

# MALVINAS: ERRORES, ANÉCDOTAS Y REFLEXIONES

Por quien fuera el Comandante del Teatro de Operaciones  
del Atlántico Sur

Vicealmirante (R.E) LOMBARDO

Armada de la República Argentina

## LISTADO DE CAPÍTULOS Y ANEXOS

	PRÓLOGO.....	3
1	LA GÉNESIS DEL CONFLICTO.....	6
2	ANAYA Y LOS SUBMARINOS.....	9
3	LOS ARCHIPIÉLAGOS DE LAS GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR.....	12
4	PLANES SOBRE HIPÓTESIS DE CONFLICTO.....	15
5	LA ORDEN DE HACER UN PLAN PARA MALVINAS.....	16
6	SE PRECISA LA ORDEN.....	20
7	SORPRESA TÁCTICA Y SORPRESA ESTRATÉGICA.....	23
8	LA PLANIFICACIÓN CONJUNTA.....	26
9	LA TAREA DE DAVIDOFF.....	30
10	INTERESES BRITÁNICOS ENCONTRADOS.....	32
11	COMIENZA LA CRISIS EN GEORGIAS.....	34
12	DE GEORGIAS A MALVINAS.....	36
13	LA DECISIÓN DE LA CAPTURA DE MALVINAS.....	39
14	INTENCIONALIDAD POLÍTICA EN LA DECISIÓN.....	41
15	EL 2 DE ABRIL.....	42
16	UN DÍA DESPUÉS DEL DESEMBARCO.....	44
17	EL CONFLICTO EN LAS NACIONES UNIDAS.....	46
18	PUERTO ARGENTINO.....	50
19	APRECIACIONES DE INTELIGENCIA.....	51
20	CHILE Y MALVINAS.....	54
21	LA DEMIL 1.....	56
22	LOS PRIMEROS DÍAS DESPUÉS DEL 2 DE ABRIL.....	58
23	EL PLAN DEL TEATRO DE OPERACIONES DEL ATLÁNTICO SUR.....	63
24	COMANDO DE TEATRO MARÍTIMO.....	69
25	GUERRA INSULAR.....	72
26	LA ESTRATEGIA EN EL CONFLICTO MALVINAS.....	74
27	LA ACTUACIÓN DE LOS SUBMARINOS.....	77
28	UNA VEZ MÁS GEORGIAS.....	81
29	LA ACTUACIÓN DE LA FLOTA DE MAR.....	85
30	AVIONES Y PORTAAVIONES.....	88
31	UN RESUMEN PARCIAL.....	90
32	LA LOGÍSTICA Y EL TRANSPORTE MODO AGUA.....	93
33	LAS RELACIONES ENTRE LAS FUERZAS.....	97
34	LA INFANTERÍA DE MARINA.....	101

35	LA AVIACIÓN NAVAL.....	102
36	LOS SUPER ETENDARD.....	105
37	LA ODISEA DEL BELGRANO.....	109
38	EL ATAQUE AL AVISO ALFÉREZ SOBRAL.....	116
39	ORGANIZACIÓN Y PROBLEMAS DE COMANDO.....	118
40	GANADORES Y PERDEDORES.....	124
ANEXO I	Párrafos del alegato final del Vicealmirante Lombardo, ante el Consejo Supremo de las Fuerzas Armadas.....	129
ANEXO II	Alegato final del Vicealmirante Lombardo, ante la Cámara Federal de Buenos Aires, sobre las ideas de entonces.....	130
ANEXO III	Transcripción de los párrafos más significativos del Plan de Campaña Esquemático para la ocupación inicial de las Malvinas.....	133
ANEXO IV	Opiniones prevalecientes en los círculos de la conducción militar de entonces en Buenos Aires.....	135
ANEXO V	Párrafos más significativos de la DEMIL 1.....	136
ANEXO VI	Transcripción de los párrafos más significativos del Plan de Campaña Esquemático para la defensa y sostén de las Malvinas.....	138
ANEXO VII	Directivas para el Comandante de la Guarnición Malvinas.....	141
ANEXO VIII	Informe del Capitán de Fragata Aviador Naval Dn. Norberto U. Pereiro..	143
ANEXO IX	Transcripción del Oficio COOP IM4 “S” del 15 de mayo de 1982, elevado al COMIL, sobre la apreciación de la situación.....	146

MALVINAS

ERRORES, ANÉCDOTAS  
Y REFLEXIONES

Por quien fuera el Comandante

Vicealmirante (R.E) LOMBARDO

Armada República Argentina

PRÓLOGO

Bastante se ha escrito sobre el conflicto de Malvinas. Mucho de ello es de carácter táctico o son anécdotas, lo que puede ser interesante y útil para el análisis de casos o cosas particulares, pero no hacen a la problemática general, sea esta en sus aspectos políticos o estratégico operacionales, que por otra parte están intrínsecamente relacionados entre si.

El gobierno inglés, terminado el conflicto ordenó una investigación que fue llevada a cabo por Lord Franks. Tenemos allí un valioso aporte de datos que hacen a la comprensión de muchos de los aspectos del conflicto. Recomiendo enfáticamente su lectura. Ha sido traducido bajo el título "El servicio secreto británico y la guerra de las Malvinas", Edición. Mar Dulce 1985. También es inglés "La batalla por las Malvinas" de Hastings y Jenkins, Edición. Emecé 1984. Este libro es casi oficial y completa al anterior en los aspectos operacionales. Es muy útil para conocer el porque de algunas decisiones inglesas y sobre las dudas que ellos tenían durante el conflicto. Tiene varios errores, como por ejemplo dar por hundido al aviso Somellera, que nunca fue atacado, pero en general está muy ajustado a lo que los ingleses apreciaron en la época del conflicto, ya que fue escrito inmediatamente de terminadas las acciones. En el caso del Belgrano tiene errores a los que me referiré cuando trate este tema.

Es natural que estas publicaciones, pese a su ecuanimidad, carezcan de la visión argentina de las cosas. Lamentablemente nuestro gobierno no dispuso la redacción de un informe oficial. La Junta Militar que se constituyó terminado el conflicto decidió, a fines de 1982, convocar a una Comisión de Análisis de los Resultados del Conflicto del Atlántico Sur (conocida como CAERCAS). Esta comisión se formó con dos miembros por fuerza armada y fue presidida por el Teniente General Benjamín Rattembach. La comisión completó su informe casi un año después y si bien era de carácter secreto se lo dejó trascender al periodismo. Este delito nunca fue sancionado.

En la comisión CAERCAS se dio más importancia a las disidencias entre sus miembros y a intereses particulares que a la investigación seria de los hechos. Se excedieron largamente en sus atribuciones y juzgaron aspectos tácticos para lo que no estaban comisionados ni capacitados. Por el contrario no profundizaron donde deberían haberlo hecho. En resumen fue una muy mala actuación. No obstante fue este informe el que se utilizó como cabeza para la realización de un juicio a los supuestos responsables del conflicto y sus resultados.

La primera instancia de la instrucción del juicio se llevó a cabo en el Consejo Supremo de las Fuerzas Armadas. Luego pasó en revisión a la Cámara Federal de Buenos Aires. Ambas instancias fueron procesadas con seriedad, profundidad e imparcialidad, pero como debían ajustarse a las acusaciones de la CAERCAS, no concluyeron en un serio ni completo análisis de los hechos.

En el ANEXO I se transcriben algunos párrafos de mi alegato final en el juicio que se realizara ante el Consejo Supremo de las Fuerzas Armadas donde, para ilustración del lector, expongo mi concepto sobre la actuación de la CAERCAS.

La Armada Argentina comisionó al contraalmirante (R.E.) Horacio Mayorga para que escribiera la historia naval del conflicto. Para ello podía valerse de los informes, antecedentes y registros oficiales de la Armada que se pusieron a su disposición. Cuando el almirante Mayorga completó sus trabajos, la Armada decidió no publicarlo, quedando como un documento interno.

Recientemente la editorial Planeta 1998 ha editado “No vencidos” que es la versión algo modificada del trabajo del almirante Mayorga. Esta obra complementa adecuadamente la versión inglesa de Hastings y Jenkins.

Inmediatamente de terminado el conflicto, como es de rigor en la Armada, me aboqué a redactar un informe sobre mi actuación como comandante del Teatro del Atlántico Sur. Cuando había terminado el primer borrador abandoné mi cargo y pasé a retiro. El informe quedó sin corregir ni firmar. No obstante fue utilizado por la CAERCAS y bastante extensamente por el almirante Mayorga, del cual hace transcripciones textuales. Yo también lo utilizaré ahora pues tiene el valor de ser un documento de la época y de carácter oficial. No está pues contaminado por todo lo que se ha sabido después del conflicto, ni influenciado por lo que otros hayan podido decir o publicar.

El contraalmirante I.M. (R.E.) Carlos Busser, en 1987 publicó “Malvinas, la guerra inconclusa.” En esta obra hace un pormenorizado estudio del conflicto, particularmente en sus aspectos político-institucionales. El almirante Busser fue comandante de la Infantería de Marina durante el conflicto. Comandó las tropas que hicieron el desembarco y captura de Puerto Argentino el dos de abril. Es un idóneo analista y un profundo estudioso. Estuvo relacionado con el almirante Anaya, por lo que estimo que en cierta medida refleja sus ideas. Se podrá disentir con algunas de sus apreciaciones o conclusiones, pero su lectura es altamente recomendable para entender muchas de las razones que indujeron a la Junta Militar a hacer lo que hizo, sus motivaciones y las razones por las que las llevaron a cabo. Complementa en mucho al informe Franks, mostrando la otra cara de lo que nos llevó a la guerra.

Quien desee tener otro enfoque, esta vez civil, de la visión argentina puede leer “El peón de la reina”, de Virginia Gamba (Sudamericana 1985). Esta misma autora, en colaboración con Lawrence Freedman (inglés) publicaron “Señales de guerra” (Vergara 1992) que tiene la virtud de representar un intento de aunar las visiones de ambas partes. Este libro contiene algunos errores que no hacen al fondo. Se equivoca en algunos nombres y en la organización del mando argentino. También y algo más importante, yerra en lo que hace al envío de corbetas para interceptar al navío inglés *Endurance*, en lo que tuve activo protagonismo, pero en general es muy instructiva su lectura. Es también notable ver como la señora Gamba evoluciona entre ambos libros, al tener mayor información y un coautor con las ideas y motivaciones del otro bando.

Después de todo lo dicho, se preguntará el lector, cual es la razón de ser de estas líneas. Pese a todo lo escrito, noto que han quedado aspectos no esclarecidos y de los cuales he sido protagonista o testigo presencial. También que algunos interesados han dicho verdades a medias y simples falsedades. Por ello a casi veinte años de finalizados los combates he querido dejar mi testimonio

Trataré de referirme a casos y cosas que no han sido publicadas o que lo fueron en forma tergiversada. Así como he recomendado la lectura de varios libros no quiero dejar de decir que he encontrado serias fallas en lo que escribieron el General Haig (USA) y el contraalmirante Woodward (U.K.). Pretendo que el lector se interiorice de porqué se adoptaron algunas decisiones hoy cuestionadas agriamente. Conocidos los resultados y las capacidades e intenciones del enemigo, aparecen críticos que pontifican con lo que debió hacerse. Quizá estas líneas ayuden a reflexionar a quienes deseen hacer un análisis desprejuiciado y así ayudar a superar el trauma de la desmalvinización.

En el ANEXO II se transcriben partes de lo que fuera mi alegato final en el juicio sustanciado ante la Cámara Federal de Buenos Aires, en el que fuera absuelto de todos los cargos. Lo transcribo para que se pueda constatar a través de un documento, cuales fueron mis ideas de entonces, ideas que hoy siguen aún vigentes en mi espíritu.

Las circunstancias de mi tránsito por la Armada me llevaron a una particular relación con Malvinas que vino a finalizar con mi designación como Comandante del Teatro en el conflicto por este archipiélago.

Como he dicho antes, he creído necesario dejar mi testimonio de protagonista para reafirmar lo dicho por algunos autores y rebatir, con documentos, a lo afirmado erróneamente por otros.

También es mi intención que estas líneas sean útiles a los actuales y futuros oficiales de la Armada para que puedan disponer de la experiencia de quien debió comandar las fuerzas en esta guerra, en gran parte naval o marítima, y de sus múltiples facetas, no siempre tenidas en cuenta, como son las interrelaciones con la política y la diplomacia, las carencias y fallas en la información, la logística y el protagonismo fundamental del uso efectivo de las armas.

## 1 LA GÉNESIS DEL CONFLICTO

No pretendo hacer la historia ni el análisis de los hechos que llevaron a la situación de conflicto entre nuestro país y la Gran Bretaña por la soberanía de Malvinas, si no narrar aquellos acontecimientos contemporáneos que condujeron al estallido de la guerra y de los cuales he sido protagonista o testigo privilegiado.

No obstante, y para poner al lector en situación, es necesario hacer un apretado resumen de los antecedentes mediatos. Luego de los hechos de 1833, cuando el gobernador argentino en el archipiélago fuera expulsado por la fuerza por el invasor inglés y de las consiguientes reclamaciones iniciales, poco o nada hicieron los sucesivos gobiernos argentinos para protestar por este atentado contra nuestros intereses soberanos. También es interesante recordar que, entonces como ahora, el gobierno de los Estados Unidos de América colaboró en forma concreta con los usurpadores ingleses.

Es razonable pensar que esa abulia en la administración de nuestros intereses nacionales, especialmente por los territorios más alejados, debió estar fuertemente influenciada por la privilegiada relación que para nosotros tenía la Inglaterra imperial y que los sucesivos gobiernos durante todo el siglo XIX y la primera mitad del siglo XX dieran más importancia a los factores económicos que a la posesión de esas lejanas tierras.

Es necesario sin embargo puntualizar, que esos gobiernos nunca realizaron acto alguno que concediera o reconociera derechos a los ingleses. Cuando se compara el “caso” Malvinas con el de Gibraltar, es importante tener en cuenta que en su momento el gobierno español firmó documentos que comprometieron esa soberanía. No es nuestro caso. En las reclamaciones de salida al mar que Bolivia hace a Chile, dos sucesivos gobiernos bolivianos reconocieron esa situación como secuela de la guerra. No es nuestro propósito analizar la juridicidad o justicia de los reclamos bolivianos o españoles de los territorios que reclaman por considerar que les fueron injustamente despojados. Nuestro propósito es recordar al lector que afortunadamente, en nuestro caso, los sucesivos gobiernos argentinos, por más estrechas que fueran las relaciones que mantuvieran con Inglaterra, tuvieron la prudencia de no realizar actos ni firmar documentos que avalaran la posición inglesa.

Fue recién hace muy pocos años que los gobiernos argentinos comenzaron a despertar del letargo con respecto a Malvinas. Ayer en términos históricos. Hasta la segunda gran guerra mundial sólo se habían hecho esporádicos reclamos, puede decirse que casi simbólicos.

Otra característica que diferencia el “caso” Malvinas de otros que puedan parecer similares o a los cuales se lo quiera comparar es la falta absoluta de población autóctona en estas islas. El primer asentamiento fue francés, en puerto Louis, pero lo desalojaron poco después. Cuando fueron descubiertas estaban totalmente deshabitadas. Cuando los ingleses desalojaron al gobernador patrio nadie quedó en ellas excepto los invasores y algunos remanentes de la administración argentina que huyeron al interior. También en esto es diferente a otros conflictos de soberanía pendientes de solución en el ámbito mundial. En 1982 la población malvinera era de unas 1.800 personas, pero de ellas solo mil eran pobladores (kelpers para los ingleses), siendo los 800 restantes funcionarios transitorios del gobierno inglés o de la F.I.C. (Falkland Island Company).

La cancillería argentina trató de romper este inmovilismo, impulsando diversas acciones que permitieran una evolución en la situación por tantos años estancada.

Los británicos que sistemáticamente se negaban a hablar de soberanía, aceptaron la conveniencia económico-práctica de que se establecieran vínculos diversos. Comenzaron vuelos de aviones argentinos a las islas a cargo de L.A.D.E. (Líneas Aéreas del Estado) y se estableció un servicio marítimo para el aprovisionamiento de combustibles, realizado por los buques de Transportes Navales (Grupo de Transporte perteneciente a la Armada), Gas del Estado e Y.P.F. (Yacimientos Petrolíferos Fiscales - Empresa del Estado). Estas medidas beneficiaban a los pobladores por mayor frecuencia y seguridad en los envíos y aliviaron el costo para el gobierno inglés. Pero de todas las iniciativas posiblemente la más significativa fue la implementación de la “tarjeta blanca”, como documento idóneo para permitir el viaje de argentinos a las islas y de isleños al continente sin la necesidad de utilizar el pasaporte y la consiguiente visación.

La tarjeta blanca servía como un pseudo pasaporte, pero sin necesidad de visado y reconocido por ambas partes como instrumento válido para el viaje y sin que esto significara reconocimiento de las partes de derechos recíprocos de soberanía.

Acercándonos más al presente, en 1981 siendo presidente el General Viola, su canciller, el doctor Camilión consiguió dar un paso más y comprometió al gobierno de Su Majestad a establecer un cronograma de reuniones bilaterales, donde se iban a tratar todos los temas emergentes de la situación en Malvinas.

La primera de estas reuniones tendría lugar en Nueva York en diciembre de 1981. Antes de esa fecha el General Viola renunció a la Presidencia y en su lugar fue designado el General Galtieri, a la sazón Comandante en Jefe del Ejército. Este último no quiso asumir el cargo mientras no se completara el relevo de los otros dos miembros de la Junta Militar. También requirió que esa nueva Junta, que por lo menos en teoría detentaba el máximo poder, estableciera las pautas para su posterior ejercicio del cargo. La nueva Junta Militar sería la integrada por el General Galtieri, el almirante Anaya y el Brigadier General Lami Dozo.

Al renunciar el General Viola lo acompañó, en su renuncia, su ministro de Relaciones Exteriores Dr. Camilión. El entonces ministro de Bienestar Social vicealmirante Lacoste, como militar de mayor grado en el gabinete, asumió la Presidencia Interina y el contraalmirante Couto, por entonces ministro de Defensa, acumuló el cargo de Relaciones Exteriores. Estos dos marinos fueron mis compañeros de Promoción en la Escuela Naval y aún hoy son mis amigos personales. De ellos obtuve valiosa y precisa información.

Cuando Lacoste y Couto se hicieron cargo de sus nuevas funciones, pidieron instrucciones a la Junta Militar sobre como proceder ante la próxima reunión sobre Malvinas. Parecía inconveniente ir a ese encuentro representando a un gobierno interino. Sugirieron proponer una postergación, criterio que fue aceptado. Se establecieron los contactos con Londres y se fijó, como nueva fecha, febrero de 1982. Para ese entonces ya estaría en funciones el nuevo gobierno presidido por el General Galtieri quien sería secundado en Relaciones Exteriores por el Dr. Nicanor Costa Méndez.

Ignoro cuales pueden haber sido los conocimientos que, por aquel entonces, pudiera tener el General Galtieri sobre la problemática de Malvinas, ya fuera en su historia como en su geografía y demás aspectos. Difícil será establecerlo ahora cuando tanta agua ha corrido bajo los puentes. Lo que cada uno va sabiendo parece haberlo conocido desde siempre, los conocimientos adquiridos se hacen así un poco independientes del tiempo.

Tenemos, sin embargo, una forma un poco tangencial de echar luz sobre el tema. Hay un testimonio escrito de la época de alguien que por su edad, profesión y jerarquía, era similar al General Galtieri.

Iniciado el proceso que por los hechos de Malvinas instruyó la comisión conocida como CAERCAS, a la cual me referiré más adelante, uno de los primeros en ser llamados a declarar fue el General de división Osvaldo García. García, que era el Comandante del Vº Cuerpo de Ejército, tuvo a su cargo el comando de la operación de captura de Malvinas el 2 de abril y formó parte del Centro de

Operaciones Conjuntas (CEOPECON) que condujo las operaciones de la guerra a partir del 22 de mayo de 1982. En la primera declaración ante la CAERCAS el interrogatorio al General García incluyó el requerimiento de que explicara su vinculación con el tema Malvinas. Este, para hacer clara su situación, dijo casi textualmente: Desde el colegio primario y hasta que fuera designado para proyectar la toma de las islas, nunca había oído mencionar el tema Malvinas. Ni en el Colegio Militar ni en mis 40 años de Ejército se contempló ese problema.

Esta anécdota la relato sin ánimo peyorativo hacia este camarada. Creo que era circunstancia común a la inmensa mayoría de los argentinos. De lo expuesto colijo, sin poder afirmarlo, que también el General Galtieri, por aquel entonces, poco debía conocer sobre las Malvinas y su problemática.

Solo algunos especializados en este tema en nuestro Servicio Exterior, ciertos oficiales de la Armada y de la Fuerza Aérea y algunos pocos argentinos proclives a estudios históricos, tenían antes de 1982 nociones más o menos precisas sobre el complejo problema Malvinas, en sus distintos aspectos: históricos, políticos, jurídicos, geográficos, geopolíticos, militares.

Malvinas ha sido a partir de la década del 50 un objetivo claro en la enseñanza primaria y a través de ella llegó a convertirse en un reclamo caro a la población argentina. Pero quedó en ese nivel, un sentimiento, sin que trascendiera y se convirtiese en un tema de estudio o debate. No había información sobre Malvinas en los medios masivos de difusión. No se especulaba sobre los derechos históricos y jurídicos de las partes. No se estudiaban las ventajas estratégicas y económicas que representaría para nuestra nación la recuperación de esos territorios. No se hacían cursos, seminarios, conferencias o informes sobre las islas. Fue así natural que el grueso de nuestra población, en ella incluidos sus dirigentes, ignoraran los datos más elementales sobre Malvinas.

El General Galtieri y el almirante Anaya fueron compañeros de enseñanza secundaria en el Liceo Militar General San Martín. Desde aquellos años de juventud siguieron manteniendo estrecho contacto. Resulta razonable pensar que cuando las circunstancias lo hicieron necesario, el General Galtieri pidiera consejo e información a su camarada y amigo con quien compartía las responsabilidades del comando y de la Junta Militar.

La decisión de postergar la reunión con los ingleses por Malvinas para enero de 1982, fue de la Junta Militar en pleno. La orden de planificar la toma de Malvinas me fue dada por el almirante Anaya a fines de 1981 y ratificada por el General Galtieri antes de fin de ese año. Creo que la Fuerza Aérea aún no había sido consultada. Para mediados de enero la Junta Militar en pleno dio la orden de constituir el Comité de Trabajo pero no se nos fijó ninguna fecha para completar nuestra tarea. Solo los hechos de Georgias precipitaron las decisiones y llevaron al conflicto.

## 2 ANAYA Y LOS SUBMARINOS

Volvamos atrás unos años en el tiempo. En 1977 el almirante Anaya era el comandante de la Flota de Mar y yo el de la Fuerza de Submarinos con base en Mar del Plata.

Un día, a mediados del año, Anaya me ordenó viajar a Puerto Belgrano. Llegado allá, a solas, me informó sobre un proyecto suyo de toma de las Malvinas que pensaba presentar al entonces comandante de la Armada almirante Massera. Anaya pensaba que la mayor amenaza para su plan la constituían los submarinos británicos de propulsión nuclear.

La Armada Argentina, en 1974 había incorporado dos pequeños submarinos construidos en Alemania, los A.R.A. Salta y San Luis. Estos submarinos, si bien de propulsión convencional, es decir diesel eléctricos, eran muy avanzados en su diseño y capacidades. Eran versátiles, huidizos y silenciosos, lo que los hacía particularmente aptos para la acción antisubmarina.

Anaya me consultaba, a mí como experto en submarinos, sobre la capacidad de nuestros nuevos submarinos para contrarrestar la posible amenaza de los nucleares británicos.



Para poder comprender este complejo tema de la táctica naval es necesario hacer un pequeño resumen sobre que son los distintos tipos de submarinos. Aquellos que actuaron en la última gran guerra, la 2° guerra mundial (1939-1945) fueron buques concebidos para atacar mediante torpedos a los barcos de superficie, amparados en su capacidad de mantenerse indetectados al poder sumergirse. Esto lo era tanto para aproximarse y lanzar sus torpedos como para evadir luego la reacción enemiga. Se propulsaban mediante motores diesel mientras se desplazaban en superficie, aprovechando al mismo tiempo para cargar sus baterías de acumuladores eléctricos. Usaban la energía allí almacenada para moverse cuando debieran ir a inmersión. No existía por entonces ningún medio de obtener la energía necesaria para la propulsión debajo del agua, que no fuera la de utilizar la energía eléctrica previamente almacenada.

Cuando el invento del radar comenzó a hacer estragos en los submarinos al detectarlos mientras estaban en superficie, los alemanes idearon el snorkel. Conceptualmente no es otra cosa que una especie de chimenea que permite admitir el aire para el funcionamiento de los motores diesel mientras todo el resto del buque permanece oculto debajo del agua. Los submarinos diesel-eléctricos actuales están concebidos para estar siempre sumergidos, requiriendo exponer su snorkel para recargar sus baterías unas dos horas por día. El resto del tiempo están en completa inmersión propulsados por la energía eléctrica almacenada. Es una solución a medias. El submarino debe cometer la indiscreción de mostrar su snorkel periódicamente, pero lo más importante es que la capacidad de almacenamiento de energía eléctrica es muy limitada y solo permite altas velocidades por muy cortos períodos de tiempo. Los submarinos convencionales siguen siendo buques lentos en sus desplazamientos de traslado.

La marcha combinada entre snorkel y eléctrica nunca obtiene en un traslado un promedio mayor de 12 nudos contra unos 20 de los buques de superficie. Los submarinos convencionales no pueden perseguir a sus enemigos. Para atacar deben esperarlos al acecho en puntos de paso obligado. Tampoco son idóneos para acompañar a las propias fuerzas de superficie pues quedarán irremediablemente rezagados. Los submarinos diesel eléctricos son pues cazadores solitarios.

Terminada la segunda guerra mundial, los Estados Unidos de América, que ya habían accedido a la tecnología nuclear, decidieron producir un reactor capaz de ser instalado en un submarino. Se obtendría así la energía necesaria para la propulsión independizándose de la necesidad del oxígeno del aire. Estos buques podrían estar casi indefinidamente en inmersión, solo limitados por la capacidad de las dotaciones de sostenerse física y psíquicamente. La idea generatriz de estos submarinos nucleares era la de ser una plataforma móvil y muy discreta para el lanzamiento de proyectiles portadores de ojivas nucleares. Cerraban así el ciclo ideal de la teoría de la disuasión. Tener capacidad de represalia masiva, indetectable y fuera del territorio nacional, aún después de recibir el ataque enemigo al territorio propio.

El submarino nuclear nace como un lanzador de misiles y por lo tanto diferente del anterior no solo en su forma de propulsarse sino también en su misión militar. Pero el submarino nuclear es necesariamente grande y por lo tanto poco ágil.

Todos los submarinos nucleares fueron inicialmente submarinos misilísticos. Primero los americanos, luego los siguieron los rusos y los franceses. También los ingleses los hicieron con ayuda y tecnología cedida por los americanos. Pero para Inglaterra el problema militar en el mar era diferente al de su aliado americano. Cuando en la post guerra los rusos comenzaron dramáticamente a incrementar su capacidad naval, el principal problema para Inglaterra era, ante un eventual conflicto, asegurarse de poder seguir utilizando el transporte marítimo, cuyo colapso podría comprometer los suministros y la vida en las islas británicas, como casi lo había sido en la 2° guerra. La disuasión podía quedar a cargo de los americanos.

Los ingleses comenzaron entonces la construcción de submarinos de propulsión nuclear, pero teniendo como arma los torpedos y como misión la táctica naval antisuperficie y antisubmarina.

El submarino diesel-eléctrico, como ya lo hemos dicho, es más lento en sus traslados que los buques de superficie. No puede en consecuencia integrar los dispositivos de las flotas. Actúa solitario y escondido a la espera de su presa. Los ingleses, creadores del nuevo submarino torpedero de propulsión nuclear lo concibieron y desarrollaron técnica y tácticamente como parte integral de la flota.

Yo cursé la Escuela Superior de Guerra Naval en Francia en 1970-71. La aparición por esos años de los submarinos torpederos ingleses fue un tema especial de estudio. Ello me permitió desde su inicio interiorizarme de esa novedad, no solo tecnológica, sino en sus implicancias en la táctica y la estrategia.

Cuando el almirante Anaya en 1977 me consultó sobre nuestra posibilidad de enfrentar a los nuevos submarinos británicos, pude decirle con conocimiento de causa, que no teníamos esa capacidad.

Un submarino convencional, amparado en su discreción, por su menor tamaño y su mayor sigilo puede representar una amenaza para uno nuclear, pero esto solo en circunstancias particulares. Estas se darán cuando el nuclear, más grande y ruidoso, deba pasar por donde el otro se encuentre detenido al acecho, apostado en un lugar de paso obligado. Estas circunstancias no se daban en Malvinas. Por otra parte, teniendo solo dos submarinos, no teníamos la cantidad necesaria como para establecer ningún tipo de barrera y menos aún mantenerla en el tiempo.

Supe después que no obstante mi asesoramiento, el almirante Anaya elevó su propuesta, pero el Comité Militar en 1977 desestimó la idea de dar esa solución al irresuelto conflicto Malvinas. Hoy se sabe que poco después de la propuesta de Anaya, Inglaterra envió buques y un submarino nuclear al área de Malvinas. Podemos pensar en coincidencias propias del azar o en la eficiencia del servicio de inteligencia inglés y en su capacidad de respuesta para prevenir una situación de crisis. Creo que este último fue el caso.

De lo narrado surge una conclusión clara. El almirante Anaya al hacerse cargo del Comando en Jefe de la Armada y consecuentemente pasar a ser integrante de la Junta Militar, tenía conceptos preestablecidos sobre el problema de Malvinas. Pero también sabía que los submarinos torpederos de propulsión nuclear eran una amenaza insuperable para la Armada Argentina.

Cuando los almirantes Lacoste y Couto presentaron al Comité Militar y al futuro nuevo presidente General Galtieri los asuntos pendientes en Relaciones Exteriores, la primera y principal cuestión era la reunión en EE.UU. por Malvinas. Es lógico suponer que el almirante Anaya se haya constituido en el principal protagonista en ese tema y en el asesor de su compañero y amigo, el General Galtieri.

