzador de Sea Cat voló por la borda; además, mostraba serios problemas de control, por lo que intentó movilizarse hacia el norte y quedar bajo la protección del resto de la flota.

Llegó entonces el turno de las “Laucha” y “Ratón”, integradas por tres Dagger cada una, que debían atacar al unísono por el centro y el norte del estrecho respectivamente. Los primeros se lanzaron sobre la *Brilliant* y, probablemente, la *Yarmouth*, mientras los segundos eran interceptados antes de llegar al blanco. Al verse rodeados por los Sea Harrier, el capitán Guillermo Donadile, el mayor Gustavo Piuma y el primer teniente Jorge Senn desprendieron sus bombas y tanques de combustible y, armados exclusivamente con cañones de 30 mm, se enfrascaron en una “pelea de

perros”. Según las fuentes argentinas, Donadille habría averiado a una aeronave, que cayó posteriormente al mar. No obstante, la superioridad tecnológica y de armamento terminaría por inclinar la balanza a favor de los ingleses, que derribaron los tres Dagger con misiles Sidewinder. Los pilotos lograron eyectarse y fueron rescatados poco después.

Las últimas acciones de esta oleada terminaron con lo que quedaba de la *Ardent*, pero ocasionaron importantes pérdidas argentinas. Tres A-4Q de la aviación naval ingresaron en el estrecho desde el sur y, bordeando la costa oeste de la isla Soledad, se encontraron con la maltrecha fragata inglesa, sobre la que arrojaron bombas de 230 kilos con cola Snakeye.²⁶ Según el relato del capitán de la *Ardent*, Alan West, dos de las bombas “provocaron otros incendios y destruyeron la popa debajo de la línea de flotación. Dos horas más tarde todo el barco estaba en llamas”. El buque debió ser abandonado con un saldo de 22 muertos y 30 heridos, y se hundió esa misma noche cuando era remolcado hacia la costa. En su retirada, los tres Skyhawk fueron interceptados por una patrulla del escuadrón 800, que lanzó sobre los argentinos dos Sidewinder. Uno de ellos impactó en el tubo de chorro de la turbina del capitán Alberto Philippi, que logró eyectarse y cayó en las heladas aguas del estrecho, a la altura de Puerto Rey. Philippi llegó a nado hasta la costa y luego de tres días de peregrinar por la isla, fue rescatado por un grupo de malvinenses que atendían una estancia cercana y le brindaron una calurosa atención hasta que lo recogió un helicóptero del Ejército. El otro misil falló ante una cerrada maniobra del teniente de navío José Arca, que de todas formas recibió varios impactos de cañón en las alas y parte del fuselaje, por lo que decidió aterrizar en Puerto Argentino. Durante su aproximación detectó que el tren de aterrizaje fallaba, debiendo eyectarse. Finalmente cayó sobre las playas de la península del aeródromo. En simultáneo, el teniente de fragata Marcelo Márquez fue atacado con cañones de 30 mm, que hicieron estallar el avión, provocando su muerte.

La cuarta oleada llegó con muy poca visibilidad, por lo que le resultó imposible detectar blancos y regresó al continente sin novedades. La batalla aérea había concluido, la FAA y la aviación naval podían sentirse satisfechas con su accionar y las pérdidas ocasionadas al enemigo. La tristeza por los compañeros caídos se mezclaba con la felicidad por el deber cumplido: una fragata hundida y otras tres con averías de consideración; un crucero afectado

seriamente y varios impactos contra otras naves de la Task Force, eran el saldo de seis horas de combate para los pilotos argentinos. El 21 de mayo la FAA lanzó 54 salidas y perdió 9 aviones, a los que hay que agregar los 3 Skyhawk de la aviación naval. El esfuerzo había sido notable y los resultados buenos, pero el costo era imposible de absorber para los argentinos.

Los ingleses también hicieron sus números. Woodward calculó que los argentinos habían perdido 16 aviones, mucho menos de lo que esperaba. El almirante no ocultaba su preocupación por las fallas técnicas sufridas por las baterías de misiles Rapier, que habían sido desembarcadas con máxima prioridad para repeler el ataque aéreo. Las pérdidas propias eran de importancia y sabía que los pilotos argentinos volverían a la carga en las próximas horas, no obstante, su confianza se sustentaba en un dato incontrastable: la capacidad operativa de la aviación enemiga estaba llegando a su límite y su reducida fuerza no tenía posibilidades de absorber un nivel de pérdidas como el del 21 de mayo.

El estrecho de San Carlos definitivamente pasó a ser conocido entre los ingleses como el corredor de las bombas. El precio de la Operación Sutton bien valía esa denominación. Al final de la jornada, unos 3000 ingleses con 1000 toneladas de suministros se aprestaban a consolidar la cabecera del desembarco y a construir fortificaciones ante lo que, esperaban, sería un contraataque argentino con buena parte de sus fuerzas terrestres. El cerco sobre Puerto Argentino se consolidaba día tras día, y de poco parecían servir los esfuerzos de la defensa. Golpe por golpe, ganaría el más fuerte, el que pudiera reemplazar sus aviones, sus barcos y sus hombres sin quedar en una precaria situación operativa. Y el fuerte en este caso era, sin duda, Gran Bretaña.

Mientras los británicos continuaban desembarcando elementos y hombres en San Carlos bajo un tenue sol y con poca nubosidad, las bases continentales de la FAS amanecieron con tormentas de nieve y una situación climática general que dificultaba al máximo la realización de operaciones. A esto se sumaba el desgaste al que habían sido sometidos tanto los pilotos como los armeros, mecánicos y técnicos durante la jornada del 21. En el continente, durante esos días se registraron diversos ecos de radar, generados probablemente por interferencias electrónicas —algo en lo que los ingleses mostraron una gran capacidad—, que obligaron a despegar aviones Pucará y mantener las defensas aéreas en constante alerta. Las ciudades de Trelew y

Comodoro Rivadavia fueron oscurecidas, tarea para la que había sido adiestrada la población local.

Esa libertad de acción de la que gozaban, permitió desarrollar a los ingleses diversas misiones de bombardeo y reconocimiento sobre las posiciones argentinas en las dos islas, sin que se les opusiera mucha resistencia.

El 23 de mayo sería un día importante, no sólo por las operaciones que se desarrollarían, sino porque la conducción argentina de la guerra decidió constituir la Central de Operaciones Conjuntas (CEOPECON), con asiento en Comodoro Rivadavia. Estaría integrada por el general Osvaldo García, el contraalmirante Juan José Lombardo y el brigadier mayor Conrado Weber. Una medida que cualquier fuerza armada en situación de guerra hubiera adoptado, sólo que, en este caso, la decisión llegó cuando ya se había perdido la batalla naval, la aviación se encontraba operando al límite de su capacidad y en la isla Soledad unos 3000 ingleses se aprestaban a dar el asalto final.

Recién por la tarde de aquel día la aviación estuvo en condiciones de reanudar las operaciones. Ahora no sólo se trataba de destruir los barcos enemigos, sino que, además, había que desgastar a las bien atrincheradas fuerzas terrestres. De los cuarenta aviones que salieron en misión, sólo siete llegaron hasta el blanco, dado que, sin capacidad para detectarlos, los pilotos tenían sólo unos minutos para llegar a la zona, identificar el blanco, seleccionarlo, ubicarse en un posición favorable, atacar y escapar.

Para el ataque se combinaron cuatro A-4B de la FAA y tres A-4Q de la aviación naval, y con sus pasadas acabaron con la fragata *Antelope*. Los primeros en llegar fueron los cuatro aviones de la escuadrilla "Nene", que se dividieron en dos secciones. El capitán Carballo y el alférez Hugo Gómez entraron por el norte, desde donde recibieron fuego de la *Broadsword* y *Antelope*. El primero logró escapar de un misil Sea Cat, que lo obligó a desviarse del blanco y alejarse del lugar. Gómez, por su parte, consiguió llegar hasta la fragata, a la que lanzó una MK-17 que quedó alojada en su interior sin explotar. Instantes después llegaron el primer teniente Luciano Guadagnini y el teniente Carlos Rinke. Este último encaró a la *Broadsword*, mientras su compañero se arrojaba sobre la *Antelope*.

La aproximación al blanco era sumamente peligrosa, porque se debía atravesar una defensa antiaérea compuesta por varias capas de proyectiles. La última valla eran las balas trazantes de los cañones de 20 mm, que

conformaban una especie de embudo en su recorrido, dado que se iban abriendo para cubrir mayor espacio. Guadagnini se introdujo en el embudo, y fue alcanzado en su ala derecha, lo que le hizo perder el control momentáneamente. Una vez restablecido, intentó elevar la aeronave, pero no tuvo tiempo e impactó contra el mástil principal partiéndolo en dos, para caer luego sobre la banda de estribor. Según la FAA, la bomba de Guadagnini también quedó alojada dentro de la fragata.

Poco después llegaron los aviones navales, que eligieron un blanco diferente cada uno. El teniente de navío Marcos Benítez atacó a la *Antelope*, a la que le incrustó una bomba de 230 kilos que tampoco explotó, y de regreso se produjo la muerte del capitán Carlos María Zubizarreta por un accidente durante el aterrizaje.

La fragata fue remolcada hasta la bahía de San Carlos, donde un grupo de expertos comenzó a trabajar para desactivar las bombas alojadas en su interior. En medio de esas maniobras la bomba detonó, el navío se partió al medio y se hundió en medio de las explosiones de su santabárbara y un incendio de consideraciones.

Era la segunda bomba arrojada por los argentinos que estallaba, y en ambas oportunidades había ocasionado el hundimiento de los navíos.²⁷ Según las estadísticas más difundidas, entre el 60 y el 70 por ciento de las bombas argentinas no estallaron, pese a que en la mayoría de los casos habían dado en el blanco. ¿Qué hubiera pasado si ese porcentaje de detonaciones hubiera sido mayor? No lo sabemos, pero es lógico pensar que habría provocado numerosas bajas en la Task Force. La cuestión del tipo de bomba y de la espoleta que se debía usar no era una ecuación fácil de resolver. Muchos elementos incidían para determinar la combinación justa. Por ejemplo, como los ataques debían ser a muy baja altura, las bombas no se podían activar antes de golpear contra el barco, ya que ello habría hecho explotar al propio avión lanzador. Además, como los argentinos atacaban en sucesión, el tiempo de retardo de la espoleta debía ser lo suficientemente largo como para que el último avión en pasar no sufriera las consecuencias de la explosión. El Informe Rattenbach asegura que esa falencia se debió “a que las bombas disponibles no tenían su tren de fuego preparado para blancos navales, ni para la forma de ataque empleada, única posibilidad que permitía lanzar las armas propias con alguna probabilidad de supervivencia ante las

modernas armas antiaéreas enemigas”. Finalmente, es interesante la afirmación de Hastings y Jenkins en el sentido de que a causa del embargo de armas contra nuestro país, Estados Unidos no entregó a la FAA información fundamental sobre el funcionamiento de las bombas de ese origen.

La jornada del 23 de mayo se cerró con la muerte de otro piloto argentino, el teniente Ricardo Volponi, que fue derribado por un Sidewinder disparado por un Sea Harrier del escuadrón 800 y cayó en la isla Borbón.

Las incursiones argentinas parecían incontrolables para las nutridas defensas antiaéreas inglesas. Hasta ese momento no las habían frenado los misiles guiados por radar ni las patrullas aéreas de Sea Harrier con sus temidos Sidewinder. Tampoco había surtido efecto la masiva cobertura de fragatas instalada en San Carlos durante la Operación Sutton. El 24, con su cabeza de playa bien instalada, los británicos movilizaron al *Coventry* y a la *Broadsword* hacia el norte de la Gran Malvina, con el objetivo de mejorar su sistema de alerta temprana, para detectar con más anticipación a los aviones atacantes y evitar que llegaran hasta sus blancos.

Entre las 10.15 y las 11.30, la batalla aeronaval por el dominio del estrecho tendría un nuevo capítulo. En sólo 75 minutos la FAA lanzaría veinte aeronaves sobre las posiciones en la bahía de San Carlos. Los primeros en llegar fueron los cinco A-4B de la escuadrilla “Nene”, por el sur de la isla Soledad, y se lanzaron sobre el enemigo en dirección este-oeste. Fueron recibidos por las descargas de las doce baterías de Rapier instaladas en los días previos, pero igual llegaron a su blanco y lanzaron sus bombas. El buque de desembarco *Sir Galahad* recibió una MK-17 que no explotó, y el *Sir Lancelot*, dos proyectiles que tampoco detonaron.

Luego sería el turno de los Dagger, que llegaron en tres escuadrillas consecutivas entre las 11.02 y las 11.07. Los cuatro que integraban el grupo “Azul” lanzaron sus bombas contra el *Sir Bedivere*, una de las cuales, según Ethell, “rozó su mástil arrastrando varias antenas, esquivó al castillo, rebotó en el mar y golpeó el costado del *Sir Galahad*, a 400 metros de distancia”. Dos minutos después debían ingresar los tres “Oro”, pero fueron interceptados por una PAC del Escuadrón 800, que los derribó con Sidewinder. El teniente Carlos Castillo murió al explotar su avión, mientras que el capitán Raúl Díaz y el mayor Luis Puga lograron eyectarse y fueron rescatados. Finalmente, arribaron tres aviones del grupo “Plata”, armados con bombas de 230 kilos. La página de la FAA relata que “recibieron intenso

fuego antiaéreo desde buques y tierra. Esquivaron y atacaron los buques sin mayor puntería. Algunas bombas cayeron en la costa, sobre depósitos de combustible”, logrando volver al continente sin otra novedad.

Las últimas acciones del día la protagonizarían tres A-4C de la escuadrilla “Jaguar”, que eludieron a las PAC gracias a que instantes antes éstas se habían desviado para interceptar otros tres Skyhawk, que debieron arrojar sus cargas y regresar al continente. Los “Jaguar” ingresaron en la bahía de San Carlos en dirección 190/220° para lanzar sus bombas —según las fuentes argentinas— sobre la *Arrow*, a la que habrían impactado y averiado de consideración. Como solía ocurrir, el ataque dejó a los aviones argentinos con los tanques de combustible perforados por los proyectiles enemigos, por lo que debieron convocar al Hércules de reabastecimiento para que fuera a buscarlos, aumentando el riesgo de ser abatidos. En el regreso, y por causas desconocidas, el avión del teniente Jorge Bono se precipitó y destruyó contra el mar. Los Skyhawk restantes lograron llegar al continente gracias a que permanecieron conectados con el Hércules hasta el momento mismo de iniciar el descenso. Durante el trayecto el avión pilotado por el primer teniente José Vázquez recibió —según Moro— 30.000 litros de combustible que, en su mayor parte, se filtró por los orificios en su tanque.²⁸

DÍA DE LA PATRIA

“El sol del 25, viene asomando”, habrán entonado muchos en el amanecer del 25 de mayo en las bases aéreas patagónicas. Las condiciones climáticas, en efecto, prenunciaban que los aviones podrían operar con absoluta comodidad. Evidentemente, no era un día más para las tropas argentinas: el deseo de celebrarlo con un duro castigo contra los ingleses marcaría el accionar de todos en aquella jornada. Los británicos lo sabían y la meteorología alertaba sobre la posibilidad de un largo día de operaciones aéreas sobre la flota y la cabecera de playa en San Carlos.

Tanto la FAA como la aviación naval se aprestaron a movilizar los aviones en condiciones de hacerlo. El accionar conjunto, facilitado a partir de la puesta en funciones de la CEOPECON, demostraría su eficacia.

Al alba se presentaron los primeros ataques. La FAS había observado que,

por lo general, las primeras escuadrillas en atacar no encontraban oposición de las patrullas enemigas, por lo que había que aprovechar los momentos previos al amanecer. En esta ocasión serían dos A-4B con indicativo “Marte”, que despegaron cuando aún era de noche desde Río Gallegos. Al arribar a la zona se encontraron con el barco hospital *Uganda*, al que, lógicamente, no atacaron. Luego de una veloz recorrida por Pradera del Ganso, desde donde recibieron fuego de las baterías de la BAM Cóndor, los Skyhawk regresaron por el corredor del norte. En cercanías de la isla Borbón, el capitán Hugo Palaver percibió que su nivel de combustible estaba en cero, y segundos después el avión fue alcanzado por un Sea Dart lanzado desde el *Coventry*, que mantenía su posición de alerta temprana junto a la *Broadsword*.

Pasado el mediodía, cuatro A-4C, de la escuadrilla “Toro”, ingresaron desde las alturas Rivadavia para encontrarse con una docena de barcos apostados en la bahía de San Carlos. Los recibió una lluvia de metralla y misiles Rapier y Blow Pipe. El teniente Ricardo Lucero atacó al buque de asalto comando *Fearless*, pero fue derribado por un Rapier, que comenazaba, de esta forma, a justificar las esperanzas puestas en él por parte del almirante Woodward. Lucero logró eyectarse y cayó al mar gravemente herido; más tarde fue rescatado y trasladado por los británicos al mismo *Fearless*.²⁹ Sus compañeros de misión se habían lanzado sobre la *Avenger*, que había llegado al teatro de operaciones dos días antes y sentiría rápidamente las consecuencias de la guerra austral. Por lo menos una de las bombas retardadas con paracaídas —probablemente sin explotar— impactó contra la fragata. El capitán Jorge García, que salió del ataque con averías en su avión, fue derribado por otro Sea Dart del *Coventry*.

En el *Coventry* todo era exaltación, y la estrategia de adelantar su posición hacia el oeste parecía dar buenos resultados. Si bien no había alcanzado a detectar tempranamente a los incursores, ambas escuadrillas habían sufrido la eficacia del Sea Dart. Los ingleses aseguran haber derribado tres aparatos, pero, en verdad, fueron sólo dos, cifra que, de todas formas, complicaba aún más la ya precaria capacidad operativa de la FAA.

El destructor se había convertido en un problema serio y debía ser solucionado. Según Romero Briasco y Mafe Huertas, los argentinos conocieron la ubicación precisa del *Coventry* gracias a que Palaver logró transmitir el lugar donde se encontraba, momentos antes de desaparecer en el

mar derribado por un misil. Es probable, igualmente, que el comando aéreo ya tuviera la certeza de que al norte de Borbón operaba ese grupo de tareas dispuesto especialmente para ese fin.

Contra ellos partieron las escuadrillas “Vulcano” y “Zeus”, cada una integrada con dos A-4B.³⁰ Los primeros irían por puerto Ruiseñor y sus pilotos ya conformaban una de las parejas célebres de la guerra: el capitán Carballo y el teniente Rinke, el “numeral de hierro”, como solía llamar el capitán a su compañero de misión. El segundo grupo se aproximaría por las islas del Pasaje. Debían llegar al blanco en sucesión para lanzar sus bombas MK-17.

El sistema Sea Dart dio la alarma sobre la presencia enemiga, pero pronto perdió el contacto. El *Coventry* y el *Broadsword* se alistaron para recibir el ataque, pusieron a “toda máquina” y ordenaron a los Sea Harrier que se retiraran para no quedar enganchados en los misiles que recibirían a los argentinos. La confianza entre los armeros de los buques era total: en breve podrían contar nuevos derribos.

Carballo y Rinke surgieron desde el sur y encararon directamente contra la fragata. Recibieron un nutrido fuego antiaéreo, mientras la computadora de tiro del Sea Wolf procuraba descifrar el objeto que se acercaba. Los segundos pasaban y el sistema misilístico no lograba interpretar la posición táctica que habían formado los argentinos. En medio de la balacera y a casi 1000 kilómetros por hora, los Skyhawk se pegaron uno al otro de tal forma que la computadora no logró resolver electrónicamente la situación, y terminó por trabarse sin deducir si se trataba de uno o de dos aviones. Instantes después la dupla atacante llegó al blanco y arrojó sus bombas. La de Carballo ingresó por la banda de estribor luego de rebotar en el agua y destruyó la plataforma y parte del helicóptero Lynx allí apostado, para caer al mar por la otra banda sin haber explotado, pero dejando un principio de incendio a bordo.

El *Coventry* comenzó a virar para ir en auxilio de la fragata, cuando se le vinieron encima el primer teniente Mariano Velasco y el alférez Jorge Barrionuevo, armados con bombas de 460 kilos. Mostrando toda su maniobrabilidad, el destructor se colocó de frente a los aviones y lanzó dos Sea Dart que fueron esquivados con presteza por los “Zeus”, pegándose aún más al agua. Mientras las aeronaves iniciaban su carrera final de ataque, el navío volvió a girar para ubicarse de flanco, ofreciendo un blanco menor a las

bombas enemigas, y para disparar sus cañones. En la *Broadsword*, mientras tanto, habían logrado enganchar de forma manual a los Skyhawk en la computadora de tiro de Sea Wolf, no obstante, cuando estaban por dispararlos, el último giro dado por el destructor les cortó la línea de tiro. Una bomba ingresó por la popa y estalló debajo de la sala de operaciones, “matando a nueve hombres en la inmediata sala de maquinarias, y produciendo desastres en las áreas superiores”.³¹ Los otros tres proyectiles ingresaron por la banda de babor y, a diferencia de lo que solía ocurrir, esta vez estallaron. El barco quedó sin comunicaciones ni electricidad, mientras el incendio se generalizaba y las cubiertas inferiores se llenaban de humo. El *Coventry* comenzó a escorarse, en tanto una docena de helicópteros procuraba rescatar a los sobrevivientes, entre ellos el capitán David Hart-Dyke, que sufrió quemaduras en el rostro y tenía las manos en carne viva. En poco tiempo el barco completó una vuelta de campana y terminó por hundirse; habían muerto diecinueve ingleses.

Para la Task Force era una tragedia y una preocupación. Las tropas en tierra se aprestaban para iniciar el avance hacia la capital de las Malvinas, y todavía la batalla aérea continuaba con gran ahínco por parte de la aviación argentina, y aún no había concluido.

Durante la mañana se había recibido en la base de Río Grande información sobre la presencia de barcos ubicados a unas 110 millas al nordeste de las Malvinas, y se especulaba que uno de ellos podía ser un portaaviones. En vista de ello, se planificó una operación con dos Super Etendard armados con dos de los tres últimos Exocet que quedaban. En un principio, la misión debió suspenderse porque los aviones de reabastecimiento estaban ocupados atendiendo a los Skyhawk de la FAA. Cuando quedaron libres, partieron el capitán de corbeta Roberto Curilovic y el teniente de navío Julio Barraza. Su vía de ingreso sería bien al norte, para facilitar una aproximación sorpresiva sobre el blanco.

Al efectuar la segunda emisión de radar, tres puntos brillantes se remarcaron nítidos en la pantalla, denunciando la presencia de barcos de gran porte. Contra el mayor de ellos se engancharon los misiles e instantes después los pilotos lanzaron los Exocet.

La primera señal de alerta la recibió la fragata *Ambuscade*, que detectó un objeto en su radar e informó de lo ocurrido al resto de la flota. Según Graeme

Hammond, consejero de prensa del Almirante, citado por West, en ese momento “el *Hermes* estaba en el centro de la formación, delante de él y ligeramente a la izquierda estaba el *Invincible*. El *Atlantic Conveyor* navegaba a nuestra derecha, un poco adelante y a dos millas de distancia”. La información había sido precisa: allí estaban los portaaviones ingleses. Ni bien el *Ambuscade* dio la alarma, invadieron el aire disparos de *chaff* y un Lynx especialmente preparado se colocó como señuelo para desviar el misil. Cuando el Exocet encendió su radar, se encontró con una lluvia de briznas de aluminio y a buena parte de la Task Force en formación defensiva. No se sabe con certeza si los *chaff* lograron desviarlo —con lo que habrían evitado que impactara contra uno de los portaaviones— y éste se enganchó posteriormente en un nuevo blanco, o si el *Atlantic Conveyor* había sido el navío detectado y los misiles se dirigieron directamente contra él sin interferencias. Lo cierto es que el Exocet ingresó por la banda de estribor y detonó en el interior del barco, ocasionando un pavoroso incendio que se diseminó en cuestión de segundos. El portacontenedores ya había trasladado su más preciado cargamento, los aviones Harrier, pero en su interior permanecían los elementos fundamentales para iniciar la larga marcha hacia Puerto Argentino. El incendio destruyó diez helicópteros Wessex y tres de los cuatro estratégicos helicópteros Chinook, cuya capacidad de transporte pesado era única e insustituible. Además, los ingleses perdieron todas las carpas de campaña, camiones pesados con sus tanques de combustible repletos, buena parte de los elementos de la compañía de ingenieros (entre ellos, parte de las planchas de aluminio para instalar una pista de despegue vertical en San Carlos) y una planta potabilizadora de agua que había sido facilitada por Estados Unidos. Entre los doce muertos, se contabilizaba al capitán del navío Ian North, que se ahogó luego de esperar que el último de sus hombres evacuara la nave.

Las defensas antiaéreas argentinas aseguran, además, haber derribado tres Harrier, aunque en verdad sólo se pudo confirmar uno, abatido por un misil Roland que, una vez más, los británicos dieron como accidentado.

Para los hombres en guerra, aquel 25 de mayo tuvo un sentido especial. Los ¡Viva la patria! se repitieron por toda la Patagonia y el mar austral. Era inocultable que la situación se tornaba casi desesperante para los argentinos y que pese al esfuerzo general, el enemigo no detenía su avance hacia Puerto Argentino. Si perdían una fragata, traían tres; si perdían un avión, traían dos

más. Igualmente, ese día fue un verdadero bálsamo para muchos de los implicados en el conflicto... un bálsamo que no se volvería a repetir.

El 25 de mayo marcará, asimismo, el fin de la batalla de San Carlos. En las cuatro jornadas de memorable batalla aeronaval la aviación argentina perdió 22 aviones y 9 pilotos. A cambio, había hundido el destructor *Coventry*, las fragatas tipo 21 *Ardent* y *Antelope*, y el portacontenedores *Atlantic Conveyor*. También fueron averiados de consideración el crucero *Antrim*, la fragata tipo 22 *Brilliant* y las tipo 21 *Argonaut* y *Arrow*. Finalmente, la fragata 22 *Broasword* (en tres ocasiones), las fragatas 21 *Alacrity* y *Avenger*, las 12 *Plymouth* y *Yarmouth*, los buques de desembarco *Sir Galahad*, *Sir Lancelot* y *Sir Bedivere*, y el buque comando *Fearless*, sufrieron diversos daños.

Entre el 21 y el 25 de mayo la FAA planeó 252 salidas, de las cuales 221 completaron la misión encomendada; 116 fueron protagonizadas por aviones de combate y las restantes por aeronaves de reconocimiento, exploración, reabastecimiento y rescate. El primer día se lanzaron 45 aviones de ataque, y el último, sólo se pudieron movilizar 18.³² Por su parte, y durante el mismo lapso, los ingleses lanzaron 300 salidas, con un promedio de 30 aviones en funcionamiento.³³

Después del 25 el comando de la FAS modificó sus tácticas de ataque, más que nada porque se esperaba una reacción intensa por parte de las defensas antiaéreas. De hecho, en la tarde posterior al hundimiento del *Coventry* se registraron siete PAC en vuelo simultáneo. Por ese motivo, afirma la página de la FAA, “se decidió variar los procedimientos y sorprender a los británicos, bombardeando [sic] nocturno con Canberra MK-62 y en picada desde gran altura, con los M-5 Dagger, con escolta de caza Mirage III, todos sobre blancos fijos de la cabecera de playa”. Para guiar la aproximación de los Canberra, se convino con la BAM Cóndor una rudimentaria forma de indicación de ruta, mediante el balizamiento de la pista con fogatas encendidas en tambores de gasoil. A la hora combinada, se prendían los tres tambores y ése era el único elemento que tenían los bombarderos para reconocer la ruta que los llevaría hasta el vivac enemigo.

DE CARA A LA RECTA FINAL

La presión militar inglesa comenzó a centrarse en las posiciones en Darwin-Pradera del Ganso, mediante bombardeos navales y aéreos³⁴ y el accionar de comandos SAS y del Escuadrón Especial Náutico (SBS). El objetivo de estos últimos era marcar la ubicación del radar ELTA para facilitar su posterior destrucción. Ante esa situación se decidió, en la tarde del 26, replegar a los Pucará todavía ubicados en Cóndor y trasladarlos a la BAMB. En Cóndor sólo permanecieron las tropas terrestres, las que afrontarían, en breve, una intensa y sangrienta batalla por la posesión del istmo.

Entre las 15 y las 15.30 del 27 de mayo, cuatro Skyhawk efectuaron un bombardeo sobre las instalaciones de San Carlos, que habían sido fotografiadas por un Lear Jet del escuadrón Fénix que las sobrevoló a más de 40.000 pies de altura. La perseverante dupla Carballo-Rinke ingresó primero y derramó ocho bombas de 230 kilos sobre las posiciones inglesas. Carballo asegura que “en el ocaso, el espectáculo era hermoso; parecía una fiesta y no una guerra... las luces, fogonazos y trazantes adornaban el gris de la bahía”. Eran los miles de balas que en ese momento les lanzaban las tropas en tierra y los barcos apostados en la bahía. Una dejó en el avión del piloto un orificio del tamaño de un pomelo, y destruyó su sistema de navegación y comunicaciones. Por milagro no fue derribado ni herido, ya que las esquirlas quedaron atascadas debajo del asiento.

Instantes después llegaron el primer teniente Mariano Velasco y el teniente Carlos Osses, que debían bombardear la planta refrigeradora ubicada en bahía Ajax, sobre el brazo sur de la bahía de San Carlos. La planta almacenaba equipos, municiones y era, además, la cocina principal y un complejo hospitalario inglés. A causa de esa diversidad de funciones, no se le había pintado la tradicional cruz roja, por lo que rápidamente se transformó en un blanco para la aviación argentina. Los Skyhawk llegaron hasta el objetivo y lanzaron sus bombas, cuatro de las cuales no explotaron. En la planta quedaron dos proyectiles sin detonar, por lo que debió ser evacuada mientras los expertos intentaban desactivarlas. Como esto último no fue posible, se decidió dejarlas tal como estaban, pese al temor generalizado entre los ocupantes del edificio.³⁵ En ese ataque se registraron 5 muertos y 26 heridos.

Durante el escape, el avión de Velasco fue alcanzado por una de las granadas lanzadas por los Bofors de 40 mm del *Fearless*, que dañó el sistema hidráulico e inició un incendio en la cola del aparato. Osses alertó a su

colega, que debió eyectarse al ingresar en la Gran Malvina, para caer, con un tobillo dislocado, entre bahía Fox y puerto Howard. Velazco caminó durante dos días casi sin interrupción para evitar morir por congelamiento, mientras una persistente nevada caía sobre las islas. Al final encontró una vivienda que servía de refugio en época de esquila, y allí permaneció otros dos días, hasta que unos malvinenses que pasaron a caballo lo detectaron e informaron a las tropas argentinas en Howard.

El 27 se completó con el derribo de un Harrier del Escuadrón N° 1, al que las defensas de 35 mm de la BAM Cóndor impactaron durante su tercera incursión sobre la posición.

La batalla aérea estaba llegando a su fin. No tanto por el triunfo de uno de los contrincantes sino, más bien, porque los tiempos políticos forzaban a los ingleses a emprender la campaña terrestre de cerco sobre Puerto Argentino. Ello obligaría a los aviones argentinos a desviar su atención sobre las tropas británicas en tierra, mientras las naves de la Task Force se alejaban de San Carlos, donde habían recibido un inusitado castigo.

En las primeras horas del 28 de mayo, el Batallón N° 2 de paracaidistas inglés comenzó a avanzar sobre Darwin, dando inicio a la última etapa de la guerra. Serían recibidos por una sólida defensa en tierra y por la acción de la aviación apostada en la BAMM.

El escuadrón Pucará tuvo mucha actividad durante esa jornada, pese a que las condiciones meteorológicas, con techos de nubes muy cercanos al nivel del suelo, reducían la visibilidad. El objetivo de esas incursiones era frenar, o cuanto menos dificultar, el cerco sobre Darwin-Pradera del Ganso, desde donde se recibían desesperados pedidos de auxilio.

Durante su segunda misión de la mañana, los tenientes Roberto Cimbaro y Miguel Ángel Giménez detectaron una escuadra de helicópteros Scout que transportaban tropas en el ingreso norte del istmo. Contra ellos se dirigieron para lanzar sus cohetes en salva, que destruyeron uno de los aparatos y derribaron uno o dos más. En el escape, Giménez fue alcanzado por un Blow Pipe lanzado desde tierra; su avión y sus restos fueron encontrados sólo cuatro años después.

Por la tarde, luego de recibir tres Pucará de recambio desde el continente, se organizó otra salida. El primer teniente Juan Micheloud cargó bombas napalm, cohetes y cañones, y el teniente Miguel Cruzado, bombas incendiarias, cohetes y cañones. Luego de una pasada sobre la retaguardia

británica, los Pucará entraron sobre el flanco de la compañía D del Regimiento de Paracaidistas N° 2 (PARA 2), donde recibieron nutrido fuego de misiles portátiles y armas automáticas. En su segunda corrida sobre una posición de mortero, Cruzado fue derribado por los numerosos impactos sobre su avión; logró eyectarse y fue tomado prisionero.

Todos los Pucará lanzados ese día recibieron numerosos impactos. El avión de fabricación nacional demostró tener una capacidad de absorción aun superior a la de aeronaves mucho más modernas y desarrolladas, lo que, en cierta forma, reconfortaba a los pilotos y mecánicos.

Minutos después partieron dos AeroMacchi navales piloteados por el capitán Carlos Molteni y el teniente de corbeta Daniel Miguel. Al llegar a la zona del ataque se encontraron con una imagen repetida: miles de balas trazantes se dirigían contra ellos, granadas antiaéreas explotaban a su paso y numerosos misiles portátiles buscaban cortarles el camino. Con gran dificultad pudieron lanzar sus cohetes, pero un Blow Pipe derribó a Miguel, que no pudo eyectarse.

El 29 la FAA pareció volver a la carga luego de varios días de dificultades meteorológicas. Durante esa jornada se lanzarían doce salidas, pero por diversos motivos ninguna logró alcanzar el blanco. Una de las pocas escuadrillas que arribó a la zona fue la “Ñandú”, integrada por dos Dagger. Sin encontrar blancos a la vista y cuando emprendían la retirada, un misil Rapier derribó al teniente Juan Bernhardt, que murió en el acto. Ese día, los ingleses perdieron un Sea Harrier que fue alcanzado por el cañón Oerlikon de 35 mm de Puerto Argentino. Los ingleses aseguran que ese avión se habría caído al mar luego de un giro cerrado efectuado por el *Invincible*, accidente más que sorprendente y, en cierta medida, poco creíble.

LA INCÓGNITA DEL *INVINCIBLE* ³⁶

Desde el comienzo de la guerra, los portaaviones ingleses se convirtieron en una obsesión para la aviación argentina. No sólo por la repercusión mundial que un ataque contra una nave de esa envergadura generaría sino, principalmente, porque si se lograba dejarlas fuera de acción las consecuencias para la Task Force serían catastróficas. El almirante

Woodward lo sabía, y por ello nunca acercó el *Hermes* y el *Invincible* más de lo mínimamente necesario para que operaran sus Harrier. De hecho, los Exocet lanzados con anterioridad por la aviación naval buscaron impactar contra alguno de ellos y, como hemos visto, existen sospechas sobre si el que fuera lanzado el 4 de mayo no averió al *Hermes*.

Para fines de ese mes a la Argentina le quedaba un último misil. Durante los meses de abril y mayo el capitán de navío Carlos Conti, jefe de la comisión de compras navales de la Armada con sede en París, fue conminado por sus superiores a buscar, ubicar y adquirir, a cualquier costo, nuevos ejemplares de esa arma estratégica, y para ello debió entablar una desigual disputa contra el aparato de inteligencia francés, que abierta y decididamente suministraba información a los británicos.³⁷ También a través de Libia y de Perú se habrían hecho esfuerzos para proveerlos. El primero de estos países, según West, habría gestionado ante Irak la entrega de nueve Exocet de los cien que poseía su arsenal, que nuestro país devolvería cuando Aerospatiale cumpliera el contrato interrumpido por el boicot de la Comunidad Europea. Los iraquíes se negaron, ya que en esos momentos libraban una guerra contra Irán. Por su parte, Perú habría solicitado una entrega inmediata de Exocet a la empresa vendedora, llegando a ofrecer un barco propio para trasladarlos. Con el temor de que se tratara de una triangulación encubierta, los franceses se negaron, de modo que la aviación naval debió contentarse con un último misil, que debería ser aprovechado.

Para atacar uno de los portaaviones, primero había que localizarlo, tarea nada sencilla en la inmensidad del Atlántico sur. Al principio de la guerra se había contado con los aviones Neptune, pero desde el 15 de mayo dejaron de operar debido al desgaste sufrido en los días previos. Luego de esa fecha, Brasil vendió algunos aviones Bandeirantes y la FAA adaptó a los Hércules para cumplir tareas de reconocimiento, pero esas medidas no alcanzaban. En consecuencia, el CIC comenzó un detallado rastreo de los aviones enemigos, tomando minuciosamente su rumbo, tiempos y distancias. Luego de varios días de seguimiento, los datos fueron cobrando forma y sentido, y se pudo comprobar que tanto las rutas de acceso como de regreso eran siempre muy similares. Además, merced a cálculos de operatividad y de tiempo en el aire de cada aparato, se estableció que “el portaaviones —en posición de ataque— se hallaba realizando una especie de circuito hipódromo en sentido este/oeste

y en la latitud aproximada de Puerto Argentino, navegando en su posición más próxima a las islas hasta 80 millas náuticas de éstas, y en su posición más alejada, a 140 millas náuticas de la capital de las islas”.³⁸

El núcleo de la fuerza de tareas británica estaba allí. El Comando del Atlántico Sur (COATLANSUR) tenía las coordenadas precisas de su ubicación y se alistaba a atacarlo. La idea consistía en combinar el máximo de poder bélico con la capacidad logística y táctica disponible, lo que implicaba una planificación casi matemática de la misión. Sería una operación conjunta de cuatro Skyhawk A-4C de la FAA armados con bombas de propósitos generales de 230 kilos y dos tanques externos para 1130 litros de combustible, y dos Super Etendard de la Armada, uno municionado con el último Exocet y el otro como apoyo de radar. Ambas formaciones serían reabastecidas por dos Hércules, que serían colocados especialmente para atender sus necesidades.

Para conformar la escuadrilla “Zonda” de A-4C se presentaron como voluntarios los primeros tenientes Ernesto Ureta y José Vázquez, quienes fueron autorizados a elegir otros dos pilotos; ellos fueron el primer teniente Omar Castillo y el alférez Gerardo Isaac. Por su parte, los Super Etendard de la escuadrilla “Ala” serían piloteados por el capitán de corbeta Alejandro Francisco y el teniente de navío Luis Collavino.

La orden fragmentaria OF 1268 establecía que luego de lanzado el Exocet, los cuatro Skyhawk debían seguir la estela del misil y atacar el mismo blanco. Para los pilotos era como meterse en la boca del lobo, ya que llegar hasta el portaaviones implicaba atravesar una barrera defensiva consistente, nutrida y en permanente alerta. Para ello se determinó acercarse al núcleo de la Task Force desde el sudeste y por la retaguardia de sus sistemas antiaéreos.

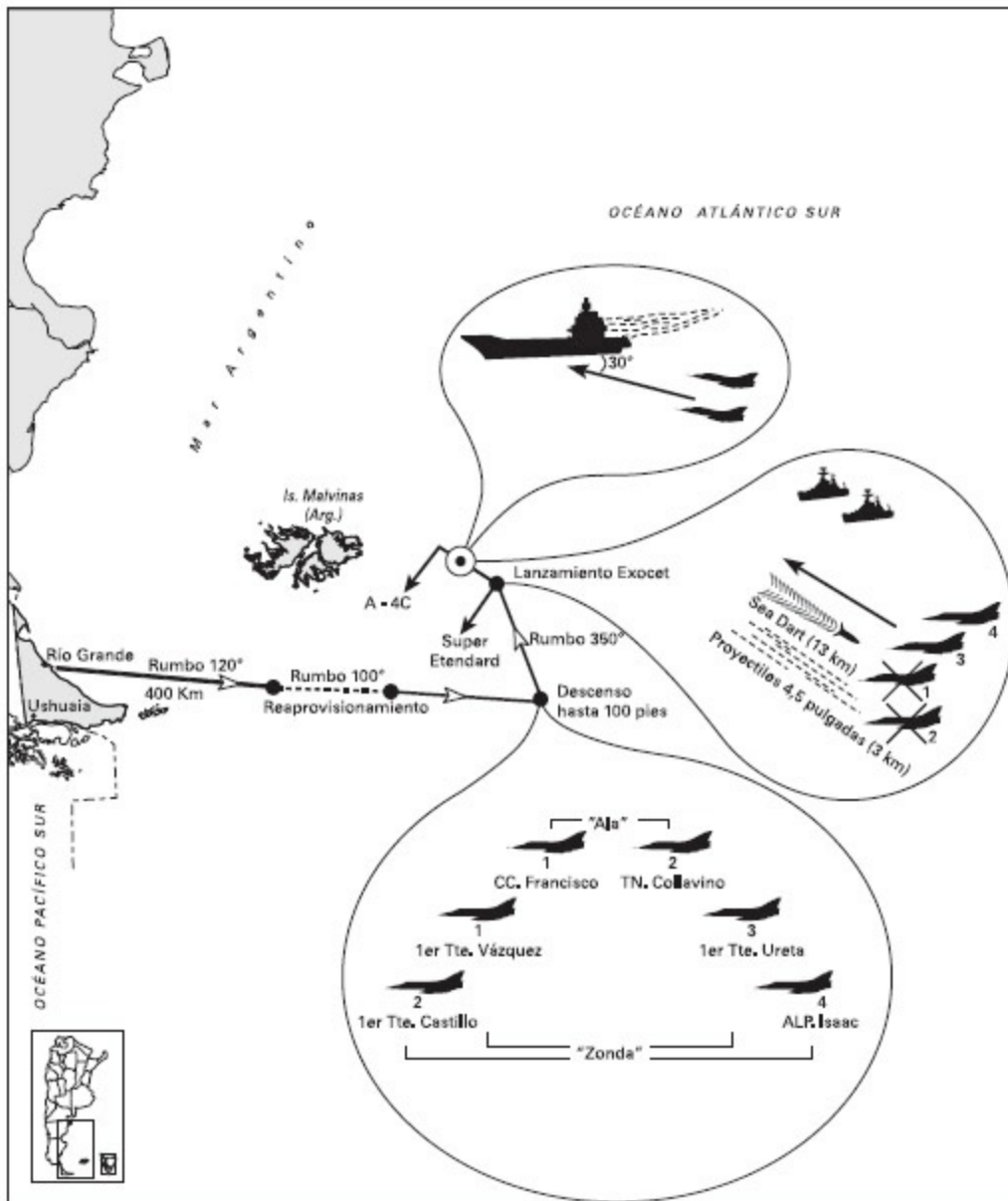
A las 12 en punto partieron los seis aviones desde Río Grande. Luego de un primer reabastecimiento poco común, ya que los atacantes se fueron turnando en el uso de las mangueras durante unos 200 kilómetros, la segunda carga de combustible se realizó en el límite de avance hacia el este. La misión sólo se cancelaría si fallaba el Super Etendard que transportaba el Exocet, dos de los A-4C o uno de los Hércules. Esta vez, nada fallaría.

Al desprenderse de los reabastecedores, los aviones tomaron rumbo 350° con los Super Etendard a la vanguardia y los Skyhawk por pares a ambos flancos. Luego descendieron a vuelo rasante, dieron velocidad a sus máquinas y se alistaron para el ataque.

Al tercer barrido de radar, el Exocet quedó enganchado en un eco de gran tamaño registrado en la dirección y ubicación estimada del portaaviones. A menos de cuarenta kilómetros, el capitán Francisco lanzó el misil, que pareció caer al mar, pero a dos metros de la superficie se estabilizó, encendió su motor y partió raudamente hacia el objetivo. Acto seguido, los dos aviones navales viraron su rumbo y se desprendieron del grupo, para regresar a la base.

Los solitarios A-4C cerraron su formación y fueron tras la estela dejada por el Exocet, al que rápidamente perdieron de vista. A unos 15 kilómetros del blanco visualizaron por primera vez la inmensa mole de acero que presentaba su banda de babor en un ángulo de 30°. Extrañamente, navegaba solo, e instantes después observaron el impacto del misil y unas densas columnas de humo que se desprendían de la base de la isla del portaaviones.

ATAQUE AL INVINCIBLE



A 13 kilómetros del blanco, un Sea Dart impactó en el ala izquierda del avión de Vázquez, cuyo motor estalló casi simultáneamente, sacudiendo con su onda expansiva a sus compañeros, que siguieron rumbo al blanco. A corta distancia, los tres aviones comenzaron a recibir el fuego directo de los cañones de 4,5 pulgadas característicos de las defensas antiaéreas. A tres kilómetros de arrojar las bombas, el avión de Castillo fue alcanzado y estalló

en el aire. Quedaban sólo dos aviones, que lograron efectuar el ataque.

El primer teniente Ureta asegura que, al llegar a distancia de tiro, “apreté rabiosamente el disparador de mis cañones. Llegué al blanco cuando éste estaba ya cubierto totalmente de humo. Su mole tapó todo frente a mí, oprimí el disparador de mi bomba y salí por un costado, temiendo chocar con su torre, oculta por el humo. El guía también arrojó su bomba delante de mí”. Detrás de él ingresó Isaac, que apuntó a la isla humeante del navío, a la que le habría incrustado una bomba. Al alejarse, los pilotos pudieron observar que el portaaviones se había cubierto de humo y que no se habían desprendido aviones en su persecución. En verdad, era un milagro que hubiesen escapado del fuego antiaéreo, lo que confirmaba el acierto de haber atacado desde el sudeste, ya que los dos aviones ubicados más al oeste fueron los derribados por las defensas que miraban hacia las Malvinas.

Con relativa calma, los héroes de la jornada pudieron retirarse sin ser hostigados. En medio de la inmensidad del Atlántico, Isaac y Ureta se reencontraron a más de 200 kilómetros del lugar del ataque, y avanzaron juntos hacia los Hércules de reabastecimiento. Entre lágrimas y abrazos, fueron recibidos en Río Grande a las 16.20. La más espectacular y audaz de las misiones de la guerra de las Malvinas había concluido.

Los ingleses han negado permanentemente que el *Invincible* haya sido atacado el 30 de mayo, pese a que reconocen que el núcleo de la Task Force recibió un ataque ese día. Lo curioso es que han dado dos versiones absolutamente distintas sobre el mismo hecho. En un principio, el Ministerio de Defensa británico adujo que había sido atacado el casco abandonado del *Atlantic Conveyor*, que había sido destruido por otro Exocet el 25 de mayo. Esa versión fue rápidamente desmentida, ya que el portacontenedores estaba abandonado y ningún barco destruido y sin tripulación puede disparar misiles Sea Dart ni cañones de 4,5 pulgadas, más aún cuando ese barco nunca dispuso de semejante arsenal.³⁹

Entonces surgió la segunda teoría, difundida por dos investigadores respetados como Jeffrey Ethell y Alfred Price. Según ellos, el ataque habría tenido como blancos al destructor *Exeter* y la fragata *Avenger*, que se encontraban 20 millas al sur de la fuerza principal y en dirección a las Malvinas, para cumplir tareas de desgaste sobre las tropas allí acantonadas. Según esta hipótesis, el Exocet habría sido destruido por el fuego de cañón de

4,5 pulgadas a 8 millas del blanco. Lo extraño de esta explicación es que los propios autores la relativizan, ya que en un párrafo posterior aseguran que, de haber sido así, se trataría de “un tiro excepcional” debido a la baja *performance* de esa arma frente a blancos más grandes y menos veloces como los aviones de ataque. Pese a no poder explicar cómo fue desviado el misil argentino, los autores aseguran que éste “explotó lejos de cualquier nave británica”.

Del lado argentino se registran varios datos que demostrarían la veracidad del ataque. El primero y más importante —además de la descripción aportada por los pilotos— es que ese día se detectó un gran número de helicópteros volando hacia el este, mientras las PAC subían a 12.000 pies de altura para ahorrar combustible, aunque ello implicara un serio riesgo de toparse con los Mirage argentinos, a los que siempre rehuyeron en el combate a esas altitudes. El 31 de mayo el CIC mantuvo su acostumbrado control sobre las operaciones aéreas enemigas, registrándose una notoria disminución en la cantidad de aviones y en el tiempo de permanencia en el área.

Por otro lado, el *Invincible* fue el último navío inglés en abandonar su alejada ubicación en el Atlántico, ya que recién ingresó en Puerto Argentino a fines de agosto, luego de que se le cambiaran una o dos turbinas en alta mar. La vuelta a casa sería tan lenta que el portaaviones batiría el récord de permanencia en alta mar con 166 días, y sólo ingresó en el puerto de Portsmouth el 17 de septiembre, con una inmensa bandera inglesa tapando el costado derecho, el lado contra el que habría impactado el misil. Según las fuentes, luego de su regreso a Gran Bretaña el *Invincible* pasó cuatro meses en un astillero de Estados Unidos.