### **3 LOS ARCHIPIÉLAGOS DE LAS GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR**

Nuestro país reclama soberanía en la Antártida en un triángulo cuyos límites son hacia el oeste el meridiano que, en los Andes continentales, nos separa de Chile y hacia el este el meridiano que pasa sobre las islas Sandwich del Sur.

Así como muchos argentinos ignoraban casi todo sobre Malvinas hasta el 2 de abril de 1982, otro tanto ocurre con la Antártida. Los pocos privilegiados que han tenido ocasión de hacer turismo a esas lejanas tierras se muestran sorprendidos al encontrar que en el “sector antártico argentino” coexisten argentinos, chilenos, ingleses, rusos y hombres de otras tierras.

Es que, como en el caso de Malvinas, también respecto de la Antártida, la información que se brinda a la población es pobre e incompleta. Los hombres públicos ignoran el tema o, si lo conocen, se lo reservan para ellos. No se hace un análisis público de este tema, de sus orígenes y de su posible evolución. Se oculta así a la población la realidad de una nueva y futura frustración nacional, ya que,

existe hoy una marcada tendencia que apunta a la internacionalización del Continente Antártico.

La soberanía en la Antártida es reclamada según sectores triangulares por distintas potencias: Francia, Nueva Zelanda, Australia y Noruega. Cada uno de estos sectores es reclamado por un solo país y entre los reclamantes se reconocen mutuamente la soberanía. Hay un sector que no tiene reclamantes. El sector antártico argentino es casi coincidente con el que Chile reclama para sí, este último un poco corrido en sus dos límites hacia el oeste. La suma de estos dos sectores conforma el sector reclamado por Gran Bretaña. En resumen, el sector que llamamos sector antártico argentino es reclamado simultáneamente por nosotros, por Chile y por Inglaterra. Cabe señalar que esta es la llamada Península Antártica, que constituye la zona de más fácil acceso a dicho continente. Los otros países reclamantes reconocen los derechos británicos no así los chilenos ni los argentinos. Como se ve, el problema es grave y representa un real conflicto multilateral.

Para terminar de complicar este embrollado asunto, Los Estados Unidos de América y Rusia, ambos países activos participantes en el que hacer antártico, no reconocen a nadie derechos nacionales de soberanía sobre el continente helado. El tratado antártico, del cual somos firmantes, ha congelado los reclamos de soberanía sobre esas tierras.

Las islas Sandwich del Sur que, como se ha dicho, constituyen la razón de ser del límite hacia el este de nuestra pretensión antártica, son un conjunto de islotes volcánicos, extremadamente solitarios e inhóspitos. Perdidos en la soledad del mar, a miles de millas de cualquier tierra habitada, son continuamente batidos por un viento huracanado, por la llovizna y el frío antártico. La tierra no existe, solo arenas volcánicas y roca. No se vislumbra que tengan ningún valor económico en sí mismas. Si lo tienen es por su proyección hacia el mar o hacia la Antártida, ya sea por reclamos de pesca, petróleo, minerales o por lo que el futuro depare.

Estas islas nunca habían sido habitadas. Como la posesión efectiva y continuada constituye una de las razones más valederas a esgrimir en un reclamo de soberanía, muchos años atrás, la Armada Argentina decidió poner un destacamento en ellas. Acababan nuestros hombres de desembarcar cuando se produjo un movimiento telúrico, la tierra comenzó a temblar, a moverse y a hervir el agua. La gente se reembarcó y se abandonó el proyecto.

Yo me desempeñé como Director General de Políticas del Ministerio de Defensa desde mediados de 1974 hasta febrero de 1977. Fui designado para esas funciones cuando el doctor Robledo, siendo ministro del General Perón, abandonó esas funciones para pasar a serlo de Interior y fue reemplazado por el señor Sabino.

Del Ministerio de Defensa dependía la subsecretaría de Planeamiento que entre otras cosas elaboraba las políticas referentes al quehacer antártico. Del ministerio también dependía la Dirección Nacional del Antártico con evidentes responsabilidades sobre el tema. Su director fue desde entonces y por varios años el contraalmirante (R.E.) Jorge Fraga, de mi amistad. El ministerio de Relaciones Exteriores tenía una sección importante dedicada al tema antártico que como territorio en disputa constituía un tema de su responsabilidad. La campaña que anualmente, durante el verano antártico, era realizada con fines básicamente logísticos, era conducida por el Estado Mayor Conjunto. La actividad antártica era en su mayor parte realizada por cada una de las tres fuerzas armadas, que la llevaban acabo según sus propias ideas y prioridades. Pese a toda esta cantidad de organismos con

responsabilidad y actividad sobre el quehacer antártico, en la realidad de los hechos las cosas se hacían sin mayor orden ni concierto. Traté desde mi puesto de Director General de Políticas y con la inestimable colaboración del almirante Fraga, de poner algo de racionalidad en el conjunto, para disminuir esfuerzos inútiles y maximizar los resultados del empleo de recursos siempre limitados. Se obtuvieron algunos resultados aunque no los que esperábamos.

Uno de los pocos hechos concretos que surgieron de estos esfuerzos fue el resucitar la idea del destacamento en las Sandwich del Sur. Se planificó para concretarlo en el verano del 76 al 77 y se lo estableció en la isla de Tule al término de la campaña antártica. Como habían sido nuestras previsiones, cuando el hecho fue conocido internacionalmente, Inglaterra reclamó, pero lo hizo sin mayor energía y sin ninguna acción efectiva en lo inmediato ni en la campaña siguiente. Desde entonces y hasta 1982 un puñado de argentinos pobló esas soledades, haciendo algo concreto en la afirmación de nuestros derechos sobre esas tierras. Hoy están solo visitadas por el mar. Como aprecia el lector, los hechos y mi vocación me van aproximando al área de conflicto.

Pasaron varios años. En 1981 fui ascendido a vicealmirante y designado comandante de la Flota de Mar. Eran tiempos difíciles para la República. El proceso militar se debatía en rencillas internas que dificultaban encontrar las soluciones idóneas para el ejercicio efectivo del gobierno nacional. Siguiendo una costumbre que resulta atrayente a los argentinos, todos opinaban sobre lo que los demás deberían hacer pero sin realizar personalmente nada de aquello que estuviera dentro de la esfera de acción de cada uno.

Al hacerme cargo de la Flota de Mar pude apreciar que existía una profunda inquietud entre mis subordinados por la inoperancia de las autoridades, de las que yo formaba parte. Traté de encontrar alguna realización que fuera factible, que estuviera dentro de mi ámbito y que fuera de proyección suficiente. Me surgió la idea de las Georgias.

Las Georgias del Sur están conformadas por la isla San Pedro y un conjunto de islotes adyacentes. La isla de San Pedro es una gran isla alargada que se extiende en orientación general Este Oeste, con altas montañas que caen a pico sobre el mar. Tiene fauna y flora autóctonas. Vientos casi constantes del sur y del oeste hacen que la costa norte provea en sus caletas y ensenadas buenos puertos naturales.

Estos puertos naturales desde siempre han servido de refugio a los navegantes de esas inhóspitas latitudes y en ellos se establecieron importantes factorías pesqueras, particularmente para la industrialización de la ballena. La Compañía Argentina de Pesca tuvo allá una factoría que fue abandonada cuando su explotación se hizo antieconómica. Desde entonces no hubo más presencia argentina en Georgias.

Además de las razones geográficas, este antecedente de ocupación aportaba algunos derechos a nuestra pretensión de soberanía sobre esas islas. Antecedentes no muy sólidos que era conveniente reforzar.

Desde que las factorías balleneras fueron dejadas de explotar por la prohibición de la caza de ballenas, solo los ingleses continuaron frecuentando la isla de San Pedro, a la que ocupan anualmente

durante los veranos australes. Desde allí y teniendo como punto principal y sede administrativa al puerto de Gritviken, el British Antarctic Survey, realiza parte de su actividad antártica.

Es importante destacar que, desde siempre, Inglaterra ha conceptualizado como una unidad a los archipiélagos de Malvinas, Georgias y Sandwich y al sector antártico, englobándolos bajo el título de Falkland Island Dependencies.

Mi propuesta fue establecer un destacamento en la isla de San Pedro al comenzar el invierno, cuando los ingleses se hubiesen retirado ya del área. Razonablemente a ellos se les haría difícil reaccionar en fuerza durante toda la época invernal antártica. Si el incidente hiciera peligrar la paz, siempre sería posible retirar a nuestra gente, aduciendo que ya se había cumplido con la actividad técnica o científica para la que habían sido enviados. En caso favorable la ocupación se convertiría en permanente estableciendo así un nuevo jalón en nuestra afirmación de soberanía. Sería algo similar a lo hecho cinco años antes en las Sandwich, pero ahora en un territorio que los ingleses usaban en los veranos australes.

Hice mi presentación en forma verbal y luego escrita hacia julio de 1981. Luego de las lógicas consultas con Relaciones Exteriores se decidió la realización del proyecto. Ante mi requerimiento de contestación a la presentación que había efectuado, se me informó que la operación se realizaría, pero que la ejecución estaría a cargo del Estado Mayor General de la Armada y no por la Flota de Mar. Quedé así marginado de esta acción.

Es importante que el lector tome conciencia de que así como nuestros fundamentos para reclamar la soberanía sobre Malvinas son sólidos y basados en consideraciones de variado tipo, los que podemos argüir sobre las Sandwich y las Georgias son considerablemente más débiles. Era importante tratar de acrecentar esos derechos y dentro de las acciones posibles uno de los más poderosos era el de la ocupación sostenida. Afortunadamente los ingleses tampoco tienen demasiados títulos que ostentar. Esta debe ser la razón por la que ellos siempre consideran a todo el conjunto como una sola cosa con cabeza en Malvinas.

Es necesario que los razonamientos hasta aquí efectuados sean entendidos y recordados para la comprensión de la crisis que se avecindaba.

#### 4. PLANES SOBRE HIPÓTESIS DE CONFLICTO

Las distintas naciones soberanas, tienen diferencias con otras, vecinas o no, ya sea por problemas de soberanía sobre territorios en disputa, ya sea por razones económicas, políticas, religiosas o de cualquier otra índole.

Estos conflictos latentes o activos, deben ser resueltos u obviados mediante adecuadas acciones diplomáticas, políticas o económicas que eviten que esas divergencias lleven a un enfrentamiento activo. Para hacer frente a estos conflictos, las distintas áreas del gobierno deben hacer planes para que, llegado el caso, el poder político que dirige las relaciones exteriores de la Nación, tenga los medios aptos para conducir en la mejor forma los negocios del Estado.

Dentro de esa panoplia de medios, corresponde a las fuerzas armadas el hacer los planes adecuados a las distintas hipótesis de guerra.

Durante la paz, las fuerzas armadas deben estudiar hasta en el menor detalle cada conflicto posible, para extraer de estos estudios no solo los modos en que se emplearán las fuerzas disponibles sino para, además, determinar cuales son los medios a crear, mantener y adiestrar con los recursos disponibles. Esta actividad de planificación, es una obligación ineludible de la alta conducción militar.

Los ingleses y norteamericanos llaman a estos planes, planes de contingencia. Con la minuciosidad que su experiencia y responsabilidad les imponen, sus estados mayores tienen planes de contingencia elaborados durante la paz para los más variados casos posibles. Llegado el momento en que el poder político decida ordenar a sus fuerzas militares pasar a la acción, estas tendrán así planes ya trazados y también las fuerzas adecuadas a esos planes. Solo deberán hacerse los retoques propios de las divergencias que se manifiesten entre las previsiones hechas y las realidades existentes en el momento de llevarlos a ejecución. En ese momento los planes se transformaran en órdenes de operaciones.

En nuestro caso, a nivel conjunto en 1981, no existía ningún plan para la hipótesis de conflicto Malvinas. Era una falla evidente de nuestro sistema de planificación militar y para cuya solución el Estado Mayor Conjunto no había esbozado ninguna iniciativa de trabajo. Esta era la situación concreta cuando el General Galtieri se hizo cargo del Poder Ejecutivo y se le presenta el caso Malvinas, como uno de los temas a resolver, para su incipiente acción de gobierno.

Pero no solo no había planes de contingencia para Malvinas, tampoco había ninguna publicación para la planificación ni para la acción conjunta de las fuerzas, excepción hecha de un texto general sobre doctrina básica. Esto se comentará y ampliará más adelante.

## 5. LA ORDEN DE HACER UN PLAN PARA MALVINAS

En diciembre de 1981 fui designado para hacerme cargo del Comando de Operaciones Navales. Este es el cargo más alto dentro de la estructura operativa de la Armada y engloba la conducción de todas las fuerzas de mar, aeronavales y de la Infantería de Marina.

La ceremonia de toma de posesión se realizó en Puerto Belgrano el 15 de diciembre de 1981 y fue presidida por el Comandante en Jefe de la Armada almirante Anaya. Este concurrió excepcionalmente ya que esa tarea le correspondía a quien sería mi superior inmediato, el jefe del Estado Mayor General Naval vicealmirante Vigo.

Poco después de la ceremonia el almirante Anaya decidió emprender su regreso a Buenos Aires para lo que debía trasladarse a la Base Aeronaval Comandante Espora, que también es el aeropuerto de Bahía Blanca, y al cual se llega en unos 15 minutos trasladándose por tierra. Me indicó que lo acompañara en el mismo vehículo y allí, ante mi sorpresa, me ordenó que elaborara un plan para la captura de Malvinas.

Para comprender cabalmente la escena es necesario saber que con Anaya nunca habíamos tenido una comunicación fluida. Ambos somos naturalmente reservados, pero dentro de esa característica común creo que en muchos sentidos somos radicalmente diferentes. Por ello puedo decir que si bien nunca habíamos tenido roce de ningún tipo, también puedo afirmar que era uno de los oficiales navales, de antigüedad similar a la mía, con el que me sentía menos cómodo.

Lo concreto es que realmente su orden me tomó tan de sorpresa que no le pedí ninguna explicación ni se hicieron comentarios a la misma. Inmediatamente después de su partida me puse a analizar el encargo que había recibido. Lo que me había quedado grabado era la seriedad y perentoriedad de la orden y el hecho de que debía realizar el trabajo por mí mismo, sin recabar ayuda a ningún colaborador.

Para poner al lector en situación debo recordar que por aquella época, el diferendo limítrofe con Chile por el canal de Beagle estaba aún candente pues todavía no había concluido la mediación papal, con la que nuestro país parecía no estar conforme. Si bien la extrema crisis de fines de 1978 había sido superada, lejos estaban los ánimos de haberse calmado y ese tema, por aquel entonces, era excluyente de cualquier otro en las mentes de los oficiales de las fuerzas armadas argentinas.

Por lo tanto y pese a lo dicho en el capítulo anterior sobre la obligación de las fuerzas de hacer planes para todas las hipótesis, el recibir la orden de hacer un plan para Malvinas resultaba totalmente extemporánea en ese momento, a menos que realmente se pensara en llevar a cabo la acción.

Volví a mi escritorio y en la mayor soledad me puse a pensar y a desmenuzar lo poco que tenía. El solo hecho de pedir información sobre Malvinas a los servicios de inteligencia o el recabar los planes anteriores que pudieran estar archivados, implicaba alertar a mis subordinados sobre algo que parecía tan insólito en ese momento.

En un primer y rápido análisis me surgieron varios interrogantes. Capturar las islas podía ser una empresa relativamente sencilla dadas las fuerzas en oposición, pero y después, ¿qué?. La operación militar implicaba una decisión política de la mayor trascendencia. ¿Los demás estamentos del gobierno estarían capacitados y preparados para las acciones inmediatas y para entrar en acción teniendo en cuenta las diferencias de todo tipo existentes entre nosotros y nuestros compatriotas isleños?.

¿Dada la envergadura nacional que tendría la acción, era razonable que fuera puramente naval o era más lógico que fuera una acción conjunta de las tres fuerzas?. Una acción naval, de la que descontaba su éxito inicial, provocaría en las otras fuerzas una reacción negativa que complicaría las ya precarias relaciones interfuerzas. Por el contrario, una operación conjunta implicaba una tarea compleja en extremo por la carencia de integración no solo teórica sino también práctica.

Por el transcurso de los años y de variados destinos profesionales, numerosas fueron las oportunidades que tuve de interiorizarme sobre temas y características de Malvinas. Ya he mencionado mis inquietudes referentes a la Antártida, las Sandwich y las Georgias. También he referido la conversación que en 1977 habíamos tenido con el almirante Anaya sobre los submarinos y Malvinas.

Como prueba de que Malvinas era una preocupación natural para la Armada, puedo ahora referir lo que en su momento fue un secreto celosamente guardado. En 1966 era yo segundo comandante del submarino Santiago del Estero. Este era un submarino sin snorkel que habíamos recibido en préstamo en 1960 de los Estados Unidos y con el cual acabábamos de regresar de San Francisco, California, de unas reparaciones Generales. Habíamos estado realizando una etapa de adiestramiento en el Golfo Nuevo junto al resto de la Flota de Mar. Además de ejercicios de lanzamiento de torpedos y antisubmarinos habíamos trabajado con dos grupos de desembarco, uno de hombres ranas y otro de infantes de marina. Con ellos embarcados en nuestro buque hicimos variadas prácticas para las cuales estaban preparados.

Siendo septiembre de 1966, zarpamos de puerto Pirámides e hicimos los últimos ejercicios con destructores saliendo del Golfo Nuevo para regresar a Mar del Plata. Estábamos ya alejándonos de la flota cuando se recibió un mensaje en una clave exclusiva para el comandante. Se nos ordenaba ir a Malvinas. El comandante del submarino, Capitán de Fragata Horacio González Llanos, tenía desde tiempo atrás una orden de operaciones en la más absoluta reserva y a la que solo faltaba la orden de ejecución. Ese fue el mensaje que nos llegó.

Cambiamos nuestro rumbo para poner proa al sur y a la aventura. Debimos adoptar las mayores precauciones para no ser detectados. La tarea asignada era la de desembarcar ambos grupos en una playa existente en la península que se encuentra al norte de Puerto Stanley. El objetivo era obtener toda la información posible sobre esa área tal como: gradientes de playa, obstáculos sumergidos para la aproximación de embarcaciones, avenidas de aproximación desde tierra, obstáculos naturales o no para el movimiento en tierra. En una palabra, todos los elementos esenciales de información necesarios para la planificación de un desembarco.

Después de varios días de navegación hecha en inmersión de día y en superficie de noche por



no tener snorkel, llegamos al área del objetivo. Hicimos un reconocimiento de la costa y de la profundidad para acercarnos lo máximo posible para el lanzamiento de los grupos. Al anochecer salimos a afloramiento. Se armaron cuatro kayacs sobre la precaria cubierta del submarino apenas emergido. Zarpadas las frágiles embarcaciones fuimos nuevamente a inmersión para, al amanecer, salir al rescate de nuestros incursores, según cronograma y posición preestablecidos.

Casi perdimos a nuestros hombres. Corrientes no conocidas los habían desviado y llevado lejos del lugar previsto en tierra. Les llevó toda la noche recuperarse y reorientarse para el reencuentro en el mar. Evitamos un desastre pero la tarea estaba sin cumplir. A la noche siguiente el comandante decidió repetir el procedimiento. Ahora ya conocíamos la existencia de las traicioneras corrientes de marea. Se hizo toda la operación y ambos grupos volvieron con la información requerida. Habíamos completado con éxito la misión que nos había encargado el Estado Mayor de la Armada.

Días después estábamos de regreso en Mar del Plata. El comandante partió a Buenos Aires con el informe. Nunca supe que pasó con nuestro trabajo ni si fue para algo utilizado. ¿Se habrá hecho en aquel entonces un plan para la captura del archipiélago?. Lo ignoro. Tiempo después me enteré que el Estado Mayor General había enviado personal de contrainteligencia para constatar si se producían filtraciones por parte de gente de la dotación que se vanagloriase de la tarea realizada. Salimos airoso de esa verificación. Supimos callar hasta ahora.

Años después de los sucesos de Malvinas he sabido, sin tratar de profundizar en estos hechos, que antes de 1982 se habían realizado otros acercamientos a las islas y otros planes. La Armada había tratado de cumplir con sus responsabilidades de obtener información y dilucidar, al menos, algunos de los elementos esenciales de información.

En 1980 era Jefe de Operaciones en el Estado Mayor General Naval. Esta sección de ese organismo era responsable del estudio y asesoramiento sobre las características técnicas y operativas necesarias de los medios navales. Por entonces la Cancillería pidió asesoramiento para la adquisición de un buque que fuera apto para cargar ovejas en los pequeños puertos de las estancias existentes en las islas.

En Malvinas, la casi única actividad económica en aquellos años, era la cría de ganado ovino como productor de lana. La lana se exportaba a través de la Falkland Island Company que tenía el monopolio virtual de esa actividad. La capacidad de recepción de ovejas por los campos malvineros estaba saturada, de modo que anualmente se debía faenar una cantidad igual al incremento por nacimiento de la población lanar. Esta carne, que excedía el consumo local, se perdía pues no había forma de exportarla. La idea fue la de colaborar con los propietarios independientes, los llamados kelpers, permitiéndoles exportar sus ovejas excedentes en pie, además de tener un comprador alternativo para su zafra lanera. Sería un modo de atraernos la buena voluntad de esos compatriotas, en ese momento bajo otra bandera.

Para determinar las características del buque adecuado debimos hacer un estudio detenido de las islas, sus costas, puertos, canales y meteorología. Para cumplir con el asesoramiento aprendimos sobre el factor geográfico marino, pero también nos interiorizamos de las características poblacionales, de la relación entre ingleses y malvineros. El destino me acercaba una vez más al

futuro escenario de los hechos.

Producto de esta iniciativa del ministerio de Relaciones Exteriores y de nuestro asesoramiento técnico se adquirió el que sería el transporte Isla de los Estados. Llegó al país en 1981 y terminaría su vida en el estrecho de San Carlos en junio de 1982. Todos estos recuerdos y conocimientos se agolpaban en mi mente. Tenía los elementos básicos y la experiencia mínima necesarios para esbozar un plan.

Llegué a la conclusión que tomar las islas era, en sí misma, una tarea sencilla. En realidad sólo habría oposición en la sede del gobierno local en Puerto Stanley, no en el resto del territorio. Lo podríamos hacer con los medios disponibles y sin ningún requerimiento extra ni en armas, fuerzas o partidas especiales. Solo era necesario contar con el factor sorpresa. ¿Pero y después?.

Quedaban en pie los interrogantes antes expresados. Para poder cumplir cabalmente con la orden recibida necesitaba evacuar esa consulta. Dos días después viajé a Buenos Aires para entrevistar al almirante Anaya.

## 6. SE PRECISA LA ORDEN

Llegado que hube a Buenos Aires, en su despacho de Comandante en Jefe, el almirante Anaya me recibió con su parquedad y seriedad habituales. Mi pregunta inicial fue si la orden que me había impartido era la de únicamente planificar la captura o además considerar la posterior defensa ante una eventual reacción en fuerza desde Inglaterra. Me contestó claramente que solo me pedía un plan para la captura y que las acciones posteriores eran otro problema independiente.

Le informé como había imaginado que podíamos proceder si se trataba de una operación a realizar con las fuerzas bajo mi comando. No requería medios ni partidas adicionales. Pero también le dije que creía que debería hacerse una operación conjunta por razones de política interfuerzas. Coincidió en que debería ser una operación conjunta.

A continuación le pedí autorización para informar de estas órdenes a mis subordinados inmediatos, que eran cuatro, todos contraalmirantes: el comandante de la Flota de Mar Walter Allara, el comandante de la Aviación Naval Carlos García Boll, el comandante de la Infantería de Marina Carlos Busser y el jefe de mi Estado Mayor Rodríguez Gandolfo. Me autorizó.

Regresé a Puerto Belgrano. Reuní a mis subordinados y les relaté todo lo acontecido. La sorpresa y reacción fue la misma que yo había experimentado tres días antes. Era natural, éramos hombres de una misma formación y de una misma escuela. Me reiteraron los interrogantes que yo antes me había formulado. ¿Sería una planificación más o era un proyecto para llevar a cabo?. ¿Cuál era la orden, solo la captura?. ¿y después que?. ¿Sería una operación conjunta?.

Les referí mis dos conversaciones con el Comandante y del resultado de las mismas. Les informé del esbozo de plan que había preparado. Les conté de mi conversación con Anaya en 1977 cuando me consultó sobre las posibilidades de interceptar con nuestros submarinos a los nucleares ingleses. No quedaron muy conformes, querían más aclaraciones sobre los interrogantes planteados.

Pocos días después hice un nuevo viaje a Buenos Aires. Llevaba un memorándum manuscrito por mano propia para entregar al almirante Anaya. Quería dejar por escrito mis preguntas y sugerencias. De ese documento no quedó copia, así lo imponían las normas de secreto que habíamos establecido. No dispongo de ese documento pues el original nunca más apareció. Testigos pueden ser mis almirantes que conocieron el texto. Puedo recordar los principales puntos que lo conformaban: La orden era planear solo la captura. Las distintas áreas del gobierno deberían planear las acciones a llevar a cabo luego de la liberación. Como ejemplos, cual sería el idioma a emplear, cual la moneda a utilizar, cuales las leyes a cumplir y así sucesivamente. Si la acción iba a ser conjunta quienes serían los planificadores de las otras fuerzas. Que injerencia se le daría al ente natural para esa tarea, o sea al Estado Mayor Conjunto, y como se haría para preservar el secreto.

De esta gestión volví a obtener similares respuestas. El Estado Mayor Conjunto no sería informado por el momento. Los planificadores de las otras fuerzas no estaban aún designados. Que fuéramos adelantando trabajo.

De regreso en Puerto Belgrano comenzamos por obtener mayor información y a desarrollar mejor el proyecto. Allara había sido jefe del Servicio de Inteligencia Naval. De allí trajo todo lo que tenían compilado sobre Malvinas. Decidimos que la operación a realizar, más que conjunta sería hecha en forma concurrente. Con esto quisimos significar que las tres fuerzas aportarían medios y realizarían acciones sucesivas y complementarias pero independientes en sí mismas. Esto haría que el todo apareciera como una acción única, hecha en común por las tres fuerzas, pero evitaría el tener que usar reglamentaciones, procedimientos, medios y códigos comunes que eran inexistentes.

Decidí acelerar el adiestramiento de mis efectivos del Comando de Operaciones Navales. Normalmente la primera etapa se realizaba en marzo que es la del adiestramiento individual. Ese año en febrero ya hicimos un desembarco anfibio en la ría de Bahía Blanca y a principio de marzo otro en el Golfo Nuevo.

Con la excusa del adiestramiento para la hipótesis del conflicto con Chile me entrevisté con el comandante del 5° cuerpo de Ejército en Bahía Blanca y le pedí comenzar un adiestramiento conjunto de comunicaciones en enero.

El 28 de diciembre recibí un oficio secreto firmado por el jefe del Estado Mayor General Naval vicealmirante Vigo, de fecha 23 de diciembre, donde se me ordenaba confeccionar un plan para la hipótesis de guerra Malvinas que incluyera entre otras cosas, la captura del archipiélago y su posterior defensa. Ante esta contradicción, una vez más concurrí a entrevistarme con Anaya. Me ratificó que solo debía ocuparme de la captura, que posteriormente se analizaría el resto. No se lo puso por escrito. En su defensa en juicio y posteriormente en un opúsculo que editara, el almirante Anaya menciona la orden transmitida por el almirante Vigo sin aclarar que luego me fue modificada. Esta versión incompleta de los hechos, los tergiversan. Ni a mí, ni al grupo planificador que después se constituyera, en ningún momento se nos requirió, antes del 2 de abril un plan de defensa del archipiélago reconquistado.

Poco después, con Anaya, fuimos a ver al General Galtieri. Estabamos los tres solos. Le pregunté quien sería mi par del Ejército. Me lo dijo pero me prohibió transmitirlo. El lo haría cuando lo considerara oportuno. Eran los primeros días de enero, creo que la Fuerza Aérea aún no estaba en el tema. El General Galtieri estuvo de acuerdo con los lineamientos que esboqué sobre el plan. Comprendió que el factor sorpresa era esencial para evitar el refuerzo de la guarnición de las islas por los británicos. El General Galtieri me impresionó muy bien. Hasta ese momento no lo había conocido.

No recuerdo si fue en esta primera entrevista con el General Galtieri o en alguna otra posterior, pero si estoy seguro que fue al principio y cuando aún no se había constituido el Grupo de Trabajo con el General García y el Brigadier Plessl. Yo estaba muy preocupado por lo que pasaría después de la captura de las islas y la falta de un plan para la defensa. Anaya nada me había dicho sobre eso. Alentado por la buena predisposición que veía en el Presidente durante este encuentro, aproveché para interrogarlo a ese respecto.

Luego de regañarme diciendo que era demasiado preguntón y de reiterarme la necesidad de la mayor discreción me dijo lo siguiente: el Gobernador de la Provincia de Santa Fe contraalmirante Rodolfo Luchetta sería relevado de sus funciones y designado embajador en Londres. Luchetta había

prestado servicios en Inglaterra pocos años antes y se suponía que mantenía buenos vínculos con algunas personalidades del reino. Además gozaba de la confianza de Anaya con quien tenía estrecho contacto.

Luchetta sería alertado sobre la idea de la operación Malvinas y debería sondear cual sería la reacción de Londres ante la eventual captura del archipiélago. Podría ser que las autoridades inglesas, especialmente las del Foreign Office, no estuvieran demasiado en desacuerdo en aceptar el hecho consumado y, de esa forma, resolver el complejo problema económico y político que tenían con esa colonia que, hasta ese momento, se había evidenciado inviable por la oposición del “lobby” malvinero en la Cámara de los Comunes. El General Galtieri me dijo que nada se haría hasta tener una luz verde dada por el almirante Luchetta.

Poco después, el embajador en Londres Sr. Ortiz de Rozas fue designado para actuar en el pleito del Beagle y citado a Buenos Aires. Ignoro los entretelones de la entrevista que tuvo Ortiz de Rozas con el Canciller y la Junta, pero el hecho concreto es que regresó a Londres donde siguió como embajador, acumulando funciones con sus responsabilidades en la mediación papal.

Luego de estos hechos, el contraalmirante Luchetta fue designado embajador ante la República de Italia, donde permaneció hasta el fin del gobierno militar. El Sr. Embajador Ortiz de Rozas, en su declaración ante la CAERCAS dijo que nada se le había adelantado sobre los planes con respecto a Malvinas.

No he visto que este episodio haya sido mencionado hasta el presente en ningún documento ni en ningún relato de los distintos autores que han escrito sobre Malvinas pero es una evidencia por si solo, de la debilidad de la información en que se apoyaba la Junta Militar para la ejecución de su tarea. También es un indicio de que no se pensaba en invadir Malvinas sin una adecuada preparación político diplomática previa.

## 7. SORPRESA TÁCTICA Y SORPRESA ESTRATÉGICA

En aquella época los ingleses tenían en Malvinas una guarnición de alrededor de 40 infantes de marina alojados en un cuartel, en el paraje denominado Moody Brook, al fondo de la bahía donde se halla Puerto Stanley. Esa era la única fuerza existente. No había estacionados aviones de combate ni buques de la flota.

Los buques existentes en el área eran buques auxiliares, de los cuales el normalmente destinado a Malvinas era el HMS Endurance, con un cañón de reducido calibre y pobre poder militar. Entre los civiles había unos 100 movilizables con alguna experiencia militar.

De la lectura de estas cifras se deduce fácilmente que la operación captura era una empresa que no debía ofrecer mayores dificultades, si no se modificaban las condiciones por un refuerzo inglés.

Si los ingleses se alertaban podían proceder al refuerzo como aparentemente había sido el caso en 1977. Ahora hay información fehaciente de que entonces enviaron al área dos fragatas y un submarino nuclear. Es lógico suponer que esto haya sido una consecuencia de la sugerencia del entonces Comandante de la Flota de Mar, almirante Anaya, de invadir el archipiélago, idea que fue desechada por el Comité Militar, como lo he relatado en el Capítulo 2.

El refuerzo de la defensa de las islas podía hacerse en varias formas. Una era el aumentar el número de efectivos en tierra. Esto tiene limitaciones por su costo y produciría problemas a la población civil pues las comodidades para el alojamiento de las tropas excedentes eran muy limitadas. Otra sería proveer aviones de combate. Los aviones necesitan un importante apoyo en tierra, tanto desde el punto de vista logístico como operacional. No era solo cuestión de enviar aviones sino de implementar todo el sistema. Otra alternativa es posicionar buques de combate. Dentro de esta alternativa, los que se mueven en forma más independiente son los submarinos y en particular los de propulsión nuclear.

Cualquiera fuera la alternativa seleccionada, la combinación de ellas u otra que pudiese idearse, llevarla a ejecución requiere tiempo. Este tiempo puede estimarse en un mínimo absoluto de 10 días desde que la decisión haya sido adoptada. El traslado de los submarinos implica no menos de 15 días.

Llamamos sorpresa estratégica a la sorpresa que impidiera al enemigo el refuerzo de la guarnición local. Nuestro plan partía de la suposición de que la guarnición no sería reforzada y que por lo tanto se contaría con la sorpresa estratégica.

De no contarse con esta sorpresa el plan debería ser reemplazado por otro alternativo realizado en consideración a los efectivos a enfrentar. Ya he dicho que mi apreciación era, y sigue siendo, que la presencia de submarinos nucleares impediría nuestra acción. Nuestra armada no tiene capacidad para oponerse a esta amenaza. Aunque la captura se hiciese en otra forma, como por ejemplo mediante un asalto aerotransportado, el posterior sostenimiento logístico de la guarnición

sería imposible.

Cuando se me encargó la tarea de planear la reconquista, de inmediato entreví la conveniencia de que la operación fuese incruenta. Parece casi un contrasentido planear una operación militar bajo la premisa de que sea incruenta, pero ello se aclara en seguida al pensar que no se irá a conquistar sino a liberar un territorio donde los habitantes son considerados, al menos por nosotros, connacionales.

En este caso particular, nuestros connacionales, los kelpers, no se sentían argentinos y por lo tanto era particularmente importante no iniciar nuestra relación con ellos produciendo muertes, destrozos y daños que provocaran una mayor fractura en esa desde ya difícil convivencia.

Obtener el control de la situación militar sin producir bajas, sería un buen principio para facilitar la tarea de obtener el apoyo y comprensión de la población local. Sería también un elemento importante en la inevitable negociación que se debería hacer con Londres para conjurar la crisis que significaría la operación captura.

Capturar la plaza sin víctimas ni daños era una operación bastante más compleja. Pensamos que la solución estaba en tomar por sorpresa a las autoridades locales, de modo de coartar la reacción antes de que esta se produjera. Para ello iniciaríamos los movimientos en forma sigilosa y nocturna, intentando capturar los centros de decisión tales como central eléctrica, central telefónica, radio, aeródromo. Recién después se intimaría la rendición de las fuerzas locales mediante la ostentación de una superioridad numérica que fuera disuasiva. A esta sorpresa la llamamos sorpresa táctica.

La sorpresa estratégica era imprescindible. La sorpresa táctica era importante para cumplir con el requerimiento suplementario de que la operación fuese incruenta.

Si queremos interpretar correctamente como y por que sucedieron las cosas, es importante tratar de conocer que pensaban y que sabían los protagonistas en el momento en que actuaron. Es evidente que si una persona pudiese conocer el futuro muchas de las cosas que haría serían diferentes de las que efectivamente hizo en su momento cuando ese futuro le era desconocido.

Por ello para poder entender, y más aún juzgar, las conductas de los que en ese momento adoptaron determinadas decisiones, es imprescindible conocer no ya cual era la realidad de los hechos comprobados a posteriori, sino que era lo que ellos suponían era esa realidad.

Cuando se está escribiendo una historia casi contemporánea, como en este caso, se tropieza con el inconveniente de que los lectores, los testigos y aún los protagonistas tienden a mezclar sus conocimientos “post facto”, con lo que se sabía y opinaba en el momento en que se iban produciendo los hechos. Es notable comprobar como los documentos de la época difieren de las manifestaciones posteriores de los mismos que los redactaron o conocieron en aquel momento.

Yo, en enero de 1982 era por completo ajeno a lo que en Relaciones Exteriores se estaba

haciendo con respecto a Malvinas, a la próxima reunión de Nueva York y a las pautas que para la acción de gobierno se habían entregado al General Galtieri. Por ello en ningún momento relacioné la orden que se me había impartido con aquella realidad.

La manifestación reiterada por el almirante Anaya, y luego confirmada por el General Galtieri, de que el plan que debía preparar solo era para la captura, me hacía pensar en dos posibilidades: Podía ser solo una forma de mantenerme ocupado para que no interfiriera con otras iniciativas o era una operación que se podría realizar solamente si se obtenía un visto bueno de Londres, ya fuera en forma directa, más o menos encubierta, o ¿porqué no?, a través de los Estados Unidos de América.

Esta idea que ahora suena como descabellada, no lo era en aquel momento, como ya lo relataré, pero si ese era el caso era imprescindible que la operación fuese incruenta. Por tal razón esa fue una premisa que nos impusimos desde un primer momento. Cuando presenté mi primer esbozo a principios de enero así lo expuse y desde entonces se transformó en una condición para todos los niveles.



## 8. LA PLANIFICACIÓN CONJUNTA

Sería el 15 de enero de 1982 cuando recibí un llamado del comandante del 5° Cuerpo de Ejército en Bahía Blanca, que era el General de división Osvaldo García. Profundamente impresionado me dijo que le habían interrumpido su licencia anual, de la que estaba gozando en Pinamar, que lo había citado el General Galtieri a Buenos Aires y que este le había encomendado la confección de un plan para la captura de Malvinas. Le ordenaron que lo hiciera en la mayor reserva y también le informó que similar orden recibiríamos de los respectivos comandos el Brigadier mayor Sigfrido Plessl y yo con quienes debía trabajar en equipo. Me comentó que aprovechando su viaje a Buenos Aires, había tomado contacto con Plessl, que en ese momento era Director de Instrucción de la Fuerza Aérea, y que habían convenido en que al día siguiente Plessl viajaría a Bahía Blanca para comenzar a trabajar.

El General García, además de impresionado estaba preocupado por la dificultad de la tarea asignada. Su desconocimiento sobre todo lo relativo a Malvinas y la orden que tenía de limitar al mínimo el número de colaboradores implicaban un trabajo de difícil realización.

Grande fue su sorpresa cuando le dije que hacía tiempo que yo estaba impuesto de la tarea, que ya tenía un proyecto de plan hecho y que lo invitaba a mi comando donde le podríamos hacer una exposición sobre la información que habíamos recolectado sobre Malvinas y del proyecto de plan. Acordamos demorar la reunión hasta la llegada del Brigadier Plessl a quién transmitiría mi invitación y, de estar este de acuerdo, vendrían juntos a escuchar lo que teníamos preparado. Creo que esa noche durmió algo más tranquilo este excelente camarada.

Así se sucedieron las cosas. Vinieron García, Plessl y el General Ruiz que era el segundo comandante de García. Con los almirantes de mi comando les hicimos una completa exposición de todo lo que sabíamos sobre Malvinas, expusimos datos geográficos, meteorológicos, distancias y superficies involucradas, tipos de puertos, playas, suelos y caminos. Teníamos bastante información sobre la población, capacidades de alojamiento, disponibilidades de víveres, agua, transportes. Conocíamos la magnitud de las fuerzas en oposición. Faltaban elementos de detalle para una completa planificación de las operaciones, pero contábamos con lo básico para hacer el trabajo preliminar.

Luego de una extensa charla expusimos el plan elaborado. Pensábamos hacer un desembarco inicial sigiloso a partir de la media noche con grupos de incursores que se aproximarían a los principales puntos de control y estar listos a actuar al amanecer. Cuando se iniciara la operación masiva estos incursores infiltrados deberían cortar la energía eléctrica, los teléfonos y la radio local. En esta forma dificultaríamos la defensa y la capacidad de reacción del enemigo a quienes esperábamos sorprender en sus cuarteles.

Tendríamos, además, controlado el puente que existe en el camino entre el cuartel de Moody Brook y el centro de Puerto Stanley como medida de precaución adicional.

El desembarco de las tropas sería helitransportado desde buques transporte. Estos serían el rompehielos Almirante Irizar, el buque polar Bahía Paraíso y el transporte naval Bahía Buen Suceso.

Todos ellos cuentan con plataformas para helicópteros. El traslado de las tropas se haría en olas sucesivas.

Inmediatamente que se hubiera controlado el aeropuerto, aterrizarían los aviones transporte de la Fuerza Aérea trayendo tropas de Ejército. Estas relevarían a los infantes de marina que ya tendrían el dominio de la ciudad. Como se puede apreciar era una secuencia que requería poca acción conjunta, pero que constituía un todo a realizar por las tres fuerzas.

Fue una reunión interesante y bien apreciada por nuestros camaradas. El Brigadier Plessl propuso una segunda reunión en el comando de la Fuerza Aérea donde ellos expondrían la información que estaba disponible en el servicio de inteligencia de la Fuerza Aérea.

Esta era la única que tenía personal destacado en forma permanente en las islas. Ellos cubrían la representación de L.A.D.E. (Líneas Aéreas del Estado). El entonces viceComodoro Gilobert acababa de regresar luego de dos años en Malvinas y por lo tanto era de inapreciable valor por sus conocimientos de la realidad local. Gilobert realizó una clara y valiosa relación de hechos y datos, en particular en lo referente a detalles de Puerto Stanley, usos y costumbres locales, horarios, personalidades y dirigentes.

En esta segunda reunión se ajustaron detalles e ideas y se coordinó para empezar a redactar los documentos. Hicimos un plan al que llamamos Plan Esquemático y que era el plan para la operación sobre la base de los lineamientos generales que he expresado. Por sugerencia de la Fuerza Aérea se modificó la responsabilidad sobre la captura del Aeropuerto. El viceComodoro Gilobert, que ahora estaba destinado en Transportes, en el momento que se decidiera poner en ejecución la operación, iría a Malvinas piloteando un avión de LADE, en vuelo de rutina. Durante la noche y con la colaboración de la dotación del avión y del personal de pase en Malvinas se destacarían al aeropuerto para coparlo, mientras los marinos controlaban los demás objetivos. Creo que esta fue la única modificación que se hizo al plan original.

En el seno de esta comisión surgieron como era lógico dudas similares a las que antes habíamos tenido nosotros. Como a ellos sus respectivos comandos tampoco les habían dado más información, decidimos completar el Plan Esquemático con una serie de consideraciones que agregamos como apéndice.

En estos agregados dejábamos constancia de que el plan debía ser completado con otras previsiones previas y posteriores a la conquista del objetivo. Nuestro plan no incluía previsiones para una defensa posterior, lo que debía ser contemplado en otro plan, elaborado por otra orden. También incluimos una serie de recomendaciones para acciones que debían ser instrumentadas por otros estamentos del gobierno nacional. Decíamos que se debían prever contactos previos con los gobiernos de la Gran Bretaña, Estados Unidos de América, Rusia, Chile, etc. Que se debía analizar cual sería la legislación a aplicar, el idioma, la moneda, la enseñanza, etc.

Por orden del Brigadier Lami Dozo, que encontró acertadas estas notas, se decidió que con el documento completo, conformado por el plan y sus agregados previos y posteriores se conformara una DENAC (Directiva Estratégica Nacional).

Aclaro al lector, que en la jerga especializada, por cada hipótesis de conflicto en el más alto nivel se debe hacer una DENAC. A cada DENAC, en el ámbito militar se corresponde una DEMIL o sea Directiva Estratégica Militar, y esta se completa con los planes militares que sean necesarios.

Nosotros habíamos recorrido el camino inverso. Se nos había impartido la orden de hacer un plan militar. Como no teníamos la directiva superior tratamos de resolver nuestras dudas, planteando los interrogantes e ideas que eran el meollo de lo que debería haber tenido esa Directiva. Por eso se la llamó DENAC. Siempre nos faltaba la DEMIL que debería haber realizado el Estado Mayor Conjunto. A fines de febrero tuvimos listo el documento manuscrito de 14 páginas, que denominamos Plan Esquemático para la captura de Malvinas.

Es interesante destacar algunos detalles y entre ellos es importante lo relativo a las fechas. En ningún momento el Comité Militar, ni ninguno de sus miembros impuso ninguna fecha como la de probable ejecución. Tampoco se nos urgió para que entregáramos el plan para Malvinas en un plazo determinado.

En el seno del Comité de Trabajo se trató el tema, pues a nosotros nos preocupaba el alistamiento de los medios y el adiestramiento del personal. Esto era particularmente grave para el Ejército dado el sistema de incorporación masiva anual de los conscriptos. Por ello, en el documento, pusimos que una vez decidida la realización de la operación se debería dar a las fuerzas un preaviso no menor de 15 días para la ejecución. También creímos nuestro deber fijar una fecha más temprana en el calendario para permitir lograr un grado mínimo de adiestramiento, cosa que no se conseguiría hasta promediar el año. Para darle un cierto significado pensamos como fecha límite inicial el 9 de julio. La Fuerza Aérea, cuyos aviones no tenían capacidad de acción nocturna, dijo que sería aconsejable una fecha posterior a septiembre.

Durante las sucesivas reuniones conversamos sobre los problemas de comando que se podrían plantear.

Después de producida la captura de las islas quedaría en Malvinas una guarnición del Ejército estimada en alrededor de 500 hombres. El propósito de ese personal no era la defensa ante un intento de reconquista, sino el mantenimiento del control local y la colaboración con el gobierno. Este número se consideraba holgadamente suficiente para el total del archipiélago, debiendo quedar el grueso en la capital y el resto enviado en pequeños grupos a los distintos establecimientos o estancias, todas costeras.

La Armada y la Fuerza Aérea dejarían, a requerimiento del Ejército, un mínimo de personal para tareas específicas. Todo ello estaba imaginado en el supuesto de que no habría una reacción en fuerza en lo inmediato, luego del golpe inicial, tenidos en cuenta los sondeos diplomáticos previos que necesariamente se deberían haber entablado con los gobiernos interesados.

Si a posteriori se concretaba una reacción militar británica, era evidente que la **defensa del archipiélago requeriría el empleo de todos los medios de la Armada y de la Fuerza Aérea**. En cambio del Ejército, solo una pequeña parte de los efectivos entrarían en acción dado el tamaño del teatro de

operaciones terrestre.

Llegado ese momento, ¿a quién correspondería el comando del conjunto de las fuerzas?. Tanto Plessl como yo pensamos que allí se plantearía un dilema.

La Armada, que debería involucrar todo su potencial, no querría que sus fuerzas estuviesen bajo dependencia de un Brigadier. En forma similar la Fuerza Aérea no aceptaría que el grueso de sus aviones quedara bajo el mando de un almirante. Para ambas fuerzas era evidente que el comando no podría ser ejercido por un general, cuando el Ejército sería minoritario en el esfuerzo. Pensamos que se debería constituir un comité de tres miembros.

El Comando, conceptualmente, siempre es unipersonal. En toda la literatura militar argentina se enfatiza el concepto de la unidad de comando. No alcanzamos a proponer una solución, que por otra parte no nos había sido requerida. No obstante en nuestro documento se establecía que debía analizarse el problema del comando en la eventualidad de una reacción británica.

Cuando expuse el trabajo ante el almirante Anaya me explayé en el tema. Mi idea era la de constituir un comité tripartito que condujera las operaciones subordinado al Comité Militar. Este comité tendría como subordinados directos al comandante de la guarnición militar en Malvinas, al comandante de la Flota de Mar, a los grupos aéreos de ataque y transporte y a la reserva estratégica. Si bien no sería un comando unipersonal, era, a mi juicio, la única forma de obtener una unidad de conducción, dada la poca integración existente entre las fuerzas armadas.

Por otra parte, el Comité Militar, era el órgano superior de toda la conducción y tampoco era unipersonal. La tesis opuesta se basa en que el comando, conceptualmente, es siempre unipersonal. Como ya he dicho, toda la literatura militar argentina enfatiza el concepto de la unidad de comando. Este concepto en nuestro caso ignoraba la realidad existente. La unidad de comando es un criterio muy válido en lo táctico, donde las decisiones deben ser rápidas y aún inmediatas, en lo estratégico es mucho menos importante el tiempo y si lo es la calidad de las decisiones.

Al comenzar marzo habíamos terminado nuestro trabajo. Así lo informamos y se nos citó a exponerlo. En contra de lo que esperábamos no nos recibió el Comité Militar sino que cada uno lo expuso ante su respectivo comandante. El trabajo fue aprobado en esa forma y quedó nuestra tarea cumplida. Se cerró un ciclo. Poco después se produciría el incidente de las Georgias. Solo será una especulación el pensar cual hubiese la historia de Malvinas si no hubiese existido el señor Davidoff. Yo, personalmente, pensé, al terminar de exponer ante Anaya, que, como tantos otros, era un trabajo que había sido hecho para quedar en un estante de un archivo. El hecho de que no se hubiera reunido el Comité Militar para escucharnos colaboró con esa impresión. Aun hoy pienso que de no haberse desencadenado la crisis por las Georgias, todavía estaríamos negociando con los ingleses.

En el ANEXO III transcribo los párrafos más significativos del Plan de Campaña Esquemático para la ocupación de las Malvinas, elaborado por el Comité de Trabajo. Luego de exponer y entregar estos documentos al almirante Anaya regresé a retomar mis tareas en Puerto Belgrano como Comandante de Operaciones Navales.

## 9. LA TAREA DE DAVIDOFF

El señor Davidoff es un comerciante argentino que se dedica a compra y vender equipos, máquinas, herramientas, etc. Este señor, varios años antes, creo que en 1979, había firmado un contrato por una opción para la compra del material existente que pudiera rescatarse en factorías inactivas en la isla de San Pedro, archipiélago de las Geórgicas del Sur. Este contrato se hizo en Escocia y pagó unos trescientos mil dólares por todo lo que pudiera obtener de los establecimientos en puerto Leith.

Estas fábricas abandonadas habían sido realmente importantes. En su momento trabajaron en ellas varios cientos de hombres. Había todo tipo de máquinas herramientas tales como tornos, fresas, además de compresoras, bombas, etc. Se calculó que el valor del material rescatable puesto en un puerto europeo o americano sería de varios millones de dólares. El mayor costo de la operación lo constituían el desarme y transporte ya que se requerirían varios viajes a esa alejada y excéntrica región, con poca carga y donde no se obtendría otra de alternativa.

Davidoff pensó en conseguir que los ingleses le arrendaran el servicio del Endurance o de alguno de los otros barcos ingleses que frecuentaban la zona, como el Brandied, pero esto no lo pudo concretar. Hasta ese momento todo el trato había sido exclusivamente con los ingleses. Hacia mediados de 1981, habiendo fracasado en su gestión con los británicos buscó el apoyo de Transportes Navales. Planteó los requerimientos. El Estado Mayor de la Armada apreció que sería positivo para nuestros intereses dicha actividad argentina en Georgias y previa consulta con la Cancillería se dio el acuerdo. Se iniciaba así la crisis. Yo no me enteré, en mi comando de la Flota de Mar, de ninguno de estos hechos. Ni siquiera sabía de la existencia del señor Davidoff.

El comando de Transportes Navales es un servicio de la Armada que se presta con buques que la Marina tiene adquiridos para el transporte de tropas y abastecimientos en un eventual conflicto. Durante la paz se utilizan estos buques, tripulados con personal civil, en viajes de fomento a la Patagonia, Tierra del Fuego, Antártida.

Cuando Davidoff obtuvo el uso del transporte naval, debió renovar su opción de compra que dado el tiempo transcurrido estaba vencida o por vencer. Viajó nuevamente al Reino Unido previo anuncio a la embajada en Buenos Aires. En diciembre de 1981 se embarcó en el rompehielos Almirante Irizar que, en un viaje de los programados para la campaña antártica, lo llevó hasta Leith. Desembarcó por unas horas para hacer una evaluación del personal, material y herramientas que le serían necesarias para los trabajos de desarme y acondicionamiento de las cosas a rescatar y siguió viaje desembarcando en Ushuaia.

Fue una vez más por sus propios medios a Leith y luego organizó su equipo y concurrió a la embajada británica en Buenos Aires para informar de todos sus movimientos y del inmediato comienzo de su tarea. Obtuvo las tarjetas blancas para sus operarios, que eran unos setenta hombres. La embajada no puso objeciones, era principios de marzo de 1982.

A mediados de marzo de 1982 partía desde Buenos Aires el Bahía Buen Suceso en viaje al sur patagónico llevando además de su carga para los puertos patagónicos a Davidoff y sus hombres.

Toda la tripulación era civil, de las normales de Transportes Navales. El Capitán era un Teniente que hacía muchos años que se había retirado de la Armada y que, desde tiempo atrás, navegaba como civil en esos buques.

En 1967 yo había sido comandante de ese buque, con el cual hice cinco viajes al litoral patagónico y Ushuaia y trece al Brasil. Por aquel entonces la tripulación de los transportes era mixta. Los oficiales de cubierta eran militares y el resto de la dotación personal civil mercante. Todavía en 1982 había varios tripulantes civiles de los que habían navegado conmigo y aún se mantenían a bordo, entre ellos el contraamaestre y el jefe radio. Con este último me entrevisté después de Malvinas y entre otras cosas me dijo que: en el buque no iba ningún militar en actividad; que el no sabía quien lo hizo pero que, efectivamente, se izó una bandera argentina en un mástil existente; que, cuando llegaron, había ingleses en la zona y que el no supo que nadie de a bordo saliera a cazar.

El 19 de marzo de 1982 arribó el Buen Suceso a puerto Leith e inmediatamente se desembarcó al personal de operarios. Poco después aparecieron los británicos para intimar el arriado de la bandera y el reembarco del personal. Además presentaron una protesta diciendo que nuestros hombres habían salido a cazar o por lo menos a tirar tiros, lo que ellos intentaban prohibir. Así comenzó el incidente. Es interesante recordar que también se encontraba presente un velero francés. Podría ser que alguno de ellos hubiese salido a cazar para reaprovisionarse. Esto no se ha mencionado en otras publicaciones o informes.

Todas las andanzas y gestiones del señor Davidoff son hechos públicos y comprobados. No hubo en el trámite nada que no fuera conocido por las autoridades británicas. En Gran Bretaña se firmaron los contratos. La embajada inglesa en Buenos Aires estuvo siempre al tanto de los proyectos de la empresa, de las gestiones para conseguir un buque inglés y de su fracaso. Luego supieron de la contratación del Buen Suceso y también de la obtención de las tarjetas blancas para el personal que viajaría. Nada hubo de secreto ni de oscuro en el trámite.

En varias publicaciones se ha dicho que el 19 de marzo hubo militares argentinos infiltrados entre los operarios del señor Davidoff. Esto no fue así. Solo días después y luego de la desmesurada reacción británica liderada por el gobernador de Malvinas Sr. Hunt con el envío del buque polar H.M.S. Endurance con un grupo de Marines a bordo, el Estado Mayor General Naval dispuso que el transporte polar Bahía Paraíso fuera al puerto de Leith y desembarcara al entonces Teniente Astiz y su grupo de diez hombres.

Los ingleses que aparecieron venían desde Gritviken. No había en aquel momento ningún inglés viviendo en Leith, que estaba completamente abandonado. Estos puertos, geográficamente, están a pocos kilómetros entre sí, pero para ir de un lugar a otro hay que dar un gran rodeo y escalar a una considerable altura, no hay sendero o camino que vincule ambos lugares, ni acceso practicable a nivel del mar. Los ingleses que aparecieron en Leith no estaban de paseo. Fue evidente que habían llegado de Gritviken por haber sido avisados con anterioridad y que lo habían hecho expresamente para oponerse a la acción de los argentinos. El hecho del izado de la bandera y de los supuestos disparos de armas de fuego fue solo una excusa más, la real causa era la de oponerse al desembarco.

## 10. INTERESES BRITÁNICOS ENCONTRADOS

A fuerza de tratar de encontrar la razón del comienzo de este incidente y del rápido agravamiento del mismo, es necesario hacer algunas consideraciones.

Después de la segunda guerra mundial, Inglaterra vencedora moral y militar había quedado comercial y financieramente débil y había cedido el liderazgo mundial a sus primos norteamericanos. Tratando de recuperar sus fuerzas, el león británico apreció que debía desprenderse de su imperio. En distintas formas y con diferentes procedimientos se alejó de la India, Pakistán, Canadá, Australia y de todas sus posesiones en el lejano oriente y en el África. Solo conservó algunos puntos claves como Gibraltar, pero cedió Malta, bases en el Caribe, la isla de Ascensión.

¿Cómo no pensar entonces que el gobierno de Su Majestad, en Londres, estuviera tratando de encontrar el modo de desligarse de Malvinas?. Esta colonia significaba un alto costo de mantenimiento sin ninguna perspectiva de cambio en un lapso previsible. Varias misiones enviadas al archipiélago informaron siempre lo mismo, económicamente las Falkland eran inviables. Su valor estratégico era poco significativo para los intereses británicos. (Informe Franks, entre otros)

Paralelamente la Armada inglesa estaba sufriendo una gran transformación. Consecuencia de la desvinculación con el imperio, ya no necesitaba de una marina de superficie con capacidad de intervención exterior. El reino no se podía dar el lujo de mantener esos muchos buques y sus tripulaciones sin un objetivo concreto y específico al cual servir. Por lo tanto debían desaparecer los portaaviones y los grandes buques de superficie. La Armada británica tendría como eje de su poder a los submarinos nucleares misilísticos y como tarea subsiguiente, pero casi más importante, la guerra antisubmarina, para asegurar la supervivencia de la metrópoli en caso de conflicto global.

Muchos ingleses se oponían a esta política de disminución del poder naval de superficie, cuya consecuencia inmediata era la pérdida del prestigio y del honor de quien había sido por siglos la reina de los mares. Pero para el gobierno el presupuesto era mandatorio y los grandes buques debían ser vendidos, si era posible, y si no, pasados a reserva.

En el orden local del archipiélago, también había encontrados opositores a esta perspectiva. El gobernador y todos sus funcionarios, evidentemente deseaban mantener sus posiciones. En el quehacer económico insular, todo el comercio y gran parte de las tierras eran monopolizadas por la empresa denominada Falkland Island Company. Este grupo se oponía férreamente a cualquier cambio que afectara sus intereses. También estaban aquellos que actuaban en el trabajo antártico, tanto en lo científico como en lo logístico, que veían peligrar su futuro. Como ya lo he dicho, el sector antártico reclamado por Inglaterra es una consecuencia de su presencia en Malvinas y demás archipiélagos. Estos grupos encontraban aliados naturales en la Marina Real y sus amigos.

Por aquella época habitaban en Malvinas algo menos de 2.000 personas. De ellas, el 50% eran los llamados kelpers por los ingleses, pero la otra mitad eran residentes transitorios que perderían su ocupación si se producía un cambio de soberanía.

Los nacidos en Malvinas, los kelpers, pese a su condición de ciudadanos de segunda clase, preferían esa condición a un incierto futuro en una Argentina por aquellos tiempos autoproclamada del tercer mundo y con una situación económica y política lamentable. Estos ciudadanos nativos de las islas, en su mayoría, eran los habitantes de las estancias distribuidas por el interior y lejos de la capital insular. Eran los que tenían menos posibilidad de expresarse y hacer conocer su opinión y de manifestar las preferencias que pudieran tener. Creo que ese sigue siendo el caso aún hoy.

En resumen, cuando el gobierno de Su Majestad, en Londres, con una visión global de la problemática del reino, dejaba traslucir un deseo de posible desvinculación con ese territorio, se encontraba con la firme oposición de los grupos de intereses locales y de la Real Armada. Estos trabajaban activamente en contra de esos proyectos, apoyándose en los que por diversas razones veían con desagrado la desactivación de la flota de superficie, la disminución de la actividad antártica y del prestigio británico en ultramar.

En este choque de intereses debe buscarse la raíz más profunda del problema y también las razones del explosivo desarrollo de la crisis que se inició con la actividad del señor Davidoff.

Cada vez que, a lo largo de los años, un funcionario del Foreign Office planteaba algún progreso en el proceso de resolver las diferencias con nuestro país, inmediatamente el “lobby” malvinero conseguía que la oposición, y aún sectores del propio gobierno, salieran demagógicamente en contra del progreso de las gestiones.

Hay un hecho significativo de lo expresado y que ha sido muy poco difundido. El mismo día del primer incidente en Georgias, en Puerto Stanley, por la noche, fue atacado el local de LADE (Líneas Aéreas del Estado). Este hecho, poco trascendente en sí mismo, muestra que los ingleses de Malvinas estaban siguiendo atentamente el accionar de Davidoff, que estrictamente deberían haber ignorado ya que no los afectaba en ningún sentido. Pero es que esa acción comercial en ese otro archipiélago tan alejado podía significar una tendencia de Londres a ceder posiciones y, para nosotros, era una forma de incrementar nuestra actividad y nuestros derechos en la zona.