Pese a estos indicios, surgen algunos interrogantes que hacen imposible asegurar con absoluta certeza que el *Invincible* fue atacado. Sólo cuando se levante el estricto secreto militar decretado por la primera ministra Thatcher, se arrojará alguna luz sobre esta controversia.

BAHÍA (DES) AGRADABLE

El postrer ataque sobre el *Invincible* fue un último y casi desesperado intento por frenar el avance incontenible de las fuerzas británicas. Si bien aún

esperaba un nuevo galardón a la FAA, se puede afirmar que el 30 de mayo concluyó la segunda etapa del conflicto: la batalla aérea. Los numerosos logros y el carácter de héroes nacionales que bien cabe a muchos de los pilotos argentinos, sólo pueden ser entendidos como el reconocimiento de una gran hazaña en medio de una dura derrota ya que, más allá del recuento final de las bajas, la Task Force concluiría sus operaciones con el logro estratégico de su misión: recuperar la posesión colonial.

En ese marco, entre el 31 de mayo y el 6 de junio la Fuerza Aérea efectuó muy pocas misiones, la mayoría de reconocimiento y diversión, y algunas de bombardeo mediante los Canberra. Las dificultades para ubicar blancos rentables se tornaron un problema grave, ya que los británicos, al no estar aferrados a San Carlos, desplazaron a sus buques de la zona de riesgo. Asimismo, las posiciones en tierra de las avanzadas en torno a Puerto Argentino, listas para dar el asalto final, tampoco eran fáciles de atacar. Al efectivo poder antiaéreo de los Blow Pipe y los Rapier, se sumaba que los bombardeos solían ser muy poco efectivos, ya que la turba absorbía buena parte de los impactos. Para provocar un daño considerable era necesario dar de lleno en el blanco, algo muy difícil de lograr sin información precisa y sin marcar previamente el objetivo.

Por otro lado, las posiciones de la aviación en las islas se habían reducido a la BAMB, ya que Pradera del Ganso había caído en manos británicas y la base Calderón fue evacuada luego de dos misiones de rescate. La primera se ejecutó el 29 de mayo mediante un Twin Otter de la FAA, que retiró a 6 hombres luego de un riesgoso despegue nocturno. El 1° de junio se completó la evacuación mediante dos helicópteros Sea King, que volaron directamente desde Río Grande en un viaje de ida y vuelta de siete horas. Uno sólo de los aparatos poseía equipo de navegación VLF-Omega y, en verdad, toda la misión fue una proeza digna de mención.

Por su parte, las fuerzas invasoras se centrarían en dos objetivos básicos: la destrucción del poder radárico y de defensa antiaérea de Puerto Argentino y la instalación de una pista de aterrizaje y despegue vertical en San Carlos.

Más allá de no contar con un nutrido sistema de radarización, el CIC había alcanzado un control satisfactorio sobre todo lo que ocurría en el espacio aéreo. Prueba de ello es el estudio de movimientos efectuado sobre las PAC, que desembocó en el presunto ataque al *Invincible*. De modo que, luego de intentar en vano destruir la BAMB, los ingleses comenzaron a centrar su

atención en los radares y las baterías por éstos dirigidas. Uno de los blancos cotidianos de la artillería naval era la batería Roland, a la que la gente del GADA 601 cambió unas quince veces de posición para evitar que fuera destruida. En la noche del 31 de mayo se produjo el primer bombardeo con misiles Shrike antirradiación sobre los radares de alerta temprana. Esos misiles, suministrados por Estados Unidos a Gran Bretaña, buscaban un blanco y, cuando lo detectaban, quedaban enganchados a él y se dirigían directamente sobre el blanco. Para evitar estos ataques, los operadores argentinos, ni bien recibían señales de que habían sido detectados, apagaban los aparatos, produciendo la pérdida de señal por parte del agresor. Ese mecanismo se repetía varias veces durante una madrugada, y obligaba a los bombarderos Vulcan a permanecer en el aire en busca de blancos en los cuales enganchar sus misiles.

El 2 de junio, los ingenieros ingleses terminaron de montar a un ritmo acelerado una pista de aluminio para el aterrizaje y despegue de los Harrier en su cabecera de playa de San Carlos. Según la descripción de Ethell y Price, la pista medía 270 metros para despegues, con un cuadrado de 20 metros de lado para aterrizajes verticales. El hundimiento del *Atlantic Conveyor*, que portaba una considerable cantidad de planchas de aluminio, había impedido instalar una verdadera base aérea, que albergaría una docena de aviones. Más allá de ese contratiempo, la instalación de la pista significó un aumento de su permanencia en el aire: los Harrier pasaron de 10 a 37 minutos en vuelo durante cada patrulla. A partir del 2 de junio ya no habría chances para los pilotos argentinos, o por lo menos eso fue lo que especularon los comandantes británicos.

Con los Neptune navales fuera de servicio desde el 15 de mayo, la única forma de efectuar misiones de reconocimiento sobre las unidades navales enemigas, consistió en la utilización de los Hércules C-130 que, a esa altura de la contienda, cumplían todo tipo de tareas.

Uno de estos aparatos fue alcanzado y derribado el 1º de junio cuando efectuaba una barrida de radar al norte de Borbón. Un Sea Harrier del escuadrón 801 le lanzó dos Sidewinder; el primero quedó corto, pero el segundo impactó entre los dos motores, causando un incendio que, de todas formas, permitiría a la nave efectuar un acuatizaje de emergencia. No obstante, el Sea Harrier volvió a la carga y lo hizo estallar en el aire, provocando la muerte de sus siete tripulantes.

La perseverancia inglesa en destruir las baterías antiaéreas guiadas por radar consiguió un triunfo en la madrugada del 3 de junio. Esa noche se habían producido varias incursiones de un Vulcan y cerca de las 7 se escuchó una fuerte explosión al este de Puerto Argentino y la respuesta de las baterías de 35 mm contra el agresor. Al requerir información sobre la situación, el teniente coronel Héctor Lubín Arias, jefe del GADA 601, no halló respuestas de la primera sección de la batería A, liderada por el teniente Alejandro Dachary. Inmediatamente, se dirigió hacia la zona: “Cuando llegué, al director de tiro lo iluminé con mi linterna y vi que estaba perforado de lado a lado por cientos de esquirlas de distintos tamaños y la cabina de operación destrozada por la onda expansiva del misil, salpicadas de sangre sus paredes y con restos humanos esparcidos por su interior”.⁴⁰ Dos bombas Shrike habían impactado sobre la batería, que era operada por cuatro hombres, que murieron al instante. La historia, de todas formas, no termina en el ataque, ya que de regreso el Vulcan no pudo conectar con el avión de reaprovisionamiento, por lo que debió aterrizar en Río de Janeiro.

Sin poder efectuar misiones de ataque a causa de las dificultades para la ubicación de blancos rentables, la FAS debió recurrir a los servicios del escuadrón Fénix para ejecutar un reconocimiento fotográfico sobre las posiciones enemigas y, de paso, continuar las desgastantes “pinchaduras” de radar. En las primeras horas del 7 de junio despegaron dos Lear Jet con indicativo “Nardo” rumbo a la isla del Rosario, ubicada en el extremo noroeste de la Gran Malvina para efectuar un reconocimiento desde 40.000 pies de altura. Al llegar al punto preestablecido, el CIC de Puerto Argentino los dirigió hacia el este para provocar el engaño de aproximación deseado. En consecuencia, ordenó poner rumbo 90° y que enfrentasen durante veinte segundos a los Harrier de la patrulla que el CIC tenía ploteado en su pantalla. Mientras avanzaban hacia la zona, “Nardo 1” observó dos pequeños fogonazos y luego las estelas dejadas por los misiles que, indudablemente, se dirigían hacia ellos. Los Lear Jet iniciaron un viraje de escape, pero uno de los Sea Dart lanzados desde el destructor *Exeter* impactó en la cola de “Nardo 1”, cuyo comandante, el vicecomodoro Rodolfo de la Colina, alcanzó a transmitir: “Me dieron, no hay nada que hacer, estamos en tirabuzón”. El avión cayó en la isla Borbón, donde sería ubicado en enero de 1994 por un pastor malvinense. Como ese modelo carecía de medios de eyección o

paracaídas, los cinco tripulantes murieron, y De la Colina se transformó en el único jefe de unidad equivalente a escuadrón del lado argentino que moriría en combate.

El cerco sobre Puerto Argentino se iba cerrando lentamente. En las montañas cercanas a la línea de defensa argentina se aglutinaban las tropas y los elementos indispensables para el ataque final. Para completar su despliegue, los británicos decidieron efectuar un desembarco anfibio en la zona de Fitz Roy y bahía Agradable, que, a todas luces, era sumamente riesgoso. Los comandantes de la Task Force, presionados por el poder político, que había decidido que el 14 de junio era la fecha tope para recuperar la posesión colonial, consideraron que la capacidad operativa de la FAA estaba tan deteriorada que no había mayor peligro para ejecutar la operación.

Gracias al trabajo de la Compañía de Comunicaciones 3, que permanentemente recorría frecuencias en busca de tráfico radial enemigo, en los días previos al desembarco en Fitz Roy se supo de la operación. Para confirmar el dato, en la mañana del 8 de junio se envió un Pucará de reconocimiento, que efectivamente ratificó la maniobra, al igual que la gente del ROA y el personal del BIM 5, la unidad más cercana al punto de penetración.

La información fue rápidamente transmitida a la FAS, que ordenó el despegue de dos escuadrillas de cuatro A-4B cada una, armados con bombas de 230 kilos. Una vez en vuelo, tres de las aeronaves debieron regresar por fallas mecánicas. Antes de abandonar la formación, el capitán Carballo ordenó a sus compañeros: “¡Ataquen con intervalo de un minuto, tres aviones adelante y dos atrás... y ¡¡¡llévenlos a la gloria!!!”. Así lo harían causando unos cincuenta muertos ingleses.

Ingresaron en el aérea desde el suroeste y luego de recibir fuego antiaéreo desde las posiciones en tierra, viraron a la derecha; allí observaron a los barcos de desembarco *Sir Tristram* y *Sir Galahad* operando hacia el sur sin ningún tipo de cobertura. A las 13.55 los “Dogos” cargaron sobre el *Sir Galahad*, donde los integrantes de los Guardias Galeses esperaban su turno de desembarco. El primer teniente Carlos Cachón acertó sus bombas en medio del navío, una de las cuales explotó en la sala de máquinas provocando un pavoroso incendio. Las bombas del numeral 2 no salen, mientras que las del numeral 3, teniente Rinke, pasan largas y hacen “patito” en el agua hasta

caer en medio de la playa, donde se agrupaban hombres y municiones. Instantes después atacaron los dos “Mastines” al *Sir Tristram*, que recibió por lo menos tres bombas sobre su banda de estribor y hacia popa, a la altura de la línea de flotación.

El *Sir Galahad*, que cargaba soldados junto a municiones y el combustible para las baterías Rapier, se transformó en un infierno de fuego, humo y muerte. “Muchos murieron en la cafetería —dicen Hastings y Jenkins—; enseguida todo el centro del barco ardió furiosamente. Los soldados y marineros veían su propia piel y carnes freírse y disolverse ante sus ojos como en cámara lenta, mientras sus compañeros luchaban por arrancarse las llamas encendidas en su cabeza y desprenderse de sus ropas ardientes. Los que pudieron, se arrimaron a la borda y comenzaron a ayudarse mutuamente a saltar a los botes salvavidas que estaban ya en el agua”. Toda la fuerza de helicópteros británicos fue enviada a bahía Agradable para la operación de rescate. El combustible derramado había formado un círculo de fuego en torno al barco, que amenazaba incendiar las balsas y a los hombres que, en la desesperación, se habían arrojado al agua. Mediante la potencia de sus rotores y el viento generado por las aspas, los helicópteros fueron alejando a las balsas hacia la costa, donde el PARA 2, que ya ocupaba posiciones en tierra, acudió en auxilio de sus camaradas.

Fue una dura derrota para las tropas británicas, que suspendieron todas las acciones de avance durante esa jornada, enteramente dedicados al traslado de los heridos hacia el hospital instalado en bahía Ajax, San Carlos. Habían muerto 51 ingleses, la mayoría integrantes de la sección de morteros de los Guardias Galeses, y unos 200 heridos.⁴¹ También perdieron toda la compañía sanitaria de la 5ª Brigada. Para la historia de la guerra de las Malvinas, ése ha quedado como el “Día más negro de la Royal Navy”.

Mientras el caos continuaba en bahía Agradable y la fragata *Plymouth* se acercaba para cumplir funciones de defensa en la desprotegida área de acciones, cinco Dagger surgieron de improviso sobre la nave. Pese al sostenido fuego antiaéreo contra ellos, los aviones arrojaron sus bombas, cuatro de las cuales impactaron, sin explotar. Una de ellas hizo estallar una carga de profundidad, lo que ocasionó un incendio y cinco heridos.⁴² La nave debió retirarse mar adentro con la cubierta oculta por el humo.

Estas misiones se vieron favorecidas debido tanto a que en la mañana del 8

se produjo un accidente en la base aérea instalada en San Carlos, que la dejó inoperativa hasta la tarde, como porque, en simultáneo, operaron dos escuadrillas de tres Dagger cada una con fines de diversión sobre las islas Salvajes. Por la tarde la situación cambiaría, y sería trágico.

La segunda oleada del día, compuesta por ocho Skyhawk, fue recibida por una defensa antiaérea atenta y en guardia. Cerca de las 16.20 llegaron cuatro A-4B, que ingresaron por el norte de Fitz Roy y viraron hacia el sur en medio de una lluvia de misiles y balas de todo tipo y calibre. Al pasar sobre bahía Agradable se cruzaron con el lanchón de desembarco *Fox Trox 4*, que en ese momento transportaba equipos de comunicación para la castigada Brigada 5. El líder de la escuadrilla no dudó un instante y, pese a la cercanía al blanco y el fuego envolvente que recibían, se lanzó sobre el enemigo en compañía de sus numerales. En el instante en que una bomba lanzada por el primer teniente Danilo Rubén Bolzán impactó en el lanchón matando a ocho hombres, surgieron en el horizonte dos Sea Harrier. El primer teniente David Morgan lanzó sus dos Sidewinder contra el alférez Alfredo Vázquez, cuyo avión estalló en el aire, y contra el teniente Juan Arrarás, quien logró eyectarse, pero su paracaídas se incendió y desapareció en el agua. La aeronave de Bolzán también fue alcanzada por el temible misil estadounidense, y se estrelló contra la tierra. De esa forma, Morgan se anotaba sus dos primeros aviones derribados, luego de haber provocado la caída de tres helicópteros, con lo que se convirtió en el piloto más “exitoso” del bando británico.

Sólo logró escapar el primer teniente Héctor Sánchez, que debió sortear un difícil regreso a su base, lo que no hace más que remarcar el valor de los pilotos y la precariedad operativa de la FAA cuando la guerra estaba próxima a terminar. Cuando el piloto se puso en contacto con el Hércules, cuenta Andrada, se estableció el siguiente diálogo: “Deme su posición... No la conozco... Léala en el Omega... No tengo Omega... Encienda el IFF... No tengo... soy estándar”. Sánchez operaba su avión sin ningún tipo de referencia geográfica, más allá del sol poniéndose hacia el oeste. Finalmente, pudo encontrar el Hércules gracias a la estela de sus motores, y cuando le quedaban sólo 500 litros de combustible.

Ese 8 de junio la FAS había planeado 32 salidas, de las cuales 27 llegaron al blanco, es decir que había conseguido un 84 por ciento de efectividad. La Fuerza Aérea Argentina había logrado (durante las horas de sol) empujar a las

naves británicas hacia el este, y que los Sea Harrier evitaran todo tipo de acción directa contra los cazas, pero la guerra se perdía irremisiblemente. El 9 se replegaron dos helicópteros Chinook hacia el continente con la excusa de un helidesembarco futuro sobre la retaguardia inglesa, mientras la base de Río Grande debía cerrarse por el hielo acumulado en la pista.

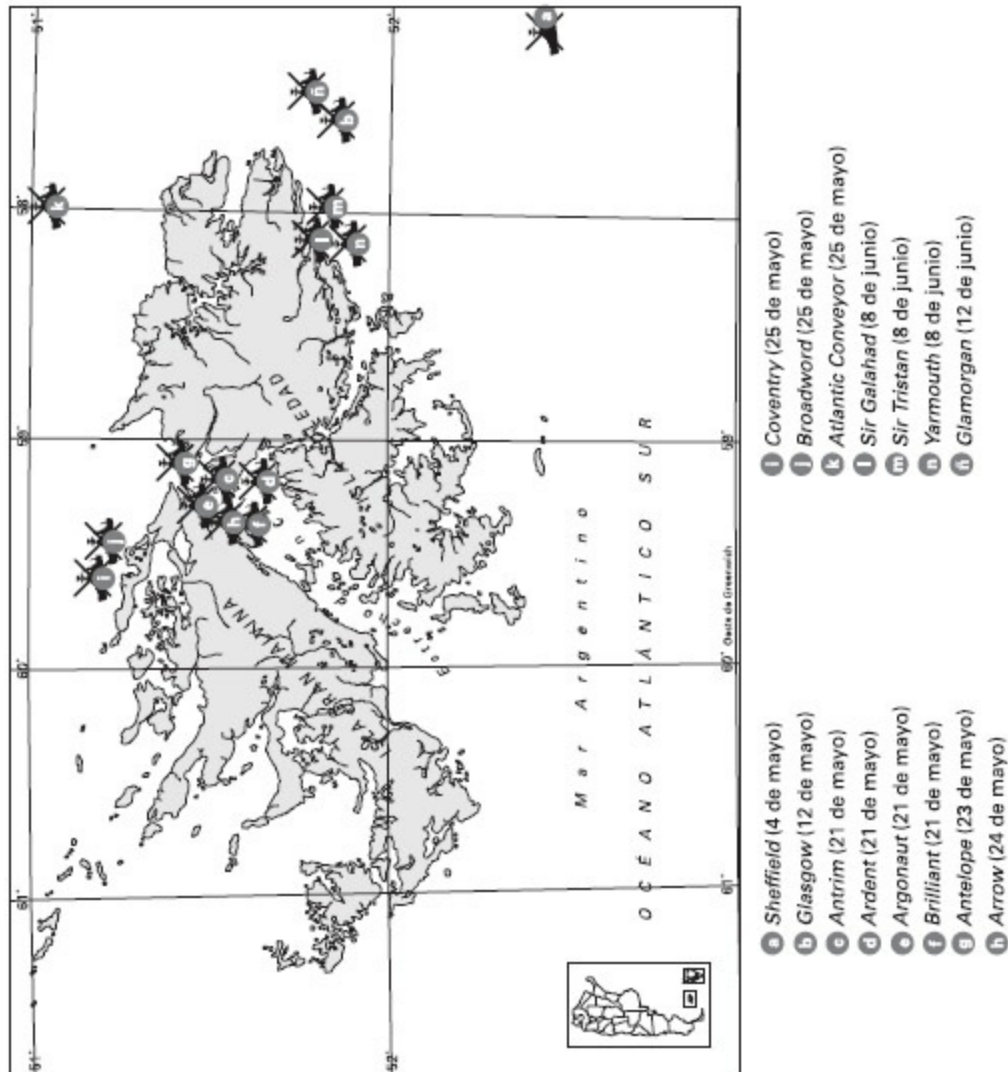
Todavía faltaba un último ataque masivo. El 13, en el último día completo de combates, la FAA lanzó 23 de los 26 despegues programados. Era lo que le quedaba a la aviación nacional, que centró su esfuerzo en las fuertes posiciones inglesas en los montes que dominaban la zona de aproximación hacia el este de Puerto Argentino.

La misión más importante recayó en siete A-4B que debían bombardear las alturas de Dos Hermanas, sede del cuartel general británico. La carpa en la que el general Jeremy Moore —que había reemplazado a Thompson en el comando de las fuerzas terrestres el 30 de mayo— se disponía a dar las órdenes para el asalto final, fue arrasada por una de las bombas minutos antes de que la reunión se produjera. Thompson asegura “que las bajas causadas por el ataque en el interior de la carpa pudieron haber sido muy grandes, probablemente dando muerte o hiriendo a casi todos nosotros, incluyendo a todos los oficiales con mando y oficiales clave del estado mayor de la 3ª Brigada”.

En la retirada, los pilotos se enfrentaron a varios helicópteros, pero en la mayoría de los casos los cañones argentinos no funcionaron o se trabaron al primer disparo. Esto último fue lo que le ocurrió al alférez Guillermo Dellepiane cuando se cruzó con un Sea King, al que impactó justo en el asta, obligándolo a realizar un aterrizaje de emergencia.

Minutos después fue el turno de cinco Dagger contra los paracaidistas atrincherados en Longdon, y cuatro Dagger y dos Canberra sobre la zona de monte y el puerto Harriet. Uno de los bombarderos sería derribado por un Sea Dart lanzado desde el *Exeter*.

BARCOS BRITÁNICOS AVERIADOS O HUNDIDOS



Fue el último ataque de la aviación argentina, aunque no su último viaje. Ese honor le corresponderá a un Hércules del escuadrón C-130 que, luego de descargar uno de los pesados cañones SOFMA de 155 mm y de embarcar a 72 heridos y evacuados,⁴³ decoló de Puerto Argentino a las 20. En las bodegas, como la mayor de las reliquias, viajaba, según Matassi, la bandera argentina que había ondeado durante 74 días en la BAMB; estaba llena de agujeros por las esquirlas y hoy descansa bajo la custodia de la Escuela de Aviación Militar de Córdoba. A esa altura de la contienda, aterrizar en las Malvinas constituía toda una hazaña. A las pésimas condiciones climáticas y de

visibilidad, a la amenaza latente de los Sidewinder y los misiles navales, se sumaba que los aviones debían aterrizar guiados sólo por balizamiento de tachos con querosén o guiados por oficiales armados con pistolas láser y radio UHF. Era el vuelo 33 del escuadrón, que entre el 1º de mayo y el 13 de junio había transportado 434 toneladas de carga y trasladado 514 hombres de ida, y 264 heridos de regreso.⁴⁴ Junto a ellos operaron los transportes navales Electra y Fokker F-28, que efectuaron 25 viajes, con 57 toneladas y 270 personas transportadas.⁴⁵

La Base Aérea Malvinas apagó sus luces esa noche fría y triste del Atlántico sur con la certeza de que, durante muchos años, no volvería a flamear en su posición la bandera celeste y blanca. Se habían efectuado 756 aterrizajes y 777 despegues.

En los 44 días de batalla los ingleses arrojaron 130 toneladas de explosivos contra la BAMB (237 bombas, 1200 disparos de artillería naval y 16 misiles), pero nunca dejó de operar. Es célebre la frase de fastidio del oficial Holroyd Smith al momento de aterrizar el último Hércules: “¡Dígales que amartillen los malditos cañones y les tiren!”.

La FAS planeó 505 salidas de combate, de las cuales se cumplieron 445, el 88 por ciento. De esa cifra, 272 salidas (64 por ciento) llegaron a su objetivo material. Durante las operaciones fueron cubiertas 12.454 horas de vuelo, de las que 2782 correspondieron a las unidades de combate, 7719 a las de transporte y 1953 a otras aeronaves civiles y militares de apoyo.⁴⁶

AVIONES PERDIDOS POR LA FAA Y LA AVIACIÓN NAVAL, SEGÚN LA CAUSA

AVIÓN	DERRIBO	ACCI- DENTE	BOMBAR- DEO	CAUSA DESCO- NOCIDA	ATAQUE COMANDO	FUERA DE SERVICIO	CAPTU- RADOS	TOTAL
Skyhawk								
A-4B	10							10
A-4C	6	2		1 ⁴⁷				9
Dagger	11							11
Pucará	4	5	3		6	1	5	24 ⁴⁸
A-4Q	3	1						4
Canberra	2							2
Mirage	2							2
AeroMacchi	1	1					3	5
Hércules	1							1
Lear Jet	1							1
Turbo Mentor					4		4	
Skyvan					1		1	2
Totales:	41	9	3	1	11	1	9	75

CAUSA DE LOS DERRIBOS DE AVIONES ARGENTINOS

MEDIO	CANTIDAD DE DERRIBOS	PILOTOS/TRIPULANTES MUERTOS
Sidewinder	18	17
Artillería antiaérea (30 mm, 20 mm y 4,5 pulgadas)	6	2
Sea Dart	5	10
Sea Wolf	4	4
Fuego antiaéreo propio	2	2
Rapier	2	1
Blow Pipe	2	2
Bofors	1	
Stinger	1	
Totales:	41	38 ⁴⁹

47

48

49

Para la Fuerza Aérea y la aviación naval la batalla había terminado. La discusión sobre el tonelaje mandado a pique por cada arma, suena a absurda en el marco de lo trágica y dramática que fue la guerra. Durante el conflicto,

la disputa por el espacio aéreo se tornó en la faceta más espectacular. Ambos bandos pelearon prácticamente de igual a igual hasta el 29 de mayo, mientras la aviación nacional estuvo en condiciones óptimas de operatividad. El desarrollo tecnológico en la industria bélica estaba dando su salto definitivo hacia la era del “superdesarrollo”, que terminaría de abrir una brecha casi infranqueable entre las potencias militares de primer y segundo orden.

La eficacia de los misiles estadounidenses Sidewinder fue fundamental y decisiva a la hora de la lucha aérea, y frente a ellos los argentinos prácticamente no tuvieron chances —pese a que tampoco se intentaron variar las tácticas de ataque o utilizar escuadrones mucho más numerosos de los que se movilizaban por misión—. De los 26 misiles disparados por los ingleses durante el combate aéreo, 18 dieron en el blanco, lo que representa casi el 70 por ciento de efectividad. En contraposición, la FAA no logró un solo derribo en el transcurso de un enfrentamiento aéreo, y al final de la contienda, de casi un centenar de aeronaves movilizadas por la FAA y la aviación naval, se habían perdido 66, con 42 pilotos y tripulantes fallecidos.

A la hora del análisis de sus logros, la aviación argentina tuvo una destacada actuación. Según Romero Briasco y Mafe Huertas, de los 46 buques de guerra movilizadas por la Task Force, 18 recibieron ataques de distinta importancia. Eso representa casi un 40 por ciento de bajas, un dato que revela que los británicos, al finalizar la guerra, también se encontraban muy cerca de su límite de operatividad. A lo que habría que sumar las justificadas dudas sobre la suerte corrida por los dos portaaviones británicos, que engrosarían esa lista de “averiados”.

En conclusión, el aire nunca fue dominio exclusivo de los ingleses, y ése constituye el gran triunfo de la aviación argentina. Pese a ello, la lucha definitiva se libraría en tierra firme, donde los soldados, cara a cara, se disputarían la posesión material del terreno.

La batalla terrestre

La guerra moderna otorga gran relevancia —en especial luego de la Segunda Guerra Mundial y el *boom* tecnológico— a las capacidades militares que, sin poner en riesgo directo a la propia fuerza, sirven para causar el mayor daño posible en el adversario. El desarrollo de la ciencia militar ya para 1982 había generado una distancia casi insalvable entre las primeras potencias y los países de segundo orden, como la Argentina. La posibilidad de lanzar un proyectil a kilómetros de distancia y acertar con gran precisión sobre un blanco, o el hecho de contar con un arsenal muy superior en número y calidad en relación con el del adversario, son consecuencias de ese desarrollo. De hecho, es cada vez menor la chance que tiene un ejército convencional de un país periférico para medirse frente a uno de una potencia y mantener alguna posibilidad de éxito.

Hasta mediados de mayo, la guerra de las Malvinas había sido eminentemente tecnológica: el poder de la conjunción submarino nuclear-información satelital o Super Etendard-Exocet, por citar los casos más relevantes, encaja en esta definición. Si bien la Argentina ya había perdido la batalla en el agua y se encaminaba a alcanzar su límite operativo en el aire, dos derrotas en esos escenarios no alcanzarían, por sí solas, a poner fin a la guerra. Tal y como ocurre desde que el hombre ha recurrido al uso de la fuerza para dirimir sus diferencias, en las Malvinas la contienda también se definiría en tierra, con argentinos e ingleses cargando a bayoneta calada sobre el enemigo, por el dominio del suelo que pisaban. Sólo cuando los ingleses consiguieran ocupar las posiciones de la infantería argentina, la guerra habría terminado.

Con la operación del 2 de abril se había ganado el factor espacio, ya que las fuerzas argentinas pasaban a dominar el terreno en disputa. Pero esa victoria incruenta significó la pérdida del factor tiempo. Ya hemos visto que la Armada no había podido concluir la incorporación del binomio Super Etendard-Exocet y que la Fuerza Aérea Argentina (FAA) debió operar bajo pésimas condiciones climáticas por la época del año en que se ejecutó la campaña.

Estas falencias se patentizan aún más en el caso del Ejército, que debió actuar en condiciones coyunturales y estructurales sumamente desfavorables, lo que remarca lo inoportuno del momento escogido para efectuar la reconquista de las Malvinas.

En cuanto a las limitaciones de tipo coyuntural, señala el coronel Félix Aguiar, jefe del estado mayor de la Agrupación Ejército Puerto Argentino (AEPA) durante la guerra, que los conscriptos incorporados ese año (clase 1963) habían tenido sólo cinco semanas de instrucción y el cincuenta por ciento de los del año anterior (1962) habían sido dados de baja hacía cinco meses. Quiere decir que el país partió a la guerra con soldados que, en su mayoría, no habían recibido una instrucción adecuada o, cuanto menos, la habían recibido hacía ya mucho tiempo.¹ Entre las limitaciones de tipo coyuntural podría agregarse, además, que las mejores tropas del Ejército permanecieron en el continente ante la amenaza regional representada por Chile, por lo que no se movilizó a ninguno de los regimientos apostados ordinariamente en las zonas montañosas o de clima similar al registrado en las Malvinas.

Quizás el punto central para graficar y entender el posterior desempeño de las tropas terrestres durante la guerra haya que buscarlo en los aspectos estructurales vinculados a la fuerza. En este sentido, son importantes las afirmaciones del ex jefe del Ejército Martín Balza, quien fue jefe de la artillería en las Malvinas, cuando afirma: “Fuimos a una guerra exaltando una tradición maravillosa de éxitos militares del siglo XIX, sin pensar en el compromiso con esa tradición que habíamos abandonado durante la segunda mitad del siglo XX, con un ejército politizado y con dictaduras militares que afectaron nuestra profesionalidad, agravado todo esto por la instrumentación, por parte de la última de estas dictaduras, de un terrorismo de Estado que cometió crímenes contra la humanidad”.

Por su parte, el coronel Francisco Cervo, miembro del Estado Mayor Conjunto en las Malvinas, asegura que “el Ejército Argentino no tuvo un período prebélico y, por lo tanto, no se encontraba preparado materialmente para enfrentar el desafío planeado. Estaba capacitado para otras opciones previstas, pero no para esta alternativa que determinó la conducción política”.

Esta visión —en cierta medida compartida por muchos de los actores de la gesta— explica los numerosos problemas logísticos, tácticos y

principalmente estratégicos que se vivieron durante aquellos setenta y cuatro días de guerra en el Atlántico sur. La yuxtaposición de decisiones de tipo estratégico-militar bajo premisas políticas, y de posicionamientos políticos bajo concepciones militares, enmarcó todo el desarrollo del conflicto.

Alguien podría afirmar que éstas son falencias propias de un país pacífico como el nuestro; no obstante, desde el ámbito militar, cuatro años antes el conflicto con Chile por el canal de Beagle, si bien no llegó a materializarse en una conflagración, había arrojado numerosas enseñanzas. Al respecto, Cervo dice que “el despliegue y los preparativos para la casi guerra de la Navidad de 1978 demostraron muchos méritos, pero también evidenciaron falencias, improvisaciones e imprevisiones. Voluminosos documentos se confeccionaron para consolidar las experiencias sufridas en cuanto a movilización, instrucción y adaptación para las futuras exigencias del combate, planes, despliegue y concentración de unidades, preparación psicológica de la población y de los cuadros y tropa, integración para la acción conjunta, etc. Muchas de esas falencias eran, realmente, preocupantes, y promovieron, inclusive, profundos debates y análisis en los diferentes estados mayores. Pero en marzo de 1982, desgraciadamente, poco se había hecho, y esos documentos valiosos, poco o nada habían gravitado en el perfeccionamiento de la institución”.

En relación con las Malvinas, se había pasado del planteo estratégico de “ocupar para negociar” al de “reforzar para resistir”. Y si en el primer caso no se había establecido un “plan B” ante una respuesta británica distinta de la prevista, en el segundo no se había determinado cómo reforzar ni qué, ni cuánto resistir. La ciega confianza en un acuerdo diplomático llevó a decir a Menéndez que Galtieri “entendía que después de ese choque [por el inminente arribo de la Task Force] las hostilidades se detendrían y se replantearían las negociaciones ya con verdaderas posibilidades de solución”.

Así, bajo esas confusas premisas emanadas desde la conducción estratégico-militar,² se debió elaborar el dispositivo de defensa de las Malvinas. Menéndez asegura que dicho plan “no se estructuró de una sola vez y diciendo que para la defensa de las islas se necesitaban tales elementos y que convenía colocarlos en tales emplazamientos y disponer de equis medios de movilidad, logística, etcétera. Se tuvo que actuar a la zaga de los acontecimientos”, y continúa: “teníamos que tomar el problema terrestre sin

integrarlo, como hubiera sido lógico, a la parte naval y aérea que desconocíamos en ese momento”.

Lo concreto es que durante los primeros días de mayo la Guarnición Militar Malvinas completó su despliegue en el terreno, siguiendo la única y exclusiva hipótesis de un desembarco anfibio inglés sobre las playas próximas a Puerto Argentino. Según el general Oscar Jofre, jefe de AEPA, éste “debía ser rechazado en la costa o en sus adyacencias, pues de no ser así se perdía toda posibilidad de continuar una resistencia efectiva”.

El análisis de inteligencia que determinó que los británicos intentarían un desembarco masivo en la zona de Puerto Argentino, fue el que influyó para que en torno a ésta se aglutinara la mayor cantidad de hombres. De esa forma, la Argentina ratificaba su postura defensiva y estática en el marco de lo que sería una típica batalla de cerco. Ello obligó a los más de 4500 hombres de infantería apostados en torno a Puerto Argentino a efectuar fortificaciones, trincheras y defensas sólidas para esperar al enemigo.

Si abril había sido el mes de la preparación logística y operativa, mayo sería el mes de la preparación psicológica para la guerra. Sin ser protagonistas directos de la lucha, ya que al comienzo se circunscribió a los ámbitos navales y aéreos, las fuerzas terrestres argentinas comenzaron a padecer, desde el bombardeo inicial del 1º de mayo, del desgastante poder de fuego enemigo. Durante el día, los Harrier descargaban sus bombas beluga sobre las posiciones; y durante las noches, una o dos naves británicas se acercaban a la costa para someter a un duro cañoneo naval todos los sectores defensivos. Ante esto, los soldados no tenían otra alternativa que permanecer encerrados en sus pozos de zorro, los que, salvo algunos casos en que se produjeron impactos directos, siempre absorbieron bien los disparos.

El 11 de mayo se sumará un nuevo inconveniente: la lluvia. Ese día comenzó una temporada de precipitaciones que anegó la totalidad de las trincheras. De modo que, a las bajísimas temperaturas y al fuego enemigo constante, se agregaba el factor de la humedad. El agua escurría por la turba y, a excepción de los pocos lugares en los que alguna pendiente permitía encauzarla mediante canaletas, se depositaba en los pozos irremediablemente. Esta situación irá empeorando en la medida en que tampoco fue posible trasladar nuevas mudas de ropa desde el continente, para que los soldados pudieran cambiarse con cierta frecuencia.

El único paliativo estuvo en manos de la agrupación Ingenieros, cuyo jefe,

el coronel Manuel Dorrego —que era, también, secretario de Obras Públicas del gobierno argentino en las Malvinas—, hizo instalar una especie de secadero de ropa con tres estufas a gasoil. Agrega Menéndez que además se construyó “un baño para la tropa con agua caliente de 24 duchas, que luego fue ampliado a 30. Lo alimentábamos con agua de mar. [...] El baño servía para unos 700 u 800 por día. Después se pusieron espejos y se dispusieron máquinas de afeitar que habíamos conseguido y podíamos asegurar cada ocho o diez días un baño por soldado”. Más allá de estos parches, lo cierto es que los soldados argentinos debieron pasar entre 70 y 50 días (según las fechas de arribo a las Malvinas) viviendo a la intemperie en pleno otoño austral.

Para secar las posiciones yseudocalfaccionarlas, se hacía una fogata de turba en un pozo cavado dentro de la trinchera, cuyo humo se extraía mediante improvisadas chimeneas. Como las Malvinas carecen de leña, el único elemento combustible era la turba, pero como no toda es apta para quemar, hubo regimientos que ni siquiera pudieron utilizar este mecanismo.

Cada día que pasaba, el cerco inglés se intensificaba. Primero fue a causa de la puesta en vigencia de la zona de exclusión marítima (ZEM), lo que determinó que los barcos de transporte quedaran en el continente.³ Luego llegó la declaración de la zona de exclusión total (ZET), que obligó a instaurar un puente aéreo sumamente riesgoso ante posibles ataques enemigos. El lento desabastecimiento comenzó a hacerse más importante a partir de la segunda quincena de mayo.

El 16 de aquel mes Menéndez remitió un informe de situación directamente al presidente de la Nación. Allí enumeraba una serie de dificultades que, ante los ojos de cualquier estratega, preveían una situación crítica si no se buscaba la forma de solucionarlas. En primer término, el comandante en Puerto Argentino se quejaba de la falta de acciones bélicas desde el continente: “Estamos cediendo casi totalmente la iniciativa al enemigo, producto de la reticencia en el actuar desde el continente”. Luego de esa crítica directa hacia la conducción estratégica de la guerra, el gobernador comunica que sus necesidades diarias comprendían quince toneladas de alimentos, 2000 litros de nafta súper, 500 litros de gasoil, 50 kilos de aceites y grasas lubricantes y 7500 litros de JP1 (nafta para helicópteros), entre otros elementos básicos para sostener la posición.

Claro que ese requerimiento nunca sería atendido. En verdad, parecería que existían tres realidades distintas entre los protagonistas de la guerra: la de aquellos que se encontraban en el continente (entre ellos, los jefes máximos), la de los que estaban alojados en Puerto Argentino y que disfrutaban de ciertas comodidades y una alimentación siempre caliente y abundante y, finalmente, la de aquellos que ocupaban directamente el campo de batalla y que sufrían, en carne propia, todas las falencias logísticas.⁴

El de la comida era otro tema de compleja resolución. La alimentación es un elemento fundamental para mantener la moral alta en la tropa, por lo que se requiere un eficaz suministro. A esto se agrega que, a causa del clima, la dieta debía proporcionar un mayor número de calorías diarias (unas 4500), lo que obligaba a balancear los alimentos para alcanzar dicho nivel. Debido a las falencias en el avituallamiento, entre el 18 y el 20 de mayo se debió modificar el menú. Jofre cuenta que “se dispuso la reducción de la ración a una comida fuerte diaria y con un menú establecido, que incluía carne de oveja obtenida de ganado requisado, pagado y faenado por el centro de operaciones logísticas. Esta medida extendía las existencias hasta el 2/4 de junio, excluyendo las raciones de combate”.⁵

Para subsanar la falta de suministros desde el continente, la gobernación dispuso la creación de una panadería e impulsó un programa de pesca con pescadores polacos, sin embargo, el peligro de que alguno de esos barcos fuera atacado, hizo abandonar el proyecto.

Una dificultad mayor era que algunos de los regimientos movilizados lo habían hecho sin sus compañías de servicios y sin sus cocinas de campaña, por lo que pasaron a depender de los alimentos enviados desde Puerto Argentino, o de la solidaridad de alguna agrupación cercana. En Moody Brook se instaló una cocina que servía para alimentar al Regimiento de Infantería 7 (RI 7), acantonado en monte Longdon y Wireless. A medida que la comida comenzó a escasear, se hicieron comunes las subrepticias idas de los soldados hasta el depósito de alimentos, para sustraerlos y ampliar su ya escasa dieta.

El dispositivo de defensa se completó con la instalación del Hospital de Puerto Argentino, denominado Centro Interfuerzas Militar Malvinas. Bajo una conducción conjunta, el centro asistencial contaba, según datos aportados por el jefe del Hospital, mayor Enrique Ceballos, con 122 efectivos, de los

cuales 45 eran médicos, 4 bioquímicos, 2 farmacéuticos, 26 enfermeros y 25 soldados. Si bien en los días previos al ataque inglés el nosocomio había atendido sólo casos de heridos por esquiras o lesiones autoinfligidas, para el momento del combate estaba preparado para atender las heridas más graves. Para ello contaba con capacidad de radiología simple, laboratorio, seis mesas de operaciones, seis camas de cuidado intensivo, cinco camillas de reanimación y clasificación de heridos, y capacidad de internación general para 70 pacientes, que luego se amplió a 146 mediante una tienda de campaña y la ocupación de una casa particular adyacente al centro.

PROFESIONALES QUE ACTUARON EN EL CENTRO INTERFUERZAS MILITAR MALVINAS

	EA	FAA	ARA	TOTAL	
				Nº	%
Médicos	28	10	7	45	84,9
Bioquímicos	2	1	1	4	7,5
Odontólogos	1	1		2	3,8
Farmacéuticos	2			2	3,8
Total	33	12	8	53	100

ESPECIALIDAD DE LOS MÉDICOS INTERVINIENTES

	EA	FAA	ARA	TOTAL	
				Nº	%
Clínicos	12	4	1	17	37,8
Anestesiastas	6	1	2	9	20
Cirujanos generales	3	2	2	7	15,6
Traumatólogos	4	2	1	7	15,6
Neurocirujanos	2			2	4,4
Cirujano vascular	1			1	2,2
Cirujano plástico			1	1	2,2
Urólogos		1		1	2,2
Total	28	10	7	45	100

En contraposición, y mientras los navíos y aviones ingleses regaban de bombas la zona adyacente a Puerto Argentino, los infantes británicos

efectuaban un duro entrenamiento a bordo del *Canberra*. En la cubierta del lujoso transatlántico los soldados de la 3ª Brigada trotaban, hacían abdominales, trabajaban con pesas, efectuaban ejercicios tendientes a facilitar su adaptación y movilidad en la dificultosa turba malvinense, y se entrenaban en el uso de armas livianas. Además, efectuaban conferencias y observaban videos sobre las Malvinas, su historia y sus habitantes. Por las noches, el programa era siempre el mismo: proyección de películas sanguinarias⁶ en los salones del barco.

A esa altura de las circunstancias ya estaba claro que los argentinos no se rendirían fácilmente y que, para reconquistar la posesión colonial, sería necesaria una campaña terrestre. La idea de “impresionar” al enemigo con un despliegue masivo de barcos y recursos no había dado resultado. Tampoco el impacto del hundimiento del *Belgrano*, el control marítimo y la disputa del espacio aéreo habían permitido a los ingleses alcanzar una solución que evitara la confrontación cara a cara entre infantes de ambos países.

El 18 de mayo, en una reunión del gabinete de guerra en Londres, se presentó la Operación Sutton, consistente en un desembarco masivo sobre la zona de San Carlos. Al otro día partió la orden de “ejecútese a discreción”. De esa forma, Margaret Thatcher autorizaba a John Woodward a efectuar la operación cuando las condiciones tácticas así se lo permitieran. Claro que, para realizarla, el almirante necesitaba contar con un importante cúmulo de información de inteligencia sobre las posiciones y la fuerza argentina. No era cuestión de llevarse alguna sorpresa al momento de pisar suelo malvinense. Esa tarea, como no podía ser de otra manera, correspondería a los comandos ingleses.

LOS COMANDOS

Las tropas de comandos están integradas —en la mayoría de los casos— por oficiales y suboficiales con excelentes condiciones físicas y una aptitud innata para la lucha. Se trata de fuerzas de elite que se utilizan como elementos de infiltración sobre las posiciones enemigas, ya sea para recabar información de inteligencia como para efectuar acciones sorpresivas sobre la retaguardia.

En este caso, la misión implicaba una capacidad de adaptación y supervivencia poco común. Las características climáticas y geográficas del campo de batalla se sintetizan en una temperatura promedio de 6 a 8°C en la época de las operaciones, con brusco descenso durante la noche, en que la sensación térmica cae a -10°C; alto grado de humedad con promedio superior al 80 por ciento; nevadas persistentes, en especial a partir de la última semana de mayo, y vientos constantes que podían superar los 100 kilómetros por hora.

El único elemento favorable para operar en pleno otoño austral era que el día duraba tan sólo ocho o nueve horas, por lo que los comandos tenían unas quince horas de oscuridad, momento en que solían emprender sus acciones.

Pocos se explican por qué, si la Operación Rosario había sido tan exitosa, se retiró ese mismo 2 de abril a casi la totalidad de los comandos que actuaron ese día. Pero lo cierto es que así fue, y sólo a fines de abril se movilizaría una compañía de tropas de elite hacia el campo de batalla. En este caso, fueron los integrantes de la Compañía de Comandos 601 (Compañía 601) del Ejército Argentino. El contingente de 64 hombres arribó a Puerto Argentino el 27 de abril y asumió tareas de inteligencia sobre la población local, para lo cual fueron autorizados a ingresar en las viviendas e interrogar a los sospechosos. Hasta entonces la única experiencia de los comandos argentinos había sido durante la represión ilegal, pero ahora la tarea sería muy diferente, ya que enfrente estaría uno de los ejércitos más poderosos del mundo.

Para medirse contra ellos contaban con un importante arsenal compuesto por los FAL (con cinco cargadores de 20 tiros), puñal, pistola Browning de 13 tiros 9 mm, algunas pistolas ametralladoras Sterling, un par de ametralladoras MAG calibre 7,62 mm, morteros de 60 mm con alcance de mil metros, lanzacohetes Instalaza de origen español calibre 88,9 y proyectiles antitanque PAF y antipersonal PDEF.⁷ Para moverse contarían con el apoyo del batallón de helicópteros del Ejército y, muy especialmente, con unas 25 motocross⁸ que fueron donadas por una concesionaria de Buenos Aires.

A los tres días de su arribo a la capital isleña, la compañía fue desplegada en el terreno para interiorizarse de sus características y actuar ante las previsibles incursiones enemigas. Una sección partió a la península de Freycinet y San Luis, otra fue a la Gran Malvina y una tercera se dirigió a

Fitz Roy.

Por su parte, luego del estruendoso inicio de las acciones bélicas del 1° de mayo, los británicos comenzaron la sigilosa penetración de sus fuerzas especiales, destinadas a obtener información sobre el dispositivo de defensa argentino. Sólo entre el 1° y el 4 de mayo ingresaron en las Malvinas unas ocho patrullas del Servicio Aéreo Especial (SAS) y siete del Escuadrón Especial Náutico (SBS). Los primeros se dedicarían a estudiar las posibles playas de desembarco, mientras los segundos avanzaban hasta las primeras líneas argentinas para efectuar sus reconocimientos.

En los días siguientes, la Compañía 601 se encargó de revisar cuanta alarma de incursión de comandos enemigos se produjera. Así es como efectuaron visitas a la isla Tussac, ubicada en la punta nordeste de la península del aeropuerto, y a la más lejana isla de los Leones Marinos, que se encuentra al sur de la isla Soledad.

En ese primer tanteo entre tropas comando, todos los laureles se los llevarían los ingleses, al destruir el poder aéreo argentino desplegado en la base aeronaval Calderón, en la isla de Borbón. Allí se encontraban algunos aviones navales y varios Pucará que se habían replegado desde Pradera del Ganso. El poder de fuego de esas naves era realmente menor, pero se encontraban a unos 35 kilómetros del lugar elegido para el desembarco, San Carlos, y los británicos ya sabían que dejarle una chance a la aviación rival era sumamente peligroso.

El 11 de mayo, una patrulla de seis SAS fue transportada en helicóptero hasta la Gran Malvina, desde donde cruzaron hacia Borbón en bote, para reconocer el terreno y establecer el dispositivo argentino. Éste, como vimos, se componía de casi un centenar de hombres del Batallón de Infantería de Marina N° 1 (BIM 1). Como la pista se encontraba casi inoperable por las lluvias, las fuerzas defensoras se habían replegado hacia el caserío. Previamente, personal de la Compañía de Ingenieros Mecanizada 10 instaló líneas de minas, trampas explosivas y cargas de trotyl accionadas a distancia, cubriendo las principales vías de acceso hasta los aviones.