## 11. COMIENZA LA CRISIS EN GEORGIAS

No haré un relato pormenorizado de los hechos de Georgias, pues no fui protagonista ni testigo de esas primeras acciones. No obstante por ser el suceso desencadenante de todo el proceso haré un rápido repaso de esos primeros días.

Desembarcados los operarios de Davidoff en Leith, la crisis comienza cuando los ingleses, cambiando las reglas establecidas, exigieron el retiro de nuestros operarios o el traslado de ese personal a Gritviken para el sellado de las tarjetas blancas, que era algo no previsto, o el otorgamiento de pasaporte y visado inglés.

Cualquiera de estas tres alternativas, además de constituir un intempestivo cambio en lo actuado por la embajada británica en Buenos Aires, según el acuerdo comercial firmado y ratificado por Davidoff, era la anulación unilateral del convenio sobre otorgamiento de tarjetas blancas como medio idóneo para permitir el movimiento de las personas. Esto hubiera significado un reconocimiento expreso de la soberanía en Georgias. Como lo he dicho antes, las Georgias tanto para ingleses como para argentinos eran parte integral del conjunto Malvinas y Sandwich del Sur.

Ante la demora, en horas, de dar nuestro gobierno una respuesta positiva a estas demandas, el gobernador de Malvinas mister Hunt, anunció y dispuso destacar al transporte armado de la marina real HMS Endurance, con un destacamento de marines a bordo, para proceder por la fuerza a la evacuación. Fue esta una actitud netamente agresiva y la primera en involucrar personal militar en el entredicho.

En aquellos días, en Malvinas se estaba produciendo el relevo bianual de la dotación de los soldados de la guarnición. Circunstancialmente había un número doble al habitual. Embarcaron a los salientes y los enviaron a Georgias.

Ni los ingleses de Londres, ni el gobierno argentino, fueron capaces de moderar estas iniciativas de Malvinas y controlar la incipiente crisis. De un incidente menor se llegó a la guerra. El catalizador del proceso y su activador principal fue el gobierno en las Falkland.

Buenos Aires respondió a la amenaza inglesa del uso de la fuerza con la orden de interceptar al Endurance mediante el envío de dos corbetas. El Comando de la Armada desde Buenos Aires me envió un mensaje radioeléctrico donde se me ordenaba, en mi carácter de Comandante de Operaciones Navales cumplir con esa tarea. Era el 21 de marzo. De inmediato dispuse la zarpada de las corbetas ARA Granville y ARA Drumond.

Estas dos corbetas, militarmente, eran desproporcionadamente más poderosas que el Endurance. De tener éxito en la tarea de encontrarlo en su travesía hacia Georgias, no cabría duda que el resultado sería el apresamiento o el hundimiento de ese buque. La consecuencia de ello sería el serio agravamiento de esa crisis hasta ese momento insustancial en sí misma.

Inmediatamente de recibida la orden y de disponer su cumplimiento, llamé telefónicamente a mi superior jerárquico, el Jefe del Estado Mayor General Naval vicealmirante Vigo y le expuse mi opinión contraria a la medida ordenada y le di mis razones. Yo pensé que no debíamos nosotros comenzar con una agresión armada. Pocas horas después se dispuso anular la tarea. Desconozco como se llegó en Buenos Aires a decidir esa contraorden y los factores que se tuvieron en cuenta para ello.

Aún hoy creo que el gobierno argentino estuvo acertado al negarse a la imposición inglesa de retirar a los obreros del señor Davidoff tal como fue presentada por el gobernador Hunt. No obstante, en lugar de buscar dilatar las acciones, de conversar con Londres, exponer objeciones, se pretendió imponer la política del garrote. Lamentablemente se empleó un garrote para el uso del cual no estábamos suficientemente preparados, que había sido imaginado para otra cosa y en otras circunstancias. Tampoco se evaluó correctamente la reacción posible del adversario.

Para enfrentar la crisis de Georgias se decidió ocupar Malvinas. De una cuestión menor se saltó a una mucho mayor. De un incidente se pasó a la guerra.

## 12. DE GEORGIAS A MALVINAS

Anulada la orden de interceptar al *Endurance* mediante las corbetas, me trasladé a Buenos Aires para tratar de interiorizarme del desarrollo de la crisis.

Fui recibido por el Comité Militar, el cual, ante mi sorpresa, me interrogó sobre el tiempo que nos tomaría el estar listos para ejecutar el plan hecho para la captura de Malvinas.

El plan, que hacía poco más de 15 días habíamos entregado, preveía un desembarco helitransportado, partiendo desde los transportes Bahía Paraíso y Buen Suceso y del rompehielos Almirante Irizar. Ninguno de estos buques estaba disponible. Los tres se encontraban en la zona circumpolar y por lo tanto a muchos días de navegación para poder ser utilizados. Debería confeccionarse un plan alternativo, Les recordé que antes habíamos pedido un preaviso de 15 días.

Ante lo imperativo de la orden, regresé de inmediato a Puerto Belgrano, reuní a mis almirantes y comenzamos a trabajar. Alerté de estas novedades al General García, mi coplanificador en el proyecto inicial.

El 23 de marzo, con el General García, viajamos a Buenos Aires con un plan alternativo ya esbozado. Recibidos por el Comité Militar expuse los rasgos generales del nuevo plan, el que fue inmediatamente aprobado. Ya no sería un desembarco vertical, sino uno tradicional con vehículos anfibios que se lanzarían desde nuestro único transporte anfibio, el Cabo San Antonio, todo ello precedido, como en el plan anterior, por el desembarco subrepticio de hombres rana para capturar los puntos clave antes del desembarco ostensible del grueso de las tropas

Me preguntaron sobre el tiempo que llevaría la preparación para la ejecución y la fecha más temprana posible del desembarco. Era un verdadero desafío contra el tiempo. Arriesgué como fecha más temprana de zarpada el 28 de marzo, para desembarcar en las madrugadas del 1° o 2 de abril, de acuerdo con la hora a que pudiéramos zarpar y a las condiciones meteorológicas que se encontraran en la travesía. Allí mismo el Comité Militar ordenó la ejecución de la operación. Me resultó evidente que era una opción ya meditada y adoptada en el seno de la Junta Militar, o sea en el ámbito político diplomático. Se dispuso que el comandante superior de esa operación fuera el General García. La explicación que, a solas, me dio el almirante Anaya, que yo en ningún momento le había pedido, fue que era necesario que el Comando recayera en un General, por política interfuerzas y para que ante la opinión pública se evidenciara como una operación conjunta.

Con el General García inmediatamente volvimos a la austral sede de nuestros comandos, para concretar los detalles, establecer las cadenas de responsabilidades y comenzar el alistamiento de las fuerzas. Durante el viaje, García me dijo que su jefe de estado mayor sería el General Daher, quién en ese momento era su subordinado pues era el jefe de la brigada con asiento en Comodoro Rivadavia.

Como lo he expuesto, yo no sería de los protagonistas directos de la acción. No obstante, la captura de Malvinas se haría con el plan que, con mis subordinados, habíamos preparado, con tropas que yo había alistado y mi sede en Puerto Belgrano sería el único nexo de comunicaciones que

tendríamos con la fuerza destacada en operaciones hasta que la tarea fuese cumplida.

Como dije fue un verdadero desafío contra el tiempo. En solo cinco días completamos el nuevo plan, reunimos las fuerzas, alistamos los buques, vehículos anfibios y demás medios, embarcamos los hombres, las armas y avituallamiento, coordinamos con el Ejército y la Fuerza Aérea. Creo que se puede estar orgulloso de lo actuado en esa oportunidad, tanto por la celeridad como por los resultados obtenidos.

Aparte del comando superior a cargo del General García, el comando de las fuerzas en operaciones en el mar estaría a cargo del comandante de la Flota de Mar contraalmirante Allara. El comandante de la Fuerza de Desembarco sería el contraalmirante de I.M. Carlos Busser. Este sería el responsable de las operaciones en tierra hasta la rendición inglesa. La Fuerza Aérea designó como comandante de su componente al Brigadier Castellanos.

Quiero acotar aquí, como ya lo he dicho, que ante la falta total de doctrina, reglamentación, publicaciones y adiestramiento conjuntos, hicimos un plan que pudiera ser ejecutado en forma casi independiente por las fuerzas.

Por ello, la operación captura, tanto en las operaciones subrepticias previas como el desembarco, sería realizado por elementos navales a quienes acompañaría un grupo casi simbólico del Ejército. Asegurada la posición, las tropas del Ejército, que llegarían por aire transportadas en aviones de la Fuerza Aérea, se harían cargo del gobierno y control de las islas, desplegándose también al interior. En Malvinas debían quedar algo menos de 500 hombres del Ejército y destacamentos mínimos de las otras dos fuerzas. No había plan ni previsiones para otra reacción enemiga que no fuera local.

La participación de la Fuerza Aérea, además del transporte con sus aviones del grueso de los efectivos del Ejército, sería la toma del aeropuerto en la noche previa al día del desembarco. Esta acción sería comandada por el entonces viceComodoro Gilbert, ex representante en puerto Stanley de LADE y buen conocedor de la ciudad y sus habitantes. Llegaría el día previo al desembarco piloteando el F 28 del vuelo regular y haría su acción secundado por su tripulación y el personal de pase en la isla. Todos eran personal militar.

El grupo del Ejército que desembarcaría en forma anfibia junto a la Infantería de Marina debía ser especialmente seleccionado. No había tiempo ni oportunidad para ningún adiestramiento conjunto con ese grupo. Por la época del año y dado el sistema de incorporación masiva de las clases a principios del año, el Ejército en su conjunto recién empezaba el período de adiestramiento individual. Por esto se echó mano a un grupo de las tropas especiales, como lo son las compañías de reconocimiento. Su jefe más caracterizado, por entonces, era el Teniente Coronel Seineldin. Este seleccionó a sus subordinados y como si fueran infantes de marina, se incorporaron sin problemas a las tropas del almirante Busser. Es de destacar que afortunadamente, la Infantería de Marina, para su accionar en tierra, usa los reglamentos y procedimientos del Ejército. En este caso la complementación era factible y se hizo con excelentes resultados.

El plan se cumplió casi exactamente como había sido planeado. La travesía se demoró por las

pésimas condiciones meteorológicas encontradas en el mar. Un fuerte viento del sudoeste retrasó a los buques. Se modificó la derrota para hacerla más directa, no obstante lo cual se llegó a las proximidades de puerto Stanley luego de la caída del sol del 1° de abril. A las 12 de la noche se inició la salida de los grupos especiales destinados a la captura de los puntos clave. Antes de despuntar el día comenzaron a moverse las olas de las embarcaciones de desembarco. Pero los ingleses se habían alertado de nuestra llegada.

Gilbert y su gente fueron detenidos en el hotel donde se alojaban al atardecer del 1° de abril. Se fracasó así en la tarea de controlar anticipadamente el aeropuerto. Este, al que los ingleses no pusieron custodia fue ocupado por el Teniente Coronel Seineldín y su tropa. Tuvieron que remover pesados obstáculos que los ingleses habían colocado en la pista para evitar la posible llegada de aviones argentinos. Al llegar los aviones transporte de la Fuerza Aérea la pista ya estaba despejada.

Los Marines habían evacuado el cuartel de Moody Brook y estaban custodiando la residencia del gobernador. Esto tomó por sorpresa a nuestros soldados y provocó la acción que causó la única víctima fatal, el Capitán de Corbeta de I.M. Giacchino. Tuvimos varios heridos. Todos las víctimas fueron argentinas.

Para el medio día del 2 de abril la operación captura había sido completada. El gobernador estaba detenido, las tropas inglesas rendidas y los aviones de la Fuerza Aérea estaban dejando en tierra a las tropas del Ejército. De inmediato se inició el repliegue de las fuerzas de desembarco. La misión había sido cumplida en tiempo y oportunidad y sin víctimas inglesas ni daños materiales. Pensábamos que así proveíamos al gobierno de las condiciones más favorables para la ineludible negociación.

### 13. LA DECISIÓN DE LA CAPTURA DE MALVINAS

Iniciada la crisis en Georgias, yo como Comandante de Operaciones Navales y con sede en Puerto Belgrano, no me enteré y aún lo ignoro, como surgió la idea de intentar solucionar el problema mediante la captura de Malvinas. Por temperamento y por la acumulación de tareas propias no tuve tiempo ni vocación para quedarme a investigar lo que no era de mi responsabilidad directa.

Hoy podemos, mediante la lectura de libros que he recomendado en el prólogo y en el del entonces canciller doctor Costa Méndez, tener algunas explicaciones de las razones que llevaron a la Junta Militar a adoptar esa decisión.

En aquellos días, y pese a lo que ha sido dicho, el gobierno militar actuaba como lo haría un gobierno constitucional, diferenciando claramente las áreas de acción y responsabilidad. En todo lo que tuviera carácter político diplomático, actuaba la Junta, normalmente con la presencia del Canciller y eventualmente con asesores. Yo nunca estuve en ninguna de esas reuniones excepto en la del 21 de marzo. Para entender mejor la orgánica es conveniente mirar los gráficos insertos al comienzo de esta publicación.

En todo lo que tuviera carácter militar actuaban los mismos tres, pero como integrantes del Comité Militar, sin la presencia del Canciller. Allí sí yo era normalmente uno de los presentes. En un gobierno constitucional, el Presidente además de jefe del ejecutivo y responsable de las Relaciones Exteriores, es comandante de las Fuerzas Armadas. Por lo tanto también recae en él presidir ambos grupos de decisión. En el primer caso secundado por su gabinete, en el segundo por el Estado Mayor Conjunto y un Consejo de Seguridad. No puede achacarse a la circunstancia del tipo de gobierno, por su organización, la adopción de las iniciativas sobre Malvinas.

Como dije más arriba, no supe de quien fue la idea y como esta surgió de tratar de encaminar la crisis de Georgias invadiendo las Malvinas. Pero de dos cosas estoy seguro. Primero que la acción de Davidoff no fue planeada para provocar un incidente que culminara con la captura de Malvinas. La operación Davidoff era estrictamente comercial y venía gestándose desde años atrás. Su transformación en un incidente es un aspecto aún oscuro. Gran responsabilidad la tienen, desde el lado inglés, los variados intereses malvineros. Desde el lado argentino nadie lo ha analizado. La comisión investigadora CAERCAS, no lo hizo y por lo tanto tampoco se lo intentó en los juicios subsiguientes. Más adelante daré algunas ideas al respecto. La situación de los gobiernos en ambos países también formó parte del problema. La segunda cosa de que estoy seguro, es que el gobierno de la Junta Militar argentina no hubiera decidido la captura de Malvinas, el día 2 de abril, si no se hubiese producido en aquel momento la crisis de Georgias.

Recuerdo al lector que cuando se me dio la orden de planificar la captura de Malvinas, el 15 de diciembre de 1981, no se me dio ninguna fecha tentativa. Nunca, en las variadas reuniones que tuve, primero con Anaya y Galtieri y luego con el Comité Militar, ninguno de los tres miembros dio indicación alguna sobre fechas o urgencias.

Cuando se creó el grupo planificador y nos reunimos con el General García y el Brigadier Plessl, ellos tampoco habían recibido ninguna orden o precisión sobre fechas.

Cuando hicimos nuestro plan, por nuestra iniciativa, pusimos como fecha más temprana el 9 de julio, previendo el necesario adiestramiento de las fuerzas y fijamos un preaviso de 15 días. Cuando entregamos el plan, ni la fecha ni el preaviso nos fueron objetados.

Un plan no es una orden de operaciones. El plan es algo que se hace para estar preparado. Una vez confeccionado se lo archiva hasta que las circunstancias indiquen la necesidad de ponerlo en ejecución. Allí y recién entonces se convierte y reformula como orden de operaciones.

Estoy convencido de que de no haber sido por Georgias, nunca el plan sobre Malvinas se hubiera convertido en orden de operaciones. Hubo varios planes anteriores que nunca dejaron de ser eso, planes. Lo que sí puede pensarse es en que hubo interesados en aprovecharse de la tarea comercial de Davidoff para crear un incidente que llevara a una decisión sobre el problema general de los tres archipiélagos.

En lo relativo a Chile, para lo que hubo planes mucho más elaborados, muchas veces actualizados, no se llegó a la decisión política de ejecutarlos. Repito, aún cuando no tengo elementos concretos para ello, es mi convencimiento que de no haberse producido la crisis de Georgias, Malvinas nunca se hubiese llevado a cabo.

Un error en que han caído muchos analistas es el considerar la decisión de la captura de Malvinas sin relacionarla con la crisis de Georgias. Ambas cosas son absolutamente inseparables. Ello no implica afirmar que la decisión haya sido la correcta.

Con respecto a este punto tampoco hay que ser flojo de memoria. Salvo muy pocas excepciones, toda la dirigencia argentina, los medios y el público en general, apoyaron la invasión de Malvinas.

Los por entonces presidentes de los dos partidos políticos mayoritarios, el doctor Contín del radicalismo y el señor Bittel del peronismo la apoyaron abiertamente. El señor Ubaldini, en ese momento conductor de la Confederación General del Trabajo, dio su caluroso apoyo. Los tres y muchos otros de los más diversos ámbitos del quehacer nacional fueron al acto de puesta en funciones del General Menendez como gobernador de las islas.

Es fácil ahora, conociendo los resultados, opinar distinto. Es muy ilustrativo recorrer los diarios de aquellos días para darse cuenta de quienes, cuantos y como hablaron sobre el hecho. En el libro "Malvinas, la guerra inconclusa" del contraalmirante Carlos Busser, hay una interesante reproducción de varias declaraciones hechas el 2 de abril y la de los mismos personajes formuladas después de la derrota. ¡Notables son las diferencias entre unas y otras pese al poco tiempo transcurrido entre las mismas!

Creo que se puede discutir sobre lo acertado o no de la decisión de actuar sobre las Malvinas en aquella oportunidad, pero estoy seguro que no se podía aceptar sin reaccionar, la intempestiva y agresiva imposición de las autoridades locales en Georgias. Ceder a esa pretensión, significaba ceder

un muy importante escalón en nuestras pretensiones de soberanía sobre el conjunto de los tres archipiélagos.

El manejo correcto y mesurado de una crisis es el desafío más difícil para el responsable político de una organización. El empleo efectivo de la fuerza debe ser la última y más desgraciada opción, nunca la primera. Lamentablemente pasan los años y la lección no es aprendida: Perú y Ecuador, Rusia y Chechenia, Yugoslavia.



#### 14. INTENCIONALIDAD POLÍTICA EN LA DECISIÓN

Ya he dicho antes que ni por el cargo que ocupaba ni por vocación tuve injerencia en la toma de las decisiones políticas en este conflicto. Eso no significa que no haya reparado en las implicancias que en este aspecto tuvo la guerra de Malvinas.

Cuando hicimos el plan, con el Brigadier Plessl y el General García, en uno de los considerandos pusimos que debían analizarse las repercusiones políticas que la toma de Malvinas provocaría tanto en el frente interno como en el externo.

Luego del conflictivo período de gobierno del General Viola, la situación política general del país era difícil. Es conveniente recordar que el 30 de marzo de 1982, la C.G.T. convocó a una reunión en Plaza de Mayo, en contra del gobierno, que fue verdaderamente multitudinaria.

En la provincia de Buenos Aires, en plena época de cosecha, se habían producido grandes lluvias, ocasionando inundaciones y cortes de caminos. La situación económica era delicada.

Se ha llegado a decir que el gobierno de la Junta Militar adoptó la decisión de la captura de Malvinas como un medio de distraer la atención ciudadana de sus problemas políticos y económicos.

Puede ser que alguien haya evaluado así esa acción, pero reitero mi absoluta certeza que de no haberse producido la crisis de Georgias, la decisión de capturar Malvinas no se hubiese adoptado, por lo menos en ese momento. También es de recordar que la reunión por Malvinas con los británicos agendada para febrero de 1982, no fue iniciativa del General Galtieri ni de esta Junta Militar, sino que había sido concertada por el ministro de Relaciones Exteriores del General Viola, que fue el doctor Camilión, es decir bastante antes y por otras personas.

## 15. EL 2 DE ABRIL

No me referiré en estas páginas a la operación que se llamó Azul o Rosario y que culminara con la captura del gobernador Hunt y la rendición de la guarnición local. Esta operación ha sido detalladamente relatada por su más conspicuo ejecutor el contraalmirante de I.M. Carlos Busser en el libro “Operación Rosario”.

Al plan para la captura de Malvinas se lo llamó Operación Azul. Ya en viaje, y como una consecuencia de la devoción del entonces Teniente Coronel Seineldín por el Rosario, el comandante de las tropas embarcadas contraalmirante Busser, comenzó a llamarlo Rosario. Este nombre fue el que, en los hechos, se impuso. Debe quedar claro que se trata de una misma y única operación.

Las acciones estuvieron formalmente a cargo del comandante del 5° cuerpo de Ejército General de división Oscar García. Ya he explicado las razones que llevaron a esta designación que en si misma aprecio correcta. El General García supo ganarse el aprecio y respeto de todos sus subordinados navales en esas circunstancias tan particulares.

La DENAC 2 elaborada por el Estado Mayor Conjunto después de los sucesos de Georgias y que reemplazó a la DENAC 1 señalaba que: Agotados los esfuerzos diplomáticos para solucionar el diferendo, precipitado por la reacción inglesa ante la presencia de trabajadores argentinos en Leith, Georgias, se tomaba la resolución de emplear parte del poder militar en la recuperación de las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur a fin de hacer efectiva la soberanía argentina en dichos territorios y sus aguas circundantes.

En el Plan de Campaña Esquemático se nombraba comandante del llamado Teatro Malvinas al General García, de la fuerza terrestre al General de Brigada Daher, del componente aéreo al Brigadier Castellanos, de la Fuerza Anfibia al contraalmirante Allara, de la Fuerza de Desembarco al contraalmirante I.M. Busser y gobernador militar al General de Brigada Menéndez. Como puede apreciarse no figuro en esta relación y no tuve participación en forma directa en su ejecución. Como lo habíamos planeado, la operación, en teoría conjunta fue en realidad hecha en pasos sucesivos. Daher, Castellanos y Menéndez no estuvieron embarcados.

Todos los buques de la Fuerza Anfibia eran de mi comando como también las tropas de la Infantería de Marina. Allara y Busser eran mis subordinados. Las operaciones en el mar hasta el momento del desembarco eran responsabilidad de Allara. El desembarco y las operaciones en tierra hasta la rendición, de Busser. Ellos habían hecho la planificación en detalle de todos los pasos, desde la orden y secuencia de embarco, la conducción de la tropa durante la travesía y los críticos momentos del asalto a tierra.

Luego del desembarco y rendición inglesa llegaron los aviones con Castellanos y Daher. Menéndez recién tomó la gobernación el 7 de abril.

La única comunicación posible con la Fuerza de Tareas en el mar era a través de la central de comunicaciones de mi comando en Puerto Belgrano. Si se hubiese dispuesto suspender la operación

se lo debería hacer por mi intermedio. La operación en un principio prevista para el 1° debió ser postergada al 2 porque las condiciones meteorológicas y del mar demoraron la navegación.

En más de una ocasión el Comité Militar me pidió que requiriera novedades a las fuerzas en el mar. Me negué a romper el silencio de radio. En la madrugada del 2 una vez más se me pidió que llamara para informarnos sobre el avance de la maniobra. No quise interrumpir a los responsables en esos momentos críticos. Recién hacia las 0930 recibí de Allara el parte de que los planes se habían cumplido con exactitud, con la única excepción de la trágica muerte del Capitán de Corbeta de I.M. Giachino y de las graves heridas sufridas por el Teniente de Corbeta García Quiroga y por el cabo 2° enfermero Urbina.

Llamé a Buenos Aires y retransmití la información. El Presidente, General Galtieri, en reunión de gabinete, a las 0800 había adelantado la información del desembarco. Evidentemente tenía confianza en el cumplimiento de los planes.

A las 15 horas del 2 de abril, de acuerdo con los planes, las fuerzas navales iniciaron su repliegue. Las tropas de Infantería de Marina lo hacían vía aérea relevadas por los soldados del General Daher, en los aviones de la Fuerza Aérea. A las 1800 el transporte naval Isla de los Estados atracó al muelle con el material del R.I. (Regimiento de Infantería) 25 completando así al personal del Ejército previsto para permanecer en Malvinas. El 3 de abril el buque de desembarco Cabo San Antonio embarcó los vehículos anfibios, que se habían empleado en el desembarco, y el resto del material de la Infantería de Marina. Se completó así lo que habíamos planeado en el grupo planificador según órdenes que recibiéramos allá por enero.

Como única variante ordené a Allara que al regresar con todos sus buques, dejara allá a la corbeta A.R.A. Granville para que sirviera como central de comunicaciones. Permaneció así hasta el 10 de abril que fue cuando Menéndez y Castellanos informaron tener adecuados sus propios medios, de comando y control.

En el país, pero en particular en Buenos Aires fue el éxtasis. Esa tarde hubo una multitudinaria concentración en la Plaza de Mayo. Galtieri salió al balcón. Se había revertido la situación política interna. ¡Cuanta influencia tendría esto en el futuro inmediato!

En Londres, poco después se produciría algo similar en un gobierno tembloroso, que gracias a Malvinas pudo perdurar por años. La paz y las políticas internas en ambos países estaban enfrentadas y ganaron las políticas internas.

En la tarde fui convocado para una reunión con el Comité Militar.

## 16. UN DÍA DESPUÉS DEL DESEMBARCO

Veamos primero la situación militar:

En puerto Stanley, el plan militar se cumplió con cronométrica exactitud. Pero los ingleses estaban alertados desde el primero de abril. Como lo supieron aun lo ignoro. No creo que en ese momento tuviesen información satelital, que más tarde les permitiría conocer en detalle y en tiempo real los movimientos de nuestras fuerzas. Tampoco debían tener, las autoridades de Malvinas, la capacidad de interceptar y descodificar nuestras comunicaciones. Me inclino más bien a pensar, que el eficiente servicio de inteligencia inglés haya tenido oportuno acceso a los planes hechos para la toma de Malvinas y de las decisiones adoptadas por el gobierno nacional y de la zarpada de nuestros buques desde Puerto Belgrano. También deben haber sabido de mi iniciativa de establecer un destacamento en las Georgias y pueden haber supuesto que se aprovecharía la gestión de Davidoff para enmascarar esta acción militar. Estas informaciones deben haber llegado a las autoridades locales de Malvinas.

Al saberse en Malvinas de nuestra inminente llegada, los Marines, el primero de abril, dejaron su cuartel en Moody Brook y se destacaron a defender la residencia del Gobernador.

Nuestras fuerzas fueron sorprendidas por esa inesperada resistencia en la sede del gobierno y ello ocasionó la única alternativa impensada, que tuvo como lamentable consecuencia varias bajas argentinas.

No obstante este incidente, al promediar la mañana, la situación local estaba completamente controlada, el gobernador Hunt estaba detenido y reemplazado por el General García. Los transportes de Fuerza Aérea aterrizaban en el aeródromo para desembarcar los efectivos del Ejército.

Hacia el medio día, en cumplimiento del plan, las tropas del Ejército relevaban a las tropas de desembarco de la Infantería de Marina y estas iniciaban su retorno al continente con los mismos aviones de la Fuerza Aérea.

Dispuse el regreso a Puerto Belgrano de todos los buques de la Flota de Mar que habían intervenido en el operativo, con excepción de una corbeta, que creo recordar fue la A.R.A. Granville para que quedara como nexo de comunicaciones, hasta que el Ejército instalara un adecuado enlace con el continente.

¿Que pasaba mientras tanto en Buenos Aires?. A las 8 de la mañana el General Galtieri citó a reunión del gabinete nacional. Allí informó del desembarco en Malvinas. Fue una real sorpresa para la mayoría de los convocados. Lo que los ingleses, aun los de Malvinas, sabían desde por lo menos 24 horas antes, en Buenos Aires eran muy pocos los iniciados, incluyendo entre los que estaban en la ignorancia al grueso del Ejército y de las otras fuerzas.

Por iniciativa de radio Rivadavia, se llamó a una concentración popular en Plaza de Mayo. En

la tarde de ese 2 de abril se aglomeró allí una verdadera multitud viviendo al gobierno. Pensar que solo tres días antes, ese mismo escenario le había sido totalmente adverso.

Creo que ese apoyo masivo, pero también selectivo, a esa acción del gobierno, influyó poderosamente en las decisiones posteriores. Cuando digo apoyo selectivo, quiero recordar que no hubo personalidades de ningún ámbito que se expresaran en contra, ni figuras de la política, ni del movimiento obrero, ni del periodismo, del deporte ni del espectáculo. A los que años después criticaron y critican esa acción, habría que preguntarles, en que forma y por que medios hicieron conocer sus objeciones. Entonces pudieron haber sido útiles para hacer recapacitar a los responsables. Es fácil es ser profetas del pasado y hacer leña del árbol caído.

## 17. EL CONFLICTO EN LAS NACIONES UNIDAS

Aunque no fue el área de mi competencia, es sin embargo imprescindible hacer una somera referencia a lo que pasaba en el ámbito de las Naciones Unidas. Aquí también hay cosas que han sido olvidadas adrede o directamente tergiversadas en los análisis interesados de los hechos.

La Argentina, a fines de marzo pidió una reunión del Consejo de Seguridad para tratar la crisis de Georgias. Las grandes potencias, en particular Inglaterra y los Estados Unidos de América, sin negarse, no hicieron ningún esfuerzo para que el organismo se reuniera y considerara el problema. Entrando en el terreno de las suposiciones, podemos pensar que de haberse accedido al pedido argentino, la Junta Militar hubiera renunciado o por lo menos postergado la operación Malvinas.

El Comité Militar, en particular el General Galtieri, el 28 de marzo, me preguntó concretamente hasta que momento podíamos detener la operación ese día iniciada. Yo era el único que tenía enlace radio eléctrico con las fuerzas en el mar. Le informé que hasta las 20 horas del día D-1, o sea hasta las 20 horas del primero de abril. Esta inquietud del entonces Presidente parece indicar que él estaba aguardando alguna circunstancia que le permitiera suspender las operaciones.

Sin pretender restar responsabilidad a quienes adoptaron la decisión de la captura de las islas, es importante destacar que nadie ha analizado las consecuencias de esa inacción del Consejo de Seguridad, al no acceder al pedido de la Argentina al inicio de la crisis.