El pequeño grupo inglés marcó, en la noche del 14, un lugar de aterrizaje para dos helicópteros Sea King, que trasladaron a otros 45 hombres del escuadrón D del SAS. El grupo marchó hacia la pista, mientras desde el *Glamorgan* se comenzó a bombardear tanto la pista como la zona de playa. Cuando los argentinos reaccionaron, salieron raudos hacia la pista y fueron

detenidos por el nutrido fuego de la artillería y de armas livianas. Los miembros del BIM 1 se replegaron intercambiando disparos y su jefe ordenó volar las cargas de trotyl, pero sólo se accionaron algunas, causando dos heridos. Entre ellos, un comando que perdió un pie. Según el relato de Emilio Villarino, durante una recorrida de evaluación efectuada por el teniente de fragata Daniel Manzanella, éste encontró una bota inglesa con el pie adentro.

Lo concreto es que seis Pucará, cuatro Turbo Mentor y el Skyvan de la Prefectura Naval habían sido destruidos mediante cargas de demolición colocadas en sus cabinas. Además, agrega Joaquín Boccazzi, se inutilizaron la estación de radar, el depósito de municiones y las reservas de combustible de aviones JP1. En aquel momento no se pudo determinar desde dónde provino el ataque y cómo escaparon los británicos, pero la base Calderón ya no existía.

Paralelamente, en el continente se alistaba la segunda Compañía de Comandos, la 602, a cargo del mayor Aldo Rico, quien se haría famoso años después como jefe de los “Carapintadas”.⁹ Eran 50 hombres que recibieron, según Isidoro Ruiz Moreno, los mejores elementos de combate, entre ellos 10 carabinas .300 Magnun con mira telescópica.

Ese mismo autor comenta que una tercera compañía, la 603, se llegó a conformar pero nunca fue trasladada hasta el campo de batalla. A ellos hay que agregar una decena de comandos de la Armada, otro tanto de la FAA y 40 miembros de la recientemente creada Compañía de Fuerzas Especiales 601 de la Gendarmería Nacional (FE 601), que tomó el seudónimo de Alacrán.

LA OPERACIÓN SUTTON

Entre el 8 y el 13 de mayo la fuerza de desembarco inglesa desandó los casi 6000 kilómetros entre Ascensión y su zona de operaciones, ubicada al nordeste de las Malvinas. Una vez reagrupada su flota, Woodward no podría dilatar por mucho tiempo la Operación Sutton. Al igual que en otras situaciones similares, la presión política emanada desde Londres para obtener logros militares rápidos aceleraba los tiempos para el almirante y su estado mayor.

Al brigadier Julian Thompson, jefe de la 3ª Brigada y, por lo tanto,

máxima autoridad luego del desembarco, tampoco le agradaba tener que desembarcar casi 5000 hombres y cientos de toneladas de elementos sin una segura cobertura aérea, algo que, en ese momento, la aviación naval no podía garantizar. Pese a esos planteos, la orden del gabinete de guerra fue clara: debían actuar.

El primer paso fue examinar las posibles playas para efectuar un asalto anfibio de dimensiones, como no se registraba desde la Segunda Guerra Mundial. En un principio se seleccionaron diecinueve, pero al ir descartando posibilidades, sólo quedaron cinco opciones válidas. Según el propio Thompson: “Un ataque contra Puerto Argentino se dejó de lado casi desde el comienzo. [...] La playa elegida tendría que estar fuera del alcance de los cañones que la defendían”. Si una de las tareas principales de la inteligencia militar es imaginar qué hará el enemigo ante una situación puntual, la hipótesis argentina del desembarco anfibio sobre Puerto Argentino sólo puede computarse a una apreciación más que errónea por parte de sus informantes.

Así, mientras las tropas argentinas se atrincheraban en torno a la capital, los comandos ingleses chequeaban toda la información posible sobre las playas principales, en especial las pendientes, el oleaje y la capacidad de circulación que tendrían los vehículos, ya sea a oruga o a ruedas.

Entre los lugares factibles para la operación, se consideró un desembarco en la Gran Malvina, una acción sobre península San Luis o la opción de San Carlos que fue, a la postre, la elegida. Esa posición ofrecía un amplio espacio para desplegar la infantería en varias playas a la vez y una protección natural para los barcos en las alturas que rodean el ingreso en la bahía. Además, y si bien se encontraba próxima a un importante contingente enemigo como el que se ubicaba en Darwin-Pradera del Ganso, la zona de San Carlos se hallaba escasamente defendida.

Esa aparente desidia de los jefes argentinos por un lugar que a todas luces era estratégico se debe, según las justificaciones de Menéndez y sus hombres de confianza, a que “el componente naval hizo sus apreciaciones y asesoró que era altamente improbable y hasta temerario meter la flota ahí”.¹⁰ Una vez más, la apreciación sobre las capacidades del enemigo volvía a fallar.

Claro que el ataque al *Isla de los Estados* del 10 de mayo puso en alerta a los informantes de la Armada, los que habrían recomendado a Menéndez que

cubriera los accesos sur y norte del estrecho para tener el control sobre posibles ingresos de naves enemigas, con posibilidad de ejecutar alguna acción ofensiva en la sección norte del estrecho, ya que la distancia de tiro permitiría actuar con artillería.

En consecuencia, el 12 de mayo se envió a la Compañía 601 a efectuar un censo de la población y establecer una posición defensiva provisoria. Mientras sus hombres “saltaban” hasta el extremo oeste de la isla Soledad, el teniente coronel Ítalo Piaggi, jefe de la Fuerza de Tareas Mercedes (FT Mercedes) ubicada en Pradera del Ganso, recibía la orden de cubrir con parte de su gente la zona del puerto y el establecimiento de San Carlos, así como la denominada Altura 234, desde donde se controla el acceso norte del estrecho.

El grupo del comando y una sección de tiradores de la Compañía C del RI 25 (Ca C/RI 25) y una sección de apoyo del RI 12 se trasladaron a la zona en helicóptero, con 2 cañones de 105 mm sin retroceso y 2 morteros, dirigidos por el teniente primero Carlos Esteban y con el indicativo Güemes. Eran en total 60 hombres, para cubrir el evidente lugar de desembarco enemigo.

La sección de apoyo con sus piezas de artillería, liderada por el subteniente Oscar Reyes, se ubicó en la Altura 234, con una dotación de veintinueve hombres que, según Ruiz Moreno, rotaba cada cuarenta y ocho horas a causa de las inclemencias del tiempo. El resto de la fuerza permanecería en San Carlos.

El 20, gracias a que el siempre agitado mar austral aquietó parcialmente sus olas, los británicos efectuaron una impresionante redistribución de efectivos. Para ello, debieron trasladar en alta mar a toda la 3ª Brigada que se encontraba en el *Canberra*, hacia alguno de los barcos de asalto anfibio que se usarían en la operación. Durante una de esas maniobras, esta vez en helicóptero, se produjo un accidente que desembocó en la caída al mar del aparato y en la muerte de veintidós hombres, entre ellos veinte de los SAS de las Georgias y del ataque a la base Calderón.¹¹

En los primeros minutos del 21 la nutrida flota británica comenzó a introducirse en el estrecho de San Carlos en busca de la bahía homónima. Casi simultáneamente, efectuaron tres acciones de “diversión” tendientes a aferrar a las tropas argentinas y evitar que concurrieran a la zona del desembarco. Por un lado, bombardearon las costas de la península de San Luis con la clara intención de generar especulaciones respecto de que ése

sería el lugar elegido para la operación anfibia. Además, un grupo de unos 40 SAS desembarcaron en helicóptero al sur de Pradera del Ganso y montaron, según Ethell y Price, una “ruidosa maniobra de diversión que duró toda la noche”. Los ilimitados recursos bélicos con que contaban les permitían lanzar una andanada de proyectiles de armas automáticas, morteros y armas antitanque capaz de enterrar en los pozos de zorro a las tropas defensoras.

Por su parte, otro grupo perteneciente a los SBS avanzó contra la posición defendida por Reyes y su gente, a los que un helicóptero había ubicado en la noche anterior, gracias a una imagen térmica capaz de captar la temperatura corporal.¹² Justamente fue ese reducido contingente el primero en percatarse del intento de avance enemigo. A eso de las 2.30 se avistó desde la Altura 234 un barco, por lo que se abrió fuego con los dos cañones antitanque sin retroceso de 105 mm. Inmediatamente, la nave giró su torreta y respondió el ataque. Mientras tanto se procuraba establecer contacto con Esteban, para que informara de lo ocurrido a los mandos superiores, pero ello fue imposible, por lo que se decidió suspender el intento de comunicación y mantener el fuego, principalmente con los morteros, que, al no dejar resplandor como los cañones, no eran ubicados por el enemigo.

Una hora después de iniciado el combate, la sección se quedó sin municiones y emprendieron el repliegue. Allí fueron sorprendidos por los comandos SBS, que abrieron fuego de ametralladoras. Reyes efectuó un contraataque que permitió a sus hombres escapar del aferramiento, pero debieron dejar cinco heridos retrasados. La fracción se dividió en patrullas para emprender el regreso hacia Puerto Argentino; casi 80 kilómetros los separaban de la capital. Fue una penosa marcha de veinticuatro días sin alimentos ni ropa adecuada y bajo la nieve y las lluvias invernales de las Malvinas. Los últimos once hombres de la sección se entregaron prisioneros el 14 de junio en deplorable estado físico, lo que obligó a efectuar amputaciones ante las avanzadas gangrenas en manos y pies.

A las 4 de la madrugada, a bordo de ocho lanchas con capacidad para doscientos hombres y otras cuatro con capacidad para treinta, los ingleses penetraron en la bahía de San Carlos y se dividieron en cuatro columnas. La primera en dirigirse hacia la costa fue la que transportaba al Regimiento Batallón de Paracaidistas N° 2 (PARA 2), que desembarcó en Playa Azul 2, ubicada una centena de metros al sur del establecimiento San Carlos. Cuenta

Thompson que “tras una pausa para desentumecerse, el batallón empezó su marcha de 8 kilómetros de aproximación al objetivo, en Sussex”. Junto a ellos marcharía una sección del Real Regimiento de Artillería de Misiles N° 32, armada con Blow Pipe. El PARA 2 tenía la poco grata tarea de frenar lo que los ingleses imaginaban como un masivo contraataque argentino, con los hombres acantonados en Darwin-Pradera del Ganso.

Minutos después fue el turno del Batallón de Comandos 40 (Batallón 40) y de los vehículos blindados Scorpion y Scimitar del escuadrón B de reconocimiento Blues and Royals, que desembarcó en Playa Azul 1, para desplegar luego sus tres compañías entre el poblado y las laderas occidentales de la sierra que cubría el acceso desde el este. La compañía C, encargada de controlar San Carlos, fue la primera unidad británica en volver a enarbolar el pabellón del Reino Unido en las islas. Detrás de ellos llegó el Batallón de Comando 45 (Batallón 45), que ocupó sin contratiempos la vieja planta de refrigeración de bahía Ajax.

La única unidad que enfrentó inconvenientes fue el PARA 3, que tenía su objetivo en puerto San Carlos. A causa de problemas en el transbordo a las lanchas de asalto, los paracaidistas recién pudieron pisar tierra a las 7. Todo era óptimo para los ingleses: habían logrado desembarcar una brigada de infantería entera sin sufrir un solo rasguño... por ahora.

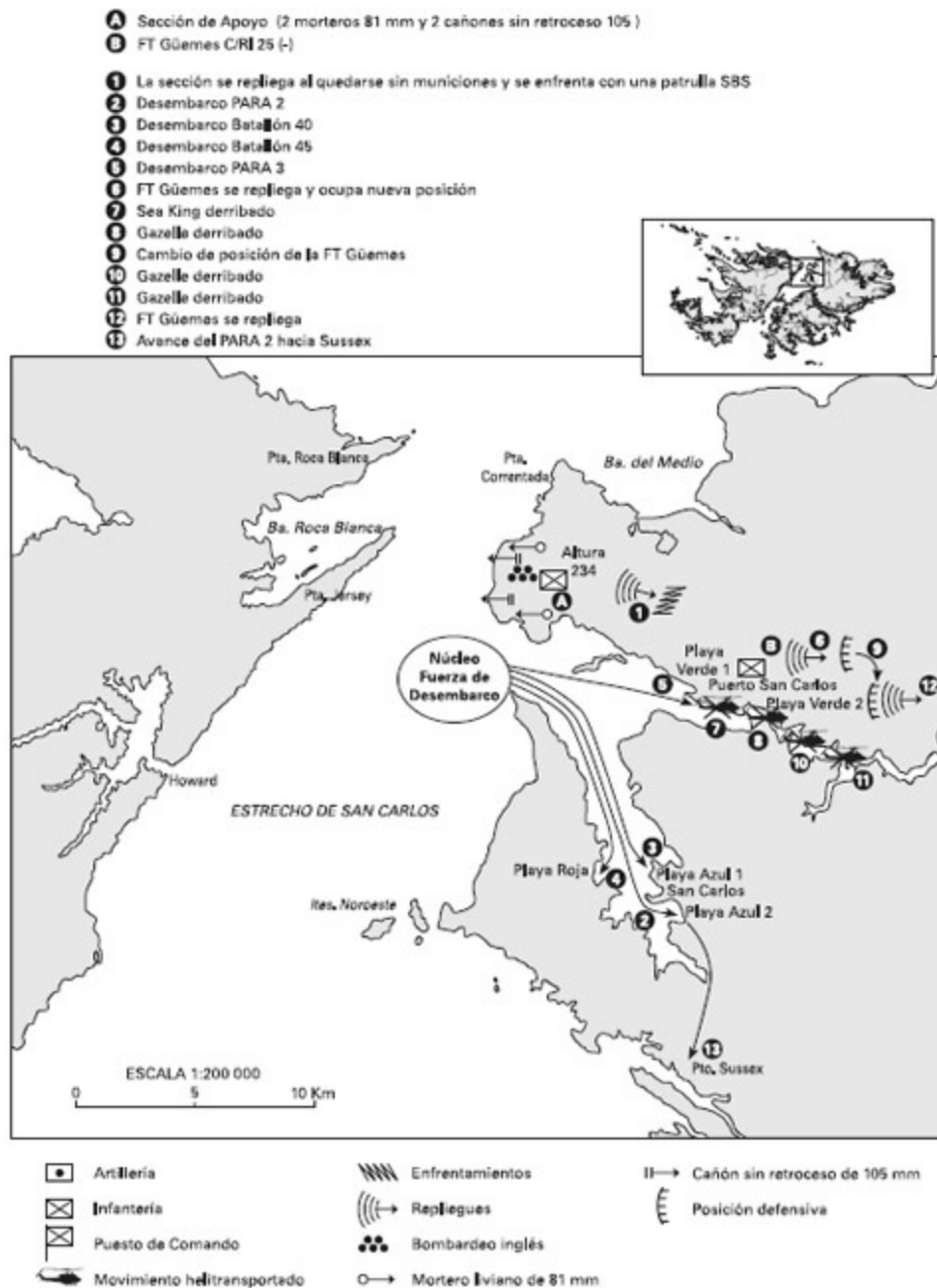
A 8 kilómetros de la Altura 234 la sección de Esteban entró en alerta ante el fuego de artillería. Recién a las 8 comenzaron a tener conciencia de lo que estaba ocurriendo: toda la fuerza de desembarco inglesa se les venía encima y ellos eran tan sólo cuarenta hombres. Ante la evidente inferioridad numérica y de medios, los argentinos rompieron la radio y se replegaron hacia una posición ya prefijada más al este.

Uno de los objetivos prioritarios de los ingleses era instalar doce baterías de misiles Rapier con los cuales podrían hacer frente al inevitable ataque de la FAA, ni bien se asomara el sol en el horizonte. Para esa tarea se conformaron grupos de tres helicópteros: un Sea King cargaría en su eslinga los elementos a transportar, mientras dos Gazelle custodiaban la operación.

La primera aeronave en avanzar hacia punta Perilla fue recibida por el fuego concentrado de las armas automáticas argentinas. El Sea King se tambaleó en el aire, perdió su carga y, según los relatos argentinos, cayó al suelo con varios infantes muertos. Instantes después se dirigió contra Esteban uno de los Gazelle, que tuvo dificultades para apuntar ya que estaba

programado para repeler un ataque antiblindado. Esa demora permitió a los defensores repetir la maniobra del fuego concentrado, con lo que el helicóptero se fue a pique e impactó con fuerza contra el agua. Mientras los soldados disparaban contra los pilotos ingleses que buscaban salvar a nado sus vidas, Esteban ordenó un cambio de posición que los alejara del alcance de las armas enemigas.

SAN CARLOS



Es ese instante surgió otro Gazelle, que también fue derribado. Las fuentes argentinas citan otro Gazelle destruido y un saldo general de casi una decena de muertos ingleses. Luego de tanto estrago, el ataque se contuvo, facilitando la retirada de Esteban y su gente hacia Douglas, donde fueron rescatados por una sección de helicópteros el 25 de mayo.¹³

A las 11, los ingleses completaron el desembarco de las tropas con el Batallón de Comandos 42 (Batallón 42). Las siguientes seis horas de luz las utilizarían exclusivamente para atrincherarse y defenderse con lo que tuvieran, ante los ataques de la aviación argentina. Para Thompson¹⁴ y su comando, lo más peligroso había pasado. Los aviones enemigos podrían hundir o averiar muchos navíos, pero sus tropas esa misma noche, ante el amparo de la oscuridad, asegurarían la cabeza de playa y descargarían toneladas de municiones.

Cuando por la tarde se confirmó que las tropas argentinas de Darwin no se habían adelantado ni un solo metro en el terreno, los británicos sintieron que tenían buena parte de la guerra ganada. El hecho de no haberse producido un contraataque contra la cabeza de playa, sorprendió tanto a los ingleses como la ausencia de defensas sólidas en San Carlos. En los siguientes cuatro días instalarían en las Malvinas 5000 hombres y 15.000 toneladas de municiones, armamentos y equipos bélicos de toda índole.

A 80 kilómetros del centro de la acción, el comando argentino analizaba la situación con suma intranquilidad. Según Ruiz Moreno, se “dudaba si el apoderamiento de San Carlos sería el esfuerzo principal británico, o si se trataba de una mera diversión operativa”. El temor ante un posible asalto anfibio directo sobre Puerto Argentino seguía obsesionando a los jefes militares.

Cuando ya era más que evidente que en San Carlos se estaba produciendo una operación de dimensiones, las malas noticias continuaron cayendo sobre el tablero de la guerra dispuesto en el comando central argentino. El mismo 21 fue atacada la zona de monte Kent (458 metros), donde se encontraba parte de la reserva, entre ellos varios helicópteros. Un par de Harrier bombardearon el lugar y destruyeron un Chinook, un Puma y un Bell UH-1, con lo que la capacidad de transporte argentino se vio notoriamente reducida.

En las siguientes horas Menéndez estudiará dos posibilidades de acción, pero no concretará ninguna. Una era “operar ofensivamente contra los efectivos desembarcados para impedir su consolidación y progreso”, y la otra implicaba “ocupar sucesivas posiciones defensivas entre la zona de puerto San Carlos y Puerto Argentino, para retardar y/o desgastar el ataque enemigo”.¹⁵ Ambas serían descartadas porque “el poder de combate disponible no permite realizar una operación ofensiva”.¹⁶

Según el relato de Carlos Robacio, jefe del BIM 5, su batallón se alistó para salir a hostigar la cabeza de playa enemiga, para lo que requirieron el apoyo de los vehículos todo terreno y de los helicópteros. Robacio asegura que tardarían tres días en llegar hasta la zona de operaciones, lo que habla de una capacidad de marcha de casi 30 kilómetros diarios, mientras que en el Informe Oficial del Ejército Argentino se afirma que un desplazamiento como ése demandaría ocho días.¹⁷ En definitiva, la cuestión quedó sin resolución y las tropas argentinas mantuvieron sus posiciones en torno a la capital.

Ese 21 de mayo marca, también, el inicio de la guerra para los hombres atrincherados en Howard. Esa posición, ubicada en cercanías de la base inglesa en las islas, era una fuente de amenaza constante por lo que los británicos decidieron atacarla con una rutinaria asiduidad.

La primera actividad programada consistía en tomar una serie de fotografías aéreas de las posiciones para detectar su dispositivo y el potencial real que representaban. Para ello, se usaban los Harrier, que a vuelo bajo tomaban las fotos en una misión de cierto riesgo. Uno de esos aviones, piloteado por el capitán Jeff Glover, fue alcanzado por un Blow Pipe que derribó su avión dando tiempo a que el piloto se eyectara.

Los responsables de tamaña hazaña no eran otros que los integrantes de la Compañía 601, que habían sido llevados a Howard el 20 de mayo, sin pensar que, cuando el desembarco inglés se efectuara, ellos no podrían estar allí para combatirlo. Más allá de la desazón producida por estar alejados del centro de las acciones, los comandos se abocaron a la tarea de cerrar el paso a las incursiones aéreas enemigas. Según el pormenorizado relato de Ruiz Moreno, “el grupo quedó apostado a 150 metros del agua, con el capitán Ricardo Frecha hacia la bahía, luego el teniente primero Sergio Fernández y después el cabo primero Jorge Martínez, separados por 20 metros cada uno”. Por la mañana se hicieron dos intentos, pero ambos disparos fallaron. Más tarde apareció el Harrier de Glover, al que también lanzaron dos misiles, de los cuales impactó contra el avión el arrojado por Fernández.

Como el piloto cayó al agua, el mayor Mario Castagneto y el capitán médico Pablo Llanos se aproximaron a la costa en moto y rescataron al inglés. Éste se había fracturado el brazo, la clavícula y el omóplato izquierdos.¹⁸

Dos días después de ese incidente, y con el objetivo de recuperar a los miembros de la Compañía 601, se remitieron desde Puerto Argentino cuatro helicópteros, que debían efectuar un arriesgado cruce del estrecho de San Carlos cargados de municiones, y traer de regreso a los comandos para participar de una acción ofensiva sobre las posiciones enemigas. Ni bien concluyeron el cruce y se aprestaban a virar al norte para ir hacia Howard, los helicópteros fueron interceptados por dos Harrier, entablándose un desigual combate que arrojó, como saldo, la pérdida de un Augusta y dos Puma. El único helicóptero que se salvó fue el Puma tripulado por el teniente primero Hugo Pérez Cometo, que logró ocultarse tras las ondulaciones del terreno. Una vez pasado el peligro, el Puma regresó a rescatar a las otras tripulaciones, mientras que los tres aparatos, envueltos en llamas, estallaron a causa de las municiones. Finalmente, Pérez Cometo logró transportar a las cuatro tripulaciones hacia Howard, donde permanecerán hasta el 25 de mayo.

En Bahía Fox, que no era un blanco tan “visitado” por los bombardeos ingleses, el principal problema de la FT Reconquista era el logístico. El alimento y el combustible comenzaron a escasear para mediados de mayo, por lo que se recurrió al suministro de víveres desde un Hércules en vuelo. Este mecanismo, que requiere de una gran coordinación y destreza por parte del piloto, permitió suministrar unas diez toneladas de abastecimientos el 20 de mayo. Según Morelli, se arrojaron diez contenedores de mil kilos cada uno, pero tres de ellos, a causa del viento, cayeron en el agua. Por fortuna para la guarnición, esos contenedores fueron recuperados.

Además, y con muy buen tino, el jefe del regimiento logró que se le enviaran desde el continente botas de goma, con lo que el RI 8 prácticamente no tuvo casos de pie de trinchera.¹⁹ Asimismo, y según el testimonio del secretario de Comunicaciones del gobierno de Menéndez, el coronel Francisco Machinandiarena, en Fox se compraron cincuenta bolsas de harina, se fabricaron mochilas y hasta se tejió una red de pesca para sumar pescado fresco al menú.

Más allá de esos recursos que caían del cielo en cuenta gotas, lo cierto es que el cerco sobre las Malvinas se había consolidado luego de la magnífica operación de desembarco ejecutada por los ingleses. La ausencia de una resistencia considerable y la quietud del plan de defensa facilitaron en grado sumo la instalación de la cabeza de playa. Ahora, el ejército británico debería

emprender una larga marcha hacia el objetivo estratégico: Puerto Argentino.

CALANDO BAYONETAS

Festejamos hoy la fecha patria en que se dio el primer grito de libertad en nuestra República Argentina naciente. Lo hacemos en una circunstancia muy especial. Después de 150 años, el 25 de Mayo se festeja otra vez en las islas Malvinas. [...] Aquellos hombres de Mayo no pensaron sino en la libertad. No pensaron en los riesgos y no pensaron a quién se iban a enfrentar. Tenían la voluntad de vencer, querían ser libres. Hoy, aquí, nosotros queremos tener nuestro territorio integrado total y definitivamente. No miremos entonces contra quién nos enfrentamos. Importa sí, nuestra voluntad de vencer. [...] Hay una Nación entera que nos mira y confía en nosotros. Y hay un mundo que también mira y está descubriendo a la Argentina. Terminemos entonces con esa fórmula que sintetiza todo: subordinación y valor.²⁰

Ésas fueron las palabras del gobernador Menéndez para celebrar el único 25 de Mayo en 175 años en las Malvinas. Tanto para la autoridad principal como para la mayoría de su Estado Mayor, era evidente que sería la última chance de festejar la fecha patria en el goce de su plena integridad territorial. A esa altura de la guerra ya se vislumbraba cierto derrotismo y una notoria merma en el espíritu combativo de los máximos responsables en las Malvinas. Esta visión, que hoy resulta fácil reconstruir gracias a los documentos existentes, era percibida, a su vez, por la conducción en el continente, que impartirá una serie de órdenes dirigidas a romper el estatismo del dispositivo de defensa.

Al mediodía de aquel 25 de Mayo tan particular, el general Osvaldo García remitió una comunicación en la que se establecía la ejecución de una “operación tipo comando de cierta magnitud que lesione la capacidad de la cabeza de playa”. Unas horas más tarde García redoblará la presión al comandante Menéndez diciéndole que “en sus futuras decisiones descansa el honor del Ejército Argentino”.²¹ En efecto, entre los miembros del arma existía una gran preocupación sobre la actuación general del Ejército, por lo cual en el mensaje García aseguraba que “la Armada nacional ha aportado su alta cuota de sangre en esta contienda. La FAA ha puesto de manifiesto su decisión a través del alto costo en vidas y material que significa su accionar.

El Ejército aparenta mantener una actitud estática en una defensa que, de proseguir indefinidamente, languidecerá en sus posiciones sin tan siquiera llegar a combatir con la masa de sus efectivos”. La cuestión era simple: había que hacer algo. ¿Pero qué se podía hacer en medio del estricto cerco inglés?

El Estado Mayor Conjunto en Puerto Argentino elaboró un plan esquemático de ataque con dos brigadas de infantería (unos 7000 hombres) sobre la cabeza de playa. La misión era prácticamente imposible de ejecutar debido a los requerimientos logísticos que resultaban indispensables para efectuarla, por lo que la Central de Operaciones Conjuntas (CEOPECON) debió suspender la orden de pasar a la ofensiva. La fuerza argentina esperaría en sus trincheras al enemigo, que de esa manera tendría 70 kilómetros de marcha sin más contratiempo que el del clima y el terreno.

Claro que no eran contratiempos menores en un teatro de operaciones como el de las Malvinas. Ni bien la cabeza de playa se consolidó, los británicos estudiaron el curso de acción a seguir. Según Thompson, la primera opción fue atacar Darwin-Pradera del Ganso, más que nada aprovechando que el PARA 2 se había establecido con mucha facilidad en Sussex y que estaba a tiro de las primeras líneas argentinas. Pero ese ataque no se pudo desarrollar debido a que las condiciones climáticas impedían el libre desplazamiento de los helicópteros. Contemporáneo a esto se produjo el hundimiento del *Atlantic Conveyor* y la destrucción de más de una docena de esos aparatos, por lo que los comandantes de la 3ª Brigada desistieron de la misión y prefirieron esperar la llegada de la 5ª Brigada y un refuerzo de aeronaves para avanzar.

Los jefes operativos ingleses debían pasar por situaciones similares a las de sus colegas argentinos. Mediante un diálogo vía satélite desde la central de comunicaciones instalada en Ajax, Thompson recibirá la orden directa del gabinete de guerra de conquistar el istmo de Darwin y avanzar “con lo puesto” hacia el este. El gobierno liderado por la primera ministra Thatcher, como bien afirman Hastings y Jenkins, “se sentía cada vez más alarmado ante el riesgo de que las Naciones Unidas exigieran un cese del fuego imposible de rehusar, que dejaría a los ingleses con el solo control de la cabecera de puente en San Carlos”. Asimismo, continúan esos autores, “gravitaba la circunstancia de la expectativa pública ante las continuadas pérdidas de la flota”.

Así es como en la madrugada del 27 de mayo tres columnas de infantes

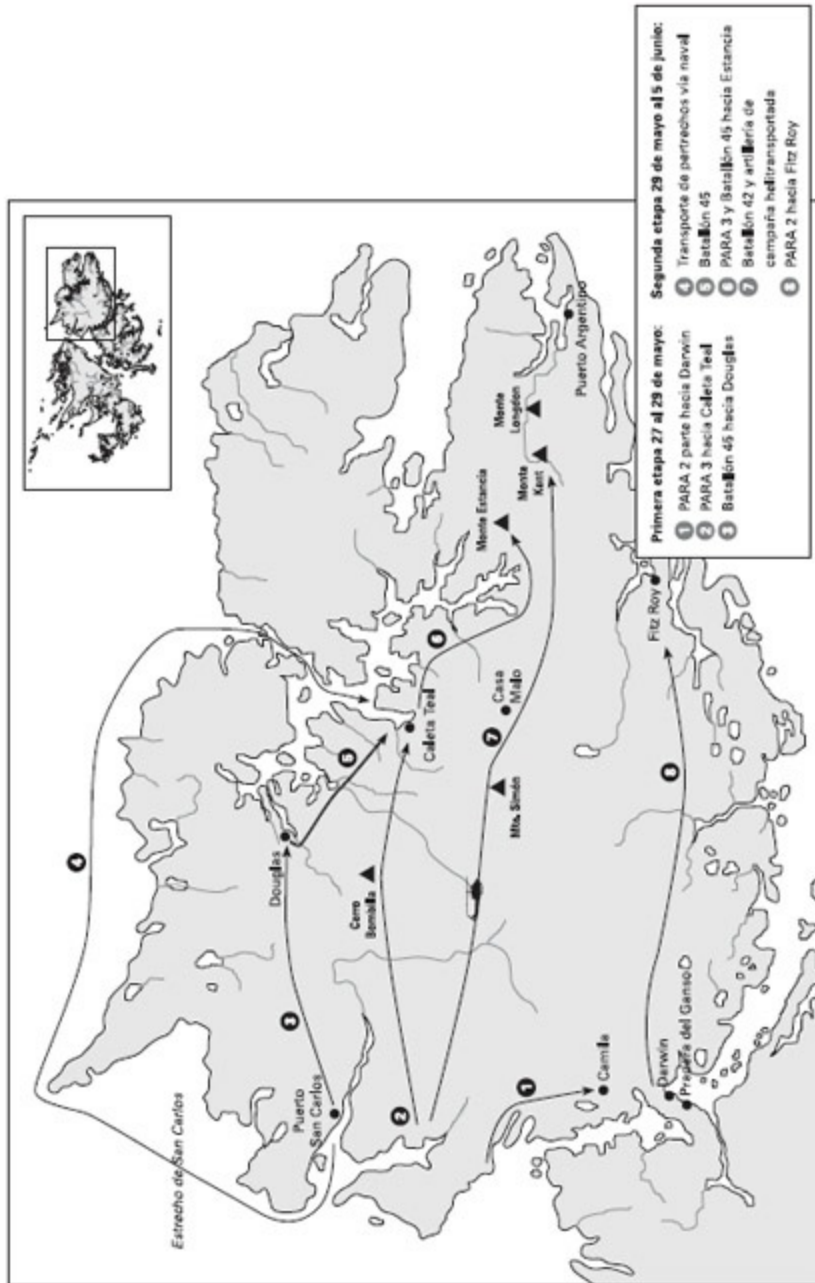
británicos partieron desde la cabecera de playa hacia la gran batalla terrestre que definiría la campaña. Ochenta kilómetros más allá y 7000 soldados argentinos mediante, en menos de veinte días la Union Jack volvería a flamear en Stanley.

En una legendaria marcha a pie, el Batallón 45 se dirigió primero hacia Douglas, mientras el PARA 3 avanzaba directo hacia caleta Teal. Cada hombre cargaba, bajo un régimen de marcha forzada, mochilas con casi cincuenta kilos de peso. Apenas contarían con el apoyo de helicópteros, dedicados estos a las necesidades del PARA 2 que, simultáneamente, iniciaba su avance sobre Darwin-Pradera del Ganso.

El istmo que mantiene unidas a las dos grandes porciones de tierra que constituyen la isla Soledad, sería el escenario del primer encuentro cara a cara entre las tropas terrestres. Allí se encontraban, con el indicativo de Fuerza de Tareas Mercedes, parte del RI 12 que había comenzado a llegar en cuentagotas a partir del 29 de abril, los restos de la Ca C del RI 25, una sección de tiradores del RI 8, un grupo de la Compañía 9 de Ingenieros (CaIng 9),²² una batería del Grupo de Artillería Aerotransportado N° 4 (GA 4) y el personal que atendía la base Cóndor y las piezas antiaéreas. Al 27 de mayo el total de argentinos que defendían Darwin-Pradera del Ganso era de 717 hombres,²³ incluido el personal de servicio y administrativo.

Las localidades de Darwin y Pradera del Ganso se encuentran sobre la margen este del istmo, que mide unos dos kilómetros promedio de ancho por siete de largo. En verdad, la única que podía definirse como localidad era la segunda, ya que Darwin no era más que la residencia del representante de la Falkland Islands Company (FIC).

PUERTO ARGENTINO. AVANCE INGLÉS



Dos grandes problemas enfrentará la FT Mercedes antes de la aparición del enemigo. El primero fue que todas las unidades arribaron en forma espaciada, lo que dificultó la organización de la defensa, que se debió adaptar a la lenta llegada de los refuerzos. Tampoco contaba con sus elementos orgánicos, como la compañía de morteros pesados y sus vehículos y medios de comunicación. La otra dificultad será el hambre. Ya a comienzos de mayo la

falta de víveres se hizo sentir en la posición, y fue resuelta momentáneamente gracias a la visita del *Monstun* el 11. Además de alimentos, descargaron 100 tambores de 200 litros de combustible para helicóptero, 97 tambores de nafta súper y 100 cajones de municiones calibre 105 mm. Una semana más tarde un Hércules arrojará desde 600 pies de altura ocho contenedores con 8000 kilos de víveres. Pese a ello, asegura el jefe del regimiento, teniente coronel Ítalo Piaggi, que al 22 de mayo la guarnición tenía doce internados por desnutrición, de los cuales uno murió dos días después.²⁴

En un principio, y considerando los recursos con los que contaba, Piaggi organizó un dispositivo acotado a unos cuatro kilómetros de extensión, con Pradera del Ganso como punto central. Pero las presiones del continente hacia Puerto Argentino tuvieron su repercusión en Darwin. El 26 de mayo, el general Omar Parada, de quién dependía la FT, emitió la Orden de Operaciones (OO) 506/82, cuyo título era: “Defensa”. Allí se establecía una reorganización del dispositivo de defensa, la orden de efectuar fuego de hostigamiento sobre los efectivos enemigos más adelantados, y negar el acceso al istmo de Darwin.

Estas directivas implicaban que la primera línea (integrada por la Ca A del RI 12) debía abandonar sus fortificaciones, adelantarse en el terreno casi tres kilómetros y construir y preparar, en muy poco tiempo, nuevas posiciones de defensa. Esa ubicación, además, dejaba sin comunicaciones a Piaggi con su primera línea, ya que no había más cable telefónico para efectuar nuevas conexiones. Esa noche, el GA 4 marchó durante el fin de la tarde hasta la primera línea para atacar a las avanzadas inglesas y regresar antes del amanecer a su posición en la retaguardia. Sin medios de locomoción, salvo tres o cuatro Land Rover requisados, todo el movimiento se debió efectuar a pie.

La FT Mercedes se encontraba en plena etapa de reorganización cuando recibieron una nueva Orden de Operaciones, esta vez la 507/82, con un título mucho más pretencioso que la anterior: “Ataque de desarticulación”. En ella se encomendaba la ejecución de un ataque en la noche del 26 al 27 con una compañía (150 a 200 hombres) sobre monte Alberdi (690 metros). Al otro día se debería repetir la acción, esta vez con exploraciones hasta Sussex e “imponiendo a las mismas un particular espíritu ofensivo”.

Sumadas al estado famélico y desmoralizado en que se encontraba el RI 12,

estas órdenes no hicieron más que mermar el físico y el espíritu de sus hombres. Pese a ello, esa noche se intentó desarrollar la misión ordenada con tanto ahínco desde Puerto Argentino, pero ya no habría tiempo de revertir el avance inglés. El 27, la sección de exploración desplegó patrullas en un frente sobreextendido de un kilómetro con el objetivo de cerrar las vías de ingreso al istmo. En ese instante fueron atacados por una sección de tiradores, que logró aferrarlos mientras varios helicópteros los flanqueaban para desembarcar personal a retaguardia. De esa forma, la sección quedó cortada de sus líneas y debió entregarse, luego de más de una hora de combate, con tres heridos.

A esa altura, los argentinos aún desconocían que todo el PARA 2 avanzaba contra ellos. La noticia del inminente ataque llegó por un medio impensado: el servicio mundial de noticias de la BBC. La premura por contar con una primicia de tamaña importancia, llevó a los periodistas de la cadena inglesa a anunciar que los paracaidistas atacarían en las primeras horas del 28 a los enemigos acantonados en Darwin-Pradera del Ganso. La mejor confirmación de la veracidad de la noticia fueron los cuatro bombardeos que sufrieron la Ca A y la batería de artillería durante la tarde de aquel día.

Desde el desembarco en San Carlos, el PARA 2 marchaba hacia el istmo. Primero se detuvo en Sussex para luego continuar hasta caleta Camila, ubicada a cinco kilómetros de Darwin. A causa de las dificultades logísticas por la falta de helicópteros, el batallón sólo contaría con el apoyo de media batería de artillería, esto es, tres cañones de 105 mm con 320 tiros cada uno.²⁵ Esa batería fue transportada mediante una docena de viajes en helicóptero sobre caleta Camila. Además, el PARA 2 dispondría de apenas dos morteros pesados, ya que no había vehículo capaz de superar la zona de pantanos, arroyos y fango que desemboca en el ingreso al istmo. En contrapartida, marcharía al combate reforzado por el fuego naval de la *Arrow* —que equivalía a una batería completa—, y con una dotación doble de ametralladoras, totalizando 56 armas de ese tipo.

El coronel Herbert Jones, jefe del PARA 2 y afamado oficial británico, más conocido como “H”, dispuso un ataque dividido en seis fases y con fecha de culminación en las primeras horas del 28 de mayo. Según esa planificación, los ingleses avanzarían en silencio hasta la primera línea de defensa, a la que intentarían copar estruendosamente.

A las 22.50, con una lluvia de proyectiles sobre la Ca A (145 hombres en total), comenzó el combate. La zona norte del istmo se iluminó con numerosas bengalas que indicaban el camino al atacante. La compañía A del PARA 2 cruzó la línea de partida a las 2.30 y avanzó sobre el flanco derecho. Veinte minutos después ya estaban luchando contra los argentinos bajo una fría lluvia invernal. Las avanzadas de combate argentinas comenzaron a replegarse combatiendo sobre las posiciones a retaguardia, lo que generó gran confusión. La lucha se tornó encarnizada. La artillería propia (dos morteros de 81 mm, un mortero de 120 mm y un cañón sin retroceso de 105) efectuaba disparos absolutamente a oscuras, sin medios para establecer la puntería nocturna.

A continuación hizo su aparición la compañía B del PARA 2, que arremete sobre el flanco oeste de la posición. A las 3 de la madrugada la izquierda de la línea defensiva parece ceder. En ese instante, el teniente primero Manresa (o Manreza) junto a un grupo de tiradores efectúa un contraataque que logra frenar al enemigo y reconstruir el frente. El combate es dramático; la lucha ya es prácticamente cara a cara. Los paracaidistas ingleses cargan con sus secciones escalonadas y sucediéndose en el ataque. Gracias a sus recursos casi ilimitados, logran saturar cada uno de los puntos fuertes y las fortificaciones defensivas. Ante cada nido de ametralladoras descargan granadas de fósforo, millares de balas trazantes y, lo más novedoso, las vuelan con los misiles antitanque Milan.

A las 3.30 la penetración en el oeste es incontrolable, por lo que se ordena el repliegue de la compañía hacia las posiciones de retardo, que no son otras que las que debieron abandonar el 26 de mayo ante la OO 506. Este movimiento dejó en la vanguardia a la sección de artillería, que estaba a punto de agotar su munición (recién habían transcurrido un par de horas de combate), por lo que abandonó sus cañones, por falta de movilidad.

Para las 6 los británicos habían hecho añicos la primera línea de defensa. A esa altura, eran cuatro las compañías del PARA 2 que arremetían sobre una sola compañía argentina. Y a ésta sólo le quedaba un cincuenta por ciento de su efectivo original. Algunos grupos sostenían denodadamente el combate, como la sección liderada por el subteniente Ernesto Peluffo, mientras otros, sobrepasados por el temor ante el infernal ataque inglés, se replegaban en desorden.

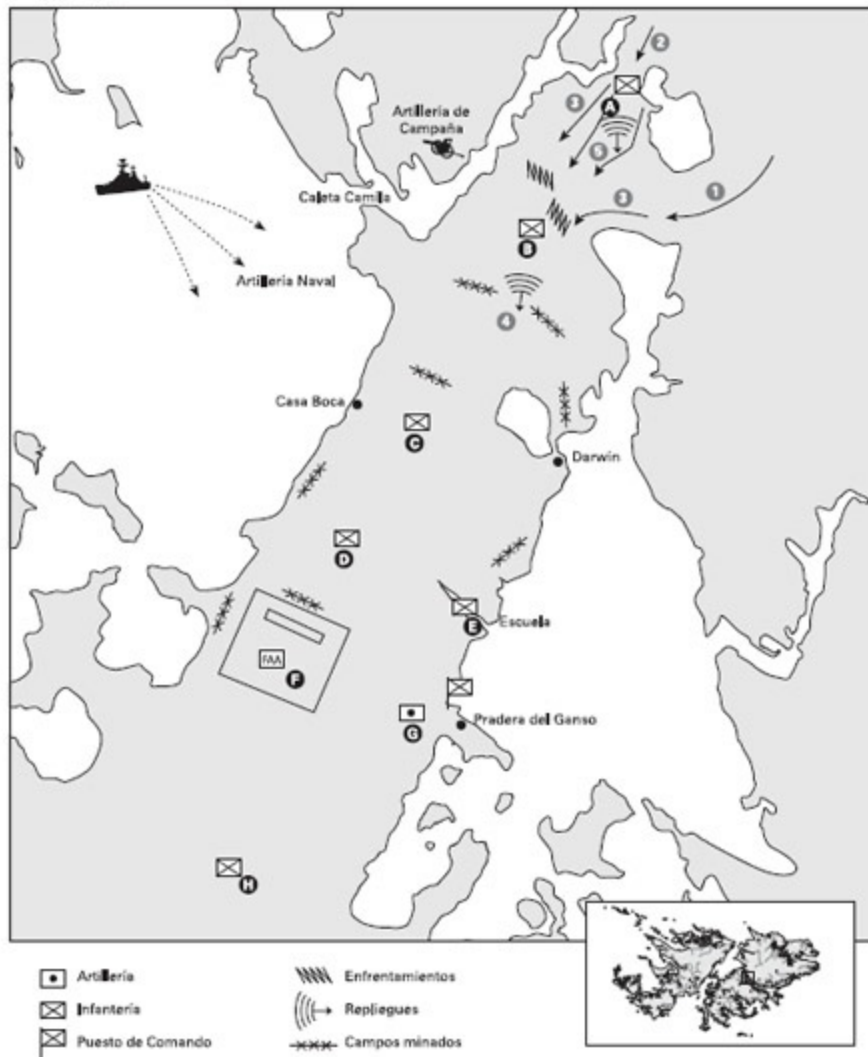
Con la intención de permitir que la Ca A zafara del aferramiento al que era

sometido, Piaggi ordenó a la sección de reserva que ejecutara un contraataque en diagonal hacia el noroeste. La reserva estaba integrada con personal de la Ca C del RI 25 y era liderada por el teniente Roberto Estévez, quien, al igual que “H”, era un soldado muy respetado por sus subalternos y camaradas.

La reserva cruzó todo el campo de batalla bajo el fuego de artillería y de ametralladoras inglés, logrando alcanzar la primera línea y bloquear la penetración enemiga una centena de metros al norte de casa Boca. En el trayecto, Estévez recibirá tres heridas mortales: una en la pierna derecha, otra en el hombro y finalmente una en la cara. Antes de ese último disparo había dirigido personalmente el fuego de artillería que cortó el avance inglés. El cabo Mario Castro, que lo reemplazó en el comando, también cayó muerto, por lo que el soldado Fabricio Carrascul tomó la radio y con notoria serenidad se comunicó con el cuartel de Pradera del Ganso: “¡Murió el teniente, murió el cabo, me hice cargo de la sección! ¡Necesito órdenes de qué es lo que tengo que hacer!”. Minutos después Carrascul también moriría. Los tres hombres del RI 25 serían condecorados post mortem, recayendo en Estévez la máxima distinción que otorga la Nación a sus héroes: la cruz al heroico valor en combate.

DARWIN-PRADERA DEL GANSO. DISPOSITIVO DE DEFENSA E INICIO DE LAS ACCIONES

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> A Sección Exploración B A/R/12 C Sección Servicios D 3/C/R/8 E Reserva: sección de C/R/25 F Base Cóndor, defendida por sección de Fuerza Aérea G Batería GA 4 H C/R/12 | <ul style="list-style-type: none"> 1 2,30 horas C/PARA 2 inicia el ataque 2 2,40 horas B/PARA 2 sobre sección exploración 3 3 horas avance inglés y choque con la A/R/12 4 3,30 Repliegue de la A/R/12 5 Se suman compañías C y D del PARA 2 |
|---|--|



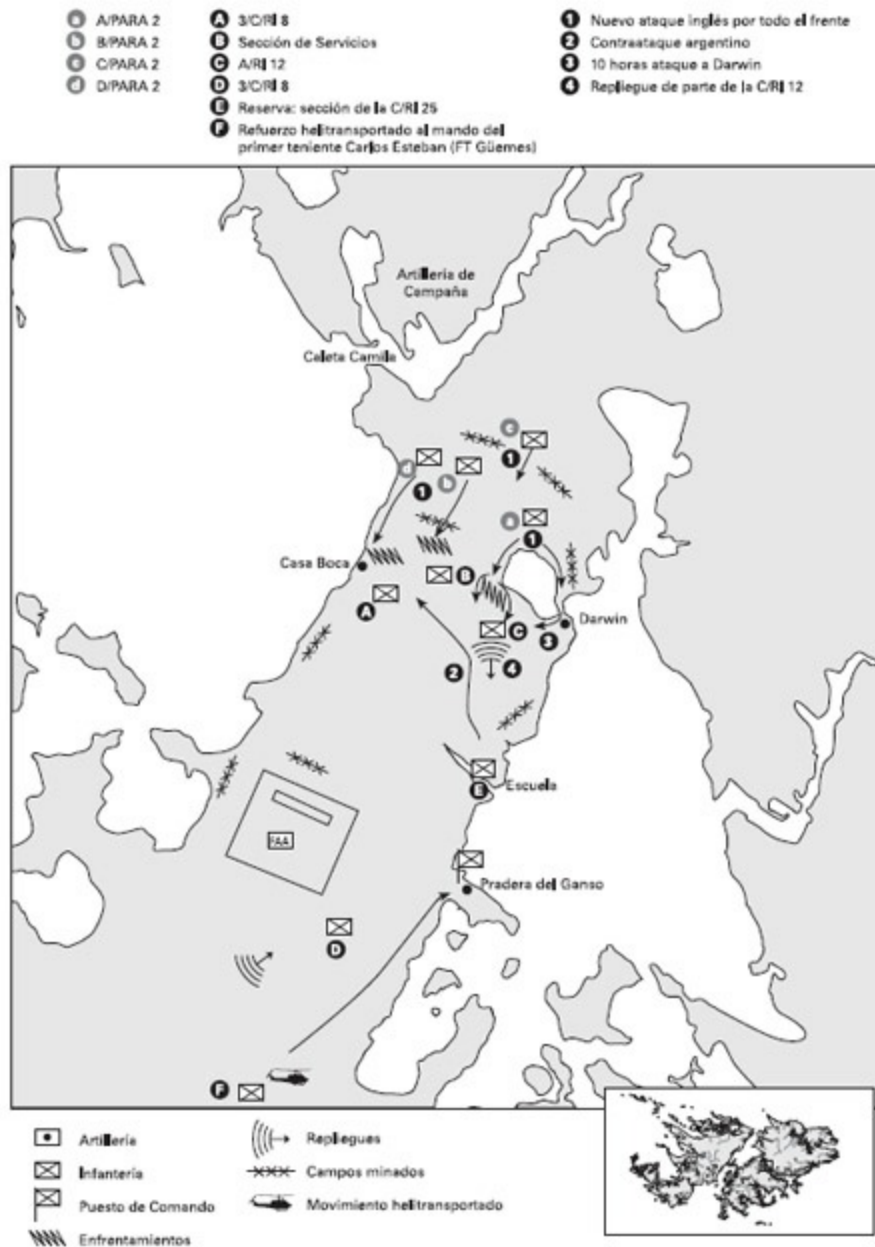
Más allá de este trágico desenlace, o quizá gracias a ello, la ofensiva inglesa se detuvo y sus fuerzas iniciaron un brusco repliegue hacia posiciones más a cubierto. La compañía A del PARA 2 había llegado hasta el borde de la ladera del cerro Darwin, mientras las compañías B y D se reagrupaban al norte de casa Boca. La compañía C limpiaba las posiciones que había ocupado la Ca A argentina, y tomaba los primeros prisioneros. Era tiempo de

reorganizarse, de restañar heridas y, principalmente, de modificar el plan original. Ya no habría forma de tomar Pradera del Ganso en la mañana de 28, las fuerzas argentinas habían ofrecido una resistencia mucho mayor que la esperada y era necesario reacomodar la situación táctica.