Cuando el desembarco en Malvinas fue evidente para los medios de la inteligencia anglo-americana, los ingleses pidieron ellos la reunión del Consejo. Ahora si el pedido fue aceptado de inmediato. En la U.N., todos los países son en teoría iguales, pero no en la realidad de los hechos.

El 2 de abril el Consejo se reunió por el pedido inglés y produjo la resolución 502.

La Cancillería había apreciado y así se lo expuso en reunión de gabinete, que si la resolución nos era desfavorable, podíamos esperar los vetos de Rusia o China. Fue una apreciación equivocada, todos los votos fueron favorables con la excepción de Panamá y las abstenciones de Rusia, China, Polonia y de España.

La resolución 502 que para la mayoría de los opinantes es considerada desfavorable para nosotros, no nos condenaba expresamente. Lo sustantivo de la misma era instar a ambas partes a evitar el uso de la fuerza. Si bien dice que la Argentina debía retirar sus tropas no especificaba que debía reinstalarse al gobernador británico.

Otra vez pasando al terreno de las hipótesis, ¿qué hubiese sucedido si el 3, 4 o 5 de abril nosotros hubiésemos unilateralmente comenzado una evacuación parcial, aceptando la disposición del Comité de Seguridad y pedido a este que designara un administrador transitorio mientras se negociaba un acuerdo sobre el tema de la soberanía?. Es posible que este modo de acción nos hubiese resultado a la postre favorable. Pero esto es fácil decirlo ahora, cuando conocemos el

resultado final. Aquí cabe otro interrogante. ¿Era ese un modo de acción factible y aceptable para una Junta Militar que era intrínsecamente débil en lo político, en el contexto de una opinión pública enfervorizada por el éxito inicial y por la falta de conciencia argentina sobre las reales capacidades de nuestro país y de las trágicas consecuencias que conlleva la guerra?.

Ignoro si en los niveles políticos y diplomáticos de nuestro gobierno se consideró esa posible salida de la crisis. Para llevarla a cabo se hubiese necesitado visión de estadista y una decisión política dispuesta a enfrentar la feroz oposición del público en general, de los medios masivos de difusión y de las fuerzas políticas listas a aprovechar cualquier oportunidad para hacer trastabillar a un gobierno militar declinante. No creo que esa Junta Militar cumpliera con esas condiciones.

Para ilustrar lo que digo con hechos de aquellos momentos es interesante relatar mi experiencia personal referida a este tema.

Regresados los buques a puerto después de la exitosa acción del 2 de abril, se procedió a un intenso período de adiestramiento y reaprovisionamiento en previsión de futuras acciones. De nuestros buques, por ese entonces, el único que había sufrido daños materiales y bajas en su personal era la corbeta A.R.A. Guerrico, que había actuado en las acciones de Georgias ordenadas y dirigidas por el Estado Mayor General Naval desde Buenos Aires.

Con el comandante de la Flota, contraalmirante Walter Allara, analizamos el futuro quehacer de los buques y decidimos que era necesario hacerlos zarpar previendo la reacción inglesa, pero también y previamente para hacer un adiestramiento intensivo conjuntamente con aviones de la Fuerza Aérea.

Nuestras fragatas las A.R.A. Héculas y Santísima Trinidad son gemelas de los entonces mejores buques antiaéreos ingleses cuyo primer buque de esa línea era el H.M.S. Sheffield.

Hasta entonces, por celos interfuerzas y por no ceder en cuestiones doctrinarias, nunca se habían hecho ejercicios entre nuestras fragatas y los únicos aviones supersónicos argentinos, los Mirage de la Fuerza Aérea. Ellos no se habían podido adiestrar contra buques iguales a los que ahora deberían atacar y la Flota nunca se había podido adiestrar contra aviones de alta velocidad.

Coordinamos con mi par el Brigadier mayor Weber y rompiendo barreras de incompreensión de muchos años dispusimos la realización de varios ejercicios de los Mirage contra nuestras fragatas en días sucesivos. Para ello la Flota zarpó una vez más el 12 de abril.

Convencido de que los ingleses iban a reaccionar en fuerza, quise en esa oportunidad despedir personalmente a los buques. Por ser la Guerrico el único buque que por entonces había sufrido las consecuencias de un combate, dispuse que la ceremonia se centrara en ese buque y no en el portaaviones como hubiese sido lo habitual. Allara trasladó su insignia a la Guerrico y allí fui a despedirlo. En esos días el Secretario de Estado americano, General Haig, estaba en Buenos Aires intentando su mediación.

Yo, ajeno a estas negociaciones, como máximo responsable en el área militar , había expuesto ante el Comité Militar mi opinión sobre nuestra limitada capacidad para oponernos a una decidida acción británica, tanto por la experiencia militar de ellos, como por sus recursos en armas y medios militares y en su respaldo industrial. Los submarinos de propulsión nuclear y la capacidad de información e inteligencia estratégica y táctica eran para nosotros imposibles de contrarrestar. Por aquellos días la opinión mayoritaria en Buenos Aires era que Inglaterra no apostaría un esfuerzo decisivo en este conflicto, para ellos un conflicto menor y lejano. Esa fue la apreciación concreta del Estado Mayor Conjunto plasmada en el documento llamado DEMIL 1/82 o sea Directiva Militar para el caso Malvinas.

Después de estas digresiones continuó con el relato de la despedida de la Flota en Puerto Belgrano. Como lo dije, fui a la corbeta Guerrico donde se hizo una corta ceremonia en la toldilla con toda la dotación formada y luego, con Allara, pasamos a la cámara de oficiales para saludar a la plana mayor. Allí dirigí a los oficiales unas palabras que expresaban en lo fundamental mi pensamiento y preocupación de esos momentos.

Dije que, si bien hasta ese día todas las acciones nos habían sido favorables, no debíamos dejarnos llevar por un falso optimismo. Las Malvinas sólo serían nuestras cuando hubiese un acuerdo firmado con los ingleses. Hasta ese momento sólo estábamos en la primera etapa del proceso. En todo conflicto humano hay que saber resignar algo para llegar a un acuerdo aceptable y aceptado por ambas partes.

También dije que la situación en ese momento me hacía recordar a lo que habíamos estudiado en la vieja historia de Grosso, los de mi generación, durante el colegio primario, sobre la guerra con el Brasil. Según allí se decía, en Buenos Aires se hizo responsable al ministro García, de Rivadavia, de haber perdido en los escritorios lo que los militares habían ganado en el campo de batalla. Y su consecuencia fue que cayó el gobierno de Rivadavia.

Dije en mis palabras, que para arribar a un acuerdo y a un final incruento del conflicto deberíamos aceptar algo así como tres banderas, o un gobierno provisional compartido u otra solución semejante. Ellos, los oficiales, iban a enterarse del acuerdo estando en el mar, con restricciones en la información y carentes de los detalles del porqué de las condiciones aceptadas, consecuencia de la mediación en marcha. No obstante iban a ser ellos los responsables de hacer comprender a sus subordinados de la ventaja y conveniencia de aceptar condicionamientos, en lugar de ser intransigentes y tratar de vengar la sangre derramada hasta ese momento exclusivamente argentina, en particular por esa dotación.

El comandante del buque era el entonces Capitán de Fragata Alfonso, que años después llegaría a almirante. Apreciaba a Alfonso por ser un excelente oficial, primero de su camada y que estaba en el cargo desde el año anterior cuando yo ejercía el comando de la Flota. Alfonso, Allara y los oficiales de esa plana mayor pueden ser testigos de las palabras y conceptos que expuse en mi relato.

Terminada la charla me despedí, bajé a tierra y me fui a la sede de mi comando. Pocas horas después, ante mi sorpresa, se me presentó el almirante Allara a quién imaginaba navegando. Este había salido de la Guerrico en helicóptero pero en lugar de ir al portaaviones prefirió demorarse algo



y venir a entrevistarme.

Me preguntó si tenía yo noticias concretas sobre la mediación del General Haig y cuales eran las condiciones que habían sido aceptadas. Me comentó que la Plana Mayor de la Guerrico había quedado muy impresionada por mis palabras, y que todos pensaban, lo que él compartía, que no debía aceptarse ningún acuerdo que menoscabara nuestra plena soberanía por entonces reconquistada.

Le contesté que mis palabras eran solo producto de mis cavilaciones y de mis convicciones, que no tenía información sobre el progreso de las negociaciones, lo que era la pura verdad. Le recomendé que meditara sobre lo conversado y que llegado el momento ejerciera su mejor conducción si se llegaba a cumplir lo que en aquel momento eran mis deseos, llegar a algún tipo de acuerdo que evitara prolongar el conflicto.

Quedé preocupado por la reacción de esa Plana Mayor, compartida por el comandante de la Flota de Mar, lo que me hacía deducir que era el pensamiento mayoritario de mis subordinados.

Con esta inquietud en mi espíritu llegué a mi casa y comenté los hechos con mi esposa. Me replicó que Allara tenía razón, que en nada había que transar. Mi esposa representaba el pensamiento de la civilidad, pues por los azares de mis destinos poco había ella convivido con el ambiente militar.

He relatado “in extenso” esta anécdota pues la considero representativa de lo que entonces se pensaba. Evidentemente es muy diferente de lo que se puede pensar cuando el transcurso del tiempo hace olvidar los sentimientos experimentados y cuando, por el contrario, se conocen los resultados de las acciones acometidas.

## 18. PUERTO ARGENTINO

Posiblemente haya llamado la atención del lector que hasta aquí siempre me haya referido a la capital de Malvinas como Puerto Stanley y no como Puerto Argentino. En la realidad de los hechos bastante se tardó en adoptar ese nombre. Como en muchas de las cosas de Malvinas sobre este detalle, en sí mismo poco trascendente, nada se ha dicho ni escrito. Nadie lo recuerda o es un producto de la problemática de la desmalvinización que, en muchos estratos, se hizo carne terminado, para mal, el conflicto.

En el grupo de trabajo para la planificación inicial que integramos con el General García y el Brigadier Plessl en ningún momento surgió la necesidad de adoptar un nombre nuevo para ese pueblo. Tampoco nos lo fue sugerido por el Comité Militar.

Cuando el tema Malvinas llegó al Estado Mayor Conjunto, hacia fines de marzo, allí tampoco nada se hizo a este respecto. Ninguno de los documentos de esos momentos, es decir, el Plan Esquemático para la captura, la DENAC 1/82, ni la DEMIL 1/82 elaborada por el E.M.C.O. hace referencia a puerto Stanley con algún nuevo nombre.

Producido el 2 de abril y ya designado gobernador militar el General Menéndez se comenzó a hablar de la conveniencia de cambiar la denominación de la capital de las islas.

El almirante Anaya había sido fuertemente impresionado por la muerte en combate del entonces Capitán de Corbeta I.M. Giachino. Lo ascendió “post mortem” a Capitán de Fragata. Se reunió con la viuda y sus hijas y las ayudó y confortó en todo lo posible. Le expresé mi opinión de que había que ser cautos con lo que se hacía para compensar de sus sacrificios a las víctimas, pues estas podían llegar a ser numerosas si se prolongaba el conflicto. Hasta ese momento, afortunadamente habían sido muy pocas. No pareció compartir la idea. Creo que pensaba que no habría una segunda parte. Ignoró mi sugerencia y propuso al Comité Militar dar el nombre de Capitán de Fragata Giachino a la capital. El Comité no aceptó la propuesta.

Alguien, no sé quién, propuso el nombre de Gaucho Rivero. La idea era hacer referencia a la resistencia a la invasión inglesa en aquel lejano 1833 y darle un toque autóctono y nacionalista a la ciudad. Cuando se estudió mejor la personalidad y actuación de este hombre se desechó la idea.

Tratando una vez más de basarme en documentos y no en los no siempre fidedignos recuerdos, es interesante destacar que, en el primer documento escrito para la acción militar, después del 2 de abril, que fue el plan editado con fecha 10 de abril para el Teatro Marítimo del Atlántico Sur bauticé a la ciudad como Puerto Islas Malvinas y no Puerto Argentino. Es pues un hecho que recién después de esa fecha se adoptó esa denominación. No se como ni de donde surgió el nombre, lo que sí es evidente es que ninguno de estos dos nombres era una denominación demasiado imaginativa.

## 19. APRECIACIONES DE INTELIGENCIA

En el idioma militar se denomina Inteligencia al proceso de la evaluación de la información obtenida sobre un tema, situación, escenario, etc., necesarios para la elaboración del problema en análisis.

La información, en su gran mayoría proviene de medios abiertos, es decir información periodística, de publicaciones especializadas, de discursos o disertaciones de personajes de relevancia.

La información confidencial proviene de fuentes reservadas sean estas humanas o técnicas. La humana, de agentes infiltrados o de meros observadores atentos, es llamada por los anglosajones Humint. (Human intelligence). Las técnicas se obtienen por los más sofisticados medios informáticos y electrónicos, incluidos satélites de todos los tipos. Esta es la Sigint.

Es reconocido que entre los servicios de inteligencia más eficientes se encuentran el Mossad israelí, la CIA norteamericana y el MI 5 británico. Contra la acción combinada de estos dos últimos nos tocó confrontar.

Los países de segundo o tercer nivel, como el nuestro, tienen una muy limitada capacidad de obtención de información internacional por la casi inexistencia de personal infiltrado, particularmente en países alejados y por la carencia de medios electrónicos o informáticos eficientes.

Quiero dar un ejemplo de las dificultades y costos para la obtención de información específica, indispensable para un eficiente desempeño del poder militar.

Los submarinos modernos actúan casi exclusivamente en completa inmersión. En esa condición y al estar privado del periscopio y del radar, debe valerse para su operación táctica, sea para atacar o evadir, de sus sistemas sónicos o sea de la información hidrofónica.

Un operador hidrofónico, bien entrenado, es capaz de determinar el tipo de buque al que está escuchando y en muchos casos saber cual es el buque en particular dentro de los de su clase. Esto es así siempre que haya tenido la oportunidad de escuchar repetidamente grabaciones de ese o esos buques durante el adiestramiento. Para ello es necesario que su Armada disponga de grabaciones de los ruidos producidos en el mar por las hélices y las máquinas de los posibles enemigos. Para conseguir estas grabaciones, la llamada firma acústica del buque, se habrá tenido que disponer, antes del conflicto, de submarinos propios que graben al futuro enemigo en sus áreas de adiestramiento u operaciones.

Es evidente que nosotros no teníamos, ni podíamos tener, ninguna grabación sónica de los buques ingleses a los que nos tocó enfrentar.

Por el contrario es sabido que las grandes potencias dedican muchos esfuerzos durante la paz para obtener este tipo de información. Los pesqueros rusos que por entonces estaban presentes en todos los mares, además de pescar, eran básicamente plataformas de inteligencia electrónica. Los norteamericanos, en las zonas que más les interesan han establecido, a un costo sideral, redes fijas de obtención de datos sónicos, magnéticos, radioeléctricos, etc.

Desde la década del 70, las principales potencias comenzaron el lanzamiento de satélites para la obtención de la mayor diversidad de datos. La mayor proporción de estos satélites eran de condición reservada, es decir que los datos que obtenían no eran para difusión pública.

Volviendo un poco atrás en la explicación, cuando se debe estudiar una situación, para llegar al proceso de inteligencia, el primer paso es hacer el listado de los elementos esenciales de información necesarios para el cumplimiento de la tarea encomendada. Los elementos esenciales de información, como su nombre lo indica, son aquellos datos indispensables para armar el rompecabezas de la información necesaria para hacer la inteligencia del problema en estudio.

Para el caso Malvinas, hasta el 20 de marzo, el Estado Mayor Conjunto, hasta ese momento no alertado, no había iniciado el proceso de inteligencia. Nuestro órgano de Inteligencia nacional es la S.I.D.E. (Secretaría de Inteligencia del Estado). Cuando a la S.I.D.E. le fue ordenado abocarse al tema Malvinas, dejó constancia, por escrito, que recién para junio habría elaborado el listado de los elementos esenciales de información. Otro proceso, lógicamente posterior y más lento y difícil sería el resolver los interrogantes de ese listado. Es evidente que a los que nos tocó actuar en el conflicto no tuvimos ningún apoyo ni del Estado Mayor Conjunto ni de la S.I.D.E.

Tanto la Armada como la Fuerza Aérea tenían en sus respectivos servicios algún acopio de información sobre las islas. Ello nos permitió hacer la planificación para la exitosa operación de captura del 2 de abril.

Totalmente diferente fue el caso de las acciones posteriores. No tuvimos más datos que los de la información abierta sobre el enemigo en acción. Esta información, por lo lejano de las fuentes y por la lógica tarea de desinformación que el enemigo sagaz pondría en marcha, era poco confiable.

No tuvimos información sobre sus capacidades y limitaciones. No pudimos interceptar sus comunicaciones estratégicas ni tácticas. No podíamos descifrar sus códigos ni claves. No teníamos infiltrados que permitieran anticipar sus intenciones ni conocer en tiempo sus decisiones.

Por entonces lo presentábamos, hoy lo sabemos por lo dicho por los propios ingleses. En publicaciones oficiales y en los libros editados sobre el conflicto han admitido que conocieron nuestros planes, interceptaron nuestras comunicaciones, descifraron nuestros mensajes y supieron permanentemente la posición de nuestras unidades en el mar y de nuestros aviones en sus bases.

El desbalance entre las capacidades de información y consecuente inteligencia entre ambos oponentes fue un abismo imposible de franquear.

Debo reconocer que nuestros servicios hicieron esfuerzos para tratar de hacernos llegar información sobre el enemigo. Se desplegaron pesqueros en la zona de operaciones, se enviaron algunos agentes a lugares críticos, se dieron órdenes a buques y aviones de empresas amigas o del estado para que trataran de obtener datos sobre el enemigo. Algo de ello nos llegó. Fue una gota de agua en el mar. Ya he relatado los esfuerzos que hicimos en colaboración con la Fuerza Aérea para tratar de detectar el desplazamiento de los buques ingleses y los magros resultados obtenidos.

Cuando la llamada comisión Rattembach, es decir la CAERCAS, inició sus investigaciones en 1983, aún bajo el gobierno militar, uno de sus más conspicuos integrantes, el Brigadier General Rey, durante el interrogatorio al que fui sometido, llegó a afirmar, y está escrito en los documentos de la comisión, que los satélites de inteligencia militar no existían. Tal era en muchos, aún en los militares, el grado de ignorancia sobre las capacidades enemigas. No debe asombrarnos que se hayan adoptado decisiones erróneas.

El Capitán de navío ingeniero electrónico Néstor Domínguez, por mi sugerencia y por sus propias motivaciones, terminado el conflicto se dedicó a estudiar el tema satélites. Ha editado un libro donde se esclarece sin lugar a dudas cual era la capacidad anglo-americana en el tema para la época de Malvinas. Ellos tuvieron en todo momento la más completa información satelital sobre el teatro del conflicto.

Una anécdota para culminar esta sección.

En el conflicto Malvinas, una de nuestras armas más modernas y efectivas eran los misiles Exocet. De ellos existían dos versiones, la llamada aire mar, donde el lanzador era un avión naval Super Etendard y con el cual se hundió la fragata Sheffield. La otra era la versión mar-mar donde los lanzadores están instalados en buques de superficie. Ninguno de estos se llegó a utilizar.

Estábamos ya a fines de mayo de 1982. Uno de nuestros jefes del Taller de Armas de Puerto Belgrano elaboró un proyecto para un lanzador terrestre de Exocet. El Capitán de Fragata ingeniero Julio Pérez, que más tarde llegaría a ser almirante, utilizó parte del equipo de un destructor en reserva, que creo era el Seguí, y otros de elaboración artesanal. Se creó el soft y el hardware para el guiado desde tierra. Reglamentariamente, para retirar un arma de un buque de la Armada (cañón o similar) hace falta la autorización dada a través de un decreto del Poder Ejecutivo. Además de la demora burocrática que esto implicaba, el trámite pondría en peligro el secreto de la operación.

Adopté la responsabilidad de proceder al desarme del buque, autorizar los costos del desarrollo y organizar el traslado del conjunto a Malvinas. Fueron necesarios dos vuelos completos de un avión transporte C 130 de la Fuerza Aérea, desplazando los por entonces críticos víveres y combustibles. El General García dio su conformidad para esta substitución de prioridades en el transporte. Se puso así en operaciones el primer lanzador terrestre de Exocet, en las proximidades de Puerto Argentino. Cuando el crucero Glamorgan, en una de sus periódicas incursiones de bombardeo, confiadamente se acercó a tierra, fue sorprendido por el lanzamiento de dos misiles que lo hirieron de gravedad y lo dejaron fuera de servicio por el resto del conflicto.

Derrotamos no solo al incursor sino también al servicio de inteligencia inglés. Y evitamos

para el resto del conflicto que los navíos ingleses se acercaran impunemente a bombardear nuestras posiciones.

## 20. CHILE Y MALVINAS

En 1982 aún estaba latente el conflicto con Chile por la soberanía en el canal de Beagle. Si bien había pasado la peligrosa crisis del verano 78-79 la Argentina no se resolvía a aceptar los términos de la mediación papal. Recién en el gobierno del presidente Alfonsín, y previo un referéndum de dudosa validez desde el punto de vista de la constitución de entonces, se dio por terminado el caso.

Era claro que, en aquel momento, Chile sería proclive a apoyar más a Inglaterra que a la Argentina. Además del irresuelto problema del Beagle, por aquellos tiempos el gobierno y el pueblo chileno tenían una profunda envidia a la Argentina y a los argentinos. Afortunadamente hoy las cosas han comenzado a cambiar. Lo que entonces era un supuesto, hoy es una certeza; Chile colaboró en todo lo posible con los ingleses pero sin dejar de declarar su neutralidad. Las secuelas del caso Pinochet en Londres lo han demostrado.

La tensión en las relaciones chileno argentinas tuvieron solo una relativa incidencia en las acciones en si mismas, pero sí influyeron considerablemente en muchas de las decisiones que adoptaron las autoridades argentinas. Como en toda confrontación de voluntades, muchas veces es más importante lo que cada parte cree, que lo que realmente es.

En los planes para esa posible guerra estos eran los principales rasgos del plan general. La Marina de Guerra, además de su lógica responsabilidad en el mar, debía hacerse cargo de todas las operaciones terrestres en la Isla Grande de Tierra del Fuego. Para ello disponía de la Infantería de Marina.

En esta fuerza, su batallón más importante era el número 5 que con casi 2000 hombres estaba estacionado en la Isla Grande. Se hallaba bien adaptado al clima y a la configuración del terreno, que eran similares a los de Malvinas. La tropa estaba bien equipada, los hombres convenientemente adiestrados y avituallados y excelentemente comandados por el entonces Capitán de Fragata I.M. Carlos Robaccio. En Puerto Belgrano tenían su asiento los batallones 1 y 2 que en su conjunto equivalían al 5. Estos tenían capacidad anfibia con sus vehículos de desembarco. Además estaban los elementos de apoyo como artillería, ingenieros, etc. Por último se disponía de los batallones 3 y 4 en La Plata y Trelew, de menor importancia. (...)

(...) A partir del 2 de abril se hizo evidente que la opinión prevaleciente en los círculos de la conducción militar en Buenos Aires, era que Chile podría aprovechar el compromiso militar argentino en Malvinas para atacar y definir así en su favor el tema del Beagle. No se creía en cambio en un esfuerzo concreto inglés por la recuperación en fuerza de Malvinas.

Se pueden certificar estos dichos recurriendo a documentos de la época tales como la DENAC 1 y mi plan del 12 de abril. En el ANEXO IV se transcriben los párrafos pertinentes.

Lo expuesto en este anexo explica por qué inmediatamente después del 2 de abril el Ejército dispuso que la brigada del General Parada, del cuerpo 2 y con sede en Curuzú Cuatiá, fuera

trasladada al sur y desplegada a lo largo y ancho de la Patagonia. Las tropas del 5° cuerpo mejor ambientadas y equipadas fueron retenidas en sus puestos. Solo parte de la brigada X del General Daher fue a Malvinas, pero esto fue una decisión inicial, cuando como parte de la operación captura las tropas de la Infantería de Marina fueron reemplazadas por personal del Ejército como apoyo al Gobierno Militar.

Cuando el COMIL dispuso el envío de tropas de refuerzo a Malvinas, el Ejército envió la brigada del General Yofre que pertenecía al 1° cuerpo y por lo tanto era parte de la reserva en los planes para el caso Chile. Cuando se decidió el envío de una segunda brigada fue seleccionada la del General Parada, que era del 2° cuerpo y por lo tanto la que en el caso Chile era apoyo del 5° cuerpo. Esta selección de las brigadas, evidentemente fue hecha como resultado de tener en primaria consideración la amenaza de Chile.

El 4 de abril decidí el traslado del batallón 5 de la Infantería de Marina, el BIM 5, de Río Grande a Malvinas, lo que se ejecutó a partir del 6. En Tierra del Fuego fue reemplazado por los BIM 3 y 4 que eran de menor capacidad operativa. En mi condición de comandante designado del Atlántico Sur y simultáneamente de Comandante de Operaciones Navales y por lo tanto superior de la Infantería de Marina, no necesitaba autorización superior para disponer estos movimientos. Inmediatamente de conocida la orden, el subjefe del Estado Mayor General Naval me llamó, por teléfono, para desaprobarme la medida que según su opinión y la del almirante Anaya era arriesgada e inconveniente. Mi subordinado, el comandante del Área Naval Austral contraalmirante Zaratiegui me llamó tratando de disuadirme de ese traslado que según su apreciación lo debilitaba drásticamente en sus capacidades ante la hipótesis Chile. Mantuve mi decisión.

Cuando se produjo el torpedamiento del crucero General Belgrano, la Marina chilena ofreció en apoyo a las tareas de rescate, al buque polar Piloto Pardo a la sazón en el Beagle. Tuve la responsabilidad de aceptar esta colaboración en contra de la opinión de un vasto sector que se oponía.

Hoy sabemos que Chile se mantuvo inmóvil pese a su actitud pro-británica. Todas las medidas de precaución que hoy suenan como poco atrevidas y pusilánimes, como lo dije antes, fueron tomadas porque cada uno decide de acuerdo y según lo que cree y no según lo que es o será.



## 21. LA DEMIL 1

El 3 de abril por la mañana hubo reunión de Comité Militar en el Estado Mayor Conjunto. Además de los tres comandantes estábamos el jefe del EMC, el General Menéndez y yo.

Allí me encontré con que se había promulgado la DEMIL 1 que había redactado el Estado Mayor Conjunto, documento por el cual y para mi sorpresa yo era designado Comandante del Teatro Marítimo del Atlántico Sur. Después salió un decreto presidencial con mi designación.

Como ya he dicho antes, en la planificación militar el documento superior es una DENAC o Directiva Nacional elaborada para cada hipótesis nacional de conflicto ya sea de índole política, económica, etc.

Cuando corresponde, de una DENAC se deriva una DEMIL o Directiva Militar. De la DEMIL se derivan uno o varios planes militares.

La DEMIL 1 editada a fines de marzo fue elaborada cuando ya se había adoptado como fecha de ejecución el 1 de Abril. Recuerdo que esta decisión fue adoptada el 26 de marzo. En el párrafo C - Tareas Particulares - Punto 2 - Comandos Estratégicos Operacionales - A - Teatro Malvinas, en su punto 4 dice: “La aptitud de los elementos para las operaciones previstas deberá ser alcanzada antes del 1º de abril de 1982, limitando los efectos participantes al mínimo necesario”.

Recuerdo que en la DENAC 1 que redactamos con el grupo de trabajo no se estableció fecha alguna y en el Plan de campaña esquemático que hicimos cuando todo era solo un proyecto, la única fecha que existe es la del 15 de mayo y no para entrar en acción sino para obtener un “adecuado nivel operativo”

Posiblemente por la premura con que fue hecha y por las características del EMC, la DEMIL 1 es bastante confusa y mezcla decisiones ya adoptadas con posibilidades futuras.

La Resolución Estratégica Militar dice: “Emplear parte del poder militar para conquistar, consolidar y asegurar el objetivo estratégico militar, en el momento y circunstancias favorables, previa resolución del Comité Militar y mantener simultáneamente las previsiones del caso Chile, a fin del logro de los objetivos políticos”

Se observa en este texto que se habla de un futuro incierto cuando estaba claro que la fecha del 1 de abril ya había sido adoptada.

En el ANEXO V se transcribe un extracto de la DEMIL 1.

La DEMIL 1, que reitero fue redactada después de que se adoptara la decisión de desembarcar en Malvinas, establece como fecha para estar listos el 1º de abril, o sea la fecha en que

se debía producir el desembarco. Esto puede llevar a un lector poco avisado a pensar que esa fecha, y por lo tanto la decisión de la captura del archipiélago, fue tomada antes de los sucesos de Georgias. Esto no fue así. Hasta el 19 de marzo, día del desembarco en Georgias del grupo Davidoff, en ningún documento ni en ninguna reunión de autoridades se había fijado fecha alguna para la captura de Malvinas.

La DEMIL 1 fue el único documento que produjo el E.M.C. En todo el conflicto no recibí de ese organismo ninguna sugerencia operacional, directiva ni orden

Además del problema de fechas, es interesante subrayar que de la lectura de la DEMIL 1, para el Estado Mayor Conjunto y consecuentemente para el COMIL que aprobó este documento, lo más probable era que Inglaterra no reaccionara militarmente, (capacidad enemiga 2) y que si algo hacía, solo sería actuar con uno o dos submarinos, (capacidad enemiga 4). Ver el Anexo V.

Cuando redacté mi plan para la defensa y mantenimiento de las Malvinas no adopté las capacidades de la DEMIL como hubiera sido lo ortodoxo, porque no me parecieron lógicas. Suprimí la de que Inglaterra no reaccionaría militarmente y la de la acción conjunta con Chile. A las otras tres las adapté a mi modo de pensar haciéndolas más sencillas pero lo más importante fue decir que el enemigo las acometería a las tres en forma sucesiva. Este documento no fue objetado por el Estado Mayor Conjunto ni por el Comité Militar. Ya volveré sobre ello.

En resumen la DEMIL 1 elaborada por el máximo órgano de planificación militar no solo no me ayudó sino que tendió a confundir sobre mis atribuciones y responsabilidades.