Los argentinos harán lo propio con las primeras luces del día. Mientras la Ca A cuenta sus bajas, que eran numerosas, Piaggi moviliza a la Ca C, que cubría el acceso sur del istmo, hacia una posición cercana a Pradera del Ganso. En su repliegue, el subteniente Marcelo Colombo, jefe de la sección de apoyo de la Ca A, encuentra dos morteros de 81 mm y municiones que habían sido abandonadas por personal de la FAA.²⁶ Con ellos retoma el fuego de artillería sobre las avanzadas inglesas, a las que, momentáneamente, aplasta contra el terreno.

El amanecer será un aliado inesperado para los argentinos. Todas las dificultades operativas de la noche quedaban disueltas con la luz. Ahora los soldados podrían observar exactamente dónde se encontraba el enemigo. Sin árboles o piedras en las que guarecerse, los ingleses aparecían esparcidos por todo el campo, tirados cuerpo a tierra y sin ninguna chance de moverse ante el fuego concentrado de artillería y ametralladoras. Las distintas fuentes del bando contrario aseguran que luego del desembarco en San Carlos, esas fueron las horas más complejas de toda la campaña.

DARWIN-PRADERA DEL GANSO. ATAQUE INGLÉS DEL 28 DE MAYO Y CONTRAATAQUE ARGENTINO



Narra Thompson que la gente del cuartel general de la compañía quedó atrapada al descubierto y sin poder moverse. Por su parte, la compañía B se encontraba aferrada en las faldas que dominaban casa Boca, bajo nutrido fuego. Las tropas invasoras tenían escasa munición, por lo que sus propios fuegos de artillería y morteros se fueron haciendo cada vez más esporádicos a lo largo de la mañana, hasta agotarse definitivamente antes de las 9. Ello

obligó a trasladar hacia la retaguardia numerosas cajas de municiones en helicópteros livianos. Los ingleses aprovechaban para cambiar sus armas por los FAL argentinos, que disparaban ráfagas y, por lo tanto, aportaban mejor nivel de fuego que la pistola Sterling que ellos utilizaban.

Por su parte, los argentinos atendían a sus heridos, distribuían alimentos y municionaban a sus hombres de vanguardia. Instantes después de que dos Pucará arremetieran contra la retaguardia inglesa, varios helicópteros²⁷ desembarcaron una centena de soldados extras. Se trataba de 62 hombres de las compañías de comando y de la de servicios del RI 12, y 40 del incansable grupo Güemes con su jefe Esteban a la cabeza. Era un oportuno refuerzo, más en virtud de que muchos soldados se habían replegado y escondido en las viviendas de Pradera del Ganso absolutamente “fuera de sus mandos naturales, agotados física y psíquicamente, y se niegan a prepararse para continuar cumpliendo misiones de combate”.²⁸

A las 10 se reanudó la lucha, en especial por el dominio de las alturas de Darwin. La Ca A del PARA 2 logró desplegarse sobre varias posiciones argentinas, reduciéndolas mediante disparos de misiles y ametralladoras. A un costo de 6 muertos y 12 heridos, los ingleses habían matado a 20 argentinos y tomado prisioneros a 77, la mitad de ellos heridos.

En vista de ello, Piaggi ordenó a Esteban que reconstruyera la línea de defensa con sus hombres. El teniente primero marchó dividido en dos secciones, con un grupo liderado por el subteniente Juan José Gómez Centurión, que debería bloquear el avance inglés por el este del istmo.

Minutos antes de las 11, Gómez Centurión avanzó con su sección desplegada, y en la altura frente a Darwin reestructuró su posición, colocando a un grupo a la derecha del camino, mientras otros dos cubrían la zona en forma oblicua. La idea era efectuar fuego en desenfilada para obligar al enemigo a tener que desplegarse y meterse dentro de los campos minados. Ni bien los primeros ingleses aparecieron tras la bruma, los argentinos abrieron fuego. Pero, pese a las expectativas, aquellos no abandonaron el camino, ya que, evidentemente, conocían la ubicación de los explosivos. En consecuencia, se inició un duro combate que duró cerca de media hora.

Según el relato del propio Gómez Centurión —y que la totalidad de los autores argentinos toman como válida—, en un momento tres ingleses levantaron sus cascos y fusiles en señal de querer parlamentar. El subteniente

se dirigió entonces hasta un punto próximo, a unos 200 metros de su posición, donde se le presentó el coronel Jones y le dijo que si su fracción se rendía y entregaba las armas, se respetaría la vida de todos los argentinos. Enfurecido, ya que en aquel instante Gómez Centurión se encontraba en el dominio de la situación, el subteniente respondió en inglés: “Hijo de puta, tiene dos minutos para volver antes que ordene abrir el fuego. Váyase de aquí”. Aún no habían retornado a sus puestos cuando el fuego se había abierto por ambas partes. Gómez Centurión apuntó directamente contra Jones, que se encontraba al descubierto, y lo abatió con un certero disparo.²⁹

Esta confusión permitió a los ingleses sumar más fuerza en el sector, que fue sometido a intenso fuego de ametralladoras. Al mediodía la sección tenía 7 muertos, 13 heridos y sólo 19 hombres sanos, por lo que debieron replegarse hacia el sur. De todas formas, su contraataque había servido para frenar el avance por el este. Minutos después el general Parada dialogó con Piaggi, al que luego de felicitarlo por las acciones le impartió la absurda orden de “Inicie la persecución”.

El mayor Chris Keeble asumió el mando del PARA 2, decidiéndose por reforzar su derecha, donde la Ca B tenía serias dificultades para pasar la línea de casa Boca. A ella se sumó la compañía de apoyo bien municionada con sus misiles Milan, que empezó a volar cada una de las trincheras argentinas.

A las 12.30 se reanudaba con bravura, y en toda la línea de frente, un duro combate. Más de dos compañías de elite británicas (unos 350 hombres) se lanzaron sobre la primera línea de defensa, donde los recibirían menos de una compañía de argentinos (unos 150 hombres).

Mientras la reforzada compañía B del PARA 2 aferraba la posición de casa Boca, defendida por la tercera sección de la Ca C del RI 8 (3/C/RI 8), la compañía D desplazaba sus hombres hacia la costa oeste del istmo y pasaba por el flanco izquierdo de los argentinos. La posición de la tercera sección de la Ca C del RI 8 es sometida a intenso fuego de ametralladoras y armas antitanque livianas de 66 mm, y merma su resistencia. Pese a ello, continuará luchando hasta prácticamente agotar sus municiones y cuando su dispositivo de defensa ya era penetrado por todos lados.

Luego los ingleses avanzaron sobre los restos de la sección de servicios de Peluffo,³⁰ que debió reabastecerse de las municiones de los argentinos muertos, hasta que fueron cercados y se rindieron.

Por su parte, por el este la compañía A del PARA 2 pugnaba por llegar hasta las puertas de Pradera del Ganso. En ese momento, con las alturas de Darwin bien controladas, empezaron a recibir disparos de la batería antiaérea de 35 mm. El subteniente Claudio Braghini aniquiló de una ráfaga un pelotón de diez hombres. Además, los argentinos habían adaptado las coheteras de un Pucará sobre un jeep, con lo que durante toda la jornada lanzaron, según Moro, una centena de esos proyectiles.

La compañía A inglesa mantuvo su avance, esta vez centrándose sobre la escuela, muy cerca de Pradera del Ganso. Allí, luego de haber rendido una posición de ametralladoras argentina, los británicos recibieron fuego desde el establecimiento escolar, contra el que arremeten y prácticamente asesinan a todos los defensores, según Thompson, porque sus hombres “no estaban de humor”.

Por su parte, la compañía D del PARA 2 había logrado escurrirse sobre la costa y por la tarde flanquea a la Ca C, a la que atacan desde el oeste y el sur. Además, logran infiltrarse en la pista del aeródromo, de donde ya se habían retirado los hombres de la FAA. La situación era desesperante. Pese al esfuerzo general y la denodada lucha que se desarrollaba, los argentinos eran superados en número de combatientes y en medios bélicos. Los misiles antitanque limpiaban con suma facilidad las más fuertes posiciones defensivas, y todo indicaba que la resistencia se desmoronaría en breve.

La FT Mercedes todavía contaba con el fuego de sus cañones antiaéreos, que se convirtieron en un problema complejo para los ingleses, por lo que solicitaron urgente apoyo aéreo. En cuestión de minutos tres Harrier surgieron desde el horizonte. Dos lanzaron bombas beluga sobre las posiciones de vanguardia argentinas, mientras el restante arrojaba 74 cohetes sobre la batería de Braghini, a la que acalló para siempre.

A esa altura de los combates, la sección de artillería dirigida por el teniente primero Carlos Chanampa había agotado su munición. Los servidores de las piezas tenían los brazos ensangrentados y chamuscados por las quemaduras causadas por el incesante disparar.

La noche se acercaba nuevamente; llevaban ya diecisiete horas de batalla y el enemigo se encontraba a las puertas de la victoria. Los argentinos habían perdido más de la mitad de los hombres aptos para el combate y no surgían muchas alternativas para continuar la lucha.

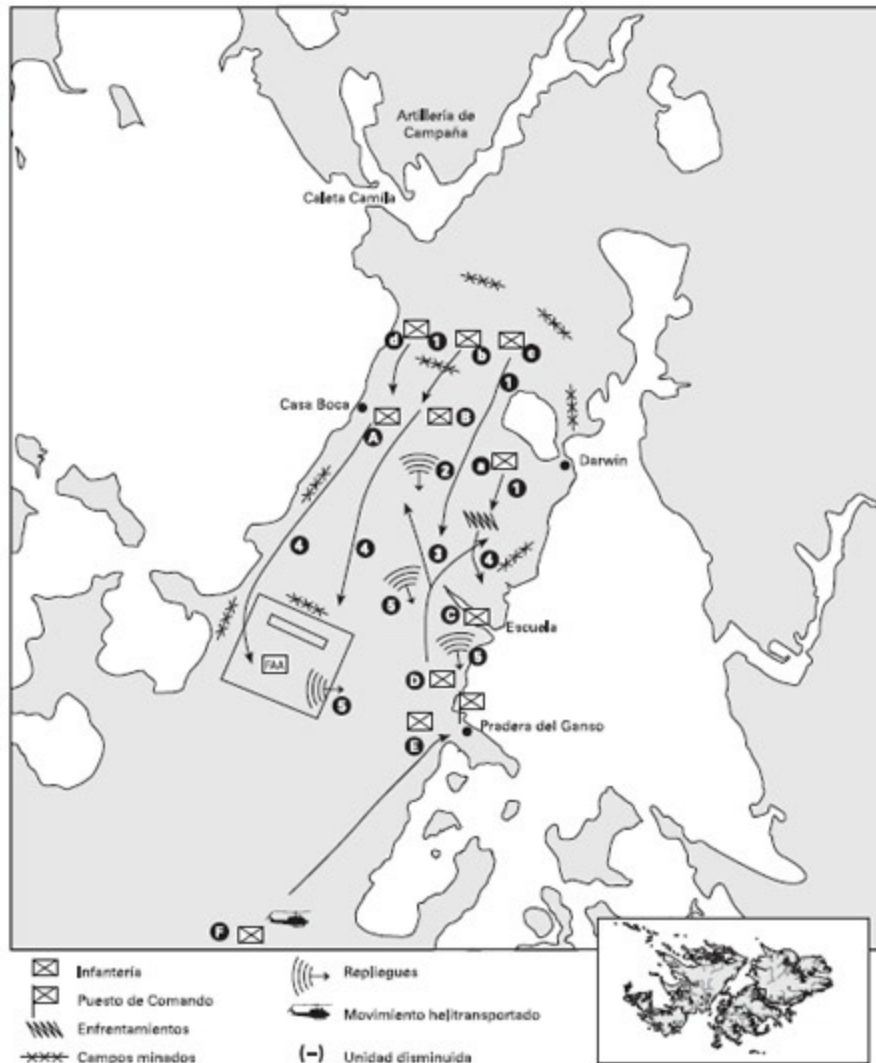
Desde Puerto Argentino se intentó un último y desesperado auxilio

mediante un refuerzo helitransportado. Tres kilómetros al sur de Pradera del Ganso se desembarcó a parte de la Ca B del RI 12, provista de un cañón y un mortero. El piloto Hugo Pérez Cometo cuenta que fueron llevados a bordo de un Chinook, un Puma y dos Bell. Sólo en la madrugada del 29, y con la batalla definida, esta fuerza logró llegar al cuartel general de Piaggi, luego de haber sufrido nutrido fuego de artillería.

A las 20.30 los británicos frenaron su ímpetu combativo. El triunfo no se les escaparía y sabían que tenían tiempo suficiente para organizar el asalto final. En un principio, sumaron la compañía J del Batallón 42 y reforzaron sus niveles de municiones. Además, evacuaron en helicóptero a los heridos de ambos bandos hacia el hospital montado en Ajax.

DARWIN-PRADERA DEL GANSO. SITUACIÓN FINAL EN LA TARDE DEL
28 DE MAYO

- | | | |
|------------|------------------------|--|
| ⓐ A/PARA 2 | Ⓐ 3/C/RI 8 | ① Renovación del ataque inglés |
| ⓑ B/PARA 2 | Ⓑ Sección de Servicios | ② Repliegue de la defensa por el oeste |
| ⓒ C/PARA 2 | Ⓒ A/RI 12 (-) | ③ Contraataque de la FT Güemes |
| ⓓ D/PARA 2 | Ⓓ FT Güemes | ④ Masiva penetración inglesa |
| | Ⓔ C/RI 12 (-) | ⑤ Repliegue general |
| | Ⓕ Refuerzo B/RI 12 (-) | |



La situación en Pradera del Ganso era sumamente tensa. Piaggi reunió a su plana mayor y junto a ellos discutió las posibles vías de acción. Contaba con sólo 300 hombres y 97 cajas de municiones; no era mucho para medirse contra un batallón reforzado que lo tenía cercado en su cuartel. Esa noche Piaggi dialogó con sus jefes inmediatos, Parada y Menéndez, quienes lo dejaron en libertad de acción para disponer lo que considerara conveniente,

ya que el mantenimiento de la posición “no era esencial”. Luego de arduas discusiones con Pedrozo y otros oficiales y suboficiales que no deseaban rendirse, Piaggi determinó parlamentar con el enemigo.

Mientras los altos jefes decidían el destino de la batalla, Gómez Centurión realizó un rescate que le valió la cruz al heroico valor en combate. Como el cabo Fernández había quedado relegado en el campo a causa de sus heridas durante el repliegue de la sección, su colega le prometió que volvería a buscarlo en la noche, y así lo hizo. Junto con dos soldados voluntarios regresaron al campo de batalla y encontraron a Fernández al borde de la muerte, desangrado.

A la una de la madrugada el comando argentino estableció contacto con el enemigo y se pactó una reunión para las 9 con el objetivo de entregar la plaza. A la hora convenida, dos soldados argentinos que habían sido tomados prisioneros, acercaron una nota del comando inglés en la que se exigía la inmediata rendición. Entre las amenazas, figuraba la autorización de Londres para bombardear hasta el exterminio a toda la guarnición refugiada en el caserío, entre ellos, a los 112 civiles malvinenses que habían sido alojados en la iglesia local.

La rendición se pactó con honores militares. La batalla de Pradera del Ganso había terminado. Los soldados argentinos tuvieron su primera ocasión de enfrentar seriamente al enemigo, y en verdad lo habían hecho bien. La superioridad de recursos británica, realmente impresionante e ilimitada, había sido crucial para superar cada una de las líneas de defensa. El misil antitanque Milan se había convertido en la *vedette* de la lucha de infantería. Gracias a él, los paracaidistas pudieron sobrepasar las diez fortificaciones con ametralladoras y las bien instaladas trincheras de tiro.

No era un día más en la historia del Ejército Argentino: el teniente coronel Piaggi firmará la rendición de sus tropas el mismo día en que la fuerza cumplía su 172° aniversario desde su creación formal.

Según el Informe Oficial del Ejército Argentino, las bajas del lado argentino fueron las siguientes:

ELEMENTO	MUERTOS				HERIDOS				TOTAL
	OF.	SUBOF.	SOLD.	TOTAL	OF.	SUBOF.	SOLD.	TOTAL	
Ri 12		4	31	35	3	17	52	72	107
Ca CRI 25	1	4	7	12		2	16	18	30
3/C/RI 8					1	3	3	7	7
Batería GA 4									
3/B/GADA 601							1	1	1
Grupo Calng 9									
Total	1	8	38	47	4	22	72	98	145

Desde el bando contrario, aseguran que tuvieron 17 muertos y 35 heridos. Pese a estos números, Piaggi enfatiza que Keeble le dijo al momento de la rendición que había sufrido 250 bajas, sin especificar cuántos muertos y heridos. Varios autores argentinos afirman que el número real de muertos ingleses en la batalla de Pradera del Ganso pudo haber llegado al centenar. Considerando lo encarnizado de la lucha y las ventajas tácticas que las fuerzas defensoras tuvieron en ciertos momentos (como durante el amanecer del 28 de mayo o la posibilidad de utilizar las baterías antiaéreas en misiones de fuego directo), es probable que la cantidad de muertos y heridos británicos haya sido mayor que la que se reconoce oficialmente, aunque difícilmente habrían llegado al centenar de muertos.

El padecimiento de los argentinos no concluiría con la rendición. En los días siguientes las tropas serán obligadas a recoger y trasladar cajas de municiones en clara violación a las leyes de la guerra establecidas en la Convención de Ginebra. El soldado Jorge Silva relata que en una de esas operaciones se produjo una explosión que ocasionó la muerte de por lo menos cinco hombres.³¹

Los mil prisioneros de guerra que quedaron como saldo del combate fueron trasladados, primero, hacia San Carlos y de allí, a bordo del *Nordland*, hacia Montevideo, a donde arribaron a las 18 del 12 de junio, mientras en las islas la batalla continuaba.

SE CIERRA EL CERCO

La victoria inglesa en la batalla de Pradera del Ganso y su masiva

movilización hacia el extremo oriente de la isla Soledad no hacían más que acrecentar el cerco sobre Puerto Argentino y la sensación de un inevitable combate de infantería de proporciones por el dominio de la capital.

Si bien el comando argentino carecía de información precisa sobre los movimientos enemigos, quedaba claro, para fines de mayo, que el ataque principal llegaría por el flanco este. Ello obligó a modificar todo el dispositivo de defensa, ya que se debía cambiar el frente y reorganizar los medios disponibles. La modificación no era menor: lo que antes constituía la reserva y la retaguardia, pasarían a conformar la vanguardia y, por ende, la primera línea de combate.

La tarea más ardua correspondió al RI 4, que hasta entonces ocupaba posiciones de frente al sur, apoyado en los cerros Challenger (356 metros), Wall (226) y Harriet (272). Este regimiento debió girar pivoteando en el monte Harriet para desplegar sus fuerzas sobre una línea con frente este, cubriendo Dos Hermanas y el mismo Harriet. Sólo para transportar las municiones pesadas y los víveres se requerirían, según cálculo efectuado por el capitán Jorge Farinella, 1062 viajes individuales entre las viejas y las nuevas posiciones. Debido a esas dificultades el 30 se auxilió al RI 4 —en especial a su Ca C, que era la que más debía trasladarse— con helicópteros y camiones pesados, la mitad de los cuales quedaron atascados en la turba. De todas formas, el movimiento fue sumamente complicado y agotó a las tropas, que debieron ejecutar, bajo fuego de artillería naval y bombardeos aéreos, la construcción de las nuevas fortificaciones en las laderas del Dos Hermanas.

Por su parte, la Ca B del RI 6, que se había instalado en Dos Hermanas, fue movilizada hacia el valle existente entre el citado monte y Londgon. También se replegaron las tropas que cubrían las playas del norte de la península de Freycinet, mientras las compañías de ingenieros colocaban minas, trampas explosivas y otros obstáculos para cerrar las vías de acceso a las nuevas posiciones. El 31 de mayo, luego de un ataque sobre el puente de Fitz Roy, se ordenó a la Compañía de Ingenieros de Combate 601, encargada de su defensa, que procediera a la voladura del puente. De ese modo los argentinos se replegaban desde todas direcciones sobre Puerto Argentino, donde se aglutinarían para librar la batalla final. Nuestro país proponía un tipo de combate descrito por Robacio como “de trincheras, extensas, discontinuas y totalmente inmóviles, contra la acción moderna, la antítesis de los manifestado, y con holgada abundancia de medios disponibles, variados y

tecnológicamente mucho más modernos y eficientes que los nuestros”.

En aquellos momentos en que el avance inglés parecía incontenible, se analizó la posibilidad de ejecutar un ataque a retaguardia del enemigo mediante la utilización de tropas de paracaidistas. El plan consistía en lanzar a los miembros de la Fuerza de Tareas Aerotransportadas (que estaban prontas para actuar en la provincia de Córdoba) sobre las posiciones británicas. La peligrosidad de la misión, más que nada por lo que podría causar el derribo de uno solo de los aviones, determinó que no se realizara.

Con notorias dificultades para efectuar reconocimientos sobre el avance enemigo, la única carta que le quedaba a Menéndez eran las compañías de comandos 601 y 602, y los efectivos de elite de la Infantería de Marina, la FAA y el escuadrón Alacrán. Con ellos se conformaron diversos grupos que deberían penetrar las líneas inglesas para recabar información y, dentro de las posibilidades tácticas, ejecutar algún golpe sobre la retaguardia para frenar momentáneamente su marcha.

El 29 se organizaron cinco secciones de comandos para salir hacia la profundidad del dispositivo inglés. Una de ellas, integrada con gente de la Compañía 602, fue helitransportada hasta el monte Simón (488 metros), ubicado en el medio de la parte norte de la isla Soledad. Por su parte, una sección de la 601 desembarcó en cercanías de monte Estancia, al nordeste de Kent; otra sección de la 602 lo hizo en los pies de Kent; mientras las dos restantes debían ir hasta el pico Bluff Cove, un kilómetro a retaguardia de Kent.

La sección liderada por el capitán José Vercesi (integrada por trece hombres), descendió a cinco kilómetros de Simón y comenzó a avanzar hacia la cima, con una carga de más de 40 kilos por hombre. El cansancio físico se hizo sentir con rapidez debido a la falta de estado de alguno de los comandos, por lo que sus movimientos se hicieron extremadamente lentos. Por más que se tratara de tropas de elite, su ubicación en el campo de batalla no era para nada envidiable; habían quedado en medio de las posiciones inglesas y eran permanentemente sobrevolados por los helicópteros que conformaban un puente aéreo entre San Carlos y Kent. Para colmo de males, la radio que transportaban estaba descompuesta y no podían transmitir la importante información que habían reunido sobre el despliegue enemigo.

Luego de una noche a la intemperie, los comandos decidieron replegarse con la intención de llegar hasta Fitz Roy para, desde allí, comunicarse con la

capital. Con suma dificultad lograron arribar hasta una vivienda abandonada que se conocía como casa Malo, donde decidieron pasar la fría noche, pese a que eso iba contra las recomendaciones doctrinarias. Lo que los argentinos no sabían era que todo ese movimiento había sido detectado por los comandos ingleses que también operaban en el área. En consecuencia, los británicos trasladaron en helicóptero a una veintena de hombres del especializado grupo de guerra para la montaña y el ártico, los que asaltaron la vivienda con una lluvia de misiles, lanzagranadas y ametralladoras. El combate se intensificó rápidamente. Los argentinos pugnaban por abandonar la casa, mientras el teniente Ernesto Espinosa cubría a sus compañeros disparando con una ametralladora desde la ventana ubicada en el primer piso. Entre la sorpresa inicial y el poder de fuego enemigo, los comandos propios se vieron superados, rodeados y sin posibilidades de resistir el ataque. En pocos minutos la lucha había terminado, con un saldo de dos muertos (entre ellos Espinosa, a causa de un granadazo en el pecho) y seis heridos argentinos, contra dos muertos y ocho heridos entre los atacantes.

Algo similar le ocurrió a la sección que operó sobre Kent, donde los británicos ya tenían sólidamente consolidado un puesto de avanzada.

Pese a estos ataques, la mayor tragedia para las tropas de comandos argentinas aún estaba por llegar. El 30 partió el escuadrón Alacrán de Gendarmería Nacional a bordo de un helicóptero Puma y con destino al noroeste de Longdon. Según la explicación del comandante José Spadaro, que recopila Julia Solanas Pacheco, la inteligencia había informado que allí no había tropas inglesas. Lo concreto es que antes de llegar a la zona el helicóptero fue alcanzado por un misil (probablemente un Blow Pipe) que derribó a la nave hecha una bola de fuego. Entre los restos retorcidos del aparato, perdieron la vida seis hombres.

Un día después otro grupo partió en doce motocross y cinco Land Rover con el objetivo de establecer contacto y rescatar a los comandos que habían salido el 29 de mayo. Sólo cuatro de las motos pudieron avanzar en el terreno, y fueron inmediatamente bombardeadas por fuego de morteros.

Si bien la mayoría de los encuentros entre las tropas de comandos se registra por estos días, si extendemos ese lapso hasta el 10 de junio, el Informe Oficial del Ejército Argentino concluye que “sólo el 50 por ciento de las tropas que combaten en esas condiciones, pueden regresar a sus posiciones, algunos gravemente heridos. El resto, al haber agotado su

munición, ha sido tomado prisionero”,³² o fue muerto.

El sacrificio de los comandos no sería en vano. Sus incursiones permitirían obtener valiosa información sobre el despliegue británico. Con ello se facilitaba, asimismo, la tarea de los bombarderos *Canberra*, que ahora sabrían sobre qué posiciones lanzar sus bombas.

La información que se obtuvo reflejaba a las claras que los ingleses dominaban las principales alturas en torno a la primera línea defensiva, y que sólo era cuestión de tiempo para que se lanzaran sobre éstas.

El PARA 3 había completado su marcha para llegar primero a caleta Teal y de allí, casi sin descanso, hasta casa y monte Estancia, luego de 70 kilómetros de agotadora caminata. El Batallón 45 lo siguió en su camino, contando ambos batallones con la crucial colaboración de los blindados livianos Scimitar y Scorpion. El 2 de junio el PARA 3 estuvo en condiciones de lanzar sus primeras patrullas de reconocimiento sobre las posiciones de Longdon. A todo esto, en caleta Teal se instaló un precario puerto mediante la utilización de las lanchas de desembarco anfibia, que establecieron un servicio de comunicaciones con San Carlos, lo cual permitió consolidar una base logística a mitad de distancia del objetivo estratégico.

De todas maneras, la gran capacidad de movilidad inglesa³³ se anotaría un gran triunfo con la instalación de sus primeros hombres en Kent. Hasta allí habían llegado los miembros del SAS. Éstos establecieron una patrulla de avanzada, que informó que la posición prácticamente no tenía defensores, lo cual aceleró los tiempos del movimiento y de inmediato se comenzó a trasladar en tres Sea King y el único Chinook, al Batallón 42. Con las primeras luces del 31 de mayo las fuerzas de vanguardia inglesas pudieron observar por primera vez lo que ellos denominan Stanley. Es cierto que no eran más que 230 hombres con 6 morteros de 81 mm y 3 cañones de 105 mm con escasa munición, y que tenían a toda la primera línea de defensa enemiga a menos de cinco kilómetros, pero su instalación en aquella altura era la mejor noticia que podía recibir la Task Force. En los días siguientes, los helicópteros ingleses trasladarían hacia Kent a todo el batallón y a la totalidad de la artillería de campaña, compuesta por 54 piezas de 105 mm.

Mientras la 3ª Brigada se instalaba en el cordón montañoso inmediato a las defensas argentinas, la 5ª Brigada desembarcaba en San Carlos con 4000 soldados más. A esa altura, ya eran 9000 los ingleses que pisaban la isla

Soledad. Esta brigada —que llegaba como refuerzo para asaltar Puerto Argentino— se había ejercitado durante dos semanas en una zona específica de maniobras en Inglaterra, y arribó al teatro de operaciones a bordo del *Queen Elizabeth II*, el barco de pasajeros más lujoso. El arribo de ese contingente significó, además, el último cambio en el mando de las tropas británicas, que pasaba a manos del general Jeremy Moore.

Los diez primeros días de junio transcurrirán casi exclusivamente dedicados a la preparación de la batalla terrestre. No es un dato menor que los británicos tardaran todo ese tiempo en alistarse para dar la “luz verde” de inicio de las operaciones. En definitiva, no hace más que confirmar dos aspectos clave de la guerra: por un lado, la importancia de la logística y de las dificultades para el traslado que debía enfrentar hasta un ejército como el inglés (uno de los más dotados en recursos del mundo), y, por el otro, que las defensas eran una coraza que no sería sencillo atravesar.

El momento decisivo se acercaba rápidamente. Las tropas argentinas estaban absolutamente cercadas, y sólo la llegada de algún Hércules mantenía el endeble contacto entre las islas y el continente. A esa altura, las primeras líneas de avanzada no recibían más comida caliente, debido a que la distancia y los bombardeos constantes impedían a los jeeps llegar hasta ellos con los tanques térmicos de comida. Los soldados llevaban dos meses asentados en el campo y tenían sus ropas mojadas. En los pocos momentos en que el fuego enemigo les permitía salir de las trincheras, los recibía un crudo invierno austral, con temperaturas que pocas veces superaban los 0° y nevadas frecuentes.

En la noche del 1° de junio, la llegada a Puerto Argentino del buque hospital *Bahía Paraíso* aplacó en parte las falencias logísticas con el desembarco subrepticio de, según Horacio Mayorga, 300 toneladas de víveres y 30.000 litros de combustible.³⁴ Entre el 10 y 11, durante el segundo viaje para evacuar heridos, el *Bahía Paraíso* dejaría otras 250 toneladas de víveres.

Los bombardeos navales³⁵ y aéreos continuaban con mayor intensidad, el fuego de la artillería de campaña dirigido contra las posiciones del RI 4 y RI 7 se hizo cotidiano y constante. La Argentina sólo tenía dos cañones de 155 mm para responder, los únicos capaces de alcanzar los buques o la artillería inglesa.³⁶ A mediados de mayo, se había logrado traer desde Comodoro Rivadavia esas dos pesadas piezas (8600 kilos), con las cuales se entabló una

desigual lucha con los barcos que en las noches se acercaban a la costa a bombardear. La disparidad era tal que, según Horacio Rodríguez Mottino, los cañones argentinos podían disparar cinco tiros por minuto, mientras que las baterías navales inglesas respondían con 80 tiros en el mismo lapso. De todas formas, ese simple recurso actuó favorablemente en el ánimo de las tropas, que por primera vez veían que se le respondía al enemigo. Así, se hizo común que ante cada disparo de 155 mm las tropas correntinas (integrantes del Grupo de Artillería 3 [GA 3]) lanzaran al aire un estruendoso *sapucay* como festejo.

Otra dificultad vinculada a los bombardeos era que las explosiones solían cortar los cables telefónicos que mantenían comunicadas a las posiciones. La Compañía de Comunicaciones Mecanizada 10 había instalado una extensa red telefónica antes del comienzo de las acciones y, una vez iniciadas éstas, su tarea adoptó un cariz sumamente peligroso. Cada vez que se cortaba un cable, los soldados debían partir bajo las bombas hasta lograr descubrir la rotura y efectuar una nueva ligazón.

La otra red de comunicaciones era la radial, muy fácilmente interferida por el enemigo. Para contrarrestar eso, la compañía “había preparado un libro de claves sobre la base de palabras operacionales reemplazables por números, que permitían enviar mensajes indescifrables sin el código correspondiente. [...] Esta clave, sumada a la red de puntos de referencia, aumentados los ya existentes hacia mediados de mayo, más los sectores y subsectores defensivos con nombres identificatorios, los indicativos de llamada y las señales de reconocimiento que diariamente distribuía la división inteligencia del comando”,³⁷ sirvió para cuidar el secreto de las informaciones radiales.

El 3 de junio se produjo el primer choque cara a cara entre las patrullas de avanzada. En los días siguientes esas situaciones se harían moneda corriente. En medio de la noche y cubiertos por una densa niebla, los ingleses intentaban penetrar el dispositivo argentino, generando una contraofensiva. El 4, por ejemplo, desde las posiciones del RI 4 y RI 7 se frenaron dos importantes intentos de infiltración. Este tipo de incursiones nocturnas ocasionaba un alto consumo de municiones, debido a que las inexpertas tropas de vanguardia disparaban ante cualquier situación extraña y sin poder observar hacia dónde ni con qué resultados.

A partir del 2 de junio, el PARA 2 se comenzó a instalar en Fitz Roy,

completando así el cerco, al consolidar posiciones en el sector sudeste de la línea de defensa. Seis días más tarde (el 8 de junio) se produciría el ataque de la FAA en bahía Agradable (véase el capítulo anterior). Mucho se ha debatido acerca de que el comando terrestre en las Malvinas perdió una buena ocasión para contraatacar la posición ante el descalabro que sufrían los ingleses. En verdad, lo que se podría haber efectuado, siguiendo el planeamiento estratégico, era un ataque de desarticulación³⁸ sobre ese desembarco, más allá de las dificultades logísticas y el riesgo táctico que ello implicaba. Luego de sopesar las posibilidades, Menéndez y su estado mayor decidieron aferrarse al plan original y mantuvieron a las tropas en las trincheras.

Para el gobernador y jefe militar en las Malvinas la única solución para romper el cerco era enviando un ataque desde el continente. Justamente hacia allí viajaron el 8 de junio el general Américo Daher y dos miembros del Estado Mayor Conjunto, los coroneles Isidro Cáceres y Francisco Cervo. En ambas reuniones con el CEOPECON en Comodoro Rivadavia y con Leopoldo Galtieri en Buenos Aires, la comitiva expuso la situación logística y militar en las islas. Además, propusieron dos acciones a realizarse sobre San Carlos. Una, que era de mínima, se podía desarrollar mediante buzos tácticos, comandos y submarinos, pero sólo serviría para dilatar las cosas por otras cuarenta y ocho o setenta y dos horas. La otra, que Menéndez denominaba de máxima, consistía en modificar drásticamente la situación, ya fuera mediante un giro político que permitiera aceptar alguna de las propuestas para el cese del fuego, o a través de un ataque masivo sobre la cabeza de playa.³⁹ Lo cierto es que ni García ni Galtieri brindaron soluciones frente al cerco inglés a Puerto Argentino. Daher, Cáceres y Cervo ya no volverían a las islas.⁴⁰

Mientras la isla Soledad era surcada de oeste a este por 9000 ingleses, en la Gran Malvina el único contacto que tenían los argentinos con el enemigo era a través de los bombardeos navales y aéreos sobre Howard y Fox.

En Howard, el 24 de mayo se había comenzado a sentir la falta de víveres. Para remediar la situación, aunque fuera en parte, se comenzaron a utilizar las ovejas de los lugareños como base de alimento. La carne se hervía en la única cocina rodante⁴¹ y luego se distribuía entre las tropas. Para los primeros días de junio la situación se hizo crítica; para el final de la guerra, sólo contarían con un poco de sal y algunas bolsas de cebolla y zanahoria. El jefe del regimiento, el teniente coronel Juan Mabragaña, testimonia que el personal

desnutrido alcanzó el centenar, lo que representa un diez por ciento del total de hombres acantonados allí. Dos de ellos morirán a causa de la mala alimentación.

Por su parte, en Fox las acciones comenzaron el 26 de mayo con intensos bombardeos navales nocturnos. Al igual que en otras posiciones, la falta de víveres era acuciante por lo que debieron recurrir a la carne de cordero. El 7 de junio la FT Reconquista recibirá la orden de alistarse para una operación de ataque sobre Darwin, para la cual debía ser transportado en el *Bahía Buen Suceso*, que realmente no estaba en condiciones de navegar. El médico Andrés Chovancek, jefe del puesto de socorro, informó que tenía al cincuenta por ciento del personal con una pérdida de entre 5 y 10 kilos de peso; 15 por ciento había perdido 10 kilos; y otro 10 por ciento estaba desnutrido.⁴²

En el prólogo de la batalla por Puerto Argentino se produjo el único hecho trágico para la población local. El 10 de junio, un barco inglés bombardeó las posiciones cercanas a la capital y uno de sus proyectiles impactó de lleno contra una vivienda donde murieron tres mujeres.

Aquel día, el cerco sobre Puerto Argentino era total. Desde todas las direcciones caían proyectiles ingleses y se registraban incursiones de tropas enemigas destinadas a revelar las posiciones de la defensa. El cansancio, el hambre, el frío y el miedo conjugaban una situación de extrema complejidad para un ejército que se encontraba al borde de la batalla decisiva. Igualmente, se estima que más de la mitad de las tropas argentinas se encontraba en buenas condiciones y con ánimo suficiente para afrontar el inminente desenlace.

RESISTENCIA Y FUSILAMIENTOS

Como quedó dicho, en los primeros días de junio la vanguardia inglesa empezó a consolidar sus posiciones en los cerros más próximos a la primera línea de defensa argentina. Entre otras, dominaron la estratégica altura de Kent, sobre cuya ladera oeste instalarían la artillería en un arco abierto que permitía obtener un dominio del fuego que sólo podía ser contrarrestado por los cañones de 155 mm del GA 3.

Desde las avanzadas del Ejército se podía escuchar y ver (cuando la niebla

se disipaba) el incesante movimiento de helicópteros transportando hombres, armas, suministros, municiones y todos los elementos necesarios para el asalto final. El dominio inglés sobre el terreno era absoluto. Esto lo habían logrado gracias a la excepcional tecnología que poseían, en especial en cuanto a radares de tierra y de detección de blancos. Por momentos la situación era desesperante para el RI 4 y el RI 7, ubicados de cara al enemigo. Un vehículo se ponía en marcha, una radio se encendía o un mortero disparaba y casi automáticamente el fuego de artillería inglés se dirigía contra ellos. Eduardo Costa comenta que el sistema de detección terrestre “se basa en la localización mediante buscadores infrarrojos; las imágenes obtenidas son análogas a las de una pantalla de televisión, formándose ellas por distintas tonalidades del espectro infrarrojo producidas por las variaciones de calor”. Por su parte, el sistema Firefinder, continúa el mismo autor, “descubre el lugar de origen del fuego de artillería enemigo [y] traza la trayectoria del proyectil que se aproxima, reconstruyéndola hasta el lugar de su disparo, ubicándolo donde se produjo el fuego y proporcionando datos a los sistemas de armas propios”.⁴³ Nuestras fuerzas sólo contaron con tres radares Rasit para movimientos terrestres: uno lo tenía el RI 3, otro el RI 7 y el último pertenecía al GA 3.

Los radares no serían la única ventaja tecnológica que tendrían los británicos en las Malvinas. La extraordinaria capacidad para lo que se denomina “guerra electrónica” se puso muy rápido de manifiesto en los radares y medios de comunicación radiales argentinos. En diversas ocasiones surgían en las pantallas de los principales radares los tradicionales puntos blancos que marcan la posición de un barco, un avión o un helicóptero. De hecho, los ingleses tenían los medios para simular un desembarco masivo mediante contramedidas electrónicas, con lo que lograban distraer la atención de las defensas hacia cierto punto específico, u obligarlos a permanecer alerta durante horas.

En los días previos al asalto inglés los comandos argentinos, pese a las numerosas pérdidas de fines de mayo, desplegaron una intensa actividad. El rol que deberían cumplir se asemejaba más a una vanguardia en operaciones, que a la tradicional labor de los grupos de elite. Así lo imponían las circunstancias.

En la noche del 5 se efectuó una incursión sobre Wall, donde encontraron

una posición enemiga que había sido abandonada poco tiempo antes. Al otro día partieron hacia el puente de Murrel con el objetivo de emboscar a las patrullas inglesas que, se especulaba, habían instalado una pequeña base de operaciones en aquel sitio. Pero, una vez más, los sorprendidos serían los argentinos, que fueron atacados en la noche cuando sólo la mitad de la sección había atravesado el puente. Pese al desconcierto inicial, y al nutrido intercambio de disparos, los comandos lograron asaltar la altura y desalojar a los británicos, que abandonaron en el campo todas sus pertenencias. Entre éstas, revela Ruiz Moreno, se contó una pequeña bandera inglesa que quedó como trofeo de guerra por unos días.

El 9 de junio, la Compañía 602, junto a efectivos del escuadrón Alacrán, volvió a la zona de monte Wall para efectuar una emboscada. Para esta misión se había coordinado detalladamente el apoyo de fuego con el GA 3 que, a la postre, sería determinante para facilitar el repliegue de las tropas. Ni bien los comandos se internaron en campo enemigo, fueron atacados, entablándose un duro combate hasta agotar las municiones. Como los argentinos no podían romper el aferramiento al que estaban sometidos, Rico en persona se comunicó con Balza para reglar el tiro de la artillería. Las andanadas cayeron con tanta precisión que formaron una especie de barrera de fuego que permitió el regreso de los comandos, al frenar la acción ofensiva inglesa. Los argentinos dejaron dos muertos y tuvieron dos heridos.

Mientras tanto, en el cuartel general británico se completaba la planificación para el ataque. La idea básica ya la había expuesto Thompson días atrás: las brigadas debían ir relevándose sin cesar hasta liquidar todas las posiciones. Para el hombre que había conducido a las tropas de Su Majestad durante el agotador cruce de la isla Soledad, el plan se podía resolver en pocas horas. Era cuestión de centralizar el foco de la acción sobre los puntos clave y mantener la ofensiva hasta doblegar la resistencia. Su brigada (la 3ª), rompería el primer cascarón de la defensa y la 5ª Brigada daría el segundo asalto. El plan preveía una acción conjunta y casi simultánea sobre todo el frente, con inicio en el norte, sobre las posiciones de Longdon, que serían asaltadas por el PARA 3, extendiéndose el ataque sobre Dos Hermanas (Batallón 45) y Harriet (Batallón 42).

La certeza sobre la inminencia del asalto enemigo llegó el 11 de junio con un largo y sostenido bombardeo, con “fuego de preparación”, que consiste, según la explicación del capitán Carlos López Patterson, “en demoler a

cañonazos la posición que va a ser atacada para obligar al defensor a meterse adentro de la cubierta y no observar ni interferir en el lanzamiento de los atacantes hacia la posición”. Ese mismo día, a 2000 kilómetros del lugar donde 7000 argentinos se alistaban para matar o morir, más de un millón de personas vitoreaban en Palermo al Papa, al grito de: “¡Queremos paz! ¡Queremos paz!”.

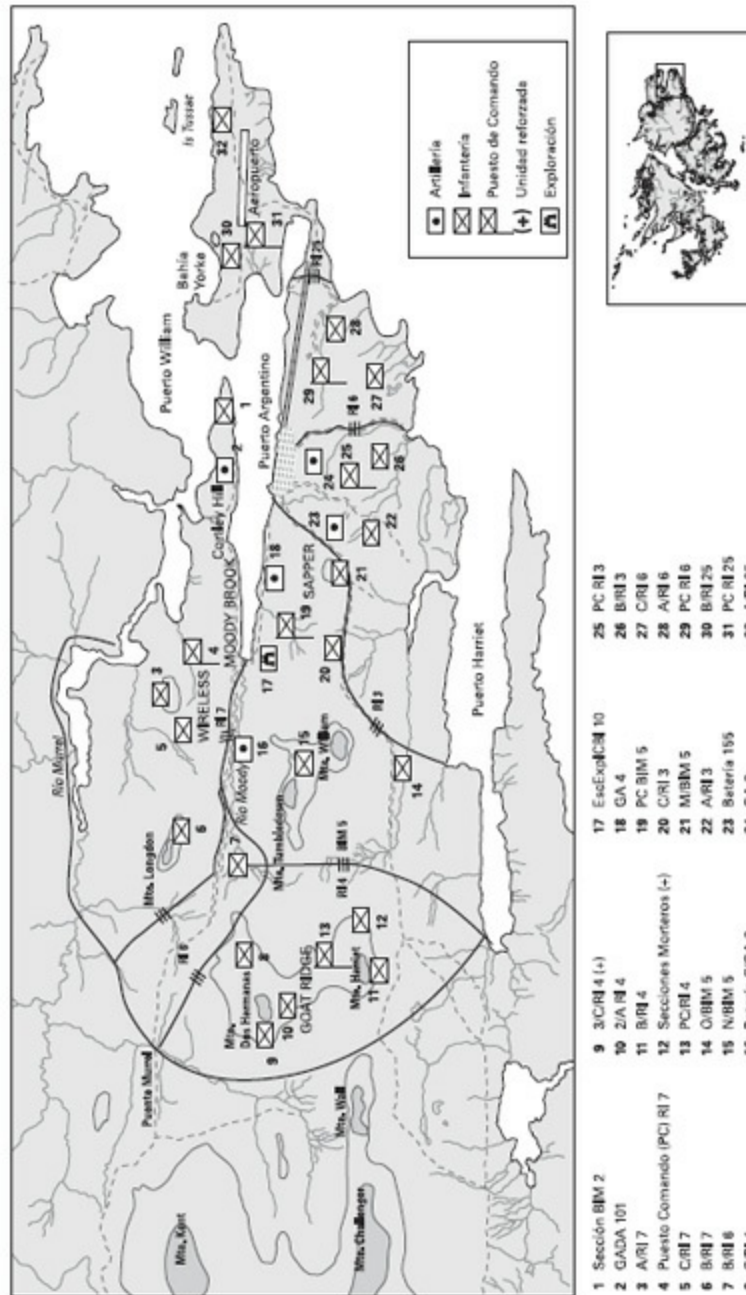
El PARA 3 llevaba varios días observando y estudiando las posiciones del RI 7 en Longdon (178 metros). Con su base de patrullas en el puente Murrel, la compañía D del batallón había tenido notorias facilidades para infiltrarse en las líneas argentinas y retirarse sin mayores dificultades. Esa situación le hizo creer a Thompson que el monte “podría ser tomado rápidamente”, por lo que su plan consistía en un veloz asalto y una marcha posterior sobre Wireless en la misma noche del 11 al 12. En el cuartel general del PARA 3 la información recogida se fue volcando en una maqueta, que sirvió de guía para brindar las últimas indicaciones a los soldados.

El RI 7 tenía un amplio sector de responsabilidad que arrancaba en Longdon y que se extendía hasta punta Camber. Ello lo obligó a dispersar sus fuerzas en un frente sobreextendido que, en verdad, no tenía mayores justificaciones tácticas. De todas formas, la defensa se distribuyó con la Ca B más una reserva de la Compañía de Ingenieros 10 (CaIng 10) ubicados en Longdon. Las compañías C y parte de la A, junto al comando del regimiento, permanecieron en Wireless y Moody Brook. Por último, una sección de la Ca A fue ubicada en Camber, junto a elementos del Grupo de Artillería de Defensa Aérea 101 (GADA 101). Pese a la evidente dirección que tendría el ataque inglés, se mantuvo el dispositivo táctico, con lo que una sola compañía reforzada (278 hombres) debería enfrentarse a todo un batallón (de casi 600 efectivos). De ese modo, la proporción inicial a favor de los británicos era de 2 a 1, pero si extendemos el análisis al poder de combate relativo⁴⁴, la proporción se ampliaba a 5 a 1.

La Ca B había organizado su despliegue en base a un punto fuerte que permitiera defender el sector en 360 grados, con esfuerzo principal sobre el oeste. Como se puede observar en el mapa, la primera sección —junto al mayor poder de fuego de la compañía— se ubicó en el borde oeste del cerro, mientras que la segunda y la tercera cubrieron el norte y el sur respectivamente. En el centro de la posición se reunieron los únicos dos

morteros pesados de 120 mm que apoyarían la defensa y el cuartel general del mayor Carlos Carrizo Salvadores, segundo jefe del RI 7 y responsable del sector.

PUERTO ARGENTINO. LÍNEA DEFENSIVA AL 11 DE JUNIO



Bajo un nutrido fuego de artillería provista por la *Avenger* y por los cañones de campaña apostados en Kent, el PARA 3 se puso en marcha a las

20.01 del 11 de junio. Una hora y media después comenzaría la batalla del monte Longdon, una de las más sangrientas de la guerra.

La compañía B del batallón inglés avanzaría directamente por el oeste, la A lo haría sobre las laderas del norte y la C quedaría como reserva. El movimiento sería acompañado por seis equipos de apoyo de estilo artillero, ya que se integraron tanto con ametralladoras MAG como con lanzamisiles antitanque Milan. Este grupo actuaría según las necesidades tácticas del momento. Todo el equipo pesado, que marchaba a retaguardia, lo hizo sobre tractores y camionetas Land Rover cedidas por los malvinenses.

Como la compañía B tuvo dificultades en su marcha, su ingreso en el campo de batalla fue prácticamente por la misma línea que seguía la compañía A. Poco después de las 21 la explosión de una mina antipersonal alertó a los defensores. Hasta entonces, los argentinos no habían detectado el movimiento, debido a que el radar terrestre Rasit permanecía apagado porque cada vez que se encendía recibía una andanada de proyectiles.

A las 21.20 la vanguardia inglesa comenzó el ataque sobre la primera sección. Luego de superar la línea del grupo de vigilancia terrestre (radar Rasit), la compañía A se lanzó desde el norte contra las fortificaciones del flanco derecho. Diez minutos más tarde se mantuvo la última comunicación⁴⁵ con el jefe de la sección, el subteniente Juan Baldini, que informó que se lanzaba en contraataque para restablecer su flanco. La noche, repentinamente, se iluminó con bengalas tanto británicas como argentinas, mientras millares de balas trazantes surcaban el cielo marcándolo con líneas naranjas y verdes. El combate por momentos fue cuerpo a cuerpo y tomó ribetes dramáticos.

Instantes después surgió la compañía B del PARA 3 arremetiendo contra el centro y el flanco izquierdo de la primera sección. Ésta comenzó a ser desbordada y se replegó dejando en el campo varios muertos y heridos. Cuando la situación parecía insostenible, el ataque inglés fue detenido por el certero fuego de los cañones sin retroceso de 105 mm y las ametralladoras de la tercera sección, que toman por el flanco al enemigo. Esta sección, además, contaba con eficaces francotiradores, que hicieron buen uso de los pocos visores nocturnos existentes, por lo que tenían condiciones apropiadas para reglar su fuego.

Esta coyuntura favorable animó a Baldini a intentar recuperar la altura de la que acababa de ser desalojado. Al mando de un pequeño grupo de soldados

y de una sección de ametralladoras de la infantería de marina, cargó sobre el adversario. Pero tanto él como el cabo primero Ríos que lo secundaba, cayeron bajo las ráfagas de ametralladora que los británicos habían instalado con celeridad.

Por su parte, la compañía A continuó su camino hasta toparse con la segunda sección, que la recibió con el fuego de ametralladoras. De modo que los argentinos tenían una sección (la primera) desalojada de sus posiciones y a su jefe muerto, y las dos restantes bajo la presión enemiga por todo el frente oeste. En consecuencia Carrizo Salvadores, decidió lanzar al ataque a su reserva para recuperar posiciones o, cuanto menos, permitir un repliegue ordenado de los efectivos de la primera sección.

La sección de ingenieros avanzó con dificultades hacia el objetivo, apoyándose en la tercera sección hasta quedar cara a cara con los británicos. Si bien el ataque no logró recuperar el terreno perdido, sirvió para detener al agresor.

Las siguientes dos horas serían un infierno de balas, granadas y muerte. Para dimensionar lo que se vivía en la cima del cerro, son ilustrativas las palabras del teniente Alberto Ramos, el oficial de enlace de la artillería, durante una comunicación con las baterías propias: “Esto es un infierno. Hay ingleses por todos lados y me cuesta identificar si los proyectiles que caen son los de nuestra artillería que nos apoya o de la artillería inglesa que los apoya a ellos”. La batalla se había estancado. Los ingleses no podían avanzar mucho más allá de las posiciones obtenidas en el inicio mismo del combate, y los argentinos no lograban moverse de sus trincheras. Esto permitió a Carrizo Salvadores reorganizar las fuerzas. Además consiguió, por intermedio de una comunicación directa con Puerto Argentino, que se enviara una sección de la Ca C para ejecutar un nuevo contraataque.

Entre tanto, la compañía A del PARA 3 permanecía cuerpo a tierra a causa de los disparos de la batería C del GA 3, mientras la compañía B lanzaba sus pelotones hacia la cumbre donde se encontraban los principales búnkers argentinos. En cada nueva carga, caían dos o tres soldados por el efectivo fuego de los francotiradores. Ante esa situación solicitaron fuego de apoyo a la artillería, la que respondió con rapidez y precisión logrando que sus hombres se reacomodaran en el terreno.

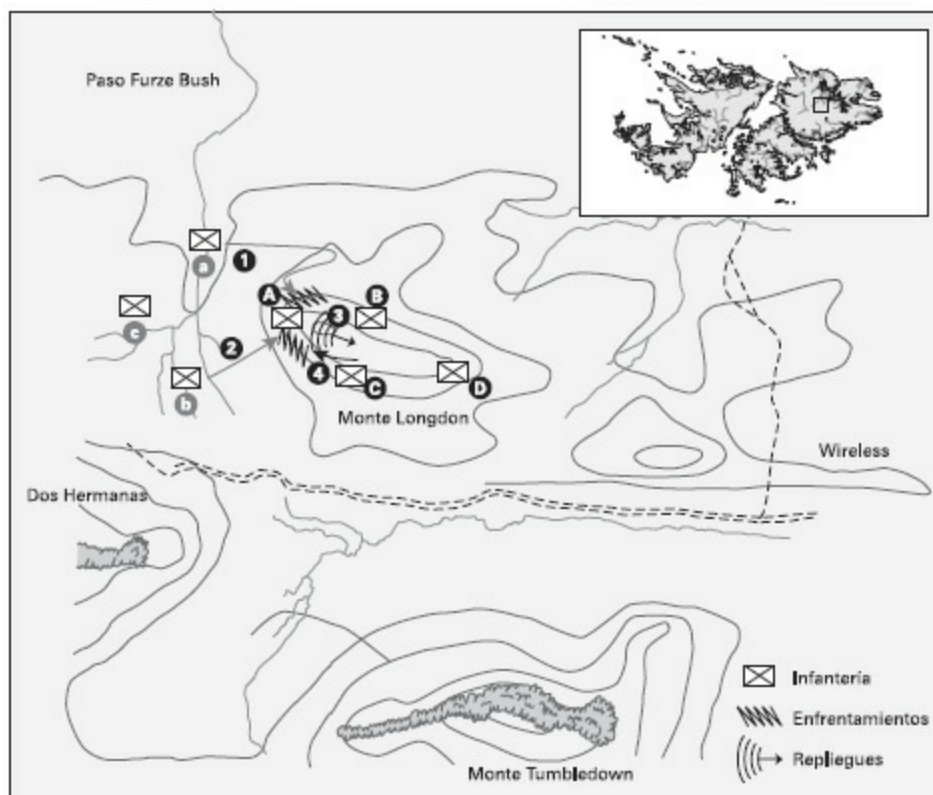
Finalmente, a las 2 de la madrugada la sección de la Ca C entabló combate con el enemigo. Si bien la lucha por el norte cesó, la presión inglesa desde el

oeste se mantuvo invariable. La nueva línea de combate se había establecido a la altura de la mitad del cerro, pero ello favorecía a los británicos, ya que dominaban la cresta. Allí la compañía de apoyo británica desplegó seis ametralladoras, con las cuales cubría el avance de los pelotones hacia las fortificaciones. Una a una las posiciones argentinas serían asaltadas con LAW de 66 mm, misiles Milan, granadas y una carga final a la bayoneta. Si ello no daba resultado, un pedido de apoyo de fuego bastaría para que una andanada de proyectiles impactara con absoluta precisión. Por momentos el fuego de artillería británico lograba aislar un sector del campo, que era atacado luego por los infantes.

Para las 5 de la mañana la situación era dramática en el campo argentino. Con numerosas bajas y diversas posiciones superadas por el enemigo; sin posibilidades de reglar el fuego de artillería, ya que Ramos había sido herido (moriría combatiendo), y con un nivel muy bajo de municiones, a las 6.30 se dio la orden de replegar la compañía hacia Wireless, bajo la protección de la artillería. Asimismo, se trasladó a pie a la reserva de Puerto Argentino (Escuadrón de Exploración de Caballería Blindada 10 [EscExplCBI 10]), que fue ubicada en una posición de bloqueo al sudeste de Longdon, con el objetivo de frenar una infiltración por ese sector.

LONGDON. DISPOSITIVO DE DEFENSA Y PRIMER AVANCE INGLÉS

- | | | |
|---------------------------|-------------------|-----------------------------------|
| A 1/BR/17 | a A/PARA 3 | 1 21,20 avance de A/PARA 3 |
| B 2/B/RI 7 | b B/PARA 3 | 2 21,30 ataque de B/PARA 3 |
| C 3/B/RI 7 | c C/PARA 3 | 3 Repliegue de 1/B/RI 7 |
| D Sección Calng 10 | | 4 Contraataque de 1/B/RI 7 |



Como muchas posiciones se encontraban cercadas o aferradas, y sin chances de retirarse, la lucha en esos sectores continuó hasta las 8. Sobre esas últimas fortificaciones cargaron dos secciones inglesas, que limpiaron a la bayoneta una tras otra las trincheras hasta dominar absolutamente el monte Longdon. Los soldados que no se entregaban eran sacados a la fuerza de los búnkers, y ejecutados mediante un bayonetazo en un ojo.

En esta carga final se registraron, según la denuncia efectuada por los veteranos de guerra argentinos, que fue confirmada en 1991 por Vincent Bramley —ametralladorista del PARA 3—, numerosos casos de fusilamientos de prisioneros y heridos argentinos. Bramley cita unos diez casos, pero es factible que hayan sido más.⁴⁶

Para las 9 de la mañana el primer objetivo británico estaba asegurado. En el campo de batalla quedaban 23 muertos⁴⁷ y 47 heridos del lado inglés (la

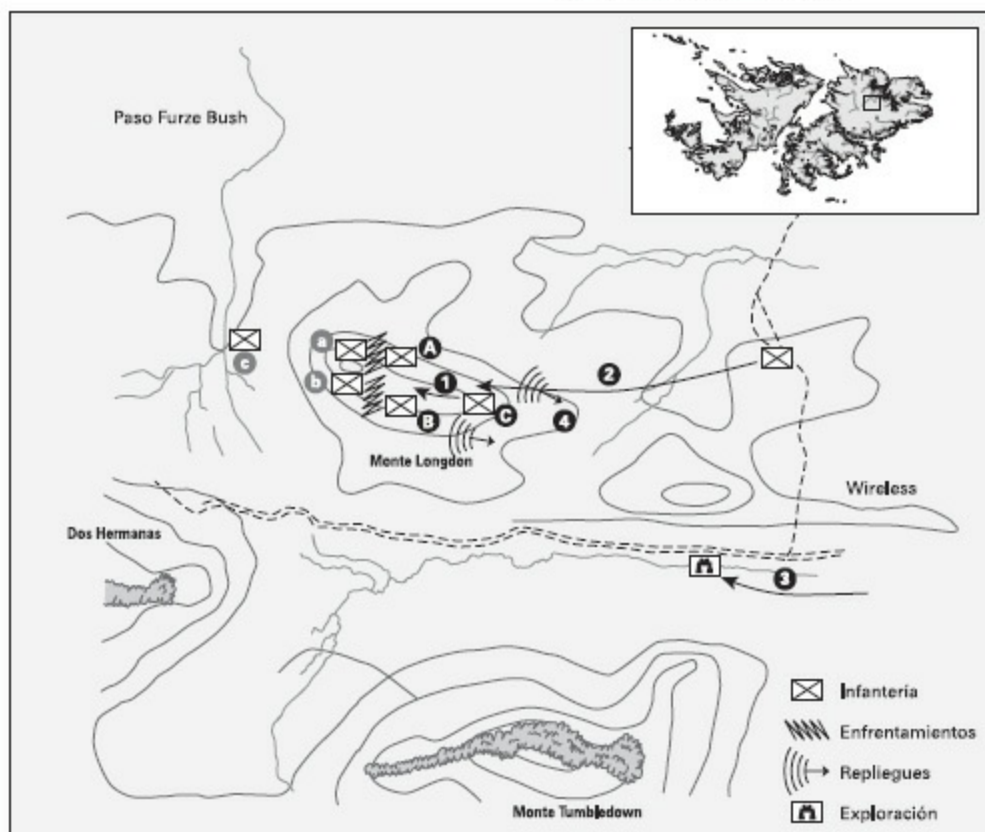
mayoría de la compañía B), y 200 bajas argentinas entre muertos, heridos y prisioneros. De los 278 hombres que constituían la defensa de Longdon, sólo 78 lograron replegarse luego de diez horas de combate.

DOS HERMANAS-HARRIET

A unos cuatro kilómetros al sudoeste de Longdon se encuentra el monte Dos Hermanas, compuesto por dos crestas pedregosas (Dos Hermanas norte (285 metros) y Dos Hermanas sur (304)) con un total de cinco cadenas de rocas, excepcionales para establecer allí posiciones defensivas. Algo más al sur está el monte Harriet (272), separado de aquél por una elevación rocosa denominada Goat Ridge. Todo el conjunto ofrecía óptimas condiciones para efectuar fortificaciones y establecer un duro escollo al avance inglés. Sin embargo, eso no fue posible debido a que, como hemos visto, la estrategia general de la defensa establecía que el ataque enemigo llegaría desde el sur, por lo que esas alturas recién fueron cubiertas a fines de mayo, con sólo doce días de preparación para el combate.⁴⁸

LONGDON. CONTRAATAQUE ARGENTINO Y REPLIEGUE

- | | | |
|---------------------------|-------------------|---|
| A 2/BRI 7 | a A/PARA 3 | 1 Contraataque de Calng 10 |
| B 3/B/RI 7 | b B/PARA 3 | 2 Refuerzo Sección C/RI 7 |
| C Sección Calng 10 | c C/PARA 3 | 3 Posición de bloqueo de EscExp CB 10 |
| | | 4 6.30 Orden general de repliegue |



La dirección de llegada de los ingleses, además, había convertido a esas posiciones en la primera línea del dispositivo defensivo. Así, el RI 4, encargado de su custodia, había pasado de ser la reserva estratégica, a constituirse en la avanzada argentina.

Mientras el regimiento luchaba contra el terreno para construir sus nuevas trincheras, los británicos se instalaban en Kent, a unos seis kilómetros de esa línea de defensa y separados de ella por una ancha pradera absolutamente desprovista de cubiertas. Allí se fueron reagrupando los integrantes de los batallones de comandos 42 (Batallón 42) y 45 (Batallón 45) y buena parte de la artillería de campaña inglesa.

Una de las primeras tareas que emprendió el enemigo fue instalar un punto de observación en monte Wall, ubicado al sur de Kent y bien internado en la

pradera, a unos 2000 metros de Harriet. En ese sitio —que hasta hace poco era ocupado por parte del regimiento argentino— se instalaron un observador de artillería, uno de control de fuego de mortero y un controlador avanzado de vuelo. De esa forma, Wall se convirtió en la base de operaciones de las patrullas británicas que se internaban por las noches en Harriet para estudiar las defensas y, muy especialmente, para detectar los campos minados que cubrían casi todas las vías de acceso. Allí se producirían, además, los choques con los comandos citados.

El patrullaje consiste en dominar el terreno entre ambos bandos, arrebatar la iniciativa y prevenir cualquier intento del enemigo. La tarea de reconocimiento de las posiciones argentinas les demandó unos diez días a los ingleses, para lo cual llegaron a utilizar hasta patrullas individuales que penetraban el dispositivo para recabar información. La intensa y persistente niebla era un elemento favorable para efectuar infiltraciones, más cuando desde el lado argentino no se utilizó ese recurso táctico con la asiduidad que hubiera sido necesaria.

Durante una de esas patrullas, el 6 de junio, un grupo de once hombres del RI 4, que daba protección a los ingenieros que minaban la base del cerro Dos Hermanas, fue atacado por una treintena de ingleses. Luego de un corto tiroteo los argentinos debieron replegarse con cinco muertos y tres heridos.

A partir de aquel día, y hasta la noche del 11, la posición del RI 4 sería duramente castigada por el fuego de la artillería naval, aérea y de campaña inglesa. Los argentinos debieron pasar casi una semana enterrados en sus húmedos pozos de zorro, con la única esperanza de que, por un momento, las balas inglesas se dirigieran contra otra zona del campo de batalla.

El teniente coronel Diego Soria, jefe del regimiento, desplegó a sus hombres de la siguiente forma: la Ca C, junto a dos secciones de la Ca A, cubrirían Dos Hermanas y Goat Ridge, y dos secciones de la Ca B y la Ca Comando⁴⁹, la reserva y la sección de morteros pesados se dividirían la custodia de Harriet. El personal de la segunda sección de la Ca A, se había replegado desde Freycinet el 8 de junio. Esta distribución de fuerzas no cumplía, según la apreciación de Robacio, “con el requisito doctrinario del apoyo mutuo”, lo que se dificultaba aún más a causa de lo compartimentado del relieve. Claro que esta crítica debe ser matizada con el poco tiempo de preparación que tuvo esa unidad; preparación que, por cierto, se hizo bajo

constante fuego enemigo.

El desarrollo de las acciones bélicas en este sector sería uno de los más interesantes desde el punto de vista estratégico, debido a que la planificación estipulaba una serie de movimientos tendientes a cercar las posiciones argentinas, que serían atacadas simultáneamente por seis columnas. Una vez más, los británicos contarían con una importante ventaja numérica, al desplegar dos batallones (unos 1200 hombres) contra un regimiento reducido (algo más de 500). De todas formas, la principal ventaja bélica recidía en el poder de apoyo del fuego de la artillería naval: los ingleses movilizarían un barco por cada cerro: la *Avenger* sobre Longdon, el *Glamorgan* sobre Dos Hermanas, y la *Yarmouth* sobre Harriet.

El Batallón 45 tomaría Dos Hermanas, mientras el Batallón 42 avanzaba sobre Harriet. Si bien la división en tres columnas del primero de estos batallones se entiende por la necesidad de atacar las dos alturas en simultáneo, el movimiento efectuado por el Batallón 42 era mucho más arriesgado. Thompson lo define como un “atrevido plan que implicaba el asalto contra la posición de un batallón enemigo desde retaguardia”. Para ello se debía realizar un “amplio movimiento de flanqueo”, que sólo fue posible gracias a la precisa información suministrada por las patrullas.

A las 22, los ingleses adelantaron dos columnas desde el oeste, con la intención de simular un ataque frontal contra las posiciones. La compañía X del Batallón 45 se lanzó, bajo las luces de sus bengalas, sobre la tercera sección de la Ca C del RI 4 (3/C/RI 4). En paralelo, la compañía J del Batallón 42 avanzó desde Wall para efectuar una maniobra de diversión frontal sobre Harriet.

En la punta oeste de Dos Hermanas sur los rivales se enfrascaron en un duro combate. La primera sección de la compañía inglesa, acompañada a pocos metros por siete ametralladoras y misiles LAW de 66 mm, llegó hasta el borde de la altura sin encontrar enemigos. Inmediatamente, partió la tercera sección para continuar el avance, pero allí sí fueron atacados por dos ametralladoras de la 3/C/RI 4 y el sostén de la Sección de Apoyo (Sec Apy), por lo que debió replegarse para permitir que la zona fuera batida por el fuego de artillería y morteros.

Sobre Harriet también se producían en aquel momento hechos de importancia. A las 23, la compañía K del Batallón 42 surgió de improviso desde el sudeste y sobre las posiciones de retaguardia del RI 4, donde se

encontraba la sección de morteros de 120 mm. Este ataque británico fue toda una obra maestra de la estrategia, ya que implicó la labor conjunta de diversos elementos del batallón, hasta lograr el éxito final de la operación. Si la tarea la iniciaron las patrullas, el siguiente paso lo darían los ingenieros limpiando de minas una senda segura desde el monte Challenger, que permitía conectar aquella altura con el camino que une Puerto Argentino con Fitz Roy. Las compañías K y L avanzaron por esa senda hasta quedar a mil metros al sudeste de Harriet. Allí instalaron un lanzamisiles Milan en dirección a la capital, con el objetivo de impedir el avance de la reserva de Panhard argentinos, y se aprestaron para el ataque.

Éste fue encabezado por la segunda sección de la compañía K, y después de casi una hora desalojaron la posición de la sección morteros, integrada por 4 piezas de 120 mm. Luego las trincheras fueron asaltadas por la primera y la tercera sección con misiles de 66 mm y granadas. En ese momento arribó la compañía L, que recibió nutrido fuego desde la compañía de servicios y el comando del regimiento. Como los ingleses mantenían su avance, Soria lanzó su reserva⁵⁰ al contraataque, con lo cual estabilizó momentáneamente la situación. Para consolidar esa ventaja parcial, el teniente coronel solicitó a la batería del BIM 5 que efectuara fuego de apoyo sobre las líneas de avance de las compañías K y L. Pese al pedido de Soria, la Ca B no pudo concurrir, ya que estaba aferrada por el fuego de morteros de la compañía J.

Así las cosas, para la una de la madrugada la situación era la siguiente: en Dos Hermanas sur la 3/C/RI 4 y la Sección de Apoyo mantenían la posición pese a la insistencia de los ingleses; en Goat Ridge, las patrullas de seguridad de la 2/A/RI 4 combatían en primera línea frente a una sección rival; y en Harriet, la Ca B dominaba el terreno —pese a no poder moverse—, y por la retaguardia la Ca comando recibía el fuego de dos compañías inglesas.

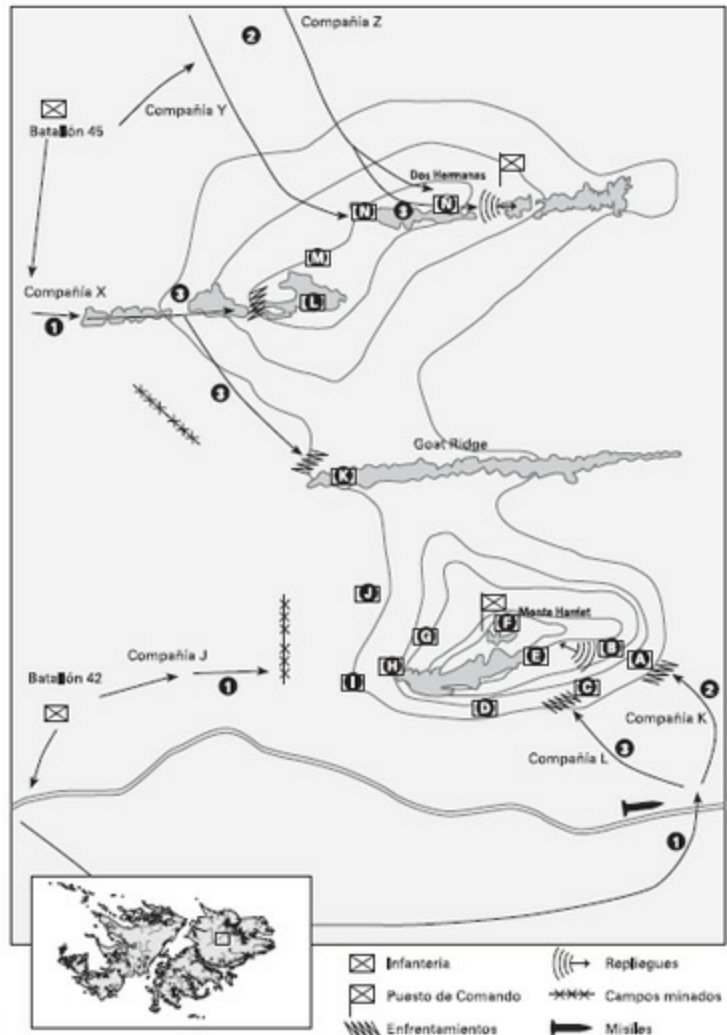
Pocos minutos después se iniciarían las acciones sobre Dos Hermanas norte. La compañía Z atacó la posición de la segunda sección de la Ca C (2/C/RI 4), que respondió con misiles de 88 mm que frenaron el avance inglés. Por su parte, y casi en simultáneo, la compañía Y se lanzó sobre la primera sección (1/C/RI 4). Sobre esta compañía cayeron entonces los últimos proyectiles de los morteros argentinos, ya que el resto de las balas se habían agotado en las acciones en Dos Hermanas sur y en Harriet. Esta resistencia obligó a los británicos a solicitar el fuego de apoyo de su propia artillería, y a

continuación los infantes cargaron con ametralladoras pesadas, LAW de 66 mm y lanzacohetes de 84 mm, sobre las fortificaciones argentinas. Luego de una hora de combate Thompson recibió la noticia de que Dos Hermanas norte estaba en su poder.⁵¹

Mientras por el norte la cuestión comenzaba a resolverse a favor del enemigo, sobre el monte Harriet la lucha continuaba con ahínco. A las 3.30, con un frente invertido y los ingleses cercándolos, Soria se repliega con su puesto de comando hacia el oeste, donde la Ca B aún dominaba el terreno. El teniente primero Jorge Echeverría asegura que la compañía ocupaba una posición muy fuerte, con coheteras hechas con restos de un Pucará y ametralladoras.⁵²

DOS HERMANAS-HARRIET. DISPOSITIVO DE DEFENSA Y PRIMER ATAQUE INGLÉS

- | | | |
|--|--|---|
| <p>A 1/B/RI 12</p> <p>B Sección morteros pesados</p> <p>C Sección exploración</p> <p>D Sección de servicios</p> <p>E Sección del comando</p> <p>F Puesto de Comando RI 4</p> <p>G Sección de servicios B/RI 4</p> <p>H Sección de Apoyo B/RI 4</p> | <p>I 2/B/RI 4</p> <p>J 3/B/RI 4</p> <p>K 2/A/RI 4</p> <p>L 3/C/RI 4</p> <p>M Sección de Apoyo</p> <p>N 2/C/RI 4</p> <p>O 1/C/RI 4</p> | <p>1 Ataque frontal de diversión, mientras las compañías L y K del Batallón 42 se ubican al sudeste de Harriet e instalan un lanzamisiles Milan sobre el camino.</p> <p>2 Ataques generales por el norte y por el sur.</p> <p>3 Renovación del ataque inglés: la Ca. C/RI 4 se repliega en desorden, hay choques en Dos Hermanas sur y Goat Ridge, y por el sur la compañía L del Batallón 42 carga por el flanco.</p> |
|--|--|---|



Para entonces, eran dos las alturas perdidas por los argentinos: Dos Hermanas norte y Harriet. Sobre ellas comenzaron a caer las poderosas bombas de 155 mm del GA 3, con la intención de frenar al enemigo y permitir el repliegue ordenado de los hombres que se mantenían luchando.

Desde el comando central en Puerto Argentino se ordenó la realización de dos contraataques. No obstante, por diversos motivos, ni la reserva del RI 3 ni

la compuesta por el EscExplCBI 10 estuvieron en condiciones de cumplirlos, por lo que las acciones en Harriet-Dos Hermanas quedaron sin posibilidades de contar con refuerzos. El único movimiento fue un enlace establecido entre la Ca B del RI 6 y las fuerzas que se replegaban desde Dos Hermanas norte (44 hombres, la mitad de los que habían iniciado el combate). En consecuencia, explica Menéndez, se le ordenó que con sus efectivos “entrara en posición de inmediato para recibir a los efectivos que se venían replegando, mandarlos hacia retaguardia, luego replegarse él también y ocupar una nueva posición de bloqueo más atrás”.

En Dos Hermanas sur, el subteniente Marcelo Llambías continuaba combatiendo frente a la compañía X, y comenzaba a ser atacado desde el flanco derecho por las compañías instaladas en la cresta norte. Cuenta López Patterson, en la recopilación de testimonios hecha por Carlos Túrolo, que en esa posición se rechazaron cinco ataques y que el mecanismo utilizado por los ingleses era el siguiente: “Un intento de asalto a la posición que era rechazado; luego se replegaban unos cien o ciento cincuenta metros, y allí donde el enemigo observaba que salía el fuego de la defensa, era intensamente bombardeado por la artillería. Se hacía un nuevo intento y al ser rechazado, se procedía igual que antes”. Así se mantuvo la lucha hasta que la última ametralladora, manejada por el propio Llambías, quedó sin municiones. Con sólo el 40 por ciento de sus miembros originales, la 3/C/RI 4 y la Sección de Apoyo lograron romper el aferramiento y se retiraron hacia las posiciones del BIM 5 en Tumbledown, donde solicitaron ser incorporados a la defensa. El soldado Pérez, que había caído prisionero, extrajo una pistola de entre sus ropas y mató a sus dos captores. Con las tradicionales boinas de los paracaidistas en la mano, Pérez llegó hasta la retaguardia y se reincorporó a la lucha.

En Goat Ridge, los argentinos estaban rodeados y su jefe, el subteniente Oscar Silva se replegó con los últimos cinco conscriptos que le quedaban. Por su parte, López Patterson logró escabullirse con 30 hombres. Armados con siete ametralladoras y dos morteros, el grupo sostuvo combates con los ingleses ubicados en Longdon, y logró llegar hasta Moody Brook en la tarde del 12.

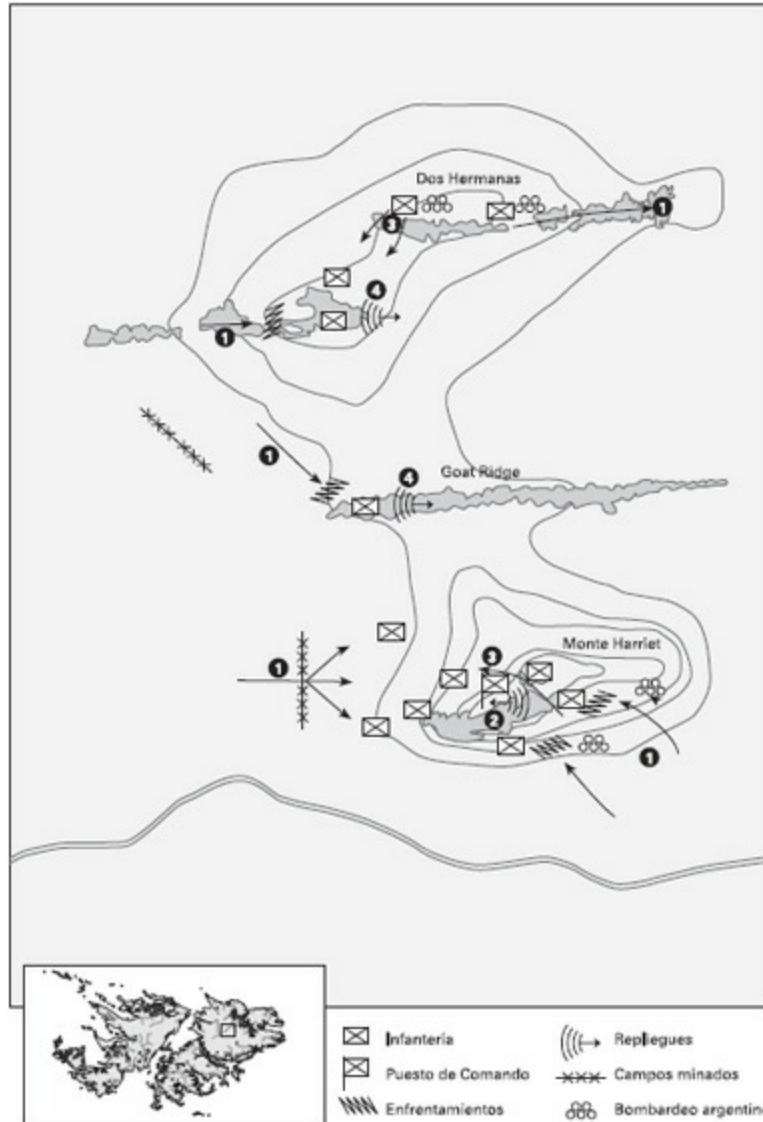
Los 60 hombres que aún componían la Ca B y acompañaban a Soria sostuvieron el combate hasta que con las primeras luces del día, y ya casi sin municiones, debieron entregarse luego de diez horas de resistencia.

Para las 8.30 la batalla de Dos Hermanas-Harriet había terminado. En el campo quedarían 22 muertos, 119 heridos⁵³ y unos 200 prisioneros argentinos; los ingleses registraron unas 40 bajas entre muertos y heridos. De esta forma, el RI 4 había perdido al cincuenta por ciento de sus miembros, ya que, según Farinella, la dotación era de 678 hombres. La bandera del regimiento regresó furtivamente al continente en manos del presbítero Vicente Martínez y hoy se encuentra en el museo de la unidad en Monte Caseros, Corrientes. En la cima de Harriet los soldados del Batallón 42 se repartían el succulento botín: las raciones de comida y los borceguíes argentinos, que eran mucho mejores que los que ellos utilizaban.

En esa larga y violenta madrugada, los ingleses habían logrado superar la primera línea de defensa argentina. Si bien su plan original estipulaba que entre el 11 y el 12 de junio llegarían hasta Wireless y Tumbledown, la feroz resistencia que encontraron les hizo modificar esa idea. Las posiciones argentinas eran mucho más fuertes de lo que el comando británico había anticipado y la voluntad de lucha de los defensores se encontraba muy por encima de las especulaciones previas.

DOS HERMANAS-HARRIET. MOVIMIENTO ENVOLVENTE Y REPLIEGUE

- 1 Ataque en cinco direcciones, que pretende cercar a los argentinos.
- 2 El comando del RI 4 se repliega hacia las posiciones de la B/R/1 4.
- 3 Los ingleses cargan sobre la B/R/1 4 y por el flanco, contra Dos Hermanas sur.
- 4 Parte de las tropas en Dos Hermanas sur y Goat Ridge logran repliarse, la B/R/1 4 queda rodeada y es tomada prisionera.



La artillería argentina disparó aquella noche durante diez horas seguidas, dejando de lado cualquier aprensión por la cadencia de tiro ideal de los cañones. La batería C del GA 3, ubicada en Moody Valey, había recibido un constante castigo que obligaba a sus artilleros a salir de sus refugios para disparar entre las andanadas del enemigo. La batería C del GA 4, según el teniente primero Jorge Cerezo, jefe del grupo de cinco obuses, dispuso 60

tiros por pieza, y a unos quinientos metros, otros 2000 de reserva. Esa noche los hombres, sin importar el rango, debieron transitar permanentemente esa brecha para abastecerse de proyectiles.

“INSTALACIÓN DE TIRO BERRETA”

La capacidad de inventiva criolla se manifestó en toda su espectacularidad en aquella larga noche del 11 al 12 de junio. Al igual que en los días previos, los británicos adelantaron sus barcos hasta la costa para bombardearlas. Hasta allí, la única respuesta argentina habían sido las “pinchaduras” del escuadrón Fénix (simulando ataques de la aviación de guerra) o los fuegos de los cañones de 155 mm, con los que hubiera sido un milagro conseguir un impacto directo. Pero esa noche la Task Force se llevaría una sorpresa.

La cuestión de los bombardeos nocturnos ingleses preocupaba sobremanera al comando argentino. Las distintas alternativas no lograron evitar que noche tras noche la historia se repitiera. Así se fue gestando la idea de lanzar los Exocet de la versión mar-mar, mediante una plataforma terrestre. La mayoría de los barcos de guerra de la Armada tenía la versión MM-38 del misil francés, pero ellos no habían sido utilizados a causa de la rápida derrota en la batalla naval.

La tarea, de carácter ultrasecreto, recayó en el capitán e ingeniero naval Julio Pérez, quien ya había trabajado en la adaptación del sistema Super Etendard-Exocet y había estado diez meses en París estudiando los secretos del misil. El objetivo era crear un sistema de lanzamiento que posibilitara hacerlo en condiciones disímiles a las que el misil tenía como programación original.

La complejidad del sistema electrónico de los Exocet consistía en que la computadora de tiro debía instalarse directamente en el barco. Sin esa guía, el misil no se podía disparar. Por lo tanto, había que buscar la forma de “engañarlo” a partir de la utilización de una señal fija que permitiera prescindir de las computadoras de guiado de tiro.

Una vez resuelto esto, el siguiente paso fue construir una rampa de lanzamiento adecuada a esa nueva modalidad de disparo. Tema que se solucionó mediante una estructura de hierro colocada en un semirremolque.

Además, se incorporó un grupo electrógeno Siemens de 1938 para brindar suministro eléctrico, de modo que con todas esas piezas instaladas se simularon entre 10 y 20 lanzamientos.

Cuando todo estuvo preparado en el continente, se trasladaron los componentes hacia las Malvinas. El 2 de junio Balza, Pérez y otros dos oficiales de marina se reunieron en el comando del contraalmirante Osvaldo Otero para estudiar en detalle, según los datos que aporta Rodríguez Mottino, “la factibilidad del empleo del misil en misiones tierra-mar y las posibilidades contra buques enemigos”. La conclusión de la reunión fue que era imprescindible utilizar un radar de detección, que estableciera las coordenadas exactas de la posición del buque al que se debería atacar. En consecuencia, se determinó que el GA 3 le prestaría, entre las 16 y las 5 de la madrugada, su radar Rasit al grupo que lo operaría, y se lo comenzó a llamar, con cierto grado de humor, “Instalación de Tiro Berreta” (ITB).

Al complementarse el sistema del misil con el del radar se comprobó que eran incompatibles, por lo que resultó forzoso confeccionar una tabla de conversiones mediante una serie de cálculos manuales de gran complejidad matemática.

En la noche del 5 de junio se hizo el primer intento. Por la tarde, alrededor de las 16, personal del GA 3 trasladó el Rasit en una camioneta Dodge y un Land Rover por el camino entre Puerto Argentino y el aeropuerto. Media hora después llegaba el lanzador de 6 toneladas. Debido a que tanto el lanzador como la antena debían apuntar en paralelo, la tarea de calibrarlos demandaba una hora. A las 18, llegaron la grúa autopropulsada y el carretón que portaba los contenedores con dos misiles de 1800 kilos, más el grupo electrógeno, con lo que, luego de tres horas de preparación, la batería estuvo pronta para el disparo. Esa misma tarea, en orden inverso, se efectuaba a partir de las 5 de la madrugada, cuando todos los componentes volvían a su escondite, ya que la batería sólo operaría de noche. Todos los días, hasta el fin de la guerra, se repetiría la misma operación: por las tardes se transportaba y se instalaba todo, y en la madrugada se desmontaba y se replegaban.

Finalmente, ese 5 de junio se dispararon dos misiles, pero el primero no salió y el segundo se desvió de su destino. Hasta entonces la ITB no había dado resultados, sin embargo, sus operadores continuarían probando y esperando que otro barco enemigo cruzara la línea de tiro.

Eso ocurrió en la madrugada del 12 de junio, mientras se sostenían los

combates terrestres en Longdon, Dos Hermanas y Harriet. El *Glamorgan*, que apoyaba con sus baterías al Batallón 45 que asaltaba Dos Hermanas, se cruzó en la línea del Rasit, que lo captó a menos de 30 kilómetros de su posición y en el límite de alcance del misil. El sargento Raúl Orcasitas, operador del radar, transmitió los datos suministrados, los que fueron transferidos a la computadora del Exocet luego de la conversión matemática necesaria. Una vez finalizados los cálculos, y con el navío a metros de salir del alcance de tiro, el misil fue disparado desde la plataforma y viajó velozmente hacia el objetivo.

El disparo fue captado por el radar del barco y el capitán Mike Barrow tuvo tiempo de efectuar un giro que dejó al navío exponiendo su perfil más estrecho. Asimismo, lanzaron un Sea Cat, pero no hubo forma de detenerlo. El misil se incrustó en la zona del hangar de helicópteros, donde murieron 8 hombres, y el incendio se extendió luego hacia la cocina. En total los ingleses perdieron ese día 13 hombres y tuvieron 17 heridos. La rapidez de reflejos de su comandante los había salvado de terminar igual que el *Sheffield*.

La improvisada batería resultó mucho más eficaz que varias de las modernas armas del enemigo. La satisfacción entre los “creadores” de esa nueva versión del misil francés era absoluta. El éxito fue tal que, según revela Boccazzi, los ingleses instalaron un sistema similar en Gibraltar, que fue copiado del modelo que capturaron en las Malvinas luego de la rendición argentina.⁵⁴

LAS HORAS FINALES

El amanecer del 12 de junio estuvo cubierto de niebla. El silencio apenas era entrecortado por solitarios disparos, el vuelo de los helicópteros ingleses y los gemidos de dolor de los heridos. Desde el oeste venían los soldados argentinos que se replegaban luego del combate nocturno. Algunos se reagruparon en la segunda línea de defensa y solicitaron, con éxito, ser incorporados a ella. Muchos otros siguieron hacia Puerto Argentino cargando heridos, tristezas y sufrimiento. Eran los “zombis”, como se los bautizó en aquel momento, por vagar como perdidos por las afueras de la capital.

La mañana llegó con un compás de espera. El combate había sido cruento

y las tropas, de ambos bandos, estaban exhaustas. Esas horas serían aprovechadas para reaprovisionar a los soldados, organizar nuevamente las posiciones y alistar los elementos que participarían de la segunda y definitiva batalla por las Malvinas.

Por el lado argentino, las principales actividades serían: movilizar a las tropas necesarias para rearmar la línea de defensa y aprestarse para el largo intercambio de fuego de artillería que sostendrían las baterías de los grupos de artillería 3 y 4 (GA 3 y GA 4). La experiencia de la noche anterior había servido para conocer los procedimientos que utilizaban los ingleses durante el ataque nocturno. Esto era de suma importancia, y no se había hecho antes porque ningún soldado pudo replegarse luego de la derrota de Darwin-Pradera del Ganso.

La línea de defensa quedó conformada, de norte a sur, con los restos del RI 7 sobre la sierra Wireless y su Ca C absolutamente dispersa; el EscExplCBI 10 algo adelantado sobre el valle del río Moody; la Ca A del RI 3 (A/RI 3) ocupando la dorsal nordeste de Tumbledown, lugar al que fue movilizada a las 4.30 del 12 de junio; la Ca B del RI 6 (B/RI 6) replegada hacia el este, ubicada entre la recién incorporada Ca A del RI 3 y las posiciones del BIM 5, que cerraban el dispositivo con su Compañía Obra (Ca O) adelantada sobre Ponny's Pass. Además, revela Menéndez, se distribuyeron tropas de comandos sobre las vías de aproximación de Moody Brook y colina Sapper, armadas con misiles antitanque y Blow Pipe.

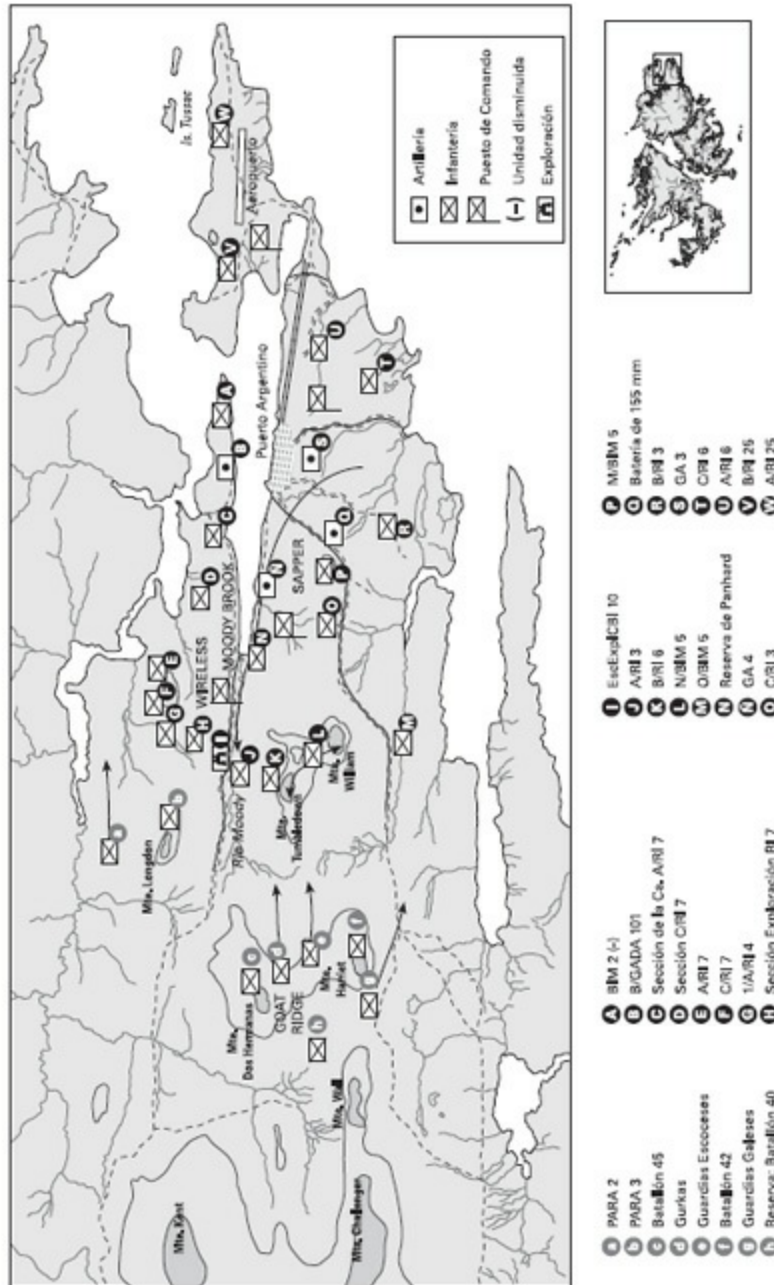
Todos estos movimientos requirieron, asimismo, la construcción de nuevas fortificaciones, para lo cual se debieron cavar pozos de zorro bajo el fuego de la artillería enemiga, que nunca se detuvo. Durante toda esa jornada se sucedieron los ataques por medio de aviones Harrier, los buques de guerra y la artillería de campaña. Esta última fue movilizada en helicópteros a posiciones que le aseguraban un alcance hasta el interior mismo del dispositivo defensivo. Según Jofre, en la posición de la B/RI 6 se contaron 150 proyectiles en unos 45 minutos, con un saldo de 12 bajas.

Claro que ese fuego no quedaría sin respuesta. El adelantamiento de las líneas enemigas permitiría a la artillería argentina contestar con mayor asiduidad y precisión los ataques ingleses. La tarea fundamental de las baterías que dirigía Balza será interferir la organización del asalto final. Así, se bombardeará continuamente Longdon y Dos Hermanas, donde se observaba el incesante movimiento de helicópteros. Justamente uno de esos

aparatos, que se aprestaba a dejar en tierra una pieza de artillería, será derribado por el fuego de la batería B del GA 3. Para este tipo de ataques se utilizaban proyectiles con espoleta de tiempo, que los hace explotar en el aire, con lo cual la onda expansiva no se pierde en la turba.

Pese a la importancia de estas tareas, la labor de mayor peso que debió efectuar la artillería fue el traslado de la batería C del GA 3 hacia retaguardia, para incorporarse al GA 4, que se encontraba a unos dos kilómetros y medio al oeste de Puerto Argentino. Mover seis obuses con todas sus municiones constituía una tarea ciclópea en medio del barro y la falta de vehículos. Por más absurdo o anticuado que parezca, Balza se lamenta de no haber tenido, cuanto menos, una recua de mulas que facilitara la labor de los soldados. Toda la mañana del 12 se trabajó en ese movimiento bajo la custodia del resto de las baterías, que protegían el repliegue con nutrido fuego sobre el enemigo. Una de las piezas, enterrada hasta la mitad en el barro, debió ser desarmada, tarea que demandó dos horas de ingente esfuerzo.

PUERTO ARGENTINO. LÍNEA DEFENSIVA AL 12 DE JUNIO



Según Rodríguez Mottino, durante la jornada del 12 se consumieron 2500 proyectiles de 105 mm. Entre el 12 y el 13 se registraron, además, los fuegos de contraartillería más intensos de la campaña, con disparos directos sobre las baterías tanto argentinas como británicas. Para reglar el fuego del GA 3, se envió al teniente primero Juan Caballero a bordo de un helicóptero Augusta, que debía elevarse sobre las alturas para detectar a las baterías rivales, lo que

implicaba todo un riesgo. La aeronave finalmente fue alcanzada en vuelo y, por fortuna, pudo replegarse y aterrizar sin pérdidas.