## 22. LOS PRIMEROS DÍAS DESPUÉS DEL 2 DE ABRIL

Como ya lo dije, el 3 de abril fui citado para reunirme con el Comité Militar. Allí se me informó de la decisión de nombrarme Comandante del nuevo teatro que se crearía con el nombre de Teatro de Operaciones del Atlántico Sur. Y recibí la DEMIL 1. Esta me resultó poco clara y con muchas lagunas por lo que pedí una serie de aclaraciones y precisiones. Acababa de salir la resolución 502 de la U.N. lo que daba un nuevo giro a la situación. Yo tenía una serie de ideas sobre que se debía hacer pues estimaba que la reacción inglesa era inevitable. Quise intercambiar conceptos con el COMIL. Hubo un extenso debate, en términos generales mis ideas fueron aceptadas y consecuentemente se adoptaron decisiones.

Las ideas rectoras que se establecieron fueron:

La Argentina se abstendría en el futuro del uso de la fuerza cumpliendo la resolución 502. Se adoptaría una actitud estratégica defensiva. No se debería abrir el fuego ni aún ante la presencia enemiga, salvo como respuesta a una agresión concreta por armas enemigas.

La Flota de mar debía regresar de inmediato a Puerto Belgrano como estaba previsto en el plan de la operación Azul (o Rosario, como también se la llamó). Luego de reaprovisionarse debería zarpar y permanecer fondeada en las protegidas aguas del Rincón de Bahía Blanca.

El ámbito de jurisdicción del teatro era todo el mar y los archipiélagos en él insertos. Nada en el continente.

Las fuerzas que se me asignaban eran las propias de mi Comando de Operaciones Navales, más todo lo estacionado en Malvinas, fueran estas del Ejército, de la Armada o de la Fuerza Aérea. No tendría bajo mis órdenes ninguna tropa ni medios del Ejército ni de la Fuerza Aérea que estuvieran en el continente. No tenía ninguna reserva establecida.

Debía coordinar con el CAE (Comando Aéreo Estratégico), que se activaría sobre la base del Comando de Operaciones Aéreas del Brigadier mayor Helmuth Conrado Weber, todo lo relativo a las acciones de la Fuerza Aérea en el teatro, tanto la exploración y obtención de información como el ataque a los blancos y el apoyo de fuego.

Sobre la base de estas directivas expresé:

Que trataría de dar a la Flota una misión más activa que la de permanecer fondeada en el Rincón (ver lo expresado en el Capítulo 29: La actuación de la Flota de Mar).

Que se debería planear la acción defensiva del archipiélago sobre la base de un punto fuerte en la capital dadas las dificultades de desplazamiento en tiempo y oportunidad de la propia tropa.

Que las fuerzas armadas argentinas no tenían capacidad para obtener el dominio naval ni aéreo de la zona del objetivo.

Que no teníamos ninguna capacidad de desgastar al enemigo mientras este se mantuviera al Este del archipiélago hostigando y aislando a nuestra guarnición.

Si el enemigo se aproximaba a la costa para desembarcar, sería la única oportunidad para desgastarlo aprovechando esa fase crítica.

Que se deberían dejar de lado las divergencias doctrinarias, particularmente entre la Fuerza Aérea y la Armada sobre responsabilidades en la exploración y en el ataque a blancos navales. Se debían aunar esfuerzos.

Expuse las limitaciones existentes en el estado de los submarinos.

Dije que se debía citar al General García para que, con la base de sus capacidades profesionales como militar de tierra y por sus vivencias en la zona de Malvinas, expusiera sus ideas sobre la defensa del archipiélago, sus posibilidades y necesidades de material y personal.

Expuse mis inquietudes sobre la orgánica establecida, de un Comando de Teatro sin jurisdicción sobre fuerzas en el continente, con una guarnición aislada y sin un claro ente de coordinación superior tanto en lo operacional como en lo logístico.

Inmediatamente de terminada la reunión adopté las siguientes medidas:

Ordené al contraalmirante IM Busser que permaneciera en Malvinas para asesorar y colaborar con el General García.

Envié al General García el mensaje 031545 diciendo que por orden del COMIL, el 6 de abril debería exponer ante estas autoridades las medidas adoptadas y las previsiones para el establecimiento de la defensa insular ante la amenaza de intento de reconquista. Que coordinara con la I.M. las operaciones, efectivos y medios de esa fuerza a retener para apoyo y asesoramiento.

Pedí al EMC que requiriera al Ejército y a la Fuerza Aérea personal para constituir el E.M. del Teatro.

Coordiné con el Brigadier Weber y con el General Menéndez una reunión para el día siguiente.

Dispuse comenzar a implementar las redes de comunicaciones con las diversas sedes de comandos: COMIL, CAE, FAS, (Fuerza Aérea Sur), 5° cuerpo en Bahía Blanca y Comodoro Rivadavia, etc.

El 4 de abril nos reunimos con Menéndez y Weber. Menéndez estaba preocupado y vocacionado por su próxima asunción como gobernador. Como otros muchos, veía la reacción militar inglesa como lejana y poco probable. No tenía muy claras sus responsabilidades militares. La ambigüedad de la DEMIL en este aspecto colaboraba con ello. Le aclaré que si bien como gobernador dependería del ministro del Interior, en lo militar sería mi subordinado. En tal carácter todas las tropas estacionadas en Malvinas, de las tres fuerzas, estarían bajo su comando y responsabilidad, constituyendo el primer comando conjunto argentino.

Weber actuó rápido y con gran responsabilidad ante la, para él, novedosa situación. Como había sido mi caso, la designación en la DEMIL le fue totalmente sorpresiva. No nos habíamos conocido antes. Se estableció entre nosotros un rápido espíritu de colaboración y camaradería.

Luego de un prolongado cambio de ideas establecimos las bases de la estrategia general a adoptar. Dimos las normas para el intercambio de grupos de asesoramiento, de las redes a establecer entre comandos y del estudio y planificación de la operación más inmediata a realizar, que era la exploración conjunta en el Atlántico. También pensamos realizar un adiestramiento conjunto de nuestras fuerzas.

Ese mismo día pedí y obtuve de la Armada que me subordinaran el transporte naval Bahía Buen Suceso en viaje con carga a Ushuaia, el buque polar Bahía Paraíso que estaba regresando de las Georgias y el rompehielos Almirante Irizar desde la Antártida.

Pedí al EMC que requiriera a las tres fuerzas todos los helicópteros existentes. Eran imprescindibles para mover las tropas en Malvinas.

Ese día se me transfirió la responsabilidad sobre las Georgias. Pese a lo que establecía la DEMIL, estas islas nunca dependieron del T.O. Malvinas. Todo lo que se había hecho en Georgias, desde su inicio en las relaciones con Davidoff, su traslado en el rompehielos en diciembre de 1981 y luego el envío de los operarios en el Bahía Buen Suceso y el desembarco del 19 de marzo de 1982, había sido manejado directamente por el Estado Mayor General Naval desde Buenos Aires. También la decisión de acercar y desembarcar al grupo ALFA y por fin ordenar la captura de Gritviken que llevara a cabo el Capitán de navío Trombetta fueron órdenes del Estado Mayor General Naval. Más adelante me explayaré en particular sobre Georgias.

El 5 de abril de regreso en Puerto Belgrano di las directivas a mi estado mayor para elaborar los planes para el nuevo teatro.

Se organizaron los grupos de trabajo. Envié como enlace con el 5° cuerpo a Comodoro Rivadavia al Capitán de navío Hermelo. Tres capitanes de fragata aviadores navales fueron asignados para colaborar con la FAS (Fuerza Aérea Sur) cuyo comandante era el Brigadier Crespo. Luego lo reforzamos con el Capitán de navío Grondona y más adelante con el contralmirante Padilla. A Malvinas, para sumarse al estado mayor de Menéndez, envié al Capitán de navío Mozzarelli. En la Base Aeronaval Comandante Espora (Bahía Blanca) se estableció un centro operacional conjunto, destinado a hacer los planes, requerir los medios y conducir las misiones de exploración aérea en el Atlántico Sur. Dispuse el traslado desde Mar del Plata a Puerto Belgrano del comando de la Fuerza de Submarinos a la cual desafectaba de la Flota de Mar y la subordinaba directamente a mi comando.

Di directivas en mi comando para alistar al Buen Suceso como transporte y alojamiento de tropas, adaptar al Bahía Paraíso para desempeñarse como buque hospital y dispuse el traslado del B.I.M. 5 a Malvinas.

Ordené activar la finalización de las reparaciones del crucero General Belgrano que estaba en dique seco y con sus calderas desarmadas, preparar para su empleo todas las minas navales posibles y a la Intendencia Naval que prepara el aprovisionamiento de los víveres, equipo, vestuario y otros enseres para seis meses del B.I.M. 5.

Por último decidí la creación de un Estado Mayor Especial, al que llamé “de la creatividad” integrado por los jefes y oficiales que estaban destinados en el Centro de Análisis Operativos. Eran los marinos de la nueva generación tecnológica de los que esperaba ideas diferentes y creativas para los difíciles problemas que nos deparaba el destino.

EL 6 de abril se realizó una nueva reunión del COMIL en Buenos Aires. Estuvimos presentes Weber, Menéndez y yo, los tres comandantes y el jefe del EMC.

El General García, venido desde Malvinas, expuso sus experiencias como comandante de la fuerza de tareas que realizó la captura. Hizo también una reseña de las características físicas del

archipiélago, reafirmó la imposibilidad del tránsito terrestre fuera del perímetro de la capital por la carencia de caminos y las características de la turba que no sustenta el peso de ningún vehículo. Manifestó su concepto de la posible defensa, concentrando el poder en los alrededores de la capital. Informó que las tropas del Ejército a su mando tenían reservas de víveres para 15 días (500 hombres) y que no tenían reservas de combustibles, ropa ni munición. Ya se manifestaban los problemas logísticos.

García dijo que la vastedad de las islas y las características de sus costas hacía que fuera imposible controlarlas íntegramente. El único medio de movilidad eran los helicópteros. Que una guarnición de 2000 hombres garantizaría una segura defensa de la capital. Se habían destacado grupos menores a Darwin – Pradera del Ganso, y Puerto Fox. Se había comenzado con el control de las estancias. La población, si bien no era amigable tampoco era hostil. Todos los empleados seguían en sus puestos, tales como la policía, carteros, telefonistas, etc.

Yo expuse mi propia apreciación. La Flota de Mar no podría enfrentar a los británicos. No teníamos capacidad para detectar y anular la acción de los submarinos de ataque con propulsión nuclear. La Armada podría únicamente actuar con submarinos, su aviación naval y la infantería de marina

De los submarinos propios solo eran aptos los dos tipo Salta. El Santiago del Estero solo existía en los papeles, estaba fuera de servicio e irrecuperable. El Santa Fe casi no tenía baterías. El Salta estaba en reparaciones generales. Solo quedaba el San Luis. Con un solo submarino y convencional no se podía ir a buscar a los ingleses. Únicamente tendría posibilidades estando ubicado en un área de patrulla cercana a Malvinas y atacar si intentaban un desembarco. Anaya ya sabía perfectamente todo esto.

Es importante destacarlo. Desde un primer momento le dije al Comité Militar y a las autoridades en Malvinas que no se podía esperar ni lucha con la flota inglesa ni fuego naval de apoyo. Esto fue por todos aceptado sin objeciones en aquel momento. Posteriormente y cuando la evolución de la situación comenzó a ser desfavorable muchos se olvidaron de lo que les había dicho sobre las pocas posibilidades navales para la acción. Los hechos posteriores demuestran que finalmente se hizo más de lo inicialmente prometido con las pérdidas de vida y medios consiguientes.

En resumen mi apreciación fue que no se podría impedir a la flota inglesa llegar y mantenerse en el Atlántico Sur. Que mientras se mantuviera bien al Este de Malvinas no se la podría atacar con los aviones basados en el continente. No se podría burlar un bloqueo naval si este llegaba a establecerse. No se podrían impedir incursiones nocturnas pues se carecía de capacidad de detección y de ataque aéreo nocturno. Solo habría oportunidad de una acción eficaz contra el enemigo si este intentaba un desembarco. En este caso y al estar aferrado en un punto y con la mayor parte de sus medios allí comprometidos, los aviones de la Fuerza Aérea y de la aviación naval podrían concretar ataques rentables.

El segundo concepto era tratar de hacer inexpugnables a las islas y en particular a Puerto Argentino. Para ello era necesario una cantidad importante de tropa y que esta fuera apta y bien equipada logísticamente.

Informé sobre las medidas que había adoptado para posibilitar el traslado a las islas de todos los helicópteros que se me proveyeran. Se realizaría un vaivén del Bahía Paraíso y del Alte Irizar entre Puerto Deseado y Malvinas. Se llevaron todos los que me fueron proporcionados.

Expresé la necesidad de incrementar las reservas logísticas mientras hubiera tiempo. De acuerdo a lo dispuesto, esto era responsabilidad de cada fuerza y no del comando del teatro. Pedí que se hiciera un análisis de las capacidades de transporte por mar, que estaban limitadas por las capacidades del puerto de desembarco, lo que era responsabilidad del EMC. Y del transporte aéreo limitado por la pista en Malvinas.

Expuse la situación existente en las Georgias.

El COMIL adoptó las siguientes decisiones:

Reiteró que no se debía iniciar ninguna acción ofensiva

Dispuso que en Malvinas la defensa debía mantenerse hasta las últimas consecuencias (Anaya recordó la defensa del Alcázar de Toledo, lo que se debía emular)

En las Georgias y ante la imposibilidad de prestar ningún apoyo se deberían emplear efectivos reducidos, tanto en personal como en material, puesto que, si había reacción inglesa se perderían irremediablemente. La defensa debía ser honorable, produciendo bajas al enemigo pero sin necesidad de llegar al exterminio de la propia tropa.

Ya veremos que el Estado Mayor General de la Armada, para entonces ya había dado instrucciones por escrito a la guarnición en Georgias, lo que no fue explicitado en ese momento.

El 7 de abril el COMIL dispuso la desactivación del Teatro Malvinas y su reemplazo por el Teatro del Atlántico Sur bajo mi responsabilidad.

Ese día en Malvinas, Menéndez asumió como gobernador militar habiendo sido puesto en funciones por el ministro del Interior General Saint Jean. A la ceremonia concurrió un masivo grupo de políticos, gremialistas y gente de los medios de difusión. Todo era alegría y optimismo. Pese a la resolución 502 y a los anuncios militares hechos desde Londres nadie aquí se preocupaba por el futuro.

### 23. EL PLAN DEL TEATRO DE OPERACIONES DEL ATLÁNTICO SUR

Cuando el 3 de abril el COMIL me comunicó que a la brevedad debía hacerme cargo del Comando del Teatro, poco es lo que se puso a mi disposición para afrontar esta ciclópea tarea.

El Comité Militar solo había producido la DEMIL 1/ 82 que se me entregó en ese momento. En sus declaraciones ante el Consejo Supremo el Jefe del Estado Mayor Conjunto, vicealmirante Suárez del Cerro, dijo que ese documento había sido completado el 30 de marzo y que, por el poco tiempo de que se había dispuesto, desde el 16 de marzo en que le fue ordenada la tarea, en lo único en que se había trabajado era en la orgánica y en las capacidades del enemigo y los correspondientes factores de fuerza y debilidad.

En concreto, no existía ningún plan previo para la defensa de Malvinas. Tampoco existía alguno hecho para un teatro de características parecidas. No había ninguna publicación conjunta excepto la Doctrina Básica. No teníamos diccionario de términos operativos, ni manual de planificación conjunta. No había códigos, claves ni manuales de operaciones compatibles entre las tres fuerzas armadas. Hasta en lo administrativo las tres fuerzas se manejaban en forma diferente.

La tarea de planeamiento debe encararse con un equipo profesional que sea precisamente eso, un equipo. No lo tenía. Tampoco estaba claro el objetivo. La DEMIL mezclaba el del Teatro con el correspondiente a la Gobernación Militar. Es lógico, la DEMIL se hizo en base a la DENAC 1 y en esta no estaba previsto el Teatro.

En resumen, debí comenzar por organizar un Estado Mayor, utilizando el que tenía con agregados de Fuerza Aérea y Ejército. Me auto asigné la misión y la organización.

El 6 de abril expuse al COMIL mis conceptos sobre la orgánica interna, las responsabilidades, el ámbito geográfico y las fuerzas asignadas. Con estos conceptos básicos aprobados empezamos a pergeñar el plan.

En tres días, entre el 6 y el 9 de abril, elaboramos las capacidades del enemigo. Lo hice con el concepto de que el enemigo se proyectaría militarmente, por ello descartamos las de la DEMIL

El Plan de Campaña Esquemático para la defensa y sostén de las Malvinas tiene fallas. Cuando se lo critica debe hacerse a la luz de los tiempos y los medios con que fue realizado y en particular en comparación con su antecedente inmediato, la DEMIL 1. Esta fue hecha con mucho más tiempo, aunque también corto, y con un gran equipo planificador integrado desde años atrás.

En el ANEXO VI el lector podrá leer las partes más destacadas del Plan Esquemático que, en su conjunto, constaba de 41 páginas.

Las diferencias más significativas con la DEMIL 1, que se me acababa de entregar, eran:



1º)- En el párrafo situación dije que “era de esperar por parte de Gran Bretaña se intentara una respuesta militar”. No era esa la opinión prevaleciente en la superioridad en ese momento.

2º)- Cambié las capacidades del enemigo adoptando las siguientes:

- a) Aislar las islas mediante acciones con submarinos, bloqueo e interdicción del aeropuerto.
- b) Intentar su recuperación mediante un desembarco anfibio o helitransportado, lanzando esta operación desde una distancia de entre 50 y 200 millas al Este del objetivo.
- c) Desgastar las fuerzas propias mediante el accionar de uno o dos submarinos nucleares y golpes de mano a instalaciones y personal.

Esto fue exactamente lo que hizo el enemigo.

3º)- En este Plan Esquemático se enfatiza la necesidad de obtener información sobre la actividad enemiga.

Lamentablemente nuestra disponibilidad de medios era desesperantemente menor que la del enemigo pese a los esfuerzos que se realizaron. El servicio de inteligencia naval envió personal a varios puertos estratégicos, comisionó pesqueros como el Narwal a la zona de operaciones, destacó informantes en buques de ELMA (Empresa Líneas Marítimas Argentinas) para tratar de saber algo sobre lo que pasaba en Ascensión. Posiblemente se hayan hecho otras cosas que no supe y aún no sé. La Fuerza Aérea en colaboración con la Aviación Naval hizo grandes esfuerzos de exploración.

Los resultados de todas estas acciones no se tradujeron en grandes logros. Para mediados de abril aun se creía que las afirmaciones inglesas eran en gran parte exageradas. Solo dos días antes del ataque a las Georgias nos enteramos de que allá se habían acercados buques, no claramente identificados en número ni calidad. Hay algo que aún suena como increíble, pero que fue un hecho concreto. El 27 de abril un Boeing 707, incautado de Aerolíneas Argentinas por la Fuerza Aérea, realizaba un vuelo de exploración en medio del Atlántico Sur cuando encontró una fuerza de tareas británica rumbo al sur. Fue esa la primera vez que teníamos la evidencia real de lo tantas veces anunciado por los ingleses y que aquí se resistían a creer. El explorador fue interceptado por un Harrier que le ordenó retirarse. Al día siguiente en un nuevo esfuerzo de la Fuerza Aérea se envió otro explorador que fue otra vez interceptado, pero ahora antes de establecer contacto con la flota. Londres hizo un comunicado especificando que se consideraba en libertad de derribar a todo avión encontrado en similares circunstancias.

Había transcurrido casi un mes y nada sabíamos con certeza. ¡Cuatro días después Malvinas recibiría el primer ataque de esas fuerzas! que orfandad de información, que carencias para preparar los espíritus y las defensas y también, y más importante, para la adecuación mental a las realidades de la difícil negociación.

4º)- En este documento se establece claramente que ni los submarinos ni la aviación (naval y de Fuerza Aérea) serían capaces de producir daños de importancia tal que llevaran a la disuasión del operar enemigo. Recuerdo ahora palabras optimistas dichas en la reunión del COMIL del 6 de abril. Después de la exposición del General García, yo expresé las ideas que tenía para mi futuro

comando, entre las cuales mencioné que la Fuerza Aérea, que no estaba bajo mis órdenes, debería determinar su capacidad de acción contra las fuerzas navales inglesas. Lami Dozo me interrumpió y dijo que ellos tenían los medios necesarios y suficientes y que los ingleses serían totalmente destruidos si se concentraban en algún área costera de Malvinas. Esto que aquí escribo figura en el informe que hice al término del conflicto en 1982. Pese al valor, arrojo y contundencia con que actuaron los jóvenes pilotos, a quienes una vez más rindo homenaje, aquella predicción no se cumplió.

Lo aéreo en la guerra es importantísimo, pero hasta ahora no se ha demostrado que tenga poder de decisión por sí mismo. Los alemanes destruyeron Londres y arrasaron la industrial Coventry pero no doblegaron a los ingleses. Los Aliados destruyeron Alemania y media Europa, acabaron con fábricas, trenes y caminos, también con iglesias y monumentos históricos, pero tuvieron que invadir para acabar con Hitler. Los americanos perdieron Vietnam pese a ser los únicos dueños en aquel cielo. Mientras esto escribo se está desarrollando la guerra por Kosovo. Pese a los dos meses que llevan los ataques, a la actual tecnología y el super costoso uso de bombas, cohetes y misiles, Milosevic aún resiste.

5°)- Hace ya muchos años atrás dentro de la Armada existía el cuerpo de Artillería de Costas. En una de las tantas reorganizaciones y discusiones sobre responsabilidades, esa actividad pasó a ser del Ejército. El cuerpo de Artillería de Costas se llamó desde entonces Infantería de Marina. El Ejército no asumió plenamente esas nuevas funciones. ¡Que importante sería que en lugar de discutir sobre responsabilidades primarias, colaterales y otras, nuestras fuerzas aunaran realmente esfuerzos y concretaran en la realidad de los hechos la acción conjunta!. A Malvinas se llevaron cañones de 155 mm. ya avanzado el conflicto. Fueron solo cinco y con escasa munición. Por entonces la capacidad de transporte estaba sumamente reducida y la logística era precaria. Por estas razones habíamos colocado en el punto 2 de las tareas para la agrupación Ejército que debía disponer de artillería terrestre para la defensa de costas. También en el punto 4 dijimos que debía tener una fuerte reserva para incidir rápido en los puntos clave mediante helicópteros. Cuan diferente sería este relato si se hubiese podido mandar un considerable contingente a poco de producirse el desembarco en San Carlos.

6°).- En el párrafo Limitaciones se dejó en claro que la Flota de Mar no podría operar. Haríamos más de lo anunciado aunque con pobres resultados. También se especificaron las limitaciones existentes para un más eficaz empleo de los medios aéreos.

Debo puntualizar que la responsabilidad, ya sea en la obtención, provisión, transporte y posterior distribución era responsabilidad individual de cada fuerza armada. Debía ser coordinada en el más alto nivel por el Estado Mayor Conjunto que así lo había especificado taxativamente. Volveré sobre esto.

Como ya lo he expresado, el plan esquemático 1/82 tiene fallas. Si hoy lo tuviera que volver a escribir, lo redactaría en forma bastante diferente, aunque su esencia sería muy similar. El título no debería ser Plan Esquemático sino más bien Orden de Operaciones. Porqué lo denominamos así no lo recuerdo. Posiblemente haya sido porque a su antecedente inmediato anterior, que sirvió para la impecable captura de Malvinas y que fuera confeccionado por el Grupo de Trabajo interfuerzas, también lo llamamos así.

No había ninguna publicación conjunta que normara sobre el tema, no teníamos reglamento de planificación conjunta ni diccionario operativo ni nada de esa índole. Tuvo fallas puntualizadas por la Fuerza Aérea que fueron aceptadas y corregidas mediante volantes rectificativos. Debí complementarlo con una Directiva particular para las fuerzas terrestres en Malvinas. En un detallado análisis del texto sé descubrirán otros detalles perfectibles, pero creo poder afirmar que fue un documento básicamente completo. En el se adoptó una organización adecuada, se asignaron tareas factibles de ser cumplidas, se apreciaron correctamente las debilidades propias y lo más importante se previó acertadamente el desarrollo del conflicto en fecha tan temprana como el 10 de abril, contrariando las ideas generales vigentes en aquel momento.

El plan estuvo listo en borrador el 9 de abril y lo expuse ante el COMIL en esa fecha. Fue aprobado sin objeciones. Hoy creo que en su momento no se le dio mayor trascendencia, las preocupaciones pasaban más por lo político y diplomático que por lo militar. En ese momento informé al COMIL que al día siguiente viajaría a Malvinas para tomar contacto con Menéndez y comunicarle los lineamientos del Plan.

El COMIL me requirió opinión sobre la conveniencia de enviar otra brigada para reforzar la guarnición. Esta también fue una decisión conjunta, como lo sería el desembarco del grupo aéreo del portaaviones. No fue una decisión unilateral del General Galtieri, como se ha afirmado. Respondí que a la luz de las informaciones procedentes de Londres y de las fuerzas que allá se anunciaban eso parecía pertinente pero que por entonces mi opinión era que las claves para Malvinas eran la logística del Ejército y los problemas de movilidad. Una mayor guarnición complicaría la logística y no supliría la falta de movilidad. Poco después sería destacado el General Jofre con la X° Brigada de aproximadamente 3.000 hombres del 1° Cuerpo de Ejército. Eran regimientos de Buenos Aires, La Plata, la Tablada, Mercedes Bs. As. Tropa bien conducida, vocacionada y razonablemente equipada.

Antes de viajar había enviado a Menéndez el mensaje GFH 081438 del 8 de abril: Del Comandante del Teatro al Comandante Militar Malvinas: “Intención arribar Malvinas día 10 horas de la mañana, efectos recibir exposición militar local. Regreso en el día.” Este mensaje es prueba concreta de que actuaba como superior militar del General Menéndez y que la visita era operativa. La razón era hacerle conocer mis planes y disposiciones lo antes posible por la urgencia estimada en la situación y al mismo tiempo interiorizarme de las ideas, comentarios y problemas de mis subordinados.

Viajé a Malvinas con mi Jefe de Estado Mayor contraalmirante Rodríguez Gandolfo, con mis adjuntos General Ruiz y Brigadier Arnau y con el contraalmirante I.M. Busser. En Malvinas nos esperaban Menéndez, el General Daher, el Brigadier Castellanos y el Capitán de navío Mozzarelli. (aún no había ido el contraalmirante Otero). También estuvieron presentes los jefes más antiguos de las tres fuerzas y de la Infantería de Marina.

Hice una detallada exposición de mis ideas, de lo poco que sabía de las negociaciones en curso, dije que creía que si no había acuerdo los ingleses actuarían militarmente con todo su peso. Una vez más expuse las limitaciones que tenía la Flota para apoyar la defensa y de los aviones en el continente para detener una invasión. Les adelanté la intención del COMIL de enviar la X° Brigada. No hubo preguntas ni comentarios. Siguió una corta presentación de Menéndez que cedió la palabra

al General Daher. Este hizo una exposición sobre la situación local y sobre las medidas adoptadas. Se mostró optimista. Especifiqué que era necesario que conocieran bien todo el archipiélago y que controlaran a los habitantes y sus radios. Se me dijo que tenían dificultades por el idioma, por las grandes distancias y las limitaciones en helicópteros. Fue allí que nació la idea de enviar las lanchas de la Prefectura Naval.

Después de almorzar emprendimos el regreso. Al llegar a Puerto Belgrano me reuní con mis asesores. Llegamos a la conclusión de que era necesario complementar el Plan Esquemático con una directiva particular para Malvinas, evidentemente el principal y determinante de mis comandos subordinados. Así nació la MTQ 68 del 14 de abril. Como hasta ese momento mis contactos con Menéndez habían sido muy pocos y formales le envié la nueva directiva con una esquila. En el ANEXO VII transcribo ambas.

Creo que el documento es suficientemente claro. Una vez más recalco en él la carencia que tendrían de apoyo naval y aéreo y hago notar que todavía el 14 se sigue llamando a la población Puerto Islas Malvinas.

El 19 de abril el almirante Anaya decide ir a Malvinas y me invita a acompañarlo. Me interesa hacer una nueva visita a la guarnición. Para esa fecha ya había viajado la X° Brigada. El General Jofre ya se había hecho cargo de todas las tropas, en ellas incluidas las de la Infantería de Marina. Daher ha quedado desplazado y sin mando de tropa, queda como jefe del Estado Mayor de Menéndez. Jofre es quien expone sobre los preparativos para la defensa. Se han actualizado los planes. Realmente parece que se han tomado las cosas con un concepto mucho más militar bajo la conducción de Jofre. Anaya reitera sus conceptos sobre la fortaleza Malvinas, insiste en su comparación con el alcázar de Toledo y hace hincapié en la necesidad del 3 a 1 como proporción entre el atacante y el defensor. Yo a mi vez insisto en que se tratará de apoyarlos en todo lo posible, pero que la geografía y los medios en oposición determinan que no se podrá evitar el cerco naval.

Poco después viaja a Malvinas el Brigadier Lami Dozo. No me invita a acompañarlo ni tampoco me informa de que él lo hará. El 21 de abril hay reunión de COMIL a la que asisto. Allí Lami Dozo informa de la visita que ha realizado, se manifiesta conforme con lo que ha visto pero viene impresionado por lo extenso de las islas y de las soledades y vacíos humanos que ha encontrado, especialmente en la Gran Malvina. Piensa que son necesarias tropas para llenar esos vacíos, particularmente en la Gran Malvina. Galtieri dice que piensa viajar al día siguiente y que luego de ello podrán decidir sobre el particular. Le pido acompañarlo. Me agradece y me dice que lo haría con gusto, pero afirma que su avión está completo y que prefiere que vayan sus generales. Con el General Galtieri habíamos establecido una excelente relación de subordinación pero también de simpatía, pese a que nunca antes nos habíamos conocido. No obstante seguían privando las diferencias entre fuerzas.

Cuando Galtieri regresó de Malvinas, no fue el Ejército ni tampoco una decisión alocada de Galtieri, como se decidió el envío de una brigada más. Fue una decisión del COMIL en pleno. El Teatro y Malvinas nos enteramos cuando comenzaron a llegar las tropas.