La importancia y la efectividad de los cañones de la defensa (en especial sus piezas de 155 mm) se comprueban a partir del empeño de los ingleses por destruirlos, mediante un Harrier de un costo de 20 millones de dólares para atacar un cañón que vale 200 mil. Los SOFMA habían sido ubicados al este de la colina Sapper, cubiertos por la ladera que le servía de pantalla natural ante los radares de detección de blancos. El ataque fue exitoso, ya que dejó uno de los dos cañones fuera de servicio.

Todo indicaba que los británicos se lanzarían esa misma noche del 12 al 13 sobre las trincheras, pero, evidentemente, la resistencia que encontraron durante la primera parte de la batalla los obligó a repensar su estrategia general. Con más de quince días ocupando posiciones a la intemperie por la pérdida de sus carpas de campaña tras el hundimiento del *Atlantic Conveyor*, los soldados ingleses, según la descripción de Thompson, “más parecían animales y casi preferían vivir fuera de los refugios”. El testimonio de Bramley es coincidente, al describir: “En dos semanas nosotros parecíamos un ejército de esqueletos vestidos con harapos. Teníamos las caras consumidas por la pérdida de peso, los uniformes empapados y desprolijos, las botas hechas una ruina, y ansiábamos un bocado de comida sólida”.

Igualmente, la cuestión principal era que la 5ª Brigada, que tenía la responsabilidad directa sobre el asalto, no había efectuado reconocimientos de importancia sobre las posiciones que debía atacar.

Así las cosas, el domingo 13 seguiría de forma similar a lo ocurrido durante la jornada anterior. Ese día las tropas argentinas buscaron en las radios portátiles una pequeña alegría a la distancia, aunque ni siquiera pudieron disfrutar de un triunfo de la Selección de fútbol, que perdió 1 a 0 contra Bélgica en su debut en el mundial de España.

En cuanto a las tropas, se realizarían los últimos movimientos previos al combate. En la madrugada se ordenó el repliegue de la Ca C del RI 7, ya que su personal se encontraba disperso y bajo el fuego de las avanzadas inglesas ubicadas en Longdon. Para reforzar la zona de sierra Wireless enviaron una sección de la Ca A del RI 4, replegada desde Freycinet esa misma tarde, y un grupo de 10 ametralladoras que habían arribado a las islas por la mañana. Asimismo, se replegó al Esc-ExplCBl 10 un poco hacia el este, que hasta allí aparecía algo adelantado en el terreno y podía ser fácilmente cercado desde

Longdon y Dos Hermanas, para que pudiera ubicarse dentro del dispositivo. Finalmente a las 18 se mandó alistar una compañía del RI 25 —que aún no había tenido participación—, para quedar como reserva en la zona de Puerto Argentino.

El 13 de junio, entre el desgastante y persistente bombardeo enemigo, la cadencia de tiro que saturaba los obuses y la imposibilidad de desenterrar del barro las piezas, el ataque final encontraría a nuestra artillería con varias bocas de fuego menos.

Para los defensores, era más que claro que el ataque llegaría esa noche. Los movimientos desarrollados por las avanzadas enemigas durante la tarde así lo ratificaban. Pese a contar con cuatro regimientos y medio desplegados en torno a Puerto Argentino, y a que el avance inglés venía desde una única dirección, Menéndez y su estado mayor sólo utilizarían en la batalla decisiva al BIM 5, los restos del RI 7, tres compañías sueltas del RI 3 y RI 6, y otras unidades que se fueron agregando con el correr de las horas. El criterio de utilización de tropas en cada comando central fue notoriamente dispar. Mientras que los británicos emplearían la totalidad de sus batallones en combate, los argentinos excluirían de la acción directa a dos regimientos completos en la Gran Malvina (RI 5 y RI 8) y a otros tres reducidos en torno a Puerto Argentino (RI 25, RI 3 y RI 6).

LOS TANQUES DE LA GUERRA

Luego de la derrota en Longdon, el RI 7 se reagrupó en torno a la sierra Wireless (100 metros) con parte de las compañías A y C adelantadas hacia el norte. Esta última, como vimos, tenía su personal muy disperso y en constante contacto con patrullas enemigas. Durante toda la jornada del 13 de junio la zona fue batida por fuego de artillería y de morteros, que dejó prácticamente incomunicado al regimiento, a causa del corte de las líneas alámbricas y de las interferencias en las de tipo radioeléctrico.

Desde lo alto de la sierra se podía observar el movimiento de la columna inglesa integrada por los hombres del PARA 2,⁵⁵ el mismo batallón que había obtenido la victoria de Darwin-Pradera del Ganso. Junto a ellos se distinguían claramente los tanques livianos Scorpion y Scimitar, que hasta entonces no

habían entrado en combate y que pertenecían a los Blues and Royal. El primero poseía un cañón de 76 mm y un visor nocturno muy superiores a cualesquiera que pudieran usar las tropas de infantería argentinas. El otro blindado, más bien un vehículo artillado, disparaba proyectiles de 30 mm. Esa noche se habrían utilizado cuatro o cinco de esos artefactos, contando ambos modelos.

Además, los paracaidistas contarían con el apoyo de un pelotón de ametralladoras y de la compañía de apoyo del PARA 3, que con 5 ametralladoras y 5 Milan podían cubrir, desde la ladera este de Longdon, todo el flanco izquierdo del RI 7. Si hasta allí el poder de fuego de los ingleses había sido asombroso, lo sufrido en Wireless por los argentinos superaría todo lo vivido anteriormente.

El PARA 2 se había reunido en el paso Furze Bush, desde donde marchó por un camino al norte de Longdon, la única dirección posible para que los blindados pudieran llegar hasta el campo de batalla. Esto los llevaría a caer sobre el blanco con dirección norte-sur, en un ataque que se organizó en cuatro etapas.

La compañía D fue la encargada de iniciar la marcha sobre las estribaciones del oeste de la sierra. La mayor dificultad que encontró a su paso fue el incesante cañoneo de los SOFMA de 155 mm. En esta etapa se registraron acciones entre pequeñas fracciones argentinas, que luego de una corta resistencia debieron replegarse para tomar posiciones a retaguardia. Momentos después, las compañías A y B del PARA 2, armadas con los tanques, iniciaron la segunda fase del plan, al asaltar por el frente las posiciones de vanguardia del RI 7.

Cerca de las 22 se incrementará el ataque con disparos de artillería naval y de campaña, más fuego de morteros y una lluvia de granadas de fósforo sobre las trincheras de avanzada. Las enseñanzas de la batalla del istmo de Darwin fueron bien aprovechadas por el PARA 2: ante un nido de ametralladora no serían sus soldados los que se lanzarían al ataque, sino los tanques de guerra. Una tras otra las fortificaciones argentinas fueron voladas por los disparos de esos blindados. El poder de fuego general de los británicos esa noche llegó, según Hastings y Jenkins, a 6000 proyectiles de todo tipo arrojados contra las líneas de defensas.

Mientras el RI 7 era atacado desde el frente, la batería del GADA 101, ubicada en la península Camber, comenzó a ejecutar misiones de fuego

terrestres con sus poderosas piezas antiaéreas de 35 mm. Por su parte, los dos grupos de artillería mantenían sus cañones apuntados hacia las líneas de avanzada enemiga, arrojando proyectiles y bengalas para iluminar el sector de las acciones. Asimismo se ordenó a la Ca A del RI 3 y a la Ca B del RI 6 que batiesen con morteros el monte Longdon, desde donde se estaba recibiendo nutrido fuego.

El avance de la compañía D del PARA 2 había desalojado a la sección de exploración del RI 7 y se enfrascó en duro combate con el EscExplCBl 10, que cerraba la línea de defensa por el oeste. Simultáneamente, las columnas de las compañías A y B inglesas desalojaron al RI 7 de la altura de curva 250, por lo que estas tropas debieron replegarse hacia la compañía comando y reagrupar la defensa en torno a la altura principal de la sierra.

En la península Camber, unos 30 hombres del SAS, el SBS y el escuadrón de ataque de la infantería de marina efectuaron una operación de desembarco. El objetivo era de diversión⁵⁶ y buscaba destruir la batería del GADA 101 allí apostada. Ni bien pusieron un pie en la playa fueron barridos por el fuego antiaéreo, por lo que debieron combatir en retirada hasta un lugar seguro. A esa altura de los acontecimientos los ingleses ya operaban cómodamente en la Bahía de la Anunciación y en la bahía de Puerto Groussac.

Para controlar la situación en Camber, partió un grupo de las compañías de comandos 601, 602 y de la Gendarmería, y como no encontró a los británicos, que se habían replegado velozmente, avanzó hacia el oeste para tomar una posición desde la cual apoyar al RI 7 por el flanco derecho.

A la medianoche la situación del RI 7 era desesperante, con patrullas inglesas que comenzaban a penetrar sus líneas y un apoyo de fuego devastador. Ante esto se determinó que el EscExplCBl 10 se movilizara para reforzar las posiciones del regimiento. El desarrollo del combate pondrá frente a frente a los escuadrones de blindados: los Blues and Royals ingleses contra el Cuerpo de Caballería Blindado 10, sólo que los primeros iban en tanque y los argentinos a pie.

Con gran dificultad, el escuadrón pudo llegar hasta el punto indicado, donde encontró al personal del RI 7 replegándose masivamente. Cerca de las 0.30 del 14 de junio se pudo estabilizar la lucha en Wireless. Las siguientes dos horas serían de combates cuerpo a cuerpo en las líneas de avanzada, pero sin grandes progresos para el atacante, que se dedicaba a castigar sobre las

trincheras a una prudente distancia. La nueva línea de defensa quedó establecida en la altura principal de la sierra, con el arroyo Moody a su espalda. Esta posición se pudo mantener hasta las 3 de la madrugada sin mayores cambios.

Desde el comando central en Puerto Argentino se intentaron algunos movimientos tendientes a sostener la lucha en aquel sector. Las secciones de cañones sin retroceso del RI 6 y el RI 25 salieron hacia Moody Brook para aportar más poder de fuego. Además se ordenó a la Ca B del RI 25 que acelerara la marcha hacia el mismo punto, lugar al que no podrían arribar debido a las dificultades de un terreno excesivamente anegado.

A las 2 de la madrugada se inicia un proceso de repliegue de secciones que, según el coronel Francisco Machinandiarena, se produjo “por el efecto de arrastre que ejercieron, en su retroceso, efectivos de primera línea”. A esto debe agregarse que en las posiciones de avanzada se comenzó a correr la voz de repliegue, presumiblemente propaladas por soldados ingleses infiltrados. Ante esta novedad, se dio luz verde para disparar contra el personal que diera la voz de retirada. La orden expresa del comandante de la Agrupación Puerto Argentino, general Oscar Jofre, era que la posición en Wireless debía sostenerse a cualquier costo.

Una hora más tarde, coincidiendo con el inicio de una intensa nevada, los británicos volvieron a la carga. La compañía D, que dominaba la ladera oeste de Wireless, emprendió la tercera fase del ataque inglés, que consistía en avanzar sobre el flanco izquierdo de las posiciones del RI 7 y el EscExplCBI 10. Esas tropas quedaron, en consecuencia, bajo un ataque envolvente que ponía en serio riesgo su permanencia en el terreno, dado que podían ser rodeados desde el oeste y el norte, con la amenaza de quedar encerradas en Camber, si no se frenaba el avance de esa compañía. Una vez más, el poder de los medios artilleros a su disposición impulsó adelante a las tropas del PARA 2.

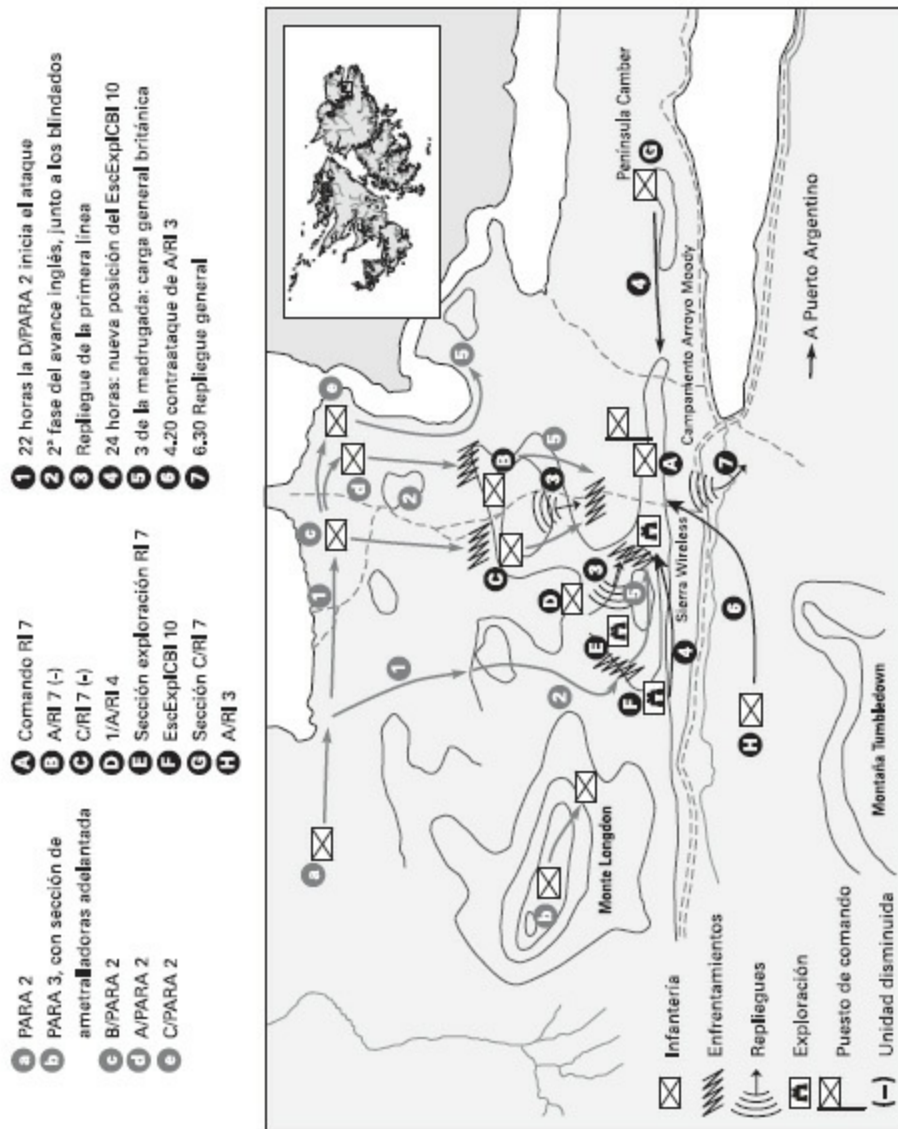
A las 4.20 se mandó a la Ca A del RI 3 a contraatacar sobre la ladera oeste de Wireless, de modo de permitir el desprendimiento y un ordenado repliegue de las fuerzas apostadas en aquel sitio. Este contingente avanzará con decisión sobre la ladera con dos secciones en vanguardia y otras dos (una de morteros) más atrás. Luego de cruzar el arroyo Moody, las secciones de vanguardia y retaguardia se distanciaron y se perdió el contacto entre ellas. En ese momento se recibió la orden de frenar el contraataque y virar la

marcha para ocupar una posición de bloqueo en Moody Brook. Esta disposición no pudo ser transmitida a las secciones lideradas por el teniente primero Víctor Rodríguez y el subteniente Javier Aristegui (herido en el cuello), quienes mantuvieron la marcha y alcanzaron la cima de la serranía. Allí se enfrascaron en una lucha cuerpo a cuerpo con armas portátiles y granadas contra el enemigo que, a esa altura de la batalla, tenía en su poder prácticamente toda la sierra. Imposibilitados de tomar contacto con el RI 7, que ya no estaba en el lugar, las dos secciones también se replegaron.

Ínterin, los británicos habían llegado hasta las proximidades del puesto de comando del RI 7, luego de haber penetrado la posición desde varias direcciones. Junto al jefe del regimiento, teniente coronel Omar Giménez, permanecían tan sólo 2 jefes, 2 oficiales y 4 soldados de la plana mayor; el resto había caído muerto, herido o se replegaba hacia Puerto Argentino. Patrullas sueltas del RI 7, ya sin conexión con el comando, seguían la lucha, pero sin esperanzas. A las 4.50 se ordena la retirada de los restos del regimiento hacia Moody Brook, lo que se completa 40 minutos después.

El EscExplCBI 10 también estaba cercado por el frente y los flancos; las tropas inglesas avanzaban arrojando misiles Milan y granadas de fósforo blanco. A las 4.30 la primera sección del escuadrón fue arrasada por el ataque de la compañía D, que luego siguió sobre el resto de la unidad. Una hora después se produjo el repliegue de los restos del escuadrón, que ocuparon la posición de bloqueo en Moody Brook, punto de encuentro de las tropas que habían sido desalojadas de Wireless.

WIRELESS RIDGE



Para las 7 de la mañana los ingleses dominaban toda la sierra. La densa niebla les impedía divisar lo que ocurría a menos de un kilómetro de distancia, pero la imagen era angustiante: cientos de soldados argentinos, en su mayoría jóvenes de dieciocho y diecinueve años, se replegaban en derrota hacia la capital de las Malvinas. Atrás habían dejado a sus compañeros, muertos o desaparecidos; y su juventud, irremediabilmente perdida. En las primeras líneas de la defensa los enfermeros y camilleros de la sanidad argentina efectuaban un arduo trabajo de rescate de heridos bajo el fuego

sostenido del enemigo. Según Ceballos, “un herido en primera línea tardaba unas seis horas en ser atendido quirúrgicamente, cuando a las dos horas de la herida se pierden muchas chances de curarlo”.

En Moody Brook se había conformado una posición de bloqueo con las tropas que aún mantenían voluntad para seguir combatiendo: en aquel punto se entremezclaban muchos de los cuadros con los últimos conscriptos, la mayoría sin municiones y hasta algunos desarmados. El GA 4, ni bien se completó el repliegue desde Wireless, efectuó varias misiones de fuego centradas unos metros por delante del bloqueo, con el objetivo de cerrar esa vía de acceso. No había nada que hacer, la batalla de Wireless estaba perdida.

Para el RI 7 la guerra había concluido. Contra ellos los británicos debieron emprender dos ataques a nivel de batallón hasta doblegarlos. Primero había sido el PARA 3 en Longdon y luego el PARA 2, totalizando 56 horas de combate ininterrumpido contra un enemigo netamente superior en medios y recursos. En el campo de batalla habían quedado 36 muertos y 152 heridos, el número más alto entre las unidades movilizadas por el Ejército Argentino en las Malvinas. A ellos hay que sumar los 6 muertos y las decenas de heridos del EscExplCBI 10, y los 4 muertos y 23 heridos de la Ca A del RI 3.

Puerto Argentino estaba a punto de volver a ser una posesión colonial; en el amanecer del 14 de junio sólo un puñado de argentinos se empeñaba en sostener la lucha: era el BIM 5.

TUMBLEDOWN

El Batallón de Infantería de Marina N° 5 había sido una de las primeras unidades en pisar las Malvinas luego de la Operación Rosario, y sería el último escollo que deberían superar los ingleses el 13 de junio, a las puertas de Puerto Argentino.

El BIM 5 completó su traslado a las islas el 11 de abril y desde esa fecha ocupaba posiciones en los montes Tumbledown (230 metros), William (152) y colina Sapper (130), cubriendo todo el sector oeste de la capital. Durante los 67 días de permanencia de la tropa en el terreno, el batallón había tenido el tiempo suficiente para instalar un sólido sistema de trincheras y fortificaciones en torno a los cerros. Pese a las inclemencias del tiempo, los

infantes eran la tropa mejor ambientada a ese tipo de clima, ya que su asiento original era Tierra del Fuego. Además, al tratarse de un batallón escuela, el entrenamiento era intenso para todos los conscriptos de la unidad, por lo que el nivel de alistamiento era bastante bueno. Otro factor de importancia fue que, a causa de la determinación de que cada fuerza se ocupara de su propia logística, los niveles de alimento y municiones del batallón siempre fueron satisfactorios, ya que los aviones de transporte naval prácticamente sólo traían vituallas para esta unidad.

En las Malvinas el BIM 5 contaría con el apoyo de una batería de artillería (6 obuses de 105 mm), una sección de 9 ametralladoras de 12,7 mm, dos grupos de misiles antitanque BANTAM, dos grupos de cañones antitanque de 105 mm, una sección de ingenieros anfibios, y una sensible mejora en los elementos de comunicación. Tendría también los recursos orgánicos de la sección morteros de 106,6 mm (6 piezas) y de la de morteros de 81 mm (6 piezas), y se le agregaría la Ca C (-) del RI 3, que sería ubicada entre Sapper y William. Finalmente, en las noches previas al ataque final se sumarían 3 perros de la sección canes de la Infantería de Marina, que hasta ese momento habían cumplido misiones de vigilancia perimétrica: sus nombres eran Ñaro, Negro y Xuavia. Sólo esta última regresaría con vida del frente.

El 5 de junio, la Compañía Obra (Ca O) del batallón debió abandonar su lugar en la reserva para ocupar una posición adelantada sobre el paso Ponny's. Su misión, según el entonces capitán de fragata Carlos Robacio, jefe del BIM 5, era realizar un combate retardante para luego replegarse a su posición original. Este cambio sería providencial, ya que le aportaría a la Argentina la información necesaria para obtener sus únicos triunfos durante la batalla terrestre: los combates de Ponny's Pass.

Luego del triunfo de la 3ª Brigada inglesa en la jornada del 11-12 de junio, la 5ª Brigada tendría el mayor peso en las acciones durante el asalto a la segunda línea de defensas. Su misión serían los montes del oeste de Puerto Argentino, donde se encontraría con el BIM 5.

En la tarde del 13 una avanzada del batallón de Guardias Escoceses inició su avance desde Harriet, para ejecutar un ataque de diversión sobre las posiciones de vanguardia argentinas. Al hacerse en horas de luz (el sol se ocultó aquel día a las 16.47), la Ca O había podido observar el movimiento e informó al comando del batallón. Éste estableció las coordinaciones de apoyo de fuego con el GA 3, y ordenó a su compañía adelantada que dejara avanzar

al enemigo. Cuando los británicos se aproximaron lo suficiente, una barrera de artillería los tomó por el frente, mientras otra andanada les cerraba la retirada, dejándolos entre dos paredes de fuego. Después fue cuestión de tirar contra ellos con los morteros, las ametralladoras y los cañones sin retroceso. Los ingleses sufrieron numerosas bajas y debieron huir a la carrera para escapar de la lluvia de proyectiles que caía sobre el sector.

A las 22, y luego de más de una hora de fuego de artillería, comenzó el asalto propiamente dicho. La responsabilidad recayó en los Guardias Escoceses, que atacarían directamente sobre Tumbledown, mientras los Guardias Nepaleses (Gurkas) quedaban en reserva para tomar William, y los Guardias Galeses se alistaban para asaltar colina Sapper una vez superada la primera línea de defensa.

El ataque se inició con una maniobra de diversión que, una vez más, terminó muy mal para el agresor. La acción la emprendió una compañía especial de Escoceses acompañada por cuatro blindados livianos. Los ingleses ingresaron en un campo minado y uno de los tanques Scorpion voló por los aires. No sería la única sorpresa, ya que instantes después comenzó a caer sobre ellos una lluvia de proyectiles, entre otros de la Ca O del BIM 5, contra la que entraron en combate directo. Según Hastings y Jenkins, los Guardias Escoceses tuvieron 2 muertos y 4 heridos, por lo que debieron retirarse otra vez sobre los campos minados, donde otros 4 hombres perderían los pies a causa de las explosiones.⁵⁷ El resto de los Escoceses inició el asalto sobre la ladera oeste de Tumbledown. Allí lo esperaba la Compañía Nácar (Ca N) del BIM 5, integrada por 5 secciones de tiradores y el apoyo de 4 morteros de 60 mm, 4 cañones sin retroceso de 105 mm, 1 grupo de misiles BANTAM, 3 ametralladoras de 12,7 y 12 ametralladoras de 7,62 mm.

Los ingleses avanzaron desde Goat Ridge con tres columnas; dos en vanguardia y una como reserva. Para ese momento el campo de batalla era batido por la artillería de ambos bandos, lo que dificultaba en gran medida el avance de las tropas de Guardias Escoceses.

El primer contingente enemigo escaló el monte por el noroeste y asaltó las posiciones de la quinta sección (5/N/BIM 5), integrada por un grupo de ingenieros de infantería de marina y con su frente cubierto de minas y trampas explosivas. Minutos después otra compañía de Escoceses cayó sobre la cuarta sección (4/N/BIM 5), que los recibió con nutrido fuego desde el

flanco. El combate se generalizará en esa parte durante más de una hora.

Por el sur del dispositivo, el batallón de Guardias Galeses había iniciado su marcha para llegar con las primeras luces del día hasta su objetivo en colina Sapper. A eso de la medianoche fueron sorprendidos por la Ca O, que no había sido detectada. Cuando los Galeses, armados con 6 ametralladoras, lanzacohetes, cañones sin retroceso y morteros, se lanzaron al ataque, ingresaron en un campo minado donde varios de sus soldados fueron heridos.⁵⁸

La Ca O desplegó al frente en tres grupos de tiradores, cubiertos por sus fuegos de apoyo y la batería de morteros de 120 mm de la Ca C del RI 3, ubicada entre William y Sapper. El tercer grupo de la Ca O quedó rápidamente aferrado, ya que los británicos procuraron flanquearlo avanzando por el camino de la izquierda. Como la misión de esa compañía era retardante, luego de un tiempo de combate se determinó su repliegue. La maniobra la inició el tercer grupo, que era el más comprometido, mientras los otros dos lo apoyaban en su movimiento. Pasada la 1.30 de la madrugada la Ca O se reagrupó en retaguardia para volver a sumarse al dispositivo de defensa general. En el campo había dejado tres muertos, varios heridos y parte de su personal extraviado. Uno de esos pelotones sueltos recién se entregaría, luego de agotar sus municiones, el mediodía del 14 de junio en las cercanías del monte Harriet.

En simultáneo, la presión inglesa sobre Tumbledown se intensificó. La quinta sección (5/N/BIM 5) no pudo resistir el embate y debió replegarse hacia el puesto de comando de la compañía, ubicado más al oeste y levemente al sur. Este movimiento dejó desprotegido al pelotón conducido por el subteniente Silva (integrado con los pocos hombres que se habían replegado de Goat Ridge), que fue cercado y atacado con un saldo de cinco conscriptos muertos.

En cuanto al sector central de la posición, la situación no era muy distinta. Los Guardias Escoceses habían penetrado las líneas de defensas y, según el relato del jefe de la unidad, teniente Eduardo Villarraza, que recopila Robacio, habrían llegado hasta su propio puesto de comando. De modo que solicitó el apoyo de fuego de los morteros de 60 mm de la compañía (hasta que se quedó sin municiones) y de los morteros de 81 mm del batallón, que debían efectuar sus disparos directamente sobre ellos. Así se hizo, logrando

detener a los británicos, que se replegaron. Ya era la 1.30 de la madrugada y el primer intento de asalto inglés había sido frenado en el instante final. Según Robert Lawrence, que fue herido en Tumbledown, durante esa carga sufrieron siete bajas. Los argentinos, por su parte, tenían cinco muertos, más los tres caídos de la Ca O.

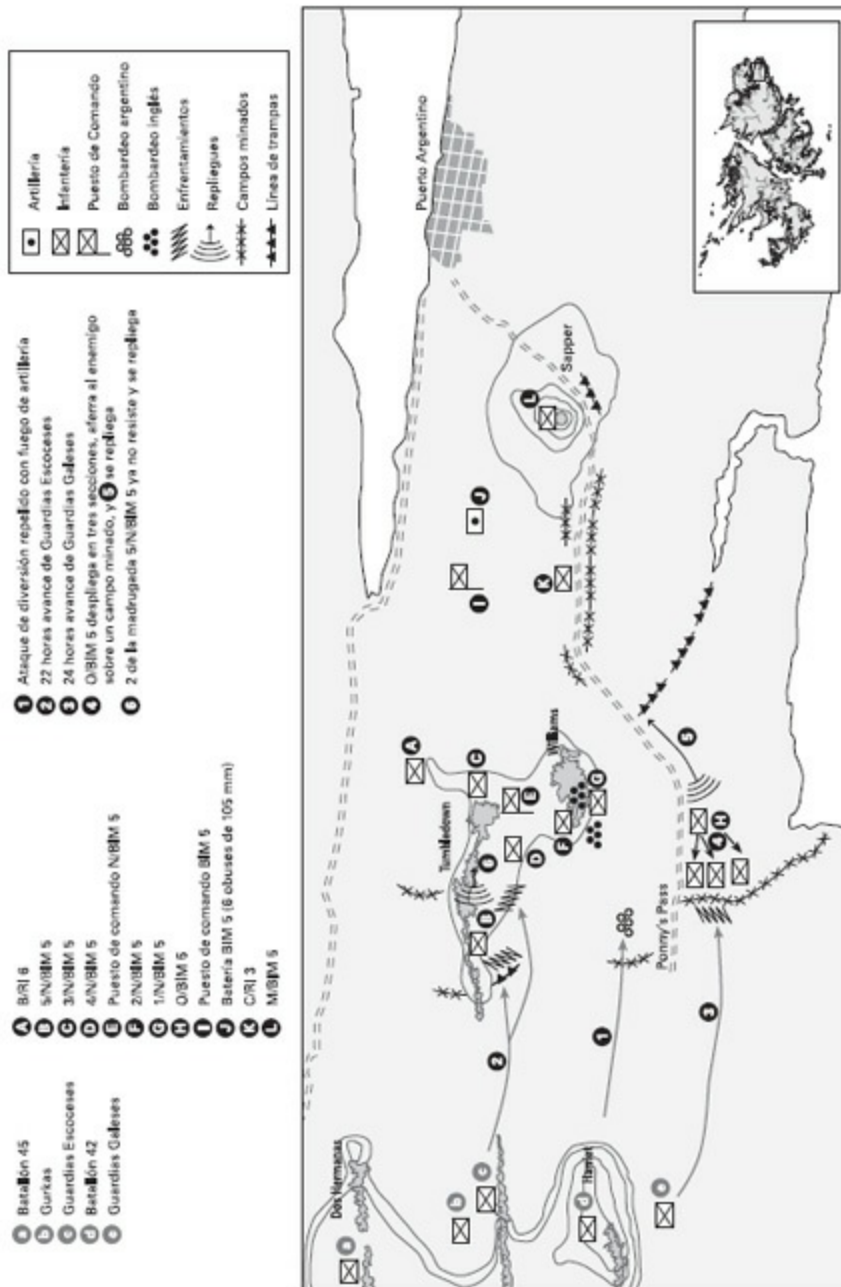
Pese a haber tomado la punta oeste de Tumbledown, los ingleses no habían podido ir más allá, debido a que la resistencia del BIM 5 era constante y sostenida. “La fórmula habitual británica de responder con fuego de cohetes de 66 y 84 mm no tuvo mayor efecto”, reconocerán Hastings y Jenkins. Y en verdad así era. Los infantes de marina, con sus posiciones bien establecidas y un poder de fuego considerable, no serían superados con facilidad.

El paréntesis abierto permitió al BIM 5 reordenar la defensa, en especial el sector norte, que fue reforzado con una sección (+) de la Ca B de RI 6. Además, ante la perspectiva de tener que ejecutar un contraataque, se alistó a la Compañía Mar (Ca M), que salió rumbo al campo de batalla. El comando del batallón solicitó un refuerzo de municiones, debido a que se habían superado holgadamente las cadencias de tiro recomendables, con lo que muchas unidades de apoyo se encontraban en el límite de sus existencias. Desde Puerto Argentino se remitió una camioneta cargada con 700 kilos de balas para mortero de 81 mm, pero ésta no pudo llegar, al ser alcanzada por el fuego de la artillería enemiga.

A eso de las 3 recomenzó el ataque. En el sector norte, la sección de la Ca B del RI 6, que se sumó como refuerzo, logró bloquear el intento de penetración junto a los restos de la quinta sección (5/N/BIM 5). La situación será crítica en la porción de defensa de la cuarta sección (4/N/BIM 5), que recibirá un ataque directo sobre sus posiciones y que encontrará dificultades para sostenerse. Ante esto, se recurrió, otra vez, a ejecutar fuego directo sobre la zona, a cargo de las secciones de morteros de 106 y 81 mm, y hasta del propio GA 3.

En William, sólo se registraba el fuego de la artillería de campaña enemiga y el de las baterías navales. La capacidad tecnológica para detectar blancos les había permitido a los británicos dejar fuera de servicio al grupo de morteros de la segunda sección (2/N/BIM 5), luego de varios impactos directos sobre la zona. Esta sección, si bien se mantenía en el dominio de la altura, permanecía aplastada contra el terreno.

TUMBLEDOWN. DISPOSITIVO DE DEFENSA Y PRIMER AVANCE INGLÉS



Luego de cuatro horas de batallar para copar las trincheras argentinas, los británicos consolidaron su ventaja táctica en el norte del cerro donde instalaron un pelotón artillado con ametralladoras, fusileros y lanzacohetes, con los cuales podrían abrir fuego sobre el flanco de la cuarta sección (4/N/BIM 5) y de frente sobre la sección que integraban los restos de la quinta sección del BIM 5 y del personal del RI 6. Esto permitió al decimotercer

pelotón británico lanzarse hacia delante con cubierta desde las rocas. Avanzaron unos 700 metros hasta que los detuvo una ráfaga de ametralladoras, que dio inicio al duro combate cuerpo a cuerpo. Los Guardias Escoceses estaban furiosos, ya que, según el relato de Lawrence, en su avance encontraron el cuerpo de uno de sus hombres con el fusil clavado en él y el birrete colgado en su extremo.

La cuarta sección (4/N/BIM 5)⁵⁹ estaba siendo lentamente diezmada y los refuerzos enviados no lograban torcer la situación, pese a lo cual sus hombres continuaban una desigual pelea. El incansable Silva, ya sin municiones, cargó a la bayoneta y fue abatido por la espalda. Muchos búnkers fueron asaltados con granadas de fósforo, hasta que sólo quedaron tres pozos (a las 6.45) desde donde seis infantes de marina, uno de ellos herido, mantenían el combate. Media hora más tarde éstos se entregaron, con lo que el oeste de Tumbledown quedó en poder de los Guardias Escoceses.

En ese momento la Ca N, cuyo puesto de comando se ubicó en el sector este del cerro, sólo contaba con una sección entera (la tercera), otra con sus elementos reforzados, aunque igual incompleta (la quinta y los agregados de la Ca B del RI 6), una perdida (la cuarta) y dos que aguantaban el desgaste de la artillería en William (la primera y la segunda).

Por su parte, el batallón de Guardias Nepaleses, los famosos Gurkas, arremetió por el norte del cerro, para amenazar el flanco de la Ca N. Su objetivo era consolidar el avance inglés una vez que concluyera la batalla de Tumbledown. Su marcha se vio dificultada a causa del fuego de morteros de 106,6 mm, que era reglado por el oficial observador adelantado de artillería, el guardiamarina Demarco, y por las franjas de minas antipersonales que cerraban el paso por aquel sector. Sólo allí tuvieron diez bajas. Si bien la mayoría de las fuentes asegura que los Gurkas no tuvieron acción de combate esa noche, existen numerosos testimonios de miembros del BIM 5 que aseguran haber visto nepaleses al momento de entregarse en Tumbledown. Es probable que los rifleros del duque de Edimburgo se sumaran finalmente a la pelea, debido a las dificultades que enfrentaban los escoceses para concluir su misión.

El amanecer del 14 de junio agregará un nuevo contratiempo para el BIM 5: la sierra Wireless se encontraba dominada por fuerzas enemigas, lo cual dejaba el flanco derecho y la retaguardia de la Ca N bajo la amenaza de ser

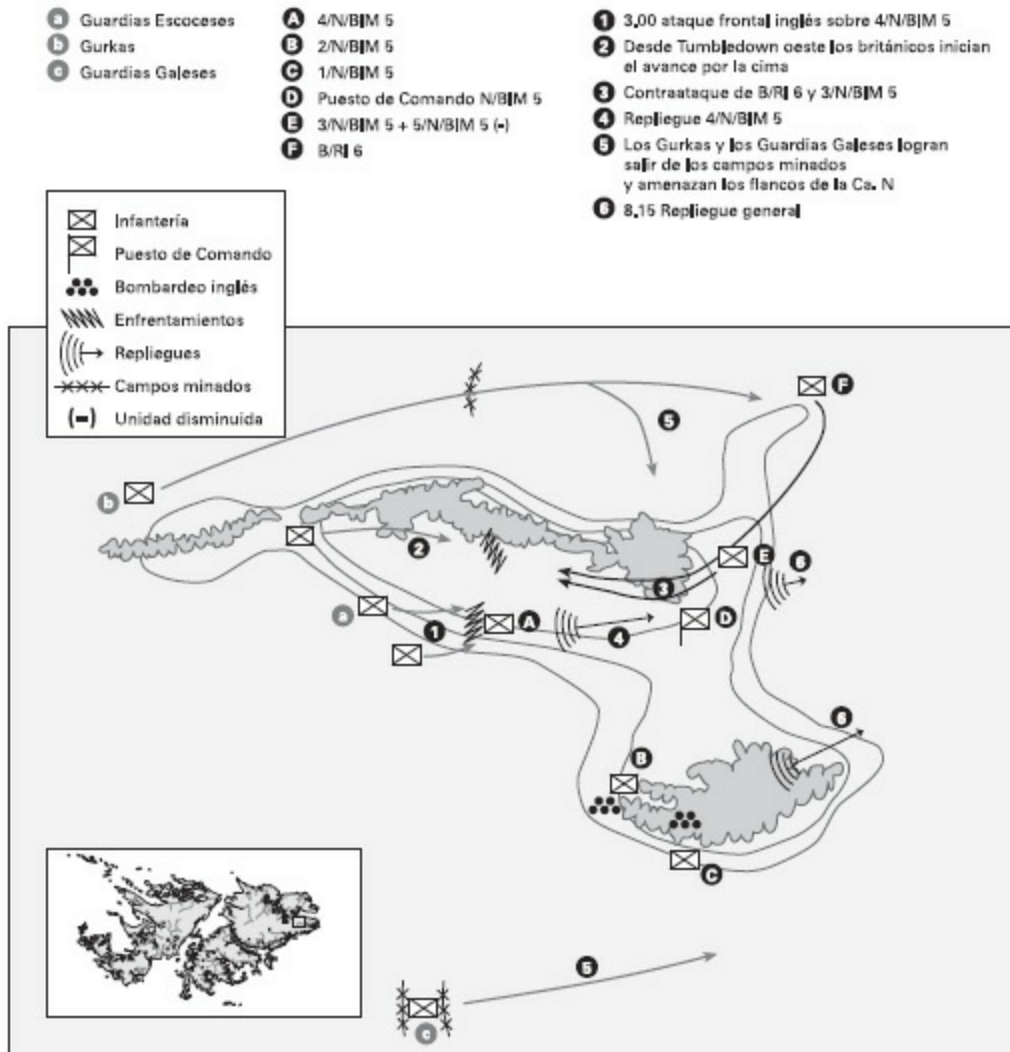
rodeados por los ingleses. Asimismo, los Guardias Galeses habían logrado superar, luego de casi seis horas de tensión, el campo minado que, con notable éxito, los había frenado.

Las fuerzas de Su Majestad británica habían logrado colocar cuatro batallones completos frente a la primera línea de defensa argentina. Otros tres esperaban en reserva y se encontraban listos para avanzar, cuando fuera necesario. Todas las posiciones amanecieron bajo el fuego de la diversificada artillería de los invasores; el cerco era total y absoluto. Pese a ello, algunos defensores deseaban seguir luchando.

RESERVADO PARA VALIENTES

Durante la noche, y a medida que los ingleses cercaban a la Ca N (N/BIM 5), Robacio insistió con la posibilidad de efectuar un contraataque con su Ca M y los restos de la Ca O, con el objetivo de restablecer el frente. La experiencia de Darwin-Pradera del Ganso aconsejaba resistir en las alturas hasta la salida del sol, porque eso dejaba a los atacantes a merced del fuego que se podría hacer desde lo alto. El BIM 5 aún contaba con la mitad de su fuerza lista para entrar en batalla y era tiempo de ir a sostener a la Ca N, que era sobrepasada por el norte. Claro que para lanzarse hacia adelante, primero se deberían cubrir las espaldas del batallón, en especial colina Sapper, que quedaría desocupado con el avance de la Ca M. Ello nunca ocurriría, y cuando se determinó que igual se hiciera el contraataque, era tarde, y no habría tiempo para modificar la situación.⁶⁰

TUMBLEDOWN



Puerto Argentino estaba a menos de cinco kilómetros de los batallones ingleses, había que tomar decisiones. Las fuerzas del Ejército que sostenían Wireless se habían retirado en derrota hacia la capital, mientras unidades aisladas se organizaban en Moody Brook para bloquear la vía de acceso. Oficiales, suboficiales y simples conscriptos de dieciocho años, tomaban las armas que encontraban esparcidas en el terreno y abrían fuego contra los paracaidistas. La artillería argentina lanzaba sus últimos proyectiles luego de una noche en la que había tirado “con todo”. Al GA 4, por ejemplo, le quedaba un solo obús en funcionamiento, y con él mantendrá el fuego hasta

el último cartucho el jefe del grupo, el teniente coronel Carlos Quevedo. Al replegarse, los artilleros tenían al enemigo a unos 400 metros a su frente. La batería de 155 mm arrojó sus tres últimas balas entre las lágrimas de sus servidores, doloridos, no por la derrota, sino por no tener nada más con qué tirarles a los británicos.

A las 8.15 el BIM 5 recibió la orden desde la Agrupación en Puerto Argentino de replegarse hacia colina Sapper. En aquel momento sus compañías comando y de servicios intercambiaban disparos con los paracaidistas que penetraban desde Wireless, pero la Ca N aún sostenía la línea de combate por el frente. Este retroceso se coordinó con el GA 3, que cubrió con sus últimas 7 piezas el movimiento, en especial para cortar el aferramiento que se registraba en algunos sitios. Como reconoce Balza, “con su regimiento [el BIM 5], gastamos finalmente toda la munición que nos quedaba”.⁶¹ Según Rodríguez Mottino, se efectuaron 75 misiones de fuego y se arrojaron 17.000 proyectiles. Además se ordenó a las compañías agregadas, la Ca B del RI 6 y la Ca C del RI 3, que regresaran a sus puestos de origen; muchos hombres se negaron a retirarse del campo de batalla para seguir luchando.

Para las 9, los Guardias Escoceses completaron el dominio de Tumbledown. Los ingleses reconocen 9 muertos y 41 heridos, pero es probable que hayan sido mayores sus pérdidas si consideramos los campos minados, los bombardeos directos, las fuertes posiciones defensivas y la tenacidad en la resistencia. De todas formas, allí estaban ellos: desde lo alto del monte se podía observar Stanley y al BIM 5 replegándose en orden hacia colina Sapper mientras eran batidos por la artillería inglesa, que parecía tener municiones inagotables.

Sobre la colina, el BIM 5 estructuró un nuevo dispositivo de defensa en base a las instalaciones que pertenecían a la Ca M, lo que se completó alrededor de las 10. Luego de un rápido recuento, se había determinado que el batallón tenía sólo un 10 por ciento de bajas, con munición como para mantener el combate un tiempo más. Recién a las 12, según lo expuesto por Robacio, recibió la orden de cesar las hostilidades y de replegarse hacia Puerto Argentino, pese a que se encontraba prácticamente cercado.

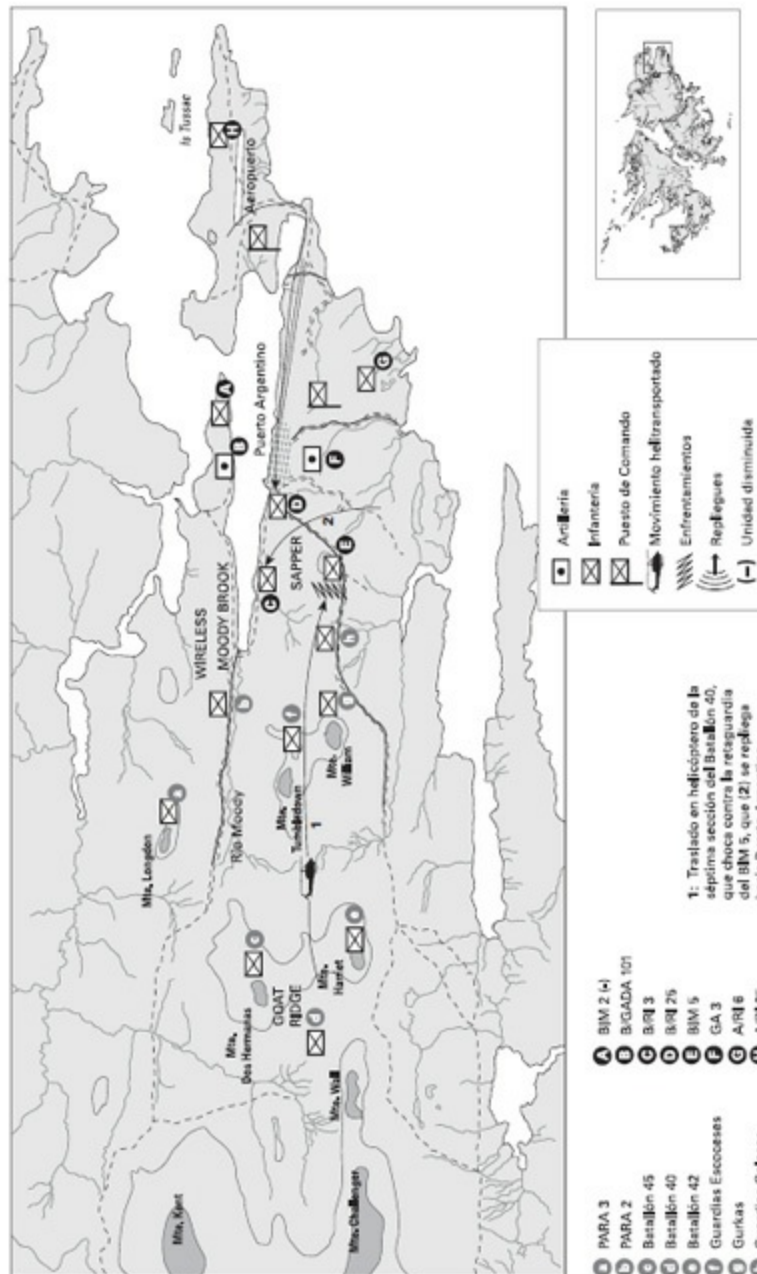
La movilización se hizo escalonadamente, quedando en retaguardia la tercera sección de la Ca M. Mientras el BIM 5 marchaba en columna hacia la

capital, la séptima sección del Batallón 40 fue helitransportada hacia Sapper, lo que fue interpretado como una acción ofensiva por los infantes de marina que cubrían el repliegue. Inmediatamente, abrieron fuego con una ametralladora MAG, averiando un par de aeronaves, obligándolas a realizar un aterrizaje forzoso. En ese momento morirían los últimos tres soldados argentinos en combate: los conscriptos Roberto Leyes, Sergio Robledo y Eleodoro Monzón. El BIM 5 completó su retirada en formación, con 16 muertos y 45 heridos.

No serían los últimos en rendirse. Ruiz Moreno revela un presunto plan elaborado por las compañías de comandos 601 y 602, denominado Operación Alcázar, que establecía la resistencia en las calles y las casas de Puerto Argentino hasta el punto de defensa final: la casa del gobernador. Según este autor, que recopila numerosos testimonios de los comandos, la intención era sostener la lucha hasta las últimas consecuencias, por más que ello implicara la posible destrucción de la ciudad. Es que al ser la mayoría de las casas de madera, podían arder rápidamente ante la generalización de un combate callejero.⁶² De hecho, los ingleses siempre creyeron que sería necesario combatir en las calles para doblegar la resistencia.

El último grupo en rendirse fue una patrulla del RI 4, a la que fue a rescatar un helicóptero del Ejército piloteado por el teniente primero Hugo Pérez Cometo. El piloto, en declaraciones recopiladas por Túrolo, comenta que el subteniente que lideraba el grupo “no quería abandonar sus posiciones desde ningún punto de vista y no entendía razones de que habíamos perdido. Fue necesario detener el helicóptero, bajar y convencerlo para que abordara el helicóptero y regresara a Puerto Argentino”.