La selección de la brigada a enviar si fue del Ejército, la de enviar una brigada más fue del COMIL. La Brigada III, proveniente de Curuzú Cuatiá, Corrientes, estaba por ese entonces

desplegada a lo largo y ancho de la Patagonia en cumplimiento de los planes de apoyo del 2° cuerpo al 5° cuerpo para el caso del conflicto austral. La brigada del General Parada fue bastante desorganizada, por la premura en el traslado, por encontrarse muy dispersa en la Patagonia y por la precariedad de los medios de transporte a Malvinas para tan importante masa de medios y efectivos. No fue la tropa más adecuada, por su escaso adiestramiento, la diferencia fundamental de escenario entre su Corrientes natal y las frías e inhóspitas islas y, fundamentalmente, por las carencias logísticas.

El 25 de abril el enemigo atacó en Georgias. Lo llamé por radioteléfono a Menéndez, le informé de las novedades, le comenté de las dificultades que se presentaban en las negociaciones y lo alerté diciendo que pronto serían ellos los atacados. El 28 de abril Menéndez me contesta con el mensaje GFH 281000: “Despliegue y medios preparados para defensa islas según documento MTQ 68. Seguimos perfeccionando de acuerdo arriba mismas y tiempo disponible.” Poco después se produciría el ataque del 1° de mayo.

Un hecho anecdótico pero que creo significativo. Cuando Menéndez es interrogado en el juicio que se desarrolló en el Consejo Supremo, ante la pregunta pertinente afirmó que él dependía del ministro del Interior y no de mí. Cuando me enteré de sus dichos me entrevisté con él y le recordé lo que he expuesto en las anteriores líneas. Rápidamente reaccionó y en una próxima declaración rectificó sus dichos. Estoy convencido de que Menéndez en ningún momento quiso faltar a la verdad o falsear los hechos. Creo si que su subconsciente lo traicionó en aquel momento de su declaración. Desde un comienzo el se sintió Gobernador mucho más que Comandante. Cuando se le informó que sería Gobernador Militar de Malvinas, en Buenos Aires no se creía en una respuesta militar inglesa. Esa fue la razón por la que se le dio mucho más peso a las funciones que debería cumplir como gobernador que como comandante. Puso sus mayores esfuerzos en hacer una buena gobernación con una población básicamente extranjera a nuestros usos y costumbres y profundamente conmocionada por la llegada de nuestras tropas y su abrupta apertura a un mundo diferente. Como Gobernador creo que cumplió bien con su tarea. En lo militar, en la práctica delegó en el General Jofre la mayoría de las funciones. Jofre tenía un carácter muy fuerte, se encontró cómodo en esas funciones y las ejerció con autoridad y decisión. Jofre y Menéndez habían sido compañeros de curso en el Colegio Militar.

## 24. COMANDO DE TEATRO MARÍTIMO

Para que el lector pueda interpretar muchas de las decisiones adoptadas y de las actitudes asumidas, voy resumir una serie de conceptos que fueron por mí largamente meditados cuando me vi enfrentado con la realidad y responsabilidad del primer comando militar conjunto de la historia argentina y del primer conflicto exterior de la nación en más de un siglo.

El concepto básico de Comando Operativo es el del ejercicio del mando de fuerzas.

El diccionario de terminología naval (publ. R.G-1 204) lo dice claramente. La doctrina básica para la acción conjunta (publ. 00-01) en su Capítulo III Comandos y Fuerzas expresa iguales conceptos.

El concepto de Comando de Teatro está, en esta misma publicación, en su Capítulo V, Organización Territorial. El teatro es fundamentalmente un concepto geográfico de espacio necesario para las operaciones (Art. 252). Si bien no se lo expresa directamente en esta publicación el teatro ha sido pensado como Teatro Terrestre puesto que su art. 255 dice que el teatro de operaciones “a los efectos de la mejor conducción podrá ser dividido en zona de combate y zona de comunicaciones”. El art. 267 dice que “zona de ocupación será la parte de territorio enemigo bajo control propio que por haber dejado de ser necesario al teatro de operaciones ha pasado a depender directamente del Poder Ejecutivo”

Es doctrina de la Armada que en el mar (lo mismo que en el aire) no se puede hablar de zonas ocupadas, ni de zona de interior. El mar así como el aire, son fundamentalmente lugares de tránsito, que puede ser usado por las fuerzas propias y se trata de negar al enemigo, pero nunca hay una zona de ocupación. El concepto de teatro marítimo es pues distinto al de teatro terrestre y no está definido en nuestra doctrina. Al teatro marítimo, no le es aplicable, ni lo fue en el conflicto Malvinas, lo establecido en el art. 254 que dice: “Dentro del teatro de operaciones toda la autoridad militar y civil será ejercida por el comandante del mismo”.

Profundas reflexiones realicé tratando de determinar cuáles eran las funciones de un Comandante de Teatro Marítimo, qué era lo que el COMIL esperaba de mí y para qué y porqué había sido seleccionado.

Como he dicho, nuestra doctrina no menciona al teatro marítimo. No es extraño que así lo sea pues los argentinos no tenemos conciencia marítima y nuestra historia no nos provee de ejemplos.

Las fuerzas armadas de la patria, no han tenido en toda su historia ninguna guerra que se desarrollara en un teatro marítimo. Las guerras de la independencia, o sea las campañas de Belgrano y San Martín fueron campañas terrestres. La guerra con el Brasil también lo fue. Hubo si acciones navales que hicieron al conjunto, en general a cargo del Almirante Brown, pero estas acciones navales fueron colaterales de una campaña básicamente terrestre. La última guerra externa nacional, la guerra del Paraguay, fue también terrestre.

Un caso particular, ya muy lejano y no demasiado conocido por la generalidad de los argentinos, es la campaña del Almirante Brown que culmina con el combate de Montevideo.

Luego del 25 de mayo de 1810 y el derrocamiento del Virrey Cisneros, la Junta decidió el envío de fuerzas para propagar el movimiento al interior del Virreynato y obtener el apoyo de estas extensas y lejanas regiones. Belgrano fue enviado hacia el Paraguay. No tuvo un triunfo militar pero consiguió que en Asunción derrocaran a las autoridades españolas y se estableciera una Junta de Gobierno. Hacia Córdoba fue una columna que sofocó la reacción de las autoridades españolas y culminó con el fusilamiento de Liniers que los apoyaba con su gran capacidad y prestigio.

Un foco realista peligroso por su proximidad y potencialidad era Montevideo. Allí había llegado con refuerzos el General Elío, nombrado Virrey en reemplazo de Cisneros. El estuario del río de La Plata y los ríos interiores Paraná y Uruguay eran dominados por los buques de guerra españoles. Esto hacía infructuoso el asedio y sitio de Montevideo llevado a cabo por Rondeau y Artigas. Por el río, los españoles recibían suministros y refuerzos. Al mismo tiempo impedían el comercio de Buenos Aires y el litoral.

El Almirante Brown supo organizar de la nada una flotilla. Con ella obtuvo un primer triunfo al capturar la isla de Martín García y luego finalizar con el combate frente a Montevideo donde destruyó a la escuadra realista y provocó la caída de la plaza. Esta fue una acción militar donde las fuerzas navales llevaron el peso más importante y posibilitaron el éxito de las tropas de tierra en la captura de la ciudad cabecera de la Banda Oriental.

El conflicto con Chile, de nuestra generación, con causa inmediata en la disputa de soberanía sobre las aguas e islas del Beagle, no fue estudiado ni encarado como un conflicto en área marítima. En los diversos planeamientos que se hicieron desde la constitución del Estado Mayor Conjunto (hacia 1968) hasta los últimos planes a comienzos de 1982, pasando por la aguda crisis de 1978, siempre se llegó a la conclusión de que el conflicto se definiría en una acción básicamente terrestre. Las acciones navales y aéreas, eran planeadas para ser ejecutadas por fuerzas estratégicas específicas e independientes, que si bien vitales eran complementarias a la acción en tierra. En esta forma se evitaba concebir una verdadera acción conjunta para la que no se estaba preparado.

¿Cuales son las características distintivas entre un teatro terrestre y lo que se ha dado en llamar teatro marítimo?. La diferencia sustancial la da el medio. El ámbito marítimo es normalmente enorme en comparación con los elementos que en él actúan. Es un gran espacio vacío del que nadie es dueño ni tiene posesión. En la guerra de Malvinas era similar al de todo el territorio continental argentino. Además el ámbito marítimo no es homogéneo, es decir es una gran extensión de agua y cielo, con islas insertas. En el mar no hay una línea divisoria amiga y enemiga, no hay zonas definidas de interior o combate. Se lucha por un predominio del medio que permita, al que lo ejerza, usarlo para sus propios fines y negarlo al enemigo.

En este ámbito de agua y aire se combate para dirimir la posesión de las islas. La posesión de las islas se hace con tropas cuyo destino final dependerá inexorablemente del apoyo naval y aéreo que tengan o se les oponga.

Expresé mis reflexiones e inquietudes a mi superior inmediato, el jefe de Estado Mayor Naval vicealmirante Vigo, al almirante Anaya y al COMIL.

Los conceptos básicos expresados y con los cuales mis superiores concordaron fueron que, luego de la primera etapa de preparación y planificación, cuando el enemigo se hiciera presente, la obligación fundamental del comandante del teatro era la de establecer y arbitrar la coordinación de las acciones de sus comandos subordinados, hacer las coordinaciones horizontales con los otros mandos estratégicos paralelos y fundamentalmente con el escalón superior (el COMIL) para obtener las decisiones político militares necesarias y mantener actualizado a ese órgano superior de decisión, precisamente para que estuviera en capacidad de adoptar las mejores decisiones políticas.

La lucha en el Pacífico en la segunda guerra mundial por el control de las islas es el ejemplo más claro de una acción militar de esas características, tanto en la ofensiva inicial japonesa como en la dura reconquista posterior por los norteamericanos. Asimismo y para nuestro caso es importante y aleccionador estudiar que es lo que hizo, con éxito, nuestro enemigo inglés. Evidentemente Inglaterra tiene una larga experiencia de guerra y particularmente de guerras de esas características por su condición de potencia colonial.

El Estado Mayor Conjunto era el único organismo conjunto existente y el órgano asesor de la máxima autoridad militar. (Entonces lo era el COMIL, hoy lo sería el señor Presidente). Iniciado el conflicto y ya establecido el comando del teatro marítimo el segundo jefe del Estado Mayor Conjunto Brigadier mayor Insúa produce su “asesoramiento” del 20 de abril, donde plantea sus inquietudes sobre la orgánica adoptada. Su jefe el vicealmirante Suárez del Cerro con fecha 8 de mayo responde a estas inquietudes diciendo:

El gobernador militar tiene la responsabilidad total en el archipiélago (civil y militar) lo que si bien no surge claramente en lo estatuido en la DEMIL 1, siempre estuvo presente en todos los análisis y decisiones del Comité Militar y así lo expresa taxativamente el comandante del TOAS en su plan esquemático.

Que se han autorizado las coordinaciones directas entre Comandos paralelos para requerimientos y apoyos.

Que el resto de las inquietudes serán analizadas al finalizar el conflicto.

Con fecha 24 de mayo, o sea el día inmediato posterior a la creación del Centro de Operaciones Conjuntas (CEOPECON), el Brigadier mayor Insúa contesta a su vez a su superior. En los puntos 11 y 12 certifica Insúa que el comandante del TOAS (el 4 o 6 de abril) en presencia de los jefes de jefatura del EMC informó que era imposible dar la batalla naval y que el comandante militar de las islas tendría en forma casi exclusiva la defensa de Malvinas. Esa 2º jefatura asesoró sobre la necesidad de variar la orgánica y constituir con Malvinas un teatro independiente y que cuando el COMIL el 23 de mayo crea el CEOPECON de hecho modifica el esquema orgánico y la cadena de mandos anteriormente cuestionada.

Es interesante comprobar que el mismo órgano superior conjunto de asesoramiento no logra ponerse de acuerdo en cual es la tarea y razón del teatro marítimo y en cambio si se visualiza claramente lo que podría ser un teatro terrestre, el de Malvinas.



## 25. GUERRA INSULAR

Del tipo de terreno en que se desarrollará un combate dependerán las operaciones que se realicen. En el caso especial y específico del caso insular las operaciones tendrán características propias. Uno de los contendientes ocupa el terreno, dirigiendo sus esfuerzos a evitar el acceso del enemigo, mientras que el otro utilizará sus fuerzas para eliminar la voluntad combativa del ocupante y desalojarlo

Dado que el acceso a las islas se realiza exclusivamente por agua o aire, el combate estará centrado en la obtención del dominio de los espacios aéreo y marítimo, como primer paso y fundamental para la lucha por la tierra. El combatiente que obtenga el dominio de ambos espacios tendrá garantizado el triunfo final como lo analizaremos a continuación.

El dominio naval. Dominado el mar que circunda la isla el conflicto se encuentra prácticamente definido. Si el dominante es el ocupante de la isla, el enemigo no podrá acercarse, lo que evitará que pueda proyectar su poder bélico a tierra por medio de bombardeos o desembarcos. Si por el contrario, el que domina el mar es el contendiente que intenta el desalojo, podrá previamente interrumpir las indispensables líneas de suministros de materiales y víveres, doblegará la voluntad del ocupante con cañoneos y ataques a las posiciones defensivas y en el momento y lugar adecuados desembarcará sus propias tropas para asaltar las posiciones enemigas.

El dominio aéreo. Los aviones no son elementos autónomos, necesitan pistas de aterrizaje y aprovisionamientos frecuentes. Pero no acaban allí las dependencias de los aviones militares. Los elementos aéreos, para ser útiles, necesitan indefectiblemente de información que no pueden obtener por si mismos y que por lo tanto les debe ser suministrada. Para ser claro, un avión de combate no puede atacar un blanco, sea naval, terrestre o aéreo si no sabe dónde está. Las posibilidades de un avión de combate moderno de encontrar a otro avión de combate, volando a velocidades superiores a la del sonido, en un radio de kilómetros y con kilómetros de diferencia en altura, o de detectar un blanco terrestre camuflado volando a alta velocidad o de ubicar un buque en la inmensidad del mar son prácticamente nulas. El avión de combate para atacar depende de la información que tenga sobre su blanco.

En el caso específico de un blanco aéreo, son los radares de tierra o mar los que localizan la presencia del avión enemigo y determinan con exactitud la posición, velocidad y rumbo. Transmiten la información a los aviones propios (los vectorean) los que entonces pueden encontrar al avión enemigo.

Los primeros ataques de la flota que posea el dominio del mar estarán dirigidos a la eliminación de los radares y medios de control terrestres para dejar al ocupante sin la posibilidad de dirigir sus propios aviones.

Fácil es advertir la importancia que tiene el dominio aéreo en una guerra y en particular en la guerra insular. Además de interrumpir los suministros por modo aéreo, quien lo posea estará en condiciones, mediante el reconocimiento aéreo, de conocer los movimientos tácticos del enemigo, la situación y magnitud de sus instalaciones y podrá prever sus movimientos y planificar y dirigir sus

ataques.

Al perder el dominio aéreo el ejército ocupante verá enormemente dificultados sus movimientos, pues será atacado en forma constante por los aviones enemigos, se afectarán sus desplazamientos de tropas y se anulará el uso de los helicópteros, los que serán derribados en cuanto sean detectados.

La utilización de la conjunción del poderío naval y aéreo en contra del ejército en tierra trae aparejado el triunfo en el combate terrestre. El ejército ve limitados sus abastecimientos, se ve privado del apoyo aéreo para sus operaciones y su moral es minada por un constante cañoneo naval y sus desplazamientos limitados o anulados.

Como decíamos, el triunfo final del atacante estará asegurado y podrá elegir el momento y lugar más convenientes para el asalto final.

## 26. LA ESTRATEGIA EN EL CONFLICTO MALVINAS

El 2 de abril las fuerzas argentinas ocuparon los archipiélagos por medios de sucesivas operaciones consideradas aptas, factibles y aceptables que, en la práctica demostraron ser eficaces, dado que el ocupante inglés, por su número reducido, no pudo oponer adecuada resistencia.

El gobierno británico decidió recuperar militarmente esos territorios, disponiendo el envío de una flota de combate, con capacidad suficiente para obtener el triunfo. Su estrategia se ciñó, básicamente a lo expuesto en los párrafos precedentes. La obtención del control naval y aéreo inicial, para estar en condiciones de proyectar luego su poder militar en tierra sin posibilidades de oposición efectiva de su contrincante.

Obtiene Inglaterra el control del mar desde el inicio de las operaciones en base a diversos elementos.

1°. La desproporción de fuerzas. Dos modernos portaaviones trajo la flota británica en contraposición al pequeño y anticuado con que contaba nuestra flota. A nuestras seis unidades de superficie, entre fragatas y destructores los ingleses opusieron veintitrés. Seis submarinos de los cuales cinco nucleares, contra dos deteriorados convencionales argentinos. Setenta buques auxiliares contra seis argentinos.

La enorme desproporción entre la cantidad y calidad de unidades hacía absolutamente imposible un combate frontal entre las flotas contendientes. Enviar la flota de mar argentina a enfrentar a los británicos no era una operación apta, por cuanto el sacrificio de hombres y unidades no hubiera servido para detener, ni siquiera causar daños de consideración, al enemigo ni tampoco evitar el desembarco. No era tampoco factible ya que nuestra flota no hubiera podido entrar en combate con alguna posibilidad de éxito. No era por tanto aceptable ya que las pérdidas propias, que hubieran sido la pérdida de la casi totalidad de los buques y la muerte de gran parte de sus integrantes, difícilmente hubiesen encontrado algún balance en las pérdidas que se hubieran ocasionado al enemigo. La aceptabilidad debía medirse pensando en que las pérdidas de material hubieran sido de casi imposible reposición, teniendo aún pendiente el conflicto austral.

2° La correcta información. Inglaterra tenía información exacta de cuanto ocurría en la totalidad del espacio que comprendía el Teatro Marítimo. Superfluo es discutir si esa información era brindada por satélites, aviones de reconocimiento de alta cota, interceptación radioeléctrica o como fuera, pero lo cierto es que al iniciarse las operaciones nuestro enemigo detectó absolutamente todas las acciones que los argentinos realizamos en y cerca de la zona de exclusión. En los días próximos al 1° de mayo, con aviones, hundió al pesquero Narwal, que estaba en misión de reconocimiento, a unos 300 km. al este de Malvinas. También detectó al portaaviones 25 de Mayo 350 km. al norte de Malvinas que fue sobrevolado por aviones ingleses cuando iba hacia el este en búsqueda del enemigo. El 2 de mayo el Aviso Alférez Sobral fue atacado 300 km. al oeste cuando concurría al rescate de un avión de la Fuerza Aérea derribado en el mar. Ese mismo día era hundido el Belgrano 400 km. al Sur de Malvinas mientras se replegaba a su base de operaciones.

3° Los medios adecuados. La muy buena información evidenciada por esos ataques casi simultáneos

en un muy extenso espacio de mar hubiese sido inútil si no hubiesen dispuesto de los medios adecuados para aprovecharla. Pero los ingleses disponían de aviones de ataque para las unidades menores y de submarinos de alta velocidad para el acecho y ataque de los buques mayores. Toda operación que el enemigo encarara le resultaba factible y aceptable pues podía realizarla con bajo costo y alta efectividad. El ejemplo del Belgrano es por demás demostrativo. Esa unidad, una de las dos mayores de nuestra flota se perdió sin que él ni sus escoltas hubiesen siquiera sabido de la existencia del atacante, ni antes ni después del hecho y consiguientemente sin que este corriese ningún tipo de riesgo en su accionar. Las versiones inglesas de que el Conqueror sintió la explosión de cargas de profundidad que lo llevaron a una urgente acción evasiva, son pura ficción.

No fue, como con ligereza se ha dicho, que por ineptitud o falta de valor la Armada cedió el dominio del mar al enemigo. Fue por la actividad del enemigo, la enorme superioridad de medios que este se decidió a emplear, su capacidad, su experiencia, su tecnología, que obtuvo ese dominio. El control naval no fue cedido por los argentinos, fue ganado por el enemigo. Cuando, con valor e imaginación, se intentaron operaciones estimadas “a priori” como de alto riesgo, para disputar en algo el mar al enemigo, en todos los casos las pérdidas fueron enormes.

Como antes expuse, el dominio del mar conlleva el dominio del espacio aéreo. Una vez obtenida la preeminencia sobre el mar, poco pudieron hacer nuestras fuerzas para disputar el aire sobre los archipiélagos en conflicto. La movilidad de la flota permitía que los Harrier de los portaaviones operaran desde corta distancia de las islas, que fueran controlados desde los buques y que gracias a ello tuvieran en tiempo y oportunidad la información necesaria para atacar a nuestros aviones incursores, derribar los helicópteros que levantaran vuelo y hostigar a las tropas en tierra.

Nuestros aviones de combate de alta performance no podían operar desde Malvinas pues la pista no tenía el largo suficiente para las operaciones de aterrizaje y despegue. Las instalaciones y la orgánica adoptada no permitían que los aviones que llegaban desde el continente fueran controlados desde las islas. Obligados a operar desde el continente, despegando desde distancias de 900 km. de las islas, a más de una hora de vuelo, solo podían mantenerse en el área por pocos minutos y ello sin emplear sus motores a toda potencia. Prueba concreta del dominio ejercido por los aviones ingleses es el hecho de que en todo el conflicto no hubo un solo caso de avión inglés abatido por un avión argentino, mientras que varias de nuestras bajas las causaron los misiles aire-aire americanos lanzados desde los aviones ingleses. Con gran valor y en operaciones de gran riesgo nuestros pilotos que operaron en inferioridad de condiciones, si bien no pudieron obtener el dominio del aire, acosaron al enemigo hasta el fin, particularmente a sus buques, produciéndoles ingentes pérdidas e impidiéndoles cumplir acabadamente con la premisa de asegurar para ellos la tranquila utilización de ese espacio.

Rindo aquí homenaje a todos los pilotos de la Fuerza Aérea Argentina y de la Aviación Naval que con pericia, pero sobre todo con arrojo, mantuvieron durante todo el conflicto sobre ascuas al enemigo y fueron el factor más importante en el desgaste del mismo.

De todo lo que expuse como teoría de la guerra insular quiero reiterar, que los ingleses en Malvinas cumplieron acabadamente con el primer paso. Obtuvieron, como consecuencia de un formidable despliegue de medios, un absoluto control de la superficie del mar. Pese a ello no llegaron a tener el total dominio del aire que les hubiese permitido hacer el desembarco con menor riesgo y muchísimas menores pérdidas. Urgencias políticas determinaron que Londres impusiera al Almirante

Woodward, pese a las resistencias de este, que adelantara las acciones.

Se ha dicho que la guerra es la continuación de la política por otros medios. Creo que lo correcto es decir que la guerra es continuación de la diplomacia mediante otra forma de tratar de obtener los objetivos políticos. Será siempre la política la que indique los caminos y los objetivos a la diplomacia y, cuando esta vacile o fracase, que se de paso al uso de las armas. La política fue la que decidió el hundimiento del Belgrano y así poner fin al, en ese momento, casi exitoso resultado de la gestión diplomática. También fue política la decisión de la fecha del desembarco inglés que llevara, en sí, al éxito del mismo, pero también a la pérdida de buques y medios incompatibles con el valor que las islas tenían para el Imperio. Fue una victoria a lo Pirro.

Producido el desembarco en San Carlos el resto era cuestión de tiempo. Para el Ejército Argentino tiempo para demorar y hacer más costosa las cosas al enemigo. Para los ingleses tratar de terminar lo antes posible y con pocas bajas. Ya las pérdidas de buques hacían difícil al gobierno inglés justificar su estrategia. Prolongar demasiado las acciones en tierra y tener muchas bajas humanas lo hacía inaceptable.

El dispositivo argentino era necesariamente estático por las características del terreno y por la imposibilidad del uso de helicópteros.

Se ha hablado y dicho sobre la pobre capacidad de las tropas argentinas. Se habló de mala alimentación y del pie de trinchera. La guerra no es un pic-nic. Los ingleses tuvieron tantos o más de sus soldados afectados con pie de trinchera que nosotros. También se pontifica sobre la edad de nuestros conscriptos. Muchos de los voluntarios ingleses eran igual o aún más jóvenes. Diferencias que resultaron fundamentales fueron: la experiencia de guerra de sus jefes y de su tropa, el apoyo naval y aéreo a sus operaciones, la capacidad de movimiento de sus tropas, la disponibilidad de información.

Se ha criticado la inmovilidad argentina comparándola con la capacidad de desplazamiento de la Brigada 3 inglesa que fue caminando desde San Carlos a Puerto Argentino. Esto es en algo cierto pero no en todo. Las tropas inglesas caminaron sí, pero sus abastecimientos, armas pesadas y otros apoyos eran trasladados con helicópteros. La Brigada 5 inglesa no hizo el trayecto por tierra. La indisponibilidad de suficientes helicópteros para ambas brigadas se lo impidió. Por ello decidieron hacer el traslado por mar a bahía Agradable. Allí los esperaba un trágico encuentro con nuestros aviones de la Fuerza Aérea que les produjeron muy serios destrozos y pérdidas de vidas. Esta acción fue un resultado directo del hundimiento, por un avión naval, del transporte Atlantic Conveyor y con él de varios enormes helicópteros, los Chinook, que este traía. Sin esos helicópteros, la Brigada 5 no pudo hacer el trayecto por tierra. Ellos tampoco pudieron caminar al no tener el apoyo de helicópteros.

El 12 de junio comenzó el asalto final a Puerto Argentino. Tras dos días de intensos combates, el General Menéndez decidió la rendición, evitando el sacrificio ya inútil de sus diez mil hombres.

## 27. LA ACTUACIÓN DE LOS SUBMARINOS

Al comienzo de este escrito hice algunas consideraciones sobre submarinos. Ahora trataré de completar esos dichos con otros conceptos sobre estos buques, que son necesarios que el lector profano conozca, para interpretar las decisiones que se adoptaron tanto en relación con los submarinos como con la Flota de Mar.

El submarino moderno, tanto el convencional o diesel eléctrico, como el de propulsión nuclear, permanece casi constantemente en completa inmersión y nunca en superficie. Las ondas electromagnéticas no se transmiten en el agua, por lo que no es utilizable el radar ni los equipos conocidos como CME o contramedidas electrónicas que captan las emisiones de los radares enemigos.

Estando en completa inmersión la única fuente de obtención de información son las acústicas ya sea pasivas (hidrófonos) o activas (sonar).

Dado que el submarino es un arma que tiene su principal razón de ser en la de actuar indetectado normalmente tampoco usa el sonar activo. Su elemento fundamental son los hidrófonos. Más eficientes serán estos mientras más silencioso sea el buque, la lógica nos dice que el operador solo escuchará aquello que sobrepase el propio nivel de ruidos.

Los submarinos nucleares son relativamente ruidosos, por la complejidad de su planta propulsora y por las dimensiones y gran desplazamiento de esos buques. Los pequeños y modernos submarinos convencionales, navegando despacio, son las mejores plataformas de detección sónica.

El mar no es totalmente homogéneo. Hay napas de diferentes temperaturas que alteran las trayectorias de los rayos sónicos. Por ello las condiciones de propagación son variables. En buenas condiciones de propagación, un submarino silencioso puede detectar a un buque de superficie navegando desde más de 100 millas (180 km.) y yo diría que salvo casos excepcionalísimos siempre a la mitad de esa distancia.

Un operador adiestrado al escuchar un blanco, puede determinar con bastante exactitud su rumbo, velocidad y del tipo de buque de que se trata: mercante, portaaviones, etc. Para ello requiere un permanente e intenso adiestramiento y excelentes equipos, tanto para la detección como para el análisis de las señales captadas.

Cada buque produce un ruido especial conocido como su firma acústica. Los servicios de inteligencia deben obtener durante la paz las firmas sónicas de los posibles enemigos, lo que evidentemente no es fácil. La mayoría de los países de 2° y 3° orden no los tienen.

Cuando un submarino convencional debe izar su snorkel para recargar baterías, normalmente dos veces al día por lapsos de una hora, aprovecha para echar una mirada por el periscopio y sacar su mástil de contramedidas tratando de captar posibles emisiones de radar. Los submarinos nucleares

lo harán cuando la situación táctica se los aconseje. No tengo experiencia sobre ello.

¿A que profundidad navega un submarino? La llamada profundidad de periscopio es aquella que medida desde la quilla permita ver a través de este. Mientras más sobresalga de la superficie más indiscreto será, por lo que siempre se trata de que lo haga lo menos posible de acuerdo con el estado de la superficie del mar y altura de las olas. La altura de izado del periscopio es fija, lo que sobresalga se gradúa con la profundidad que se dé al submarino. Para uno convencional es de aproximadamente 50 pies. ( 16 metros.)

Cuando un submarino navega en inmersión total, normalmente lo hará de forma de evitar colisionar con cualquier buque de superficie que intercepte su camino. Dados los calados de los grandes petroleros deberá hacerlo a no menos de 150 pies. En cada caso eligirá la profundidad de acuerdo con las condiciones de la propagación sónica yendo a aquella que le dé los mayores alcances.

Cerca de la superficie y del fondo, el nivel de ruidos aumenta por los producidos por el mar contra el fondo y los propios de la fauna, la que es mayor en las zonas de bajas profundidades. Los pescadores saben que sobre los bancos normalmente hay mejor pique.

El submarino, como móvil, es más similar a un dirigible que a un avión. Como aquel, debe compensar su peso con su desplazamiento (de aire y agua respectivamente). En ambos casos dispone de timones de dirección pero también de profundidad, lo que le permite subir y bajar en su medio. Estas subidas o bajadas no son rápidas como las que puede hacer un avión de combate gracias a la enorme potencia de sus motores con relación a su peso. El submarino tiene severamente limitada su velocidad en bajas profundidades ante el peligro de colisionar con el fondo. El submarino nuclear por su gran tamaño estará particularmente limitado en este sentido.

Pasemos ahora al caso de nuestros submarinos en el conflicto. Al iniciarse las acciones la Armada tenía cuatro submarinos. En la realidad de los hechos el viejo Santiago del Estero ya estaba radiado y amarrado inservible al muelle de Mar del Plata esperando su venta como chatarra. En un intento de engañar al enemigo, poco después del 2 de abril, lo hice sacar de noche a remolque y llevarlo a Puerto Belgrano donde dejarlo escondido. Quizá en esa forma pudiéramos hacer pensar a los ingleses que estaba en operaciones y representar una amenaza.