PUERTO ARGENTINO. SITUACIÓN AL 14 DE JUNIO



La guerra de las Malvinas había terminado, en verdad había terminado unas horas antes, cuando Menéndez, con sus botas impecablemente lustradas, firmó la rendición condicional de todas las fuerzas argentinas que ocupaban las islas. Temprano en la mañana los británicos habían entrado en contacto con el comando argentino, por intermedio del capitán naval Melbourne Barry Hussey, que era secretario de Educación y Salud del gobierno civil. Para

concretarlo se establecía un alto el fuego, que debería ser aceptado como máximo a las 13.

Pese a que Galtieri le ordenara “sacar a la gente de los pozos para adelante y no para atrás”, Menéndez había tomado una determinación: entregar la plaza y evitar así el seguro exterminio de buena parte de las tropas. A las 16, en una reunión preliminar, se redactan las condiciones en que se materializaría la rendición. Tres horas más tarde se producía el encuentro entre los comandantes de ambos ejércitos: Moore y Menéndez. Allí se firmó el acta que estipulaba que las unidades conservarían sus banderas; las tropas argentinas quedarían bajo el gobierno de sus mandos naturales; el regreso al continente podría ser en barcos propios; y las tropas deberían reagruparse al otro día en torno al aeropuerto. Las condiciones expresaban que se reconocía la bravura con que habían peleado las tropas, algo que, a todas luces, era imposible de negar.

Esto se comprueba a partir de los datos finales de la contienda: la Argentina tuvo 641 muertos y 1657 heridos.⁶³ Aunque cabe aclarar que las tropas terrestres tuvieron menos de 170 bajas durante la batalla en tierra, ya que casi 400 muertos corresponden a la Armada, que sufrió, en un solo ataque (al *Belgrano*) más de 330 muertos.

MUERTOS Y HERIDOS POR FUERZA

	MUERTOS						HERIDOS						Tot. %	
	Of.	Sub.	Sol.	Civ.	Tot.	%	Of.	Sub.	Sol.	Civ.	Tot.	%		
EA ⁶⁴	13	35	138		186	29	56	332	919		1.307	78,87	1.493	64,97
GN	2	5			7	1,09		1			1	0,06	8	0,35
ARA ⁶⁵	10	230	133	18	391	61	24	141	123	15	303	18,29	694	30,20
PNA		2			2	0,31							2	0,09
FAA	36	14	5		55	8,60	10	26	10		46	2,78	101	4,39
Total	61	286	276	18	641 ⁶⁶	100	90	500	1.052	15	1.657	100	2.298	100

MUERTOS Y HERIDOS POR UNIDAD DEL EJÉRCITO ARGENTINO

LUGAR	ELEMENTO	MUERTOS				HERIDOS				TOTAL
		Of.	Sub.	Sol.	Tot.	Of.	Sub.	Sol.	Tot.	
Puerto	Cdo Conj Malvinas	-	-	-	-	-	-	1	1	1
Argentino	COL	1	1	-	2	-	-	-	-	2
	Cdo Br I III	-	-	3	3	3	4	6	13	16
	Cdo Br I X	-	-	2	2	-	2	2	4	6
	Ca Cdo(s) 601	-	-	-	-	-	1	-	1	1
	Ca Cdo(s) 602	2	3	-	5	4	3	-	7	12
	Ri 25	-	-	-	-	-	4	49	53	53
	Ri 4	2	4	16	22	8	24	89	121	143
	Ri 3	-	-	5	5	-	6	78	84	89
	Ri 6	-	2	11	13	-	1	34	35	48
	Ri 7	1	2	33	36	7	20	125	152	188
	Ca I /Ri I	-	-	1	1	-	-	5	5	6
	EstExp/CBI 181	-	-	-	-	1	1	-	2	2
	EscExp/CBI I	-	3	3	6	-	14	54	68	74
	Sec FE/GN	2	5	-	7	-	1	-	1	8
	GA 3	1	1	-	2	3	6	12	21	23
	GA 4	-	-	3	3	-	4	38	42	45
	GADA 601	1	1	4	6	1	5	17	23	29
	Ba/GADA 101	-	1	2	3	-	1	8	9	12
	Calng Comb 601	-	-	1	1	-	1	9	10	11
	Calng Mec 10	-	-	2	2	-	4	13	17	19
	Sec/B Com Cdo 181	-	-	1	1	-	-	1	1	2

LUGAR	ELEMENTO	MUERTOS				HERIDOS				TOTAL
		OF.	SUB.	SOL.	TOT.	OF.	SUB.	SOL.	TOT.	
	Ca Com 10	-	-	1	1	-	-	5	5	6
	Ca Com 3	-	-	-	-	-	-	1	1	1
	Gpo/Ca Com 9	-	-	-	-	-	-	3	3	3
	B Av Comb 601	2	1	-	3	1	1	-	2	5
	Sec/B lcia 601	-	-	-	-	1	-	-	1	1
	Ca PM 181	-	-	-	-	-	1	1	2	2
	B Log 9	-	-	-	-	-	1	1	2	2
	B Log 10	-	2	1	3	-	3	2	5	8
	Ca San/B Log 3	-	-	-	-	-	1	4	5	5
	Total	12	26	89	127	29	109	538	693	823
Howard	RI 5	-	-	-	7	3	2	62	67	74
	Sec/ Calng 3	-	-	-	-	1	-	2	3	3
	Sec/ Ca Com 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Sec/Ca San 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	7	7	4	2	64	70	77
Darwin-Pradera del Ganso	RI 12	-	4	31	35	3	17	52	72	107
	C/RI 25	1	4	7	12	-	2	16	18	30
	Sec/RI 8	-	-	-	-	1	3	3	7	7
	3/B/GA 601	-	-	-	-	-	-	1	1	1
	Ba/GA 4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Gpo Ing	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	1	8	38	47	4	22	72	98	145
Bahía Fox	RI 8	-	1	4	5	2	3	46	51	56
	Calng 9	-	-	-	-	-	1	3	4	4
	Total	-	1	4	5	2	4	49	55	60
	Total general	13	35	138	186	38	137	743	916	1.105

Comparaciones efectuadas con los resultados en otras guerras entre ejércitos convencionales arrojan algunos datos de interés. Así, si parcializamos las pérdidas del Ejército solamente, se obtiene que murió casi el 2% de las tropas movilizadas. En comparación, los ejércitos de los Estados Unidos tuvieron 2,45% de muertos en la Primera Guerra Mundial; 2,46% en la Segunda Guerra Mundial; 0,81% en Corea; y 1,12% en Vietnam.

Además, es interesante comparar la tasa de mortalidad por cada 1000

efectivos/año, que triplicó la de las tropas de los Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial y fue ocho veces mayor que la que sufrieron en Vietnam: Malvinas, 151 muertos por cada 1000 efectivos/año; Segunda Guerra Mundial, 52 muertos, y Vietnam, 18 muertos.

En cuanto al comportamiento de las tropas, resulta sugestivo observar que de 641 muertos, 61 eran oficiales (9,5%); 257 eran suboficiales (40%) y 311 soldados (48,5%). A esto hay que agregar 18 civiles, que representan el 2%. Para el caso concreto del Ejército, que es la fuerza de la que se dispone de datos más precisos, se puede establecer que murió 1 oficial cada 48 efectivos movilizados; 1 suboficial cada 57; y un soldado cada 52. De esta forma, se puede afirmar que los oficiales murieron combatiendo junto a sus soldados en una proporción similar.

El escuadrón de Gendarmería Nacional fue el de mayor proporción de bajas entre sus tropas; murió 1 de cada 6 efectivos en las Malvinas. Las compañías de comandos tendrán 1 muerto cada 23 efectivos y la aviación del Ejército, 1 cada 24.

Claro que para los ingleses la reconquista de la posesión colonial tampoco fue sencilla. Los datos oficiales aseguran que sufrieron 255 muertes y 777 heridos, lo que arroja un total de 1032 bajas. De todas formas, este número, sin lugar a dudas, fue considerablemente mayor. Los análisis más serios al respecto, como el de Balza, elevan el número de muertos a 350. Igualmente, los 255 reconocidos ya son una cifra considerable que supera el número de bajas de los británicos en las guerras en Palestina (1945-1948), con 223 muertos; Chipre (1954-1959), con 105; y Suez (1956), con 32 ingleses fallecidos. Sólo en Corea (1950-1953) y en Malasia (1958-1961) tuvieron mayor cantidad de muertos, aunque también en un mayor lapso de combates.

La capacidad militar de las fuerzas británicas, altamente profesionalizadas y bajo un sistema de entrenamiento permanente, fue un factor clave que incidió con claridad en el resultado final de la contienda. De todos modos, lo más impresionante de su poder radicó en la potencia de fuego arrolladora que concentraron sobre las posiciones argentinas. Esto se caracterizó por producirse en un campo de batalla extenso, con notoria precisión (salvo en los ataques al aeropuerto), con gran movilidad y un nivel de municiones poco menos que superabundante.

El 15 de junio las tropas argentinas entregaron sus armas y se alojaron

precariamente en torno a la que hasta unas horas antes había sido la Base Aérea Malvinas en Puerto Argentino. En aquel lugar se separaría a los soldados de los principales jefes y oficiales, que quedarían en las islas como prisioneros de guerra, para ser sometidos a diversos interrogatorios y completar el traspaso del poder militar y político a los nuevos-antiguos dueños de las Malvinas.

El regreso a la patria se haría a través de seis viajes en barco, cuatro de bandera inglesa y los dos buques hospital que había llevado nuestro país a la guerra.

EL RETORNO AL CONTINENTE EN CIFRAS

FECHA	BUQUE	OFICIALES	SUBOF.	SOLDADOS	TOTAL	LUGAR DE ARRIBO
12 de junio	Norland	41	130	762	933	Carrasco (Uruguay)
18 de junio	Bahía Paraíso	38	153	850	1.041	Puerto Madryn
19 de junio	Canberra	197	863	3.076	4.136	Puerto Madryn
21 de junio	Norland	67	402	1.523	1.992	Puerto Madryn
27 de junio	Almirante Irizar	16	137	403	556	Puerto Madryn
14 de julio	San Edmundo	198	85	53	336	Puerto Madryn
Total		557	1.770	6.667	8.994	

A la mayoría los esperaban la frialdad de la sociedad y la de sus propios camaradas de armas. Salvo en el caso de los infantes de marina, que fueron recibidos con honores por su jefe, el contraalmirante Carlos Büser, al resto de las tropas no los recibió ninguna autoridad de importancia, ni se les permitió a las familias esperar a sus héroes.

En Buenos Aires no se organizó bienvenida alguna para los soldados, aunque sí se hicieron en varias ciudades correntinas, cuyos hijos habían regado la tierra argentina de las Malvinas con su sangre.

Luego de una interminable serie de trámites burocráticos, los soldados tuvieron permiso para volver a sus casas. Muchos conscriptos regresaron solos a sus viviendas, donde esperaban encontrar a todo el barrio reunido para celebrar su regreso del infierno, pero sólo fueron acogidos bajo el calor familiar, última y larga trinchera en la cual refugiarse. La realidad, de golpe, se había convertido en más penosa que la guerra austral. Empezaba otra

historia, empezaba otra batalla.

Epílogo

La guerra en tiempos de paz

En medio del infierno, con las primeras luces de un día brumoso, de pronto llegó el silencio. Las explosiones cesaron y las balas trazantes dejaron de marcar el aire con su paso fosforescente; los gritos ya no eran de guerra, sino sólo de dolor.

Los enfrentamientos habían terminado. Atrás quedaban setenta y cuatro días de una experiencia única para todos los argentinos. El futuro se mostraba incierto; nadie podía siquiera sospechar las repercusiones que la derrota y la muerte traerían. ¿Acaso estábamos preparados para absorber el conflicto e interpretarlo en toda su dimensión?

Para la Argentina, esta derrota abrió una etapa marcada por las contradicciones y los conflictos sociales, con una sociedad que, pese a todas las dificultades, fue capaz de sostener su endeble estructura democrática. Si ello es suficiente o si son necesarias nuevas y mayores transformaciones, son cuestiones a resolver. Lo concreto es que a partir de aquel 2 de abril de 1982 nada volvería a ser como antes.

El profundo sentimiento antimilitar que se generalizó en las postrimerías del gobierno de la última dictadura trajo aparejado un recorte importante en cuanto a la difusión e interpretación de los hechos ocurridos en las islas. Esta “reacción anti-Malvinas” que predominó en buena parte de la posguerra se debió, según la antropóloga Rosana Guber, a que, después de la rendición, “los argentinos procedieron a identificar la guerra y, por ende, ‘Malvinas’, con el Proceso de Reorganización Nacional, el régimen, la dictadura, y las Fuerzas Armadas golpistas y antipopulares del siglo xx”.¹ La creciente distancia política entre sociedad y Fuerzas Armadas marcó el sentido analítico que se le daría al conflicto. Así, la historia de la guerra de las Malvinas se reconstruyó y se explicó desde el continente y no desde el teatro de operaciones.

Por último, fue la propia sociedad la que terminó cubriendo con un manto de neblina la historia de la guerra. De esa manera se fue gestando el proceso

de “desmalvinización”, que puede ser definido de diversos modos, según el campo ideológico que busque explicarlo, pero que no es otra cosa que vaciar de contenido la categoría “Malvinas”, reelaborándola de forma tal que todo lo ocurrido en aquellos setenta y cuatro días de guerra se pudiera explicar con axiomas simplistas: el whisky de Galtieri, la locura de los militares, el hambre de los chicos, etcétera. Por lo general, la historia suele ser mucho más compleja, y quizá por eso el tema “Malvinas” haya sobrevivido veinticinco años para surgir hoy impulsado por la necesidad imperiosa de rescatar el hecho histórico tal y como fue.

El primer paso para ese rescate es reconocer el hecho histórico: fue una guerra, y ese acontecimiento debe ser incorporado necesariamente a la explicación general del fenómeno “Malvinas”, si es que deseamos totalizarlo y profundizarlo. La complejidad de estos últimos veinticinco años de vida política y social argentina refuerza la capacidad de análisis crítico de la sociedad. Profundizar en la guerra de las Malvinas no debería ser, hoy, un propósito inalcanzable; después de todo, el país ha experimentado desde entonces numerosos conflictos, como si las tragedias sociales (y Malvinas lo fue) fueran el inevitable colofón de las crisis cíclicas que padecemos.

Lo más llamativo de esta postura social ante la guerra es que la sociedad ha desconocido hasta su propia participación en el conflicto. La acción de los civiles que prestaron sus servicios en la Marina Mercante, el Escuadrón Fénix, la Red de Observadores del Aire, empleados de Encotel, YPF, Gas del Estado, ATC, médicos, curas, entre otros, pasó inadvertida estas últimas décadas. Algo similar ocurrió con aquellos que, desde el continente, también se movilizaron y organizaron para participar de forma indirecta en la contienda. Es probable que desconocer esa presencia fuera una condición necesaria para sostener la tesis de la “aventura de los militares”: la sociedad no tuvo participación en la aventura, por lo tanto, no es responsable. Sin embargo, ahí están aquellos civiles, también héroes de las Malvinas, que pugnan por contar su historia, la historia de la población civil en la guerra.

Los argentinos aún tenemos mucho por descubrir y reinterpretar sobre “Malvinas”; es un desafío inexcusable para todos. Cuanto menos, el hecho de tener irresuelta una cuestión colonial en nuestro país debería provocar algún tipo de cuestionamientos. ¿Es lógico mantener relaciones como las que hoy se mantienen con Gran Bretaña en el marco de esta situación? ¿Son más importantes las relaciones comerciales que los conflictos coloniales, o ambos

están imbricados? ¿El “paraguas diplomático” que impide tocar el tema de la soberanía se justifica luego de 641 muertos? Estas preguntas no pueden ser respondidas por un libro; las debe contestar la sociedad luego de un extenso y amplio debate. Y para ello es necesario incorporar, de una vez y para siempre, el hecho bélico. Una derrota militar no es el fin de una Nación, pero puede, en cambio, marcar el inicio de su resurrección: “La Patria existe y triunfará”, fueron las palabras del libertador José de San Martín luego del desastre de Cancha Rayada. Días después, consolidaría la libertad de Chile y la Argentina en los campos de Maipú.

LA BATALLA DE LOS MILITARES

La guerra de las Malvinas fue el traspie final de una dictadura decadente. Corroídos por la crisis económica y las denuncias sobre violaciones a los derechos humanos, los comandantes no pusieron reparos en forzar la salida bélica para zanjar el viejo diferendo con Gran Bretaña. Si lo hicieron con la intención de mejorar la alicaída imagen política de la dictadura o si se trató de un hecho desvinculado de la realidad interna es materia a definir desde una óptica distinta de la utilizada en este libro. Lo concreto es que los miembros de la Junta Militar pergeñaron un planteamiento estratégico (“ocupar para negociar”) que resultó trágico, y del cual nunca pudieron escapar. Llevaron al país a su primera derrota militar en casi dos siglos, y condenaron a las Fuerzas Armadas al menosprecio social.

Esta conclusión que, aunque tajante, no deja de ser válida, encierra sólo una parte del problema, y oculta otra muy importante, ya que descuida el elemento clave: el propio desarrollo del conflicto armado. Hubo una guerra que libraron las Fuerzas Armadas, es cierto, pero ver en ellas a un ente extraño a la sociedad toda y, por lo tanto, única y exclusiva responsable de la derrota, es una visión sesgada que se asemeja a la exculpación, y no aporta al análisis.

Al llegar el momento de las armas, nuestro país se encontró con que las Fuerzas Armadas no estaban preparadas para cumplir su objetivo fundamental de defender a la patria ante cualquier amenaza extranjera. Las constantes intromisiones en el campo de la política (potenciadas a partir del

golpe de 1930), y el posterior desvío hacia la represión ilegal a través del decreto de aniquilamiento de la subversión en 1975, obligaron a las Fuerzas Armadas a centrar sus objetivos estratégicos y tácticos en un plano totalmente distinto del que se estableció cuando Mariano Moreno creó, el 29 de mayo de 1810, el Ejército Argentino. Así se explica cómo, al llegar el momento de una guerra internacional, nuestro país no tenía tropas profesionalmente adiestradas para enfrentar a un enemigo poderoso. Parte de la reconstrucción histórica que nos debemos los argentinos sobre las Malvinas tiene que ver, justamente, con el proyecto que el país pretende para sus Fuerzas Armadas.

Además, quienes creen que la única vía de análisis consiste en enfocarse en cómo llegaron las Fuerzas Armadas hasta las Malvinas se privan, y nos privan, de ver qué pasó en las islas; no sólo en cuanto a las Fuerzas Armadas como institución y sus cuadros, sino también en referencia a los integrantes mayoritarios de aquellas fuerzas: los conscriptos, cuya única vinculación con la estructura castrense era el servicio militar obligatorio.

A medida que el tiempo y la justicia van colocando a cada uno en su casillero histórico, es factible vislumbrar otro tipo de relación entre los “hombres de armas” y la guerra de las Malvinas. Sin que ello implique una coincidencia ideológica o una complicidad política con los sectores castrenses, hoy estamos en mejores condiciones para valorar los actos de valentía y los de cobardía; los planteos estratégicos y las resoluciones tácticas. En consecuencia, podemos analizar la campaña militar sin los preconceptos que han caracterizado estos veinticinco años de posguerra.

Es nuestra intención que este libro sirva para dimensionar, en toda su profundidad fáctica, el hecho bélico de la guerra. Saber cómo pelearon las tropas argentinas y en qué condiciones lo hicieron son cuestiones que, hasta aquí, se habían respondido con argumentos extraños al propio conflicto.

Ni siquiera la bibliografía castrense específica (salvo contados casos) se permitió apostar a esa vía. En cambio, prefirieron dar vueltas en torno a justificaciones de todo tipo, tendientes a salvar el honor individual de los involucrados o del arma a la que pertenecen, como si una guerra se pudiera luchar en soledad. Así, irónicamente, favorecieron una interpretación exculpatoria que, en la práctica, fue contraproducente. No sólo no se salvó el honor individual ni de ninguna de las armas sino que, más bien, se fomentó la visión de caos y de falta de conducción militar, dando argumentos a la sociedad, que cargó todas las culpas sobre los militares.

Por ser éste un libro que trata sobre la guerra, es conveniente establecer una serie de conclusiones estrictamente vinculadas a este punto:

- el planteamiento estratégico inicial fue absurdo, ya que se sustentó en premisas falsas (Gran Bretaña no reaccionaría con las armas y Estados Unidos nos apoyaría o se mantendría neutral);
- en el plano político internacional, “la principal falla consistió en no haber legitimado previamente la utilización de la fuerza”;²
- ante la reacción inglesa, no hubo forma de modificar dicho planteamiento, o faltó decisión para hacerlo;
- los comandantes argentinos actuaron siempre como un gabinete de crisis, mientras que los británicos conformaron un gabinete de guerra, lo que les aseguró la iniciativa estratégica;
- la ausencia de un comando conjunto y centralizado, por fuera de la Junta Militar que gobernaba el país, dificultó el accionar general de las tropas;
- la estrategia de defensa de Puerto Argentino fue sumamente estática. Ya sea por falta de medios de movilidad o por ausencia de vocación ofensiva, lo cierto es que se favoreció el avance inglés hacia la capital;
- en el campo de las actuaciones en el terreno, las tropas argentinas mostraron una gran capacidad de lucha y de adaptación a un medio inhóspito y hostil;
- a la hora de la lucha cuerpo a cuerpo, se ofreció una tenaz resistencia contra el tercer ejército más poderoso del mundo; me atrevo a decir que, en las Malvinas, se peleó bien;
- se registraron numerosos casos de arrojo y heroísmo; como también, de temor y cobardía; pero esto forma parte de la historia de toda guerra y no es patrimonio exclusivo de los argentinos;
- en el plano logístico —más allá de lo desorganizado que fue por momentos el traslado del personal y los elementos—, los argentinos padecieron los mismos contratiempos que sus rivales, la única diferencia es que ellos llevaban dos meses en el terreno, en tanto que los británicos sólo estuvieron veinte días a la intemperie.

En resumen, se podría definir que en 1982, en el campo político, se actuó estratégicamente bien (la recuperación de las Malvinas, para nuestro país, está en ese plano), pero tácticamente de forma errónea (no era el momento ni la forma de recuperar las islas); mientras que en el aspecto militar se planificó

estratégicamente mal (“ocupar para negociar”), y se ejecutó tácticamente bien (las tropas que pelearon, lo hicieron con acierto, más allá del resultado final).

LA GUERRA DE LOS VETERANOS

Víctimas y héroes en porciones idénticas. Para ellos, la guerra continúa, aun en tiempos de paz. Primero los relegó el poder militar, que tras la rendición los reintrodujo en el país casi como polizones. Nada de recibimientos ni de lágrimas: ¡firmes! Mucho menos palabras: de Malvinas no se habla.

Luego los segregó la sociedad a la que pertenecen. La designación de *chicos de la guerra* no sólo los regresaba a su minoridad prebélica o bélica, sino que los convertía en “víctimas de sus superiores —no del enemigo británico—, precisamente por los abusos de autoridad, las privaciones impuestas y la deficiente capacitación para afrontar un enemigo de tamaño envergadura”.³

Finalmente, el poder político completó el círculo del olvido, al librarlos prácticamente a su suerte. Así, los veteranos se convirtieron en parias en su patria: sin trabajo, sin apoyo médico, sin pensiones adecuadas y sin el justo reconocimiento a su sacrificio por parte del Estado.

Según datos oficiales, ya son 350 los veteranos que se han suicidado desde el fin de la guerra, pese a que desde los centros de ex combatientes se asegura que ese número llegaría a los 450. En consecuencia, los muertos en la era posbélica superan a los caídos en las propias islas.⁴ Necesariamente, estos datos nos deben conducir a la reflexión. Es cierto que no es algo muy diferente de lo que suele ocurrir con los veteranos de la mayoría de las guerras (ahí está el drama generacional que significó la guerra de Vietnam para los estadounidenses), pero no por eso puede soslayarse la cuestión. Una vez más se impone correr el manto de neblinas; rescatar la actuación de los soldados para reconocerles haber realizado un esfuerzo para el que no estaban preparados, porque no lo estaba el país ni sus instituciones. Saber que, pese a todo, ellos pelearon y ofrecieron una heroica resistencia, es un primer paso para incorporarlos definitivamente al seno de la sociedad. Los veinticinco años de lucha de los veteranos ya no se podrán recuperar, pero tal vez

estemos a tiempo, aún, de cobijarlos con el reconocimiento y el cariño que se les suelen tributar a los héroes nacionales.

A partir del “paraguas diplomático” y de la reanudación de las relaciones entre ambos países, los veteranos y los familiares de los caídos comenzaron otra pelea: la de poder dar un último adiós a sus hijos, hermanos, amigos. Fueron años de negociaciones, de burocracia y de recuerdos dolorosos. Recién en mayo de 1994, a bordo del rompehielos *Almirante Irizar*, partió el primer grupo de familiares de los muertos en el *Belgrano*. Eran 65 personas en total. Fue sólo el comienzo; sin embargo, a veinticinco años del fin de la contienda, los familiares aún luchan por acceder a sus recuerdos más queridos sin tener que transitar los vericuetos del olvido.

Por el lado británico, también existen cuestiones que llaman a la reflexión. La primera se refiere a los motivos que llevaron a Gran Bretaña a gastar entre 1600 y 2000 millones de dólares para recuperar una posesión colonial, cuando en las dos décadas anteriores al conflicto sólo había invertido un millón. ¿Fue para salvar el honor militar ante la “agresión” argentina? ¿Fue por la presión de los sectores militaristas, en especial de la Royal Navy y de los fabricantes de armas? ¿Fue una forma de fortalecer el alicaído gobierno conservador de la primera ministra Margaret Thatcher? ¿O para salvaguardar las potenciales riquezas petroleras y pesqueras de la zona? Más bien parecería que Malvinas fue, desde el lado inglés, la conjunción de todos esos aspectos, que incidieron cada uno a su modo hasta conformar el escenario bélico.

Claro que también es necesario saber qué pasó con las tropas de Su Majestad. Reconocerlas, entender en qué condiciones pelearon y con qué recursos contaron, es un parámetro insoslayable para acercarnos a la comprensión cabal del desempeño de nuestros propios soldados. Son notorias las declaraciones posteriores de los comandantes enemigos, que ponderaron con ahínco el accionar y la capacidad de combate de los argentinos. También son parte de la historia los casi 300 suicidios de veteranos de guerra ingleses que se registran hasta el presente. De modo que los británicos ya tienen más muertos en la posguerra que durante el propio conflicto armado.⁵ ¿Qué pasó para que un ejército superprofesional como el inglés exhiba tan elevado número de suicidios? Es lógico suponer que lo encarnizado del combate — con lucha cuerpo a cuerpo y a la bayoneta—, con cuerpos destrozados por la artillería y el impactante poder de la aviación argentina, compagina una

realidad traumática para cualquier ser humano, hasta para soldados preparados para matar y morir.

En fin, las preguntas y las cuestiones sin resolver son múltiples. Como dijimos al comienzo, intentamos abordar el tema sin preconceptos, para atravesar la bruma en busca de la única experiencia bélica de nuestro país en el siglo xx. Si lo hicimos con acierto, bienvenido sea; de todas formas, el simple hecho de hablar de estos temas, ya es un triunfo para aquellos que, como el autor, consideran que la historia es la construcción social de un hecho histórico concreto. Aquí hemos intentado presentar ese hecho concreto: la guerra en toda su dimensión. Sumar esto al debate, digerirlo socialmente y reelaborar una interpretación sobre la guerra de las Malvinas nos excede. Pese a ello, gustosos aceptamos el desafío; los héroes bien merecen el esfuerzo de nuestra parte.

Agradecimientos

Este libro ha tenido la particularidad de significarme un gran esfuerzo, en un lapso relativamente corto. Es por ello que sólo fue posible gracias a la ayuda de cierta gente a la que deseo reconocer con mi gratitud:

Al ingeniero Daniel Gionco, a quien accedí a través de su página sobre el Apostadero Naval, que me orientó y facilitó bibliografía específica.

Al Centro de Civiles Veteranos de Guerra “Operativo Malvinas” y a su presidente, capitán Edgardo Dell’Elicine, por abrirme las puertas de la institución y compartir sus experiencias ante mi curiosidad.

A Joaquín Boccazzi, Jorge Muñoz y Alberto Gaffuri, por la información y los materiales que gentilmente me facilitaron.

A la Biblioteca Popular José de San Martín, el Museo La Loma, la Junta de Historia y la Municipalidad de Los Cocos, Córdoba, por el constante apoyo.

Al personal de la sala de lectura de la Biblioteca, de la Hemeroteca, de Procesos Técnicos, y especialmente a José Luis, de la Facultad de Filosofía y Letras de Mendoza.

A mis compañeros de facultad, ya que sin la solidaridad de ellos este libro hubiera sido incompatible con el estudio. Mi gratitud especial para Virginia, por el compañerismo.

A Martín y Gastón, que me pasaron bibliografía ni bien se enteraron de mi objeto de estudio.

A Juan, mi apoyo logístico y afectivo en Buenos Aires.

A la familia Esteras, siempre solícita para atender mis necesidades.

A los “autores del autor”, por el amor y el cariño constantes.

A Cecilia, mi vida adorada, que desde el amor ha sabido construir una vida de esfuerzos y satisfacciones compartidas.

Notas

INTRODUCCIÓN

1. Juan Carlos Moreno cita a Nicanor Alurralde, de quien extrae una investigación basada en el estudio de las cartas de navegación y de los vientos para probar la llegada de Vespucio a las islas. Nicanor Alurralde, *El primer descubrimiento de las Islas Malvinas*, en Moreno, J.C., p. 230.

2. El tratado sigue siendo, aún hoy, invocado como prueba de soberanía sobre las islas, pese a que desde el lado inglés se alega que la Argentina no hereda las consecuencias de un pacto firmado por España.

3. Caillet-Bois, nota en p. 22.

4. La teoría de la promesa secreta, reiterada por casi toda la bibliografía argentina, ha merecido diversas investigaciones, entre ellas las de Ricardo Zorraquin Becú y José Torre Revello.

5. Sobre Vernet existen dos interpretaciones, ya que estaría probado que se dirigió al representante Parish con un ofrecimiento para que Gran Bretaña “protegiera” las islas. Para algunos autores representa una verdadera entrega por parte del “empresario” hacia los ingleses, mientras que otros sostienen que lo único que hacía era poner a resguardo sus intereses comerciales en las islas, ante la previsible invasión inglesa.

6. Al igual que con Vernet, la figura de Rivero presenta dos interpretaciones. Para la Academia Nacional de la Historia tan sólo se trata de un bandolero, mientras que otros autores, en especial los revisionistas, lo muestran como un caudillo, a la altura de Facundo Quiroga.

7. Al respecto, es interesante observar cómo los investigadores argentinos han buscado diversas y, en algunos casos, hasta creativas formas para justificar los derechos propios sobre las islas. Quizá la obra de Leguizamón Pondal sea una de las más curiosas, ya que se sustenta en el peso y la presencia de una *Toponimia criolla en las Malvinas* (tal el título del libro), compuesta por unos “cincuenta nombres criollos” que aún hoy se siguen utilizando como tales.

8. Sobre la falsedad de este argumento, es interesante el planteo que realizan, desde una postura marxista, Dabat y Lorenzano (*Conflicto malvinense y crisis nacional*, pp. 95-98).

9. Entre 1951 y 1974 la FIC, empresa fundada en 1851, obtuvo 11 millones y medio de libras de beneficio por encima de sus reinversiones (Hastings y Jenkins, p. 46).

10. Declaración conjunta sobre comunicaciones, art. 8, en Moreno, apéndice.

11. Moreno, p. 308.

12. Resolución 3160-XXVIII del 14 de diciembre de 1973.

13. Para activar este servicio la Argentina compró posteriormente el barco de carga *Isla de los Estados*.

14. La construcción del aeropuerto no figura en el acuerdo, pero autores ingleses como Hastings y Jenkins aseguran que hacerlo era un compromiso del gobierno británico.

15. Esta política de “cooperación” y “congelamiento” de la discusión sobre la soberanía será retomada y aplicada por el ministro de Relaciones Exteriores de Carlos Menem, Guido Di Tella, al amparo de la teoría del “paraguas”, que permitía profundizar la negociaciones comerciales entre ambos países, sin tocar la cuestión de la soberanía.

LA OPERACIÓN ROSARIO

1. Costa Méndez, p. 70.

2. Rattenbach, párrafo 127.

3. La ex primera ministra inglesa afirma en su autobiografía que “todo comenzó con un incidente que tuvo lugar en las islas Georgias del Sur”.

4. El contraalmirante Horacio Mayorga es autor del libro *No vencidos*, que es considerado una especie de historia oficial del conflicto por parte de la Armada.

5. Hastings y Jenkins afirman que la recuperación de las Georgias era de orden político, ya que “el público británico comenzaba a inquietarse luego de dos semanas de haber zarpado la flota y no producirse acción alguna”.

6. Mayorga da una versión algo distinta sobre los movimientos de la UT

40.1.4, ya que asegura que sí recibieron la orden de “ejecútese”, pero que no pudo comunicárseles la playa correcta que debían marcar, por lo que los VAO habrían desembarcado en una playa distinta a la que iluminaban.

7. Testimonio del capitán de corbeta Roberto Roscoe, *Operación Rosario*, p. 169.

8. Desde los acuerdos de 1971 que las banderas argentinas flameaban tanto en los barcos que llegaban a Puerto Stanley, como en la sede de LADE, pero esa presencia nunca significó un acto de soberanía.

9. Mayorga, p. 75.

10. El gobierno en las Malvinas haría trasladar un contenedor con televisores color para vender e instalaría el primer canal de las islas, LU 78 canal 7, con lo que por primera vez en la historia los malvinenses podían ver televisión.

11. Una sección del BIM 2 quedó como seguridad local del Apostadero Naval, función que cumplirían hasta el 14 de junio.

12. Mediante el decreto 757 del 21 de abril de 1982 la Junta Militar designó con el nombre de Puerto Argentino a la capital del archipiélago.

13. La Resolución 502/1982, votada el 3 de abril, fue aprobada por diez países: Estados Unidos, Francia, Guyana, Irlanda, Japón, Jordania, Reino Unido, Togo, Uganda y Zaire. China, la Unión Soviética, Polonia y España se abstuvieron, mientras que el único voto favorable a la posición argentina fue el de Panamá.

14. Lo relevó la Brigada de Infantería Aerotransportada IV, que fue trasladada desde Córdoba a Comodoro Rivadavia.

15. Según Jofre, la defensa en zona se “basará en la retención de un terreno y actuará, fundamentalmente, por los fuegos de primera línea. [...] Esta defensa se basa en la organización de puntos fuertes, difíciles de eludir por el enemigo. La reserva estará organizada por agrupamientos de reducidos efectivos, de gran movilidad, rapidez y potencia de fuego, en condiciones de operar en cualquier dirección, debiendo tenerse en cuenta la aeromovilidad”.

16. Informe Oficial del Ejército Argentino, tomo I, p. 142.

17. Hastings y Jenkins, p. 90.

18. Ascensión es, en verdad, posesión personal de la reina de Inglaterra, pero ésta se la arrienda a Estados Unidos. De modo que la utilización de Ascensión por parte de los ingleses no podía ser negada por los norteamericanos.

19. Gavshon y Rice, p. 66.

20. Thatcher, pp. 225-226.

21. Chile suministró información de inteligencia y permitió que aviones Hércules de la fuerza aérea británica operaran desde Punta Arenas. A cambio recibió, según West, 3 Hércules, 9 Hawker Hunters y 30 motores de repuesto.

22. Además de Perú, otros países también habrían facilitado elementos a la Argentina. Entre ellos Brasil, Libia, Israel, Venezuela y el propio Ecuador.

23. En la OEA, los únicos países que se abstuvieron en la votación fueron Estados Unidos, Chile, Colombia y Trinidad Tobago.

LA BATALLA NAVAL

1. Como la instalación de la base científica en la isla Thule en 1976-1977, y la Operación Davidoff.

2. Los cuatro presidentes que tuvo el país durante el proceso militar pertenecieron al Ejército.

3. Cardoso, Kirschbaum, Van Der Kooy, pp. 23-24.

4. En el juicio sustentado contra el almirante Anaya luego de la guerra, una de las acusaciones efectuadas por el fiscal fue justamente haber impulsado la guerra cuando no se contaba con la capacidad naval requerida para enfrentar a los ingleses (*Boletín del Centro Naval*, volumen 105). Según Mayorga, el 6 de abril Lombardo informó a la Junta Militar que “la flota no podría enfrentar a su similar británica, debido fundamentalmente a la presencia de submarinos nucleares”. En consecuencia, surge la lógica pregunta de por qué Anaya buscó con tanto afán una salida militar en el caso Malvinas.

5. Algunos autores consideran que la Armada tuvo alguna posibilidad de sorprender al enemigo. Por ejemplo, para Costa se tendría que haber conformado una flota compacta de destructores y corbetas, más el *Belgrano*, y con ellos atacar sobre la Task Force antes de su reagrupamiento en el teatro de operaciones. Para sustentar su teoría, cita la batalla de *Midway*, crucial victoria norteamericana durante la guerra del Pacífico, entre el 3 y el 7 de junio de 1942. Otra posibilidad es la que analizó la Armada y que consistía en dejar buena parte de la flota en las mismas islas (el *Belgrano* incluido), para repeler el intento de llegada inglés a la zona.

6. Gracias a su silueta, las corbetas 69 pueden acercarse hasta 22 millas náuticas sin ser detectadas, mientras que desde 30 millas, ya pueden lanzar sus misiles.

7. *The Economist*, 3 de marzo de 1984, en Freedman y Gamba, p. 156.

8. Algunos autores citan hasta treinta y nueve hechos (entre los consumados y los planeados) contra la soberanía nacional por parte de Inglaterra. Los más conocidos son las invasiones a Buenos Aires en 1806-1807; la toma de las Malvinas de 1833; las agresiones durante la época rosista, con la famosa Vuelta de Obligado, y la guerra de 1982.

9. Según el Informe Rattenbach, el único ámbito gubernamental que había definido al caso Malvinas como “conflicto grave” e “hipótesis de guerra en el corto plazo”, fue la Secretaría de Planeamiento en su documento “Plan de inteligencia estratégica nacional” de 1981. Ni la Junta, ni los comandantes principales de cada fuerza conocían el texto.

10. En medida naval, 80 metros corresponden a 43,75 brazas.

11. El 1º de mayo los militares argentinos realmente interpretaron que los ingleses intentaban reconquistar las islas, cuando en verdad lo que hacían era un reconocimiento de las posiciones y el alcance de las defensas argentinas. Ese error, según la mayoría de los autores, se debió a una incorrecta comprensión de la realidad por parte de Menéndez.

12. Gavshon y Rice, p. 109.

13. Costa, p. 242.

14. Como bien resalta Costa, no se entiende la decisión de utilizar el portaaviones como protección de las corbetas, cuando teóricamente éstas eran las que debían proteger a la nave insignia.

15. Mayorga, p. 254.

16. Ante la Comisión Rattenbach, Anaya afirmó que el GT 79.1 había sido detectado a las 20 del 1º de mayo por un avión Sea Harrier. Esto es desmentido hasta por Mayorga.

17. Este crucero también participó de la batalla de Leyte.

18. Los cruceros brasileños eran el *Barroso* y el *Tamandaré*, mientras que los chilenos, el *O’Higgins* y el *Capitán Prat*.

19. En marzo de 1956 el *9 de Julio* y el *Belgrano* colisionaron mientras realizaban maniobras de rutina. Según Matías Bauso, a este último se le desprendió la proa.

20. El banco posee una profundidad promedio de 170 metros, lo que

dificulta, aunque no imposibilita, la tarea de un submarino.

21. El gobierno británico sostuvo durante mucho tiempo que el *Belgrano* había sido detectado el 2 de mayo. Numerosas investigaciones y la posterior publicación del libro de bitácora del *Conqueror* han demostrado que fue el 30 de abril.

22. Según Bonzo, a la 1.30 le comunicaron el cese del ataque a Puerto Argentino. No se explica por qué el comando argentino no retiró al *Belgrano* de la zona antes, más aún si a las 2 habían replegado al *25 de Mayo*.

23. Thatcher, p. 200.

24. Ponting, p. 100.

25. Las estadísticas sobre la tripulación del *Belgrano* pertenecen a un trabajo de la Armada publicado por Bonzo.

26. Esta balsa se hizo famosa porque uno de los sobrevivientes le dedicó un libro, titulado *Balsa 44*.

27. Según Bauso, las fotos fueron vendidas furtivamente por un oficial de marina en 200 dólares a la Associated Press.

28. Costa, p. 250.

29. Llevaron sólo elementos para la FAA y viajaron con espacio ocioso en sus bodegas.

30. Fue requisado el 14 de abril, pintado de negro y puesto a las órdenes del teniente de navío Rafael G. Molini.

31. Las citas entre comillas pertenecen a Daniel Gionco, www.aposmalvinas.com.ar, salvo que se indique lo contrario.

32. Según lo relatado por Muñoz en el libro *Misión cumplida*, el día anterior, es decir el 8 de mayo, el *Narwal* fue interceptado por un submarino nuclear que lo conminó a retirarse hacia aguas seguras, orden que el pesquero desoyó.

33. Según Moro, esta acción habría sido detectada por un submarino, pero en aquel momento (fines de abril) el Gabinete de Guerra inglés no dio la autorización política de atacarlo. El barco no era un minador, por lo que la tripulación debió improvisar la forma de bajar las minas al mar.

34. Entre otros elementos, trasladaba un contenedor con televisores color para ser vendidos a buen precio entre los malvinenses y una cohetera Citefa de 25 toneladas de peso.

LA GUERRA DESDE EL AIRE

1. Luego de la guerra se generó una falsa imagen por la cual los pilotos argentinos aparecían como ajenos a la derrota, mientras que las culpas recaían sobre marinos y soldados. Más allá de aciertos y errores en cada una de las fuerzas, lo cierto es que para ganar una guerra se requiere del esfuerzo conjunto de todos los elementos militares, sólo así el accionar destacado de alguno de sus componentes tendrá verdadera incidencia sobre el resultado final.

2. La primera vez que la aviación (FAA y la naval) realizó una acción de ataque, fue el 16 de junio de 1955 contra la Plaza de Mayo y la Casa de Gobierno, en un intento por asesinar al presidente Juan Perón, y que causó decenas de muertos.

3. García también había participado del viaje de 1966.

4. Moro, p. 53.

5. Cardoso, Kirschbaum y Van der Kooy, p. 46.

6. Rattenbach, párrafo 589.

7. Hay coincidencia sobre las incidencias negativas que tuvo este hecho para la Argentina, en especial porque los británicos nunca alcanzaron a dejar la pista fuera de servicio, con lo cual los aviones de combate podrían haber aumentado en forma considerable su alcance y autonomía de vuelo. Esta situación se agravó al replegarse el único portaaviones argentino luego de la derrota naval del 2 de mayo.

8. Durante el desarrollo de la guerra se incorporaron baterías de misiles SAM-7 para objetivos que volaran a menos de 2000 metros, suministrados por Perú y Libia.

9. Durante el conflicto se sumarían otros doce Pucará.

10. El sistema se llamaba VIFF (*Vectored in Forward Flight*).

11. Al igual que sobre otras facetas de la guerra, es complicado establecer con certeza la cantidad de aviones ingleses derribados. Mientras que las fuentes británicas reconocen 10 aviones perdidos entre accidentados y derribados, las fuentes argentinas elevan ese número a 28. Por lo tanto, en cada caso citaremos el dato y la fuente que lo suministra.

12. Estas bombas están prohibidas por la Convención de Ginebra por su alto poder destructivo. Cada bomba contiene 147 granadas de dispersión de

1,2 kilos que cubren un área aproximada de 900 metros cuadrados. En el marco de una guerra “limpia” (salvo la polémica en torno al ataque al *Belgrano*), la utilización de estas bombas, así como los bombardeos a la cabeza de playa británica con bombas de napalm por parte de la FAA, se constituyen en las tristes excepciones.

13. Al respecto, véase la detallada página de la Fuerza Aérea Argentina en internet, www.faa.mil.ar, o el amplio análisis efectuado por el comodoro Rubén Moro en su *Historia del conflicto del Atlántico sur*, que fue publicado por la Escuela Superior de Guerra Aérea y que suele ser citado por los investigadores internacionales como la mejor fuente argentina para analizar la batalla aérea. Para algunos especialistas, este tipo de situaciones surge del celo entre la FAA y la Armada por ver quién obtuvo mayores éxitos contra el enemigo, ya que los Exocet eran lanzados por la aviación naval, por lo que el hundimiento del *Sheffield* sería obra de esta última.

14. Su compañero debió regresar por fallas mecánicas. Pese a que podía suspender la misión, el piloto decidió continuar.

15. Este es el incidente que acabará con el ataque al *Sobral* relatado en el capítulo anterior.

16. AM: aire-mar.

17. La única parte del contrato que efectivamente se cumplió, según Emilio Villarino, fue el entrenamiento de un grupo de pilotos aeronavales argentinos en Francia durante 1981.

18. Los *chaff* eran los únicos medios que se utilizaban en la época para desviar los misiles. Consistían en densas nubes de millones de hebras de aluminio recubierto de plástico y alfileres de fibra de vidrio. De esa forma se buscaba interferir el radar del misil. Durante la contienda, los ingleses desplegarán lanzadores de *chaff* en la mayoría de sus naves y en varios helicópteros traídos especialmente luego del éxito del ataque del 4 de mayo. El fabricante inglés debió multiplicar ocho veces su producción habitual para atender la demanda.

19. Bishop, p. 33.

20. En su libro sobre la participación civil en Malvinas, Jorge Muñoz revela que dos ingleses, que habían peleado en la Real Fuerza Aérea durante la Segunda Guerra Mundial, integraron este escuadrón bajo bandera argentina.

21. Todo indica que los comandos ingleses incursionaron en otras

ocasiones en territorio continental. En su último libro, Jorge Muñoz prácticamente confirma un choque entre una patrulla del ejército y comandos enemigos en cercanías de Comodoro Rivadavia el 30 de abril.

22. A causa de este ataque se decidió trasladar el radar. Para ello, había que desarmarlo, por lo que el teniente Velaza aprovechaba los cinco minutos entre salva y salva de disparos, para recorrer los sesenta metros que separaban el radar de su trinchera y continuar la tarea, para luego protegerse nuevamente de los disparos.

23. Por ejemplo, en el estrecho espacio de San Carlos la aviación naval no podría utilizar sus Exocet.

24. Carballo, p. 68.

25. Ethell y Price, p. 90.

26. Este modelo permite una caída más lenta de las bombas, para que los aviones puedan escapar sin peligro de los efectos de la explosión.

27. La anterior había provocado el hundimiento de la fragata *Ardent*.

28. Los británicos aseguran que el 24 de mayo derribaron ocho aviones: tres por las baterías Rapier, dos con misiles Bofors desde el *Fearless* y los tres citados, por Sidewinder. Estos datos son desmentidos por los argentinos, y tampoco los registran los españoles Romero Briasco y Mafe Huertas.

29. Luego de operarlo de sus heridas y de algunos días de recuperación, un integrante del cuerpo médico inglés dijo a Lucero: “Piloto argentino mejor aquí con nosotros en camilla. Muy peligroso arriba, en su avión”, una frase que nunca olvidaría.

30. En un principio, tres aviones componían cada escuadrilla, pero por problemas técnicos un aparato de cada grupo debió regresar.

31. Hastings y Jenkins, p. 247.

32. Los datos estadísticos están tomados de la página oficial de la Fuerza Aérea: www.faa.mil.ar.

33. Ethell y Price, p. 123.

34. La base fue bombardeada los días 1º, 4, 8, 12, 17, 21, 25, 27 y 28 de mayo.

35. Como forma de infundir tranquilidad, los hombres del equipo de desactivación de bombas de la RAF, durmieron en la habitación en la que estaban alojados los proyectiles.

36. Ésta es la versión del incidente desde la perspectiva y la reconstrucción efectuada por la Fuerza Aérea y la aviación naval argentinas. Los ingleses

niegan esta teoría y aseguran que el portaaviones nunca fue atacado.

37. Sobre el particular es interesante el libro de Nigel West, pese a que en parte es refutado por Martín Coppock desde las páginas de *Todo es Historia*.

38. Moro, p. 421.

39. En verdad, el *Atlantic Conveyor*, luego del impacto del Exocet del 25 de mayo, permaneció tres días al garete y se hundió el 28.

40. Relato transcrito por Boccazzi, p. 347.

41. Thompson, *La savia de la guerra*, p. 355.

42. Las fuentes británicas aseguran que este ataque se efectuó en el estrecho de San Carlos. Entre los autores neutrales hay referencias a ambas hipótesis.

43. Entre los evacuados figuran el periodista Nicolás Kasanzew y el camarógrafo de ATC, Alfredo Lamela.

44. Moro, p. 497.

45. Mayorga, p. 455.

46. FAA, página en internet, consulta en octubre de 2006.

47. Se refiere al avión de Jorge Bono. Algunos autores refieren que habría sido alcanzado por un Blow Pipe, pero sus compañeros de escuadrilla sólo vieron al avión caer suavemente al agua sin que mediara ataque alguno.

48. Otros dos Pucará se accidentaron en misiones en el continente. El 29 de mayo, mientras realizaba tareas de patrullaje y reconocimiento, cayó al mar el avión del alférez Mario Valko. Otro Pucará, con asiento circunstancial en La Plata, se accidentó y falleció el piloto, alférez Marchesini.

49. La Argentina perdió otros cuatro pilotos/tripulantes: tres por accidente y uno por bombardeo.

LA BATALLA TERRESTRE

1. El sistema de conscripción obligatoria fue derogado recién en 1995, luego del asesinato del soldado Omar Carrasco, y pese a que dicho cambio se imponía desde la derrota en las Malvinas.

2. La estrategia militar corresponde al máximo nivel de conducción, en este caso la Junta Militar. Sigue el nivel estratégico operacional, que corresponde al comando del teatro de operaciones (TOAS, FAS y, luego,

CEOPECON) y, finalmente, la propia conducción táctica en las islas, representada por Menéndez y su estado mayor.

3. En un momento se llegó a pensar en la posibilidad de enviar un nutrido grupo de barcos pesqueros hacia las Malvinas, con la presunción de que alguno llegaría sano y salvo a las islas. Ante el evidente riesgo de sufrir importantes bajas, el plan fue guardado y el problema logístico continuó sin resolución.

4. Al respecto, son interesantes las opiniones vertidas por Carlos Robacio, jefe del BIM 5 y autor de un muy completo libro sobre la actuación de su unidad.

5. Las raciones de combate son los alimentos que transporta el soldado, por lo general enlatados, y que sirven para consumir durante las operaciones de combate directo.

6. Hastings y Jenkins, p. 203.

7. Ruiz Moreno, p. 59.

8. Algunos autores sostienen que se tendría que haber llevado cientos de estas motos, que por sus características eran aptas para operar isla adentro.

9. Otro famoso comando que luego será “carapintada” fue Mohamed Seineldín, quien había sido jefe del primer grupo de comandos en la década del setenta y que en las Malvinas actuó como jefe del RI 25.

10. Declaraciones de Menéndez, en Túrolo, *Malvinas, testimonio de su gobernador*, p. 83.

11. Moro sostiene que este accidente puede ser un blanqueo de algún derribo durante el intento de ataque a la base aeronaval de Río Grande en la noche del 17 de mayo.

12. Hastings y Jenkins, p. 217.

13. Por su parte, desde el bando británico sólo cuentan dos Gazelle derribados y el Sea King como averiado, con un total de tres muertos y un piloto herido.

14. El traspaso en el mando de las operaciones británicas muestra una elasticidad contrastante frente al estatismo argentino. Woodward comandó la guerra mientras ésta fue aeronaval, el comodoro Michael Clapp dirigió el asalto anfibio y Thompson asumió ni bien las tropas estuvieron en tierra. Para el asalto final el jefe será el general Moore.

15. Informe Oficial del Ejército Argentino, tomo I, p. 69.

16. Ídem, tomo II, anexo 28.

17. En una nota enviada por Menéndez al general Osvaldo García, registrada en el anexo 32 del tomo II del informe mencionado, aquél asegura que una marcha entre Puerto Argentino y San Carlos demandaría entre doce y quince días.

18. La evacuación de Gloover a Puerto Argentino, relatada con detalle por Ruiz Moreno, fue tan asombrosa como absurdas las disputas entre los comandos y la FAA por “apropiarse” del derribo y presentar como propio al prisionero.

19. Afección de las extremidades (generalmente en los pies) a causa del frío, la humedad y la inmovilidad, que provocan una gangrena la cual, sin una rápida atención, puede desembocar en la amputación.

20. Boccazzi, p. 264.

21. Informe Oficial del Ejército Argentino, tomo II, anexo 31.

22. Algunos autores aseguran que se trataba de la CaIng 601.

23. Este número resulta de los datos que Piaggi informa para el 27 de mayo a las 8, 684 hombres, más los 33 encargados de las piezas antiaéreas. Piaggi no suma los cerca de 200 hombres que sostenían la base Cóndor. Según cálculos elaborados a partir de modelos de poder de combate relativo, los realmente capacitados para pelear eran menos de 400 hombres.

24. Piaggi, p. 82.

25. Lo habitual es que cada cañón tenga una dotación de 500 proyectiles.

26. La actuación del contingente de FAA durante la batalla fue muy criticada por Piaggi. Según el teniente coronel, el vicecomodoro Pedrozo (jefe de la base Cóndor) se negó a utilizar sus hombres en la lucha de infantería, ya que ésa no era su misión.

27. Dos de estos aparatos aterrizarán en Pradera del Ganso para evacuar a los heridos más graves hacia Puerto Argentino.

28. Informe Oficial del Ejército Argentino, tomo I, p. 85.

29. La versión inglesa sobre este mismo hecho sostiene que Jones murió cuando arremetió junto a dos hombres sobre una fuerte posición de ametralladoras argentinas. Luego de la guerra, el afamado coronel “H” sería condecorado con la máxima distinción militar que entregaba su país.

30. La actuación de Peluffo es de destacar, ya que había sido promovido del Colegio Militar sin haber completado sus estudios.

31. Declaraciones de Jorge Silva, en Solana Pacheco, pp. 71-72.

32. Informe Oficial del Ejército Argentino, p. 97.

33. Los comandantes militares argentinos en las Malvinas siempre manifestaron que la falta de movilidad propia fue un factor determinante para el desarrollo de la campaña. La capacidad de marcha desplegada por los británicos indica que una travesía a pie por las islas no era imposible.

34. Como habían llegado varias bolsas de harina, Menéndez alquiló una panadería abandonada y se comenzó a fabricar pan. De todas formas, este “lujo” sólo alcanzó a las tropas ubicadas en Puerto Argentino o en las posiciones más cercanas.

35. Según Thompson, entre el 1º y el 20 de mayo se efectuaron trece misiones de bombardeo sobre las posiciones argentinas. Y entre esa última fecha y el fin de la guerra, otras cincuenta. De modo que efectuaron más de una misión de fuego por día. Por ejemplo, aseguran Jofre y Aguiar, la posición del RI 7 en Longdon recibió 1300 proyectiles entre el 5 y el 10 de junio.

36. Martín Balza, jefe de la artillería argentina en las Malvinas, insistió reiteradas veces ante el comando estratégico en las islas por el traslado de estas piezas y sus respectivas cargas de municiones. Como cada bala pesaba 50 kilos, el suministro se hizo en cuentagotas, por lo cual fue muy reducido el número de proyectiles con que contó la principal batería argentina. Entre el 12 y el 13 de junio se enviarían otros dos cañones, pero ya no llegarían a instalarse. El cañón de 155 mm SOFMA es de fabricación nacional y tiene un alcance de 20 kilómetros. Los que se llevaron a las Malvinas pertenecían al Grupo de Artillería 101 de Junín.

37. Jofre y Aguiar, p. 183.

38. Según el coronel Eugenio Dalton, un ataque de desarticulación es una acción ofensiva con objetivo limitado, que se realiza delante del campo principal de combate para perturbar o desorganizar los preparativos del atacante.

39. Declaraciones de Menéndez, en Túrolo, *op. cit.*, p. 257.

40. Sobre esta reunión se puede consultar el capítulo 1 de la parte 4 del libro *Malvinas, la trama secreta*.

41. La otra cocina había sido alcanzada por una bomba beluga días antes, ocasionando la muerte de 5 hombres e hiriendo a 6 más.

42. Informe Oficial del Ejército Argentino, tomo I, p. 130.

43. Costa, pp. 110-111.

44. Según el coronel Félix Aguiar, para medir el poder de combate relativo

se evalúan: mayor poder de combate de las subunidades de infantería, efectivos reales empeñados en el lugar de la acción y superioridad del apoyo de fuego de artillería y naval.

45. Los bombardeos durante la noche cortaron las líneas telefónicas, por lo que las comunicaciones sólo se podían hacer por radio. Como éstas eran muy fácilmente interferidas por el enemigo, la Ca B prácticamente luchó incomunicada. La única solución eran los estafetas, que debían llevar los mensajes entre las balas.

46. En diversos momentos se crearon comisiones de investigación para estudiar estas denuncias, pero nunca tuvieron el impulso político suficiente como para que se llegue a alguna conclusión. Cabe aclarar que en los días previos al asalto final, entre las tropas británicas se hizo correr el rumor de que en la batalla de Darwin-Pradera del Ganso los argentinos habían matado a varios ingleses luego de haber enarbolado la bandera blanca.

47. Según Patrick Bishop y John Witherow, 17 murieron durante el asalto al monte y 6 a causa de los bombardeos de la artillería argentina el día 12.

48. Al respecto, son interesantes los relatos recogidos por el capitán Jorge Farinella en el libro *Volveremos*, la más detallada historia del RI 4 en las Malvinas.

49. Se refiere a la compañía integrada por el jefe del regimiento, su plana mayor y una dotación propia de soldados.

50. Estaba integrada por una sección del RI 12 que nunca pudo trasladarse hacia Darwin-Pradera del Ganso y que permaneció en Kent hasta que se retiraron ante el avance enemigo.

51. Tanto en el Informe Oficial del Ejército como en otras publicaciones argentinas, se ha criticado mucho la labor de esta compañía y, en especial, la de sus principales jefes. Si bien es cierto que la resistencia duró apenas una hora, cabe aclarar que en ese sector los jefes de sección caerían heridos, al igual que el cincuenta por ciento de sus cuadros, y que su compañía de apoyo agotó su munición.

52. Testimonio en Túrolo, *Así lucharon*, p. 134.

53. Estas bajas corresponden a todas las bajas del RI 4, no sólo a las de la noche del 11 al 12. Las bajas de ese día estarían en el orden del 70 por ciento del total.

54. Según Martín Balza, el *Glamorgan* pasó a Chile luego de la guerra, y aún lo conserva, pero con otro nombre.

55. Durante las acciones de la noche del 11, el PARA 2 había permanecido como reserva estratégica del PARA 3 y del Batallón 45. Su nuevo jefe, el teniente coronel David Chaundler, se había lanzado en paracaídas sobre uno de los portaaviones para sumarse rápido a la contienda.

56. Según Jofre, es sinónimo del “ataque simulado” del lenguaje militar argentino. Consiste en un ataque con objetivo limitado para engañar al enemigo, a fin de favorecer el ataque principal. Su alcance puede ir desde una pequeña incursión hasta un ataque de magnitud.

57. Como existen divergencias entre los autores ingleses y argentinos sobre estas dos misiones de diversión, aquí se registra la visión de las fuerzas defensoras. De todas maneras, es probable que estas dos acciones no sean más que una misma misión de diversión y que, a causa de los problemas que tuvieron en su avance los británicos, se haya extendido más en el tiempo, dando la sensación de haber sido dos acciones distintas.

58. Esta acción es relatada por Robacio, pero no la registran los británicos. Sólo Bishop y Witherow cuentan la historia de los galeses y su ingreso al campo minado, pero sin una acción de ataque contra fuerzas argentinas. La duda que surge es si este ataque en el que se empeñó la Ca O, no es el mismo que se relató como ataque de diversión de los Guardias Escoceses. Pese a contar con diversas fuentes, no fue posible determinar con precisión las acciones sobre el paso Ponny's.

59. Según Robacio, esta unidad estaba agregada a la compañía, y se había conformado con algunos conscriptos “díscolos” que llegaron a las Malvinas como polizones.

60. Existen contradicciones notorias entre los relatos de Robacio y de Jofre sobre el porqué del fracaso de este contraataque. En definitiva, no es más que otro capítulo en la diferencia de criterios estratégicos que tenían estos dos comandantes y que gira en torno a la postura estática de la defensa en su planeamiento.

61. Thompson asegura que encontraron munición como para un regimiento. De todos modos, esto no resta mérito a lo hecho por los artilleros, ya que bien puede tratarse de material ubicado como reserva y que, a causa de las dificultades en los traslados, no se haya podido transportar hasta las piezas.

62. Hay que recordar que los británicos tenían autorización política para bombardear Pradera del Ganso, por lo que es lógico suponer que hubieran

hecho lo mismo sobre Puerto Argentino si las fuerzas defensoras no se rendían.

63. Se cuentan muchos casos de heridas autoinfligidas y otras que no fueron por causas directas del combate.

64. Informe Oficial del Ejército Argentino, tomo II, anexo. En cuanto a los heridos, puede observarse una diferencia en las cifras finales con el cuadro específico de cada unidad, debido a que en éste se consignan las bajas administrativas, en tanto que en el otro, sólo las bajas en combate.

65. Bonzo, p. 339.

66. Esta cifra consigna sólo las bajas en las islas. Algunos autores suman las muertes por accidentes o misiones de vigilancia en el continente, con lo cual la cifra ascendería a 650 muertos.

EPÍLOGO

1. Guber, p. 113.

2. Puig, p. 133.

3. Guber, p. 127.

4. Recuérdese que 330 personas murieron en el hundimiento del *Belgrano*, que se encontraba, supuestamente, fuera del campo de batalla.

5. Basado en los datos oficiales de 255 muertos.

Glosario de siglas

AM: misiles versión aire-mar

ARA: Armada Argentina

BAMM: Base Aérea Militar Malvinas

BIM 1: Batallón de Infantería de Marina 1

BIM 2 (-): Batallón de Infantería de Marina 2 reducido

BIM 2 (+): Batallón de Infantería de Marina 2 reforzado

BIM 2: Batallón de Infantería de Marina 2

BIM 3: Batallón de Infantería de Marina 3

BIM 5: Batallón de Infantería de Marina 5

BIM X: Brigada de Infantería Mecanizada X

Ca: compañía

A/RI 3: Compañía A del Regimiento de Infantería 3

B/RI 6: Compañía B del Regimiento de Infantería 6

C/RI 25: Compañía C del Regimiento de Infantería 25

2/A/RI 4: segunda sección de la Compañía C del Regimiento de Infantería 4

3/C/RI 4: tercera sección de la Compañía C del Regimiento de Infantería 4

3/C/RI 8: tercera sección de la Compañía C del Regimiento de Infantería 8

2/N/BIM 5: segunda sección de la Compañía Nácar del Batallón de Infantería de Marina 5

4/N/BIM 5: cuarta sección de la Compañía Nácar del Batallón de Infantería de Marina 5

5/N/BIM 5: quinta sección de la Compañía Nácar del Batallón de Infantería de Marina 5

Ca Com: Compañía de Comunicaciones

Ca M: Compañía Mar del Batallón de Infantería de Marina 5 (M/BIM 5)

Ca N: Compañía Nacar del Batallón de Infantería de Marina 5 (N/BIM 5)



















Ca O: Compañía Obra del Batallón de Infantería de Marina 5 (O/BIM 5)

Ca San: Compañía de Sanidad

CAE: Comando Aéreo Estratégico
CaIng 10: Compañía de Ingenieros 10
CaIng 3: Compañía de Ingenieros 3
CaIng 9: Compañía de Ingenieros 9
Cdo: Comando
CEOPECON: Central de Operaciones Conjuntas
CIC: Centro de Información y Control
COFUERTAR 79: Comando de la Fuerza de Tareas 79
Comb: combate
Compañía 601: Compañía de Comandos 601
Compañía 602: Compañía de Comandos 602
CTOAS: Comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur
DEMIL: Directiva estratégica militar
DENAC: Directiva estratégica nacional
EA: Ejército Argentino
ELMA: Empresas de Líneas Marítimas Argentinas
EscExplCBl 10: Escuadrón de Exploración de Caballería Blindada 10
FAA: Fuerza Aérea Argentina
FAS: Fuerza Aérea Sur
FE 601: Compañía de Fuerzas Especiales 601 de Gendarmería Nacional
FIC: Falkland Island Company
FT: Fuerza de Tareas
FUERTAR 40: Fuerza de Tareas 40
FUERTAR 79: Fuerza de Tareas 79
GA 3: Grupo de Artillería 3
GA 4: Grupo de Artillería Aerotransportada 4
GADA 101: Grupo de Artillería de Defensa Aérea 101
GADA 601: Grupo de Artillería de Defensa Aérea 601
GN: Gendarmería Nacional
GT: Grupo de Tareas
LADE: Líneas Aéreas del Estado
MM: misiles versión mar-mar
MPNA: Movimiento de Países No Alineados
OEA: Organización de Estados Americanos
ONU: Organización de las Naciones Unidas
OO: Orden de Operaciones

OPEP: Organización de Países Exportadores de Petróleo
OTAN: Organización del Tratado del Atlántico Norte
PARA 2: 2º Regimiento de Paracaidistas
PARA 3: 3º Regimiento de Paracaidistas
PC: Puesto de Comando
PM: Policía Militar
PNA: Prefectura Naval Argentina
RI 1: Regimiento de Infantería 1
RI 3: Regimiento de Infantería 3
RI 4: Regimiento de Infantería 4
RI 5: Regimiento de Infantería 5
RI 6: Regimiento de Infantería 6
RI 7: Regimiento de Infantería 7
RI 8: Regimiento de Infantería 8
RI 12: Regimiento de Infantería 12
RI 25: Regimiento de Infantería 25
ROA: observadores del aire
SAS: Servicio Aéreo Especial
SBS: Escuadrón Especial Náutico
TIAR: Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca
TOAS: Teatro de Operaciones del Atlántico sur
TOM: Teatro de Operaciones Malvinas
UT : Unidad de Tareas
VAO: vehículo anfibio a oruga
VAR: vehículo anfibio a rueda
YPF: Yacimientos Petrolíferos Fiscales
ZEM: zona de exclusión marítima
ZET: zona de exclusión total

Referencias

	Artillería		Exploración
	Infantería		Movimiento helicóptero
	Puesto de Comando		Misiles
	Bombardeo argentino		Mortero liviano de 60 mm
	Bombardeo inglés		Cañón sin retroceso de 105 mm
	Enfrentamientos		Unidad disminuida
	Repliegues		Unidad reforzada
	Campos minados		Fuego de proyectiles
	Línea de trampas		Posición defensiva
	Apoyo logístico		

Bibliografía

Libros

- Aguiar, Félix (coord.), *Operaciones terrestres en las Islas Malvinas*, Buenos Aires, Círculo Militar, 1985.
- Alonso Piñeiro, Armando, *Historia de la guerra de Malvinas*, Buenos Aires, Planeta, 1982.
- Andrada, Benigno, *Guerra aérea en las Malvinas*, Buenos Aires, Emecé, 1983.
- Balza, Martín, *Malvinas, gesta e incompetencia*, Buenos Aires, Atlántida, 2005.
- , *Malvinas: relatos de soldados*, Buenos Aires, Biblioteca del Oficial, Círculo Militar, vol. 722, 1985.
- Barrilla, Miguel, *Hundan al Belgrano, no mientas Margaret*, Buenos Aires, Letra Buena, 1993.
- Beltrán, Juan, *El zarpazo inglés a las islas Malvinas*, Buenos Aires, M. Gleizer, 1934.
- Bendala, Francisco; Martín, Manuel y Pérez-Seoane, Santiago, *La campaña de las Malvinas*, Madrid, Editorial San Martín, 1995.
- Berger, Martín, *El rescate de las Malvinas*, Buenos Aires, Bruguera, 1982.
- Betts, Alejandro, *Historia de las islas Malvinas*, Córdoba, Editorial de Córdoba en América Latina, 1999.
- Bignone, Reynaldo, *El último de facto*, Buenos Aires, Planeta, 1992.
- Bishop, Patrick, y Witherow, John, *La guerra de invierno*, Buenos Aires, Claridad, 1986.
- Boccazzi, Joaquín, *Compilación Malvinas*, Buenos Aires, Gráfica Sur, 2004.
- Bonzo, Héctor E., *1093 tripulantes*, Buenos Aires, Sudamericana, 1992.
- Boron, Atilio, y Faúndez, Julio (comps.), *Malvinas hoy: herencia de un conflicto*, Buenos Aires, Puntosur, 1989.
- Bramley, Vincent, *Viaje al infierno*, Buenos Aires, Planeta, 1992.

- Brovedani, Leo, *Tercera posición islas Malvinas. Magno silogismo americano*, Buenos Aires, Estudio Alfa, 1982.
- Burns Marañón, Jimmy, *La tierra que perdió sus héroes*, Buenos Aires, FCE, 1992.
- Bustos, Dalmiro, *El otro frente de la guerra, los padres de las Malvinas*, Buenos Aires, Ramos Americana, 1982.
- Caillet-Bois, Ricardo, *Una tierra argentina, las islas Malvinas*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 3ª edición, 1982.
- Camogli, Pablo, *Batallas por la libertad*, Buenos Aires, Aguilar, 2005.
- Carballo, Pablo Marcos, *Dios y los halcones*, Buenos Aires, Rex, 1999.
- Cardoso, Oscar; Kirschbaum, Ricardo y Van Der Kooy, Eduardo, *Malvinas, la trama secreta*, Buenos Aires, Planeta, 1997.
- Carril, Bonifacio del, *La cuestión de las Malvinas*, Buenos Aires, Hyspamérica, 1986.
- Ceballos, Enrique, y Buroni, José, *La medicina en la guerra de Malvinas*, Buenos Aires, Círculo Militar, 1992.
- Cibotti, Ema, *Queridos enemigos*, Buenos Aires, Aguilar, 2006.
- Colección de documentos relativos a la historia de las Islas Malvinas*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 1957.
- Conflicto Malvinas: Informe Oficial del Ejército Argentino*, Ejército Argentino, 1983.
- Costa, Eduardo José, *Guerra bajo la Cruz del Sur*, Montevideo, Hyspamérica, 1988.
- Costa Méndez, Nicanor, *Malvinas, esta es la historia*, Buenos Aires, Sudamericana, 1993.
- Coutau-Bégarie, Hervé, *Geoestratégica del Atlántico Sur*, Buenos Aires, Instituto de Investigaciones Navales, 1988.
- Crónica documental de las Malvinas*, Buenos Aires, Redacción, 60 fascículos, 1982.
- Crosby, Ronald, *El reto de las Malvinas*, Buenos Aires, Plus Ultra, 3ª edición, 1980.
- Chingotto, Mario Raúl, *El mar y los intereses argentinos*, Buenos Aires, Renglón, 1982.
- Dabat, Alejandro, y Lorenzano, Luis, *Conflicto malvinense y crisis nacional*, México, Libros de Teoría y Política, 1982.
- Danero, E. M. S., *Toda la historia de las Malvinas*, Buenos Aires, Tor,

- 1964.
- Daus, Federico, *Reseña geográfica de las islas Malvinas*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 1955.
- Daus, Federico, y Rey Balmaceda, Raúl, *Islas Malvinas, geografía-bibliografía*, Buenos Aires, Oikos, 1982.
- Destefani, Laurio H., *Manual de las Malvinas*, Buenos Aires, Corregidor, 1984.
- , *Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur*, Buenos Aires, Edipress, 1982.
- Díaz Araujo, Enrique; *Malvinas, 1982, lo que no fue*, Mendoza, El Testigo, 2001.
- El episodio ocurrido en Puerto de la Soledad de Malvinas el 26 de agosto de 1833*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 1967.
- Errecaborde, Jorge, *Cronología. Infantería de marina de la Armada Argentina en el conflicto del Atlántico sur 1982*, Buenos Aires, 2001.
- Esteban, Edgardo, *Malvinas diario del regreso, iluminados por el fuego*, Buenos Aires, Sudamericana, 1999.
- Ethell, Jeffrey, y Price, Alfred, *Guerra aérea sudatlántica*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1987.
- Farinella, Jorge, *Volveremos*, Buenos Aires, Editorial Rosario, 1982.
- Ferns, H. S., *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*, Buenos Aires, Solar/Hachette, 1974.
- Fitte, Ernesto, *La disputa con Gran Bretaña por las islas del Atlántico Sur*, Buenos Aires, Emecé, 1968.
- , *La agresión norteamericana a las islas Malvinas*, Buenos Aires, Emecé, 1966.
- Foggo, Guillermo, *Soberanía argentina en el área austral*, Buenos Aires, Pleamar, 1983.
- Fogwill, Rodolfo, *Los pichiciegos, visiones de una batalla subterránea*, Buenos Aires, De la Flor, 1983.
- Fonseca Figuera, José Antonio da, y Destefani, Laurio, *David Jewett una biografía para la historia de las Malvinas*, Buenos Aires, Sudamericana, 1985.
- Foulkes, Haroldo, *Las Malvinas, una causa nacional*, Buenos Aires, Corregidor, 1978.
- Fraga, Jorge, *La Argentina y el Atlántico sur*, Buenos Aires, Pleamar, 1983.

- Freedman, Lawrence, y Gamba-Stonehouse, Virginia, *Señales de guerra, el conflicto de las Islas Malvinas*, Buenos Aires, Vergara, 1992.
- Galasso, Norberto, *Perón*, Buenos Aires, Colihue, 2005.
- García Costa, Víctor, *Alfredo Palacios, entre el clavel y la espada*, Buenos Aires, Planeta, 2ª edición, 1997.
- García Lupo, Rogelio, *Diplomacia secreta y rendición incondicional*, Buenos Aires, Legasa, 1983.
- Gavshon, Arthur, y Rice, Desmond, *El hundimiento del Belgrano*, Buenos Aires, Emecé, 1984.
- Groussac, Paul, *Las islas Malvinas*, Buenos Aires, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, 1982.
- Guber, Rosana, *¿Por qué Malvinas? De la causa nacional a la guerra absurda*, Buenos Aires, FCE, 2001.
- Guerra de las Malvinas y del Atlántico sur en partes oficiales y comparativos*, Buenos Aires, Catálogos, 1983.
- Haig, Alexander, *Memorias*, Buenos Aires, Atlántida, 1984.
- Hastings, Max, y Jenkins, Simon, *La batalla por las Malvinas*, Buenos Aires, Emecé, 1984.
- Hernández, José, *Las islas Malvinas*, Buenos Aires, Joaquín Gil, 1952.
- Hernández, Pablo J., y Chitarroni, Horacio, *Malvinas: clave geopolítica*, Buenos Aires, Castañeda, 2ª edición, 1982.
- Historia marítima argentina*, Buenos Aires, Cuántica, 1982.
- Illanes Fernández, Javier, *El derecho del mar y sus problemas actuales*, Buenos Aires, Eudeba, 1974.
- Jofre, Oscar, y Aguiar, Félix, *Malvinas, la defensa de Puerto Argentino*, Buenos Aires, Círculo Militar, 1990.
- Kanaf, Leo, *La batalla de las Malvinas*, Buenos Aires, Tribuna Abierta, 1982.
- Kinder, Hermann, y Hilgemann, Werner, *Atlas histórico mundial*, Madrid, Istmo, 9ª edición, julio de 1980.
- Kon, Daniel, *Los chicos de la guerra*, Buenos Aires, Galerna, 1982.
- Laborde, Julio y Bertaccini, Rina, *Malvinas en el plan global del imperialismo*, Buenos Aires, Anteo, 1987.
- Lallemant, J. R., *Malvinas, Norteamérica en guerra contra Argentina*, Buenos Aires, Avanzar, 1983.
- Landaburu, Carlos, *La guerra de las Malvinas*, Buenos Aires, Círculo

- Militar, volumen 739, 1988.
- Landeiro, José, *Malvinas cronología de un despojo*, Buenos Aires, Adrogué Gráfica Editora, 1982.
- Lawrence, John, y Lawrence, Robert, *Después de la batalla*, Buenos Aires, Red Editorial Iberoamericana Argentina, 1989.
- Leguizamón Pondal, Martiniano, *Toponimia criolla en las Malvinas*, Buenos Aires, Raigal, 1956.
- Mansini, Lucio, *Una gaviota en Malvinas*, Buenos Aires, Halcón Cielo, 1994.
- Manzanilla, José, *Malvinas, hambre y coraje*, Buenos Aires, Abril, 1987.
- Martínez, Pedro, *Pasado y presente de las Malvinas e islas del Atlántico sur, breve historia de la soberanía argentina*, Madrid, Instituto Español Sanmartiniano, 1982.
- Martínez Lamela, José, *Premios militares*, Buenos Aires, Instituto Genealógico Heráldico de Rosario, 1995.
- Matassi, Pío, *La batalla aérea de nuestras islas Malvinas*, Buenos Aires, Halcón Cielo, 1990.
- Mayorga, Horacio, *No vencidos*, Buenos Aires, Planeta, 1998.
- Montenegro, Néstor y Aliverti, Eduardo, *Los nombres de la derrota*, Buenos Aires, Nemont, 1982.
- Morelli, Lilian, *Malvinas. Los héroes olvidados*, Buenos Aires, Guardia Nacional, 1990.
- Moreno, Juan Carlos, *La recuperación de las Malvinas*, Buenos Aires, Plus Ultra, 7ª edición, 1973.
- Nuestras Malvinas y la Antártida*, Buenos Aires, El Ateneo, 7ª edición, 1956.
- Muñoz, Jorge, *Ataquen Río Grande, operación Mikado*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2005.
- , *Civiles por Malvinas*, Buenos Aires, Cruz del Sur, 1995.
- , *Misión cumplida*, Buenos Aires, Epopeya, 2000.
- , *Los tigres del mar*, Buenos Aires, Cruz del Sur, 1985.
- , *Poker de ases en Malvinas*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2004.
- Operación Rosario*, Buenos Aires, Atlántida, 1984.
- Oyarzún Lemonnier, Agustín, *Guerra en las Falklands*, Santiago de Chile, Cumbres, 1983.

- Palacios, Alfredo, *Las islas Malvinas, archipiélago argentino*, Buenos Aires, Claridad, 1934.
- Palazzi, Rubén, *Puente aéreo a Malvinas*, Buenos Aires, Dunken, 2006.
- Passarelli, Bruno, *El delirio armado*, Buenos Aires, Sudamericana, 1998.
- Piaggi, Italo, *Ganso Verde*, Buenos Aires, Sudamericana-Planeta, 1986.
- Ponting, Clive, *El derecho a saber*, Buenos Aires, Atlántida, 1986.
- Portela, Adolfo; O'Connell, Tomás; Godoy, Horacio; Moro, Rubén, y Toma, Peter, *Malvinas, advertencia termonuclear*, Buenos Aires, AZ Editora, 1985.
- Puig, Juan Carlos, *Malvinas y régimen internacional*, Buenos Aires, Depalma, 1983.
- Quellet, Ricardo, *Historia política de las islas Malvinas*, Buenos Aires, Revista de la Escuela Superior de Guerra Aérea de la Fuerza Aérea Argentina, 1982.
- Randle, Patricio, *La guerra inconclusa por el Atlántico sur*, Buenos Aires, Oikos, 1982.
- Rattenbach, Augusto, *Introducción a la estrategia*, Buenos Aires, Pleamar, 1979.
- Rearte de Giachino, María Delicia, *Cada día un 2 de abril*, Buenos Aires, Nueva Hispanidad, 2002.
- Robacio, Carlos, y Hernández, Jorge, *Desde el frente, Batallón de Infantería de Marina n° 5*, Buenos Aires, Solaris 4ª edición, 2002.
- Rodríguez, Horacio, *Buques de la Armada Argentina 1970-1996*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1992.
- Rodríguez Berrutti, Camilo Hugo, *Malvinas, última frontera del colonialismo*, Buenos Aires, Eudeba, 1975.
- Rodríguez Mottino, Horacio, *La artillería argentina en Malvinas*, Buenos Aires, Clío, 1984.
- Romero, Agustín, *Malvinas: la política exterior de Alfonsín y Menem*, Buenos Aires, Editorial de Belgrano, 1999.
- Romero Briasco, Jesús, y Mafe Huertas, Salvador, *Malvinas, testigo de batallas*, Valencia, Federico Domenech, 1984.
- Roth, Roberto, *Después de Malvinas ¿qué...?*, Buenos Aires, De la Campana, 2ª edición, 1982.
- Rozitchner, León, *Las Malvinas de la guerra "sucias" a la guerra "limpia"*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1985.

- Ruiz Moreno, Isidoro, *Comandos en acción*, Buenos Aires, Emecé, 4ª edición, 1987.
- Saldías, Adolfo, *Historia de la Confederación Argentina*, Buenos Aires, Eudeba, 1968.
- Schönfeld, Manfred, *La guerra austral*, Buenos Aires, Desafíos, 1982.
- Seonane, María y Muleiro, Vicente, *El dictador*, Buenos Aires, Sudamericana, 2001.
- Silenzi de Stagni, Adolfo, *Las Malvinas y el petróleo*, Buenos Aires, Theoría, 1983.
- Simeoni, Héctor, *Malvinas contrahistoria*, Buenos Aires, Editorial Inédita, 1984.
- Solanas Pacheco, Julia, *Malvinas ¿Y ahora... qué?*, Buenos Aires, Plus Ultra, 1996.
- , *Nosotras no nos rendimos*, Buenos Aires, Fortaleza, 1990.
- Solari Yrigoyen, Hipólito, *Así son las Malvinas*, Buenos Aires, Hachette, 1959.
- Szymczak, Marcos, y Lezana Bernárdez, Marcela, *Un cirujano en Malvinas*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2006.
- Terzano, Daniel, *5000 adioses a Puerto Argentino*, Buenos Aires, Galerna, 1987.
- Tesler, Mario, *Malvinas: cómo EE. UU. provocó la usurpación inglesa*, Buenos Aires, Galerna, 1979.
- Thatcher, Margaret, *Los años de Downing Street*, Santiago de Chile, Sudamericana, 1994.
- Thompson, Julian, *No picnic*, Buenos Aires, Atlántida, 1987.
- , *La savia de la guerra, la logística del conflicto armado*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2000.
- Tinker, David, *Malvinas, cartas de un marino inglés*, Buenos Aires, Emecé, 1983.
- Torre Revello, José, *Bibliografía de las islas Malvinas*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 1953.
- , *La promesa secreta y el convenio anglo-español sobre las Malvinas de 1771*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 1952.
- Túrolo, Carlos, *Así lucharon*, Buenos Aires, Sudamericana, 1982.
- , *Malvinas, testimonio de su gobernador*, Buenos Aires, Sudamericana, 1983.

- Uzal, Hipólito, *Obligado, la batalla de la soberanía*, Buenos Aires, Moharra, 1973.
- Viola, Oscar, *La derrota diplomática y militar de la república Argentina en la guerra de las islas Malvinas*, Buenos Aires, Tinta Nueva, 3ª edición, 1983.
- Von Clausewitz, Karl, *De la guerra*, Barcelona, Labor, 1976.
- West, Nigel, *La guerra secreta por las Malvinas*, Buenos Aires, Sudamericana, 1997.
- Zorraquín Becú, Ricardo, *Inglaterra prometió abandonar las Malvinas*, Buenos Aires, Platero, 1975.

Revistas

- Desembarco*, Buenos Aires, separata N° 6, agosto de 1991.
- Desembarco*, Buenos Aires, N° 145, abril de 1992.
- Colecciones revistas *Gente*, *Siete Días* y *La Semana*.

Artículos

- Aguiar, Félix, “Planeamiento estratégico-militar para el caso Malvinas”, *Revista del Círculo Militar*, N° 742, enero-marzo de 1998.
- Almeida, Juan Lucio, “Antonio Rivero el gaucho de las Malvinas”, *Todo es Historia*, N° 20, diciembre de 1968.
- Bauso, Matías, “El hundimiento del *General Belgrano*”, *Todo es Historia*, N° 417, abril de 2002.
- Bóveda, Jorge Rafael, “Submarinos en Malvinas”, *Todo es Historia*, N° 465, abril de 2006.
- , “El secreto del ARA *Salta*”, *Todo es Historia*, N° 417, abril de 2002.
- Buroni, José y Ceballos, Enrique, “Acción del frío sobre las tropas”, *Revista del Círculo Militar*, N° 718, septiembre-diciembre de 1987.
- Camogli, Ricardo, “El monumento en la plaza San Martín”, *Humor*, mayo de 1990.
- Carasales, Julio César, “¿Armas atómicas en Malvinas?”, *Todo es Historia*,

Nº 357, abril de 1997.

Casalla, Mario, “El sistema colonial inglés en Hispanoamérica”, *Revista del Círculo Militar*, Nº 708, abril-julio de 1982.

Ceballos, Enrique, Burloni, José, y Calzinari, Aldo, “El hombre y sus circunstancias en la guerra”, *Revista del Círculo Militar*, Nº 725, 1992.

Coppock, Martín, “Malvinas, la otra guerra”, *Todo es Historia*, Nº 395, junio de 2000.

Coronel, Julio, “El *Invencible*, ¿un fantasma?”, *Aeroespacio*, Nº 452, marzo-abril de 1983.

Corum, James, “Poderío aéreo argentino en la guerra de las islas Falklands/Malvinas. Una panorámica operacional”, *Aerospace Power Journal*, segundo trimestre de 2002.

Chinigaren, Jorge; Colombotto, Hugo, y Martini, Siro de, “Debates ulteriores”, *Boletín del Centro Naval*, Nº 748, enero-marzo de 1987.

Ducuing, Marcelo, “Escuadrón Fénix: su origen y participación en la guerra de Malvinas”, *Revista del Círculo Militar*, Nº 742, enero-marzo de 1998.

Fraga, Jorge, “Malvinas, evolución de la cuestión desde la guerra (1982-1994)”, *Revista del Círculo Militar*, Nº 732, abril-junio de 1995.

—, “Petróleo en Malvinas ¿cuestión de ‘negocios’ o soberanía?”, *Revista del Círculo Militar*, Nº 742, enero-marzo de 1998.

García Enciso, Isaías, “Ayer, hoy y mañana en el conflicto Malvinas”, *Revista del Círculo Militar*, Nº 708, abril-julio de 1982.

Guagnini, Luis, “Hundimiento del *Belgrano*: las 46 horas de odisea de un naufrago”, *Clarín*, 2 de mayo de 2002.

Guber, Rosana, “1966: la otra ‘operación Cóndor’”, *Todo es Historia*, Nº 417, abril de 2002.

“El final del *Belgrano*”, *Clarín*, 11 de octubre de 2005.

Kasanzew, Nicolás, “Malvinas a sangre y fuego”, suplemento *Siete Días*, Nº 7, 1982.

“La justicia cerró un viejo capítulo de la guerra de Malvinas”, *Clarín*, 4 de noviembre de 2005.

Lorenz, Federico Guillermo, “Memorias de una guerra: Malvinas, 20 años después”, *Todo es Historia*, Nº 417, abril de 2002.

—, “Ex combatientes: una deuda a pagar”, *Todo es Historia*, Nº 357, abril

de 1997.

“Los comunicados y la verdad histórica”, *Todo es Historia*, N° 191, abril de 1983.

Luna, Félix, “Habla el presidente del Perú”, *Todo es Historia*, N° 191, abril de 1983.

Llumá, Diego, “La guerra a través de la prensa internacional”, *Todo es Historia*, N° 417, abril de 2002.

“Malvinas bajo la atenta mirada de Francia”, *Todo es Historia*, N° 417, abril de 2002.

“Malvinas, el día en que Gran Bretaña pensó invadir Tierra del Fuego”, *Clarín*, 3 de julio de 2005.

Martínez Conti, Oscar, “El heroísmo del Ejército Argentino en Malvinas”, *Revista del Círculo Militar*, N° 725, 1992.

Martini, Siro de, “Notas y comentarios a la conferencia del almirante Train”, *Boletín del Centro Naval*, N° 748, enero-marzo de 1987.

Monkman, Guillermo, “Malvinas: Argentina, ‘los contras’ y los EE UU. en la guerra”, *Todo es Historia*, N° 298, abril de 1992.

Moro, Rubén, “Historia del conflicto del Atlántico Sur (la guerra inaudita)”, *Revista de la Escuela Superior de Guerra Aérea de la Fuerza Aérea Argentina*, N° 135/136, agosto-octubre 1985.

Mozzarelli, Antonio José, “El grupo naval en las islas Malvinas”, *Boletín del Centro Naval*, N° 783, julio-septiembre de 1996.

Muschietti, Ulises, “La agresión norteamericana a las Malvinas en 1831 como prólogo a la usurpación inglesa y sus consecuencias actuales”, *Revista del Círculo Militar*, N° 708, abril-julio de 1982.

Orsolini, Mario, “Islas Malvinas, una estrategia para su recuperación”, *Revista del Círculo Militar*, N° 722, julio-octubre de 1989.

Palermo, Vicente, “Disparates de la guerra y de la diplomacia”, *Ñ*, N° 141, 10 de junio de 2006.

Parra, Roberto, “Malvinas 02 de abril: entre la legitimidad y la realidad”, *Revista del Círculo Militar*, N° 720, abril-diciembre de 1988.

Raxou, Pierre, “La guerra de las Malvinas”, *Istor*, N° 8, primavera de 2002.

“Razones por las cuales el hundimiento del crucero ARA *General Belgrano* es un crimen de guerra”, Federación de Veteranos de Guerra de la República Argentina, mayo de 1997.

Ribas, Gabriel, “Cronología general de la guerra por los archipiélagos

- australes”, *Todo es Historia*, N° 191, abril de 1983.
- Rufino, Mario, “De Pearl Harbor a Malvinas”, *Todo es Historia*, N° 239, abril de 1987.
- Saavedra, Marisol, “La Argentina, los no alineados y las Malvinas”, *Todo es Historia*, N° 395, junio de 2000.
- Sohr, Raúl, “Habla un periodista chileno: ‘los ingleses estaban preparados’”, *Todo es Historia*, N° 191, abril de 1983.
- Train, Harry, “Malvinas: un caso testigo”, *Boletín del Centro Naval*, N° 748, enero-marzo 1987.
- Vedoya, Juan Carlos, “Los usurpadores de las Malvinas”, *Todo es Historia*, N° 107, abril de 1976.
- Vidal, Alejandro, “Malvinas, ¿una victoria fácil?”, *Revista del Círculo Militar*, N° 722, julio-octubre de 1989.
- Villarino, Emilio, “Exocet”, *Siete Días*, suplemento N° 10, 1983.

Páginas web

- <http://ar.geocities.com/gacelmania/paginanueva2.htm>
- <http://ar.geocities.com/laperlaaustral/>
- <http://malvinascontame.tripod.com>
- www.airpower.maxwell.af.mil
- www.apostmalvinas.com.ar
- www.cema.edu.ar/ceieg/arg-rree/historia.htm
- www.clubpucarero.com.ar
- www.escuadronfenix.org.ar
- www.faa.mil.ar
- www.histamar.com.ar
- www.historiadelpais.com.ar/malvinas.htm
- www.malvinasonline.com.ar
- www.nuncamas.org
- www.nuncamas.org, *Informe Rattenbach*



© Diego Sandstede

PABLO CAMOGLI

(Oberá, Misiones, 1976) es licenciado y profesor de Historia por la Universidad Nacional de Cuyo, y técnico superior en Periodismo. Fue corresponsal del diario *El Territorio*, ha trabajado en medios gráficos y digitales de Misiones, Córdoba, Buenos Aires y Mendoza, y ha escrito artículos para diversas publicaciones, entre otras, la revista especializada *Todo es Historia*. Redactó los contenidos para la serie *Batallas de la libertad*, realizada por el canal Encuentro. Recibió el tercer premio en el Concurso Cátedra Sanmartiniana del Instituto Nacional Sanmartiniano en 2007, y una mención en el Concurso de Historia Nacional organizado por el gobierno de la provincia de San Luis en 2008. Participó en la investigación y redacción del libro *Misiones*, de Silvia Torres (1994), y es autor de *Batallas por la libertad* (Aguilar, 2005) y *Batallas entre hermanos* (Aguilar, 2009). Actualmente conduce un programa de radio en Misiones.

OTROS TÍTULOS DEL AUTOR

Nueva historia del cruce de los Andes

Batallas entre hermanos

Batallas por la libertad

AGUILAR

© Pablo Camogli, 2007

© De esta edición:

Aguilar, Altea, Taurus, Alfaguara, S. A. de Ediciones, 2011

Av. Leandro N. Alem 720 (1001) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

www.librosaguilar.com

eISBN: 978-987-04-2142-9

Primera edición digital: noviembre, 2011

Diseño de cubierta: Claudio A. Carrizo

Imagen de cubierta: Fuerza Aérea Argentina, colección de Joaquín Boccazzi

Fotografía de autor: Diego Sandstede

Conversión a formato digital: Juliana Orihuela, Luis Parravicini.

Camogli, Pablo

Batallas de Malvinas : todos los combates de la guerra del Atlántico Sur . - 1a ed. - Buenos Aires : Aguilar, Altea, Taurus, Alfaguara, 2011.

EBook

e-ISBN 978-987-04-2142-9

EBook

. Guerra de Malvinas. I. Título

CDD 997.110 24

Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida, ni en todo ni en parte, ni registrada en, o transmitida por, un sistema de recuperación de información, en ninguna forma, ni por ningún medio, sea

mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electroóptico, por fotocopia, o cualquier otro, sin el permiso previo por escrito de la editorial.

Editorial Aguilar es un sello editorial del Grupo Santillana

www.librosaguilar.com

Argentina

www.librosaguilar.com/ar

Av. Leandro N. Alem, 720

C 1001 AAP Buenos Aires

Tel. (54 11) 41 19 50 00

Fax (54 11) 41 19 50 21

Bolivia

www.librosaguilar.com/bo

Calacoto, calle 13, n° 8078

La Paz

Tel. (591 2) 279 22 78

Fax (591 2) 277 10 56

Chile

www.librosaguilar.com/cl

Dr. Aníbal Ariztía, 1444

Providencia

Santiago de Chile

Tel. (56 2) 384 30 00

Fax (56 2) 384 30 60

Colombia

www.librosaguilar.com/co

Calle 80, n° 9 - 69

Bogotá

Tel. y fax (57 1) 639 60 00

Costa Rica

www.librosaguilar.com/cas

La Uruca

Del Edificio de Aviación Civil 200 metros Oeste

San José de Costa Rica

Tel. (506) 22 20 42 42 y 25 20 05 05

Fax (506) 22 20 13 20

Ecuador

www.librosaguilar.com/ec

Avda. Eloy Alfaro, N 33-347 y Avda. 6 de Diciembre

Quito

Tel. (593 2) 244 66 56

Fax (593 2) 244 87 91

El Salvador

www.librosaguilar.com/can

Siemens, 51

Zona Industrial Santa Elena

Antiguo Cuscatlán - La Libertad

Tel. (503) 2 505 89 y 2 289 89 20

Fax (503) 2 278 60 66

España

www.librosaguilar.com/es

Torrelaguna, 60

28043 Madrid

Tel. (34 91) 744 90 60

Fax (34 91) 744 92 24

Estados Unidos

www.librosaguilar.com/us

2023 N.W. 84th Avenue

Miami, FL 33122

Tel. (1 305) 591 95 22 y 591 22 32

Fax (1 305) 591 91 45

Guatemala

www.librosaguilar.com/can

7ª Avda. 11-11

Zona nº 9

Guatemala CA

Tel. (502) 24 29 43 00

Fax (502) 24 29 43 03

Honduras

www.librosaguilar.com/can

Colonia Tepeyac Contigua a Banco Cuscatlán

Frente Iglesia Adventista del Séptimo Día, Casa 1626

Boulevard Juan Pablo Segundo

Tegucigalpa, M. D. C.

Tel. (504) 239 98 84

México

www.librosaguilar.com/mx

Avda. Universidad, 767

Colonia del Valle

03100 México D.F.

Tel. (52 5) 554 20 75 30

Fax (52 5) 556 01 10 67

Panamá

www.librosaguilar.com/cas

Vía Transísmica, Urb. Industrial Orillac,

Calle segunda, local 9

Ciudad de Panamá

Tel. (507) 261 29 95

Paraguay

www.librosaguilar.com/py

Avda. Venezuela, 276,

entre Mariscal López y España

Asunción

Tel./fax (595 21) 213 294 y 214 983

Perú

www.librosaguilar.com/pe

Avda. Primavera 2160

Santiago de Surco

Lima 33

Tel. (51 1) 313 40 00

Fax (51 1) 313 40 01

Puerto Rico

www.librosaguilar.com/mx

Avda. Roosevelt, 1506

Guaynabo 00968

Tel. (1 787) 781 98 00

Fax (1 787) 783 12 62

República Dominicana

www.librosaguilar.com/do

Juan Sánchez Ramírez, 9

Gazcue

Santo Domingo R.D.

Tel. (1809) 682 13 82

Fax (1809) 689 10 22

Uruguay

www.librosaguilar.com/uy

Juan Manuel Blanes 1132

11200 Montevideo

Tel. (598 2) 410 73 42

Fax (598 2) 410 86 83

Venezuela

www.librosaguilar.com/ve

Avda. Rómulo Gallegos

Edificio Zulia, 1º

Boleita Norte

Caracas

Tel. (58 212) 235 30 33

Fax (58 212) 239 10 51