Al Santa Fe, gemelo del anterior, de origen americano y construido durante la segunda guerra, lo habíamos recibido según los programas de ayuda de los Estados Unidos. Yo fui comandante del Santa Fe durante 1972 y 73, conocía perfectamente al buque y tenía hacia él el cariño propio de cualquier ex comandante. También es un hecho que siendo jefe de Operaciones del Estado Mayor General debí confeccionar un plan de desafectaciones de los buques más prescindibles, para permitir contar con las tripulaciones y créditos necesarios para las nuevas unidades a incorporar según el plan de reequipamiento naval. El Santa Fe se dispuso que fuera radiado a fines de 1981.

El Santa Fe tenía por entonces sus baterías de acumuladores agotadas. Consecuentemente con el plan de desafectaciones, se había adoptado la decisión de no efectuar la compra de la nueva batería cuyo valor era de varios millones de dólares. La situación del Santa Fe era irreversible, solo podía ir a inmersión por poco tiempo y a mínima velocidad. Luego necesitaba largas horas en superficie o

snorkel para recargar sus baterías. Cuando llegue el momento de tratar las operaciones en Georgias me referiré a la actuación del Santa Fe en el conflicto.

Los otros dos submarinos, el Salta y el San Luis, de origen alemán, si bien también de propulsión convencional eran modernos y de muy buenas características técnicas.

El Salta era el que teóricamente estaba en mejores condiciones para el combate. Acababa de ser sometido a reparaciones generales al comenzar 1982. Cuando salió para hacer la navegación de pruebas apareció un ruido de origen indeterminado y de sorprendente intensidad, lo que lo hacía inepto para el combate. Su capacidad de escucha estaba totalmente disminuida y por sus ruidos sería fácilmente detectable por los buques antisubmarinos enemigos. Hicimos los mayores esfuerzos para superar el problema. Volvió a entrar tres veces a dique seco. A fines de mayo llegó a un nivel de ruidos que si bien alto era aceptable. Ante los problemas que tenía el San Luis decidí hacer zarpar al Salta. Lo envié a efectuar dos lanzamientos de torpedos de combate en Golfo Nuevo, en tránsito a Malvinas. Era necesario saber que pasaba con las armas que habían fallado en el San Luis.

El Salta lanzó su primer torpedo, se activó pero quedó trabado dentro del tubo. En un gesto de arrojo y tratando de obtener resultados a toda costa se lanzó el segundo torpedo. También quedó activado y trabado. Ambas armas estaban listas a explotar y no podían ser retiradas del buque. En esta situación crítica lo hicimos remolcar de regreso a Puerto Belgrano. El Salta no pudo entrar nunca en combate pese a los esfuerzos realizados y de haberse llegado al borde del desastre para el buque y su tripulación en un desesperado intento de ponerlo en condiciones.

A todo esto, el San Luis, de sus cuatro motores, tenía un motor fundido y otro con una reparación de emergencia. Tenía solo poco más de la mitad de su capacidad de propulsión y recarga de baterías. Pretender repararlo significaba no menos de seis meses de dique de carena pues para el cambio de motor era necesario abrir el casco de presión. Al no poder utilizar el Salta decidí hacer zarpar al San Luis en las condiciones que estaba. No podía privarme de ejercer la amenaza submarina, con el costo operativo que ello significaría al enemigo en actividad antisubmarina. El San Luis salió hacia el área de operaciones.

Un submarino en presencia de un buque antisubmarino y en la duda de haber sido detectado, no tiene forma de saber si será atacado hasta recibir el impacto. Pedí autorización para, en una circunstancia así, poder lanzar. El pedido fue denegado consecuente con la idea de no ser nosotros los iniciadores de una agresión.

Decidí mantener al submarino en el mar en un área de espera a 200 millas al norte de Malvinas. Era una forma de mantener la amenaza sin enviarlo a un sacrificio inútil. Durante esos días la central computadorizada de lanzamiento quedó fuera de servicio. El buque estaba disminuido en su capacidad cinemática y de ocultamiento por sus problemas de propulsión y en su capacidad agresiva por sus fallas en la central de tiro. Estimé que pese a todo se debía mantener la amenaza submarina. Al producirse el ataque inglés a las Georgias se levantaron las restricciones para el empleo de las armas. Ordené al San Luis que fuera a estacionarse en su zona de patrulla establecida al norte de la isla Soledad.



Cuando el enemigo se acercó, el 1° de mayo, el San Luis correctamente posicionado pudo atacar. Lanzó tres torpedos. No funcionaron. Los ingleses se apercibieron del ataque. Reaccionaron ferozmente. El San Luis gracias a su pequeño tamaño, a su capacidad de maniobra y a la eficaz conducción de su comando pudo evadir. Quedó horas escondido mientras escuchaba las descargas enemigas. Cuando se tranquilizó la situación salió a periscopio y radió las novedades. Quería regresar. Le ordené permanecer en operaciones. Al no disponer todavía del Salta era imprescindible mantener a este en el mar para mantener la amenaza submarina. Sabemos hoy que el enemigo estuvo hasta el final preocupado por nuestros pequeños submarinos.

Recién cuando el Salta, aunque precariamente, zarpó, ordené regresar al San Luis. El buque sobrevivió a su heroica odisea y regresó a puerto después de más de 40 días en inmersión y de haber sufrido varios y tenaces ataques. Un heroico comportamiento del buque, de su tripulación y de su comandante el Capitán de Fragata Azcueta. Son hoy parte del anecdotario naval.

La Armada, luego del conflicto, puso todos los medios para resolver el problema de las armas de los submarinos, lo que es hoy un problema superado. Como reflexión sobre estos hechos, tan importante como la adquisición de un medio, es contar con todo el equipamiento, repuestos y técnica para su adecuado mantenimiento. Además de mantenerlos es necesario usarlos integralmente, mediante la efectiva utilización de las armas en las condiciones más reales posibles. Mientras más avanzado sea tecnológicamente el sistema de armas, más difícil, complejo y costoso será su sostenimiento. Inútil es querer la última novedad y lo más sofisticado si en el momento de usarlo no funciona correctamente. Los submarinos y sus armas nos dieron una lección que es preciso no olvidar.

## 28. UNA VEZ MÁS GEORGIAS

Ya en páginas anteriores he hablado de los hechos iniciales en Georgias. Quiero recalcar que la guerra de Malvinas realmente se inicia en Georgias. Al comienzo del año 1981 sugerí al comando de la Armada establecer un destacamento en la isla San Pedro a semejanza de lo hecho cinco años antes en las Sandwich. Luego de consultarse con la Cancillería se aceptó la idea. La operación sería ejecutada bajo la dirección del Estado Mayor General Naval. Se la denominó operación ALFA (Ver Capítulo III).

Cuando se me ordenó hacer la planificación para Malvinas, una vez más, hice una nota sugiriendo la conveniencia de suspender el desembarco en Georgias hasta que se tomara una determinación definitiva sobre Malvinas. Poco después se me informó que la Cancillería había dispuesto anular la operación ALFA. No obstante el Teniente Astiz y su grupo, que habían sido seleccionados por el Estado Mayor para llevar a cabo la operación, no fueron desembarcados permaneciendo a bordo del Bahía Paraíso. Ignoro las razones por las que el grupo ALFA no fue desembarcado no obstante haberse dispuesto la anulación de su tarea.

Al desembarcar el grupo Davidoff en Leith comienza el incidente. Los ingleses envían desde Malvinas al Endurance con un grupo de marines a bordo. Mientras discuten los gobiernos el buque y sus soldados permanecen a la espera en Grytviken. El Estado Mayor General Naval dispone enviar al Bahía Paraíso a Leith y desembarcar a Astiz y su personal al amparo de la noche y tratando de permanecer indetectados confundiendo con los civiles. Muchos han confundido al desembarco de Davidoff con el operativo ALFA. Ambos tienen orígenes totalmente independientes aunque el azar, y quizá los hombres, los llevaron a mezclarse.

Estábamos en plena discusión con los ingleses por Georgias cuando se produce el desembarco en Malvinas el 2 de abril. La crisis cambia su centro de gravedad pero Georgias seguía vigente.

El Estado Mayor General Naval, ante la inminente promulgación de la resolución 502 de la U.N., que prohibía el uso de la fuerza, decide apurar las acciones y dio las directivas para desalojar a los pocos ingleses, civiles y militares que estaban en Grytviken.

Para ello dispuso que el Capitán de navío Trombetta, comandante del Grupo Naval Antártico, a la sazón embarcado en el Bahía Paraíso, que estaba en las proximidades luego del desembarco del grupo ALFA, se hiciera cargo de la operación. Buenos Aires me ordenó enviar una Corbeta con un grupo de infantes de marina, para que quedara a las órdenes del Capitán Trombetta. Comisioné a la Guerrico, que era la única disponible, pues todos los demás buques estaban ocupados en la operación de Malvinas. Su comandante viajó a Buenos Aires, recibió las directivas y zarpó hacia el sur. Trombetta, luego de un cruento combate con los defensores ingleses obtuvo su rendición. La operación, una vez más, fue sin bajas para los ingleses, nosotros sufrimos varias.

Trombetta, de acuerdo con órdenes de Buenos Aires, ese mismo 3 de abril por la tarde zarpó rumbo al continente. Se temía la posible presencia de submarinos enemigos. En Leith quedó Astiz con su grupo. En Grytviken el Teniente de Corbeta I.M. Luna con su sección de soldados, en su mayoría conscriptos. Antes de alejarse Trombetta dejó a ambos grupos las instrucciones escritas que

habían sido preparadas por el Estado Mayor General Naval.

Decían las instrucciones:

Si se es atacado por un grupo similar, oponerse hasta las últimas consecuencias. (Hubiese sido el caso si se los pretendía expulsar con los infantes del Endurance).

Si se es atacado por una Fuerza Naval, rendirse luego de haber evidenciado la decisión de defenderse y ante la innegable superioridad enemiga. (Era una situación similar a cuando los ingleses se rindieron ante Trombetta o a la del 2 de abril en Malvinas).

Las instrucciones habían sido preparadas para el grupo ALFA mucho antes que nadie hubiera pensado en Malvinas. Cuando en Buenos Aires se recibió mi oficio sugiriendo el desembarco en Georgias, como ya lo he dicho, se decidió, con el acuerdo de la Cancillería, realizar la operación al término del verano austral, o sea a fines de abril o mayo de 1982. La operación sería planeada y dirigida por el Estado Mayor General Naval y realizada por un buque antártico al fin de la campaña antártica 81-82. Toda esta tarea se pergeñó antes del mes de diciembre de 1981. Se seleccionó al personal, se alistó el material, armas, alojamientos, víveres para todo el invierno y se idearon las instrucciones. Lógicamente, en aquel momento sólo se pensó que la reacción previsible, en lo inmediato, sería enviar algunos pocos Marines. A ellos habría que resistir. Si eventualmente los ingleses respondían mandando una fuerza mucho mayor, debían rendirse. Y eso fue lo que pasó.

Estas instrucciones le fueron entregadas por escrito al entonces Teniente Astiz. Luego le fueron reiteradas por el oficial a cargo de la captura de la plaza, Capitán de navío Cesar Trombetta. Cuando me fue transferida la responsabilidad del archipiélago y me interioricé de todo lo actuado, encontré razonables las instrucciones. No obstante pedí precisiones y esas instrucciones, originadas en el Estado Mayor General Naval, fueron ratificadas por el COMIL en pleno.

Nada puede achacarse, pues, a las guarniciones de Gritviken (Capitán de Fragata I.M. Lagos), que había reemplazado al Teniente Luna, ni a la de Leith (Teniente de Fragata Astiz) sino de haber cumplido exactamente con las órdenes recibidas y reiteradas en tres oportunidades por todos sus escalones superiores.

Cuando recibí la orden de hacerme cargo de Georgias, mi primer preocupación fue interiorizarme de cual era allá la situación y cuales eran las órdenes que tenía el personal que había quedado. Era un problema que hasta ese momento me había sido totalmente ajeno, y del cual poco era lo que sabía. Inmediatamente ordené al Capitán Trombetta que desembarcara por medio de helicóptero al pasar frente a Río Grande y volara a Puerto Belgrano. Quería tener información de primera mano de lo que se veía bastante confuso. Trombetta se apersonó el 5 de abril. Me dijo que Astiz no tenía problemas. Estaba con un grupo homogéneo y preparado para una larga permanencia en esa inhóspita región. Por el contrario el Teniente Luna estaba en una situación crítica. Su grupo había llegado sin saber donde ni a que iban. No estaban pues preparados ni física ni anímicamente. Era un pequeño grupo de combate sin ningún tipo de apoyo logístico. Habían sufrido bajas en el combate previo. Aun en el supuesto de que no fueran atacados les sería muy duro mantenerse durante el inminente invierno. El grupo del Teniente Luna, como cualquier otro similar de la Infantería de Marina, estaba integrado mayoritariamente por conscriptos.

Interiorizado de la situación ordené al contraalmirante I.M. Busser que seleccionara un Jefe entre sus subordinados para asumir el comando del personal destacado en Georgias. Al Comandante de la fuerza de submarinos le dije que preparara al Santa Fe para ir hacia esas islas.

El 6 de abril en reunión con el COMIL presenté mis impresiones y sugerencias sobre Georgias. Luego del correspondiente análisis se ratificó la orden de no reforzar esa guarnición, se autorizó el relevo de todos los conscriptos por personal contratado. Se consideró apropiado el envío de personal de maestranza y de un Jefe que fuera seleccionado para el comando de la guarnición, se ratificaron las instrucciones que ya tenía el personal y se aprobó el viaje con el Santa Fe. El Capitán de Corbeta I.M. Lagos fue el elegido por Busser. Hablé con él, le di algunos consejos y le ordené seleccionar a sus subordinados, marchar a las Georgias y mandar de regreso a todos los conscriptos y a aquellos otros que estimara no estaban en condiciones físicas o anímicas para aceptar el desafío.

¿Porque elegí al submarino para el traslado?. Esta decisión ha sido cuestionada. Daré las razones que me llevaron a ello. El Santa Fe estaba al término de su vida. Según el plan que había confeccionado en 1980 debía ser radiado a mediados de 1982. Su valor militar era casi cero. El traslado a Georgias era una forma de darle algún uso. Hubiera sido poco lógico mandar una unidad de primera línea que sería mucho más necesaria junto al resto de la flota. Podríamos si comisionar un remolcador de mar que nosotros llamamos avisos. De estos no hay muchos y siempre están sobrecargados de tareas. Además un buque de superficie no tiene ninguna capacidad de ocultamiento y yo creía saber y hoy lo puedo confirmar que los ingleses detectaban a todos nuestros buques en el mar. El Santa Fe tenía alguna posibilidad de pasar inadvertido, como en la realidad de los hechos casi lo logró. Llegado a la zona, si sus adversarios llegaban a ser buques no específicamente antisubmarinos tendría alguna ventaja táctica.

Cuando el submarino estaba llegando a la zona recibí información de dos vuelos sucesivos de aviones exploradores de la Fuerza Aérea. En el primero detectaron lo que se suponía ser un destructor acompañado de un petrolero. Hasta ese momento nunca habíamos tenido información de la presencia de navíos de combate al sur de Ascensión. Al día siguiente el piloto del segundo vuelo informó que había encontrado un buque pintado de naranja y un petrolero. Esto parecía más lógico, los buques antárticos tienen ese color. También se sabía que al capturarse las islas habían quedado civiles ingleses en otras caletas. Era posible que los ingleses hubieran decidido su rescate o enviaran una fuerza de marines para intentar recapturar las islas. Decidí anticiparme al enemigo.

Las instrucciones dadas al Santa Fe habían sido:

Destacarse a la Isla de San Pedro para realizar el traslado del personal de relevo.

Realizar la travesía tratando de no ser detectado.

En caso de acercarse a cualquier buque ir a inmersión y evitar el contacto.

No comenzar ningún ataque, solamente responder en caso de ser agredido.

Llegado a Grytviken proceder al desembarco de los transportados y reembarcar a los que se le indicará.

Luego zarpar y permanecer en la zona todo lo posible (serían pocos días por su reducida autonomía), para tratar de obtener algún blanco de oportunidad. A estos debía torpedear siempre y cuando ya se hubieran iniciado acciones militares en tierra o en el mar.

Al conocer la presencia de buques enemigos se me ocurrió hacer más contundente la misión. Hice enviar al submarino el mensaje SNR 150 variando la secuencia de la misión: primero atacar, luego desembarcar los relevos. Quise evitar que nuestros hombres en Georgias fueran desalojados. Enseguida informé al COMIL del cambio en la misión. Por razones políticas, tratando siempre de no ser agresores y de no entorpecer las negociaciones se me reiteró la prohibición de atacar. Con el mensaje SNR 151 debí anular el anterior. SNR era la sigla de identificación de los mensajes radiodifundidos para el submarino Santa Fe.

El Santa Fe llegó a Georgias, consiguió eludir a lo que era un grupo de cinco navíos enemigos, entró a Grytviken, desembarcó al personal y cuando, aún en superficie, iniciaba el repliegue, fue atacado con bombas y cohetes. Por las averías recibidas ya no pudo ir a inmersión. El Santa Fe se perdió en la guerra del Atlántico Sur tratando de cumplir con la tarea encomendada.

Lagos primero y luego Astiz fueron atacados por toda una fuerza naval. Eran cinco buques de superficie, un submarino nuclear, varios helicópteros y poderosas fuerzas de desembarco. No tenían los nuestros ningún arma capaz de batir ni a los buques ni a los helicópteros. Podrían haber disparado toda su munición sin llegar a alcanzar al enemigo que los acosaba desde el aire y desde el mar. Los argentinos estaban en posiciones fijas que no tenían alternativas hacia el interior. Las instrucciones que habían recibido eran claras y adecuadas a esas circunstancias. Ambos grupos se rindieron conforme a las ordenes emanadas del Comando General de la Armada. Desde el servicio de Inteligencia Naval se dijo que Astiz se batía contra el enemigo y pedía apoyo. Fue una información fraguada que solo provocó confusión.

Así concluyó para nosotros la operación Georgias. Bastante se ha tergiversado sobre el tema. Parte de la responsabilidad la tiene el desafortunado informe de la comisión CAERCAS y también de los que pretenden aprovechar cualquier circunstancia para hacer leña del árbol caído.

Se había cumplido el ciclo de las Georgias. En ellas se inició el conflicto, fueron capturadas por nosotros con sacrificio, fueron recapturadas por los ingleses con dificultad. El libro de Hastings y Jenkins describe con detalle lo ardua que resultó esa tarea a los ingleses.

La reconquista por los ingleses fue hecha sin aviso previo. Estas islas estaban fuera de la autoproclamada zona de exclusión. Nadie ha hecho hincapié en que este ataque produjo muertos y el hundimiento de un submarino. Los ingleses comenzaron su contraataque en forma sorpresiva y excéntrica.

Paradójicamente en los círculos del Estado Mayor Conjunto y del COMIL se lo vio como algo positivo. Se quiso creer que esta victoria inglesa, con la captura de ese archipiélago y su proyección sobre la Antártida podía bastar para satisfacer el honor británico y posibilitar así una negociación hasta ese momento difícil. La DEMIL había establecido como modo de acción inglés más probable el reclamo pacífico y la negociación. Se seguía especulando que el envío de una gran fuerza de tareas era solo un bluff para tener mejores cartas en la discusión. Estábamos casi a fines de abril y poco sabíamos de la posición real de los buques del enemigo.

## 29. LA ACTUACIÓN DE LA FLOTA DE MAR

Desde el comienzo mismo de la actuación del grupo de trabajo para planear la captura de Malvinas, quedó claramente establecido que la Flota de Mar no podía oponerse a la acción de los submarinos ingleses de propulsión nuclear. Coherente con ello se hicieron todos los esfuerzos para evitar que el enemigo conociera anticipadamente nuestras intenciones y enviara sus submarinos al área como ya lo había hecho en 1978. Producida la captura de Malvinas y Georgias el 2 y 3 de abril el Comando de la Armada ordenó por mensaje naval el urgente regreso a puerto de todos los buques ante el temor de que pudieran ser atacados por los submarinos británicos.

En la reunión con el COMIL del 3 de abril, Anaya me ordenó que regresados los buques a Puerto Belgrano los hiciera reaprovisionar y zarpar nuevamente para ir a permanecer en las seguras aguas bajas del Rincón de Bahía Blanca. Los otros dos comandantes escucharon y dieron su conformidad.

De regreso en Puerto Belgrano intercambié ideas con el contraalmirante Allara, comandante de la Flota, mi subordinado inmediato. Llegamos a la conclusión de que se debía adoptar una disposición más ofensiva manteniendo un relativo grado de seguridad. Pensamos dividir la Flota en tres grupos y estacionarlos en aguas poco profundas pero más cerca de Malvinas. A un grupo con el portaaviones y sus escoltas lo ubicaríamos al norte del golfo de San Jorge, otro grupo de destructores se estacionaría al sur del mismo golfo. En estos dos extremos hay zonas de poca profundidad. El crucero General Belgrano y sus escoltas irían a la Isla de los Estados, donde hay varios puertos naturales bien protegidos. Esta ubicación tornaba la amenaza más verosímil y también servía como disuasión contra Chile. El COMIL aprobó este plan.

La Flota de Mar en ningún caso tendría posibilidad de actuar en una batalla naval contra los ingleses. La desproporción de fuerzas y medios técnicos era agobiante. Podíamos esperar alguna oportunidad en que el azar de las operaciones nos brindara alguna presa averiada o rezagada. Tal oportunidad probablemente se pudiera dar cuando el enemigo intentara el desembarco. Los ingleses deberían en ese caso concentrar sus medios para esa tarea, incluidos los submarinos, dejando el mar relativamente libre. Podía esperarse que hubiesen buques averiados por los ataques aéreos o buques sueltos en aproximación con apoyos o suministros.

La Flota se hizo a la mar a mediados de abril para una reducida etapa de adiestramiento con la Fuerza Aérea. Para el 20 ya estaba en sus posiciones de acecho. Las ordenes estaban dadas. Con Allara en el mar poco necesitábamos decirnos, nos entendíamos bien.

Cuando se produce el desembarco británico en Georgias, el 25 de abril, recibo un llamado telefónico de uno de los ayudantes de Anaya diciendo que de orden del Comandante ordenara atacar a la Flota. Volé a Buenos Aires me reuní con los almirantes Anaya y Vigo. Anaya se rectificó, me dijo que había sido la suya una reacción ante los ataques a Georgias y la idea de apoyar a los defensores pero que había recapacitado y me reiteraba la directiva de que había que ser muy cauto ante la existencia de submarinos nucleares con buena información y que no quería héroes inútiles. No se me cambiaron las órdenes.

En la madrugada del 1° de mayo comienza la primera aproximación de los buques ingleses a Malvinas. Las acciones se inician a 0440 con ataques aéreos sobre el aeropuerto que producen pocos daños. Se incendia la estación aeronaval. Ya por la mañana Malvinas está convencida del desembarco. El contraalmirante Otero me lo afirma categóricamente. La Fuerza Aérea Argentina comienza a atacar y anuncia notables éxitos. Se dijo que el portaaviones Hermes estaba seriamente averiado y varios buques incendiados. Las acciones continuaron durante el día. En mi comando no podíamos creer lo que escuchábamos por radio desde Malvinas. Los ingleses no podían haber iniciado el desembarco sin un ablandamiento previo. Esto sería contra todo lo preconizado por la táctica de ese tipo de operaciones. ¿Estarían los británicos tan exigidos por el tiempo político o por la logística?.

Ante el giro de la situación y de acuerdo con los planes preestablecidos envié a la flota el despacho GFH 011555: “Enemigo aferrado. Libertad de acción”. Nada más necesitaba decirle a Allara, Comandante de la Flota. Todo estaba aclarado en nuestros planes y en nuestras conversaciones previas. A las 012213 envié el siguiente mensaje informativo para el CAE (Comando Aéreo Estratégico) y la Flota: “Situación general: Un grupo de tareas compuesto por un PAL (portaaviones liviano), dos fragatas y varios grandes y medianos aferrados a las islas efectuando fuego apoyo naval y helidesembarco entre 3 y 90 millas. Un segundo grupo de tareas compuesto por un PAL, seis destructores y dos grandes latitud 50° 30 longitud 56° 30 radio 30 millas. Confirmando necesidad exploración temprana y ataque masivo sobre unidades de superficie antes alejamiento”. Este pedido era para el CAE (Comando Aéreo Estratégico)s

Por la noche tuvimos la impresión de que lo que nos había llegado de Malvinas estaba fuera de la realidad. No nos daban precisiones, no había pilotos capturados de los supuestos derribos, no había material inglés en tierra. Los ataques a los buques no habían sido tales o tan efectivos. Por ello esa misma noche dije a la Flota por mensaje 020119: “Su 012007 no hay ataques aéreos sobre Malvinas desde 011900. Desconozco posición portaaviones enemigos. Enemigo no aferrado constituye fuerte amenaza para Fuerza de tareas”. Tampoco aquí necesitaba explayarme. Daba libertad a Allara para que actuara según su apreciación de la situación.

Allara, luego de un frustrado ataque aeronaval, que comentaré más adelante, dispuso el regreso a posiciones iniciales, es decir a la costa patagónica, a la espera de una próxima oportunidad. Durante ese regreso el enemigo ataca y hunde, el 2 de mayo a 17 horas al Belgrano. Se había materializado el temido poder submarino enemigo. Más adelante me extenderé sobre este tema.

Al conocer el hundimiento del Belgrano, el almirante Anaya emite su mensaje GFH 030915 diciendo: “El enemigo dispone información diurna y nocturna sobre todas las unidades de superficie de la Flota de Mar de la Armada Argentina.”. Ante la realidad de los hechos el Comandante en Jefe retomaba la idea de evitar nuevos hundimientos de buques. Se me cita una vez más a una reunión con el COMIL. Es el 4 de mayo. Se analizan los hechos acaecidos y se decide el regreso a puerto del portaaviones y el desembarco de su grupo aéreo para usar los aviones navales desde bases en tierra desde el continente.

En varios análisis realizados y en alguna publicación se confunden la orden de Allara de replegarse a las aguas costeras del San Jorge en la noche del 1° al 2 de mayo con el mensaje de Anaya del 3, cuya consecuencia posterior fue el regreso a Puerto Belgrano del portaaviones y el desembarco del grupo aéreo. Esta fue una decisión adoptada por el COMIL con la que estuve y estoy

de acuerdo. Si los ingleses no hubiesen hundido al Belgrano, Anaya no hubiera intervenido, los buques de la Flota hubieran regresado a sus posiciones costeras y esperado una nueva oportunidad de actuar.

Los destructores que acompañaban al Belgrano, luego de recoger los naufragos, fueron a Ushuaia para desembarcarlos, se reaprovisionaron y volvieron a zarpar. Se dispuso comenzar a hacer un patrullado defensivo desde Río Grande hasta Gallegos. Cada quince días se debían reemplazar por otro par. Temíamos una incursión contra las bases aéreas en el continente. Muy errados no estuvimos. El helicóptero que cayó cerca de Punta Arenas en eso estuvo.

El grupo de las corbetas entró a Puerto Belgrano, se reaprovisionó y salió una vez más al mar a un punto de estación frente al faro Segunda Barranca. Expuse al COMIL un plan de interceptación de la ruta Ascensión Malvinas en la latitud de Santos, Brasil. El plan era osado pero factible. No se lo aprobó. El COMIL no quiso extender el área del conflicto.

La fragata Hércules al volver hacia la costa luego del frustrado ataque y buscar refugio en zona de baja profundidad tuvo un accidente náutico, perdió una hélice y debió entrar a dique de carena.

Nuestro único buque logístico, el Punta Médanos tuvo serias averías en calderas. Quedó al garete y debió ser remolcado a puerto, para no volver nunca a salir. También en el plan de desafectaciones figuraba que el Punta Médanos debía ser radiado en 1982.

Después del 3 de mayo la Flota estaba desarticulada. Carecía de sus dos buques mayores. El crucero A.R.A. General Belgrano había sido hundido. Al portaaviones A.R.A. 25 de Mayo se le había ordenado desembarcar sus aviones y regresar a Puerto Belgrano. No teníamos apoyo logístico por las averías irreparables del A.R.A. Punta Médanos. Uno de los únicos dos destructores modernos estaba fuera de servicio. La Flota, como tal, no existía más, sólo quedaban buques sueltos.

Se ha dicho repetidamente que en el conflicto Malvinas la Flota no actuó. No obstante los hechos concretos son que bastante más del 50 % de los muertos en combate fueron de la Armada y de entre ellos la gran mayoría de la Flota de Mar. Quien afirme o siquiera piense que los buques no hicieron lo suyo en esta guerra tendría que ponerse frente a alguna de las viudas, madres o huérfanos del Belgrano, del Sobral, del Narwal, del Santa Fe, del Isla de los Estados para ver si ante ellos es capaz de mantener esos dichos o seguir pensando de esa manera.

Solamente quién pretenda buscar culpas infundadas puede preguntar porqué no se atacó la cabeza de playa el 21 de mayo. Simplemente porque no se lo pudo hacer, porque nunca figuró en los planes, porque cuando llegó esa fecha pocos eran los buques que aún estaban en condiciones de navegar y porque de haberlo intentado los pocos disponibles hubieran sido hundidos sin siquiera llegar a la zona del objetivo. Como comandante, ya lo he dicho antes, estaba dispuesto a intentar todas las acciones que considerara eficaces, pero ninguna llevada a sacrificar hombres y medios por prestigio o por un falso honor naval o personal. Allara y yo, forzando las ideas de la superioridad llevamos la Flota al mar y el 1° de mayo quisimos combatir al enemigo. Aún ahora pesan en mi conciencia los muertos del Belgrano, que hoy estarían en sus casas si hubiésemos dejado los buques



en el Rincón. Por eso sublevan mi animo cuando camaradas de la misma Armada y de las otras fuerzas piensan o dicen que la Flota no se arriesgó y que poco hizo en el conflicto. En el Capítulo 23 expuse mis planes para el Atlántico Sur. Allí detallé con toda precisión y reiteración que nadie debía esperar que la Marina podría obtener el control del mar.

En el capítulo 37 volveré a referirme a la concepción estratégica operacional para con los buques de la Flota de Mar.

### 30. AVIONES Y PORTAAVIONES

Un avión, para despegar, necesita alcanzar una velocidad mínima que le permita obtener la sustentación necesaria, dada por la acción del aire sobre sus alas y demás estructura. Esa velocidad mínima de despegue, además de las características propias del avión, tales como su diseño, la potencia de sus motores, la configuración para el despegue, etc., depende de la altura del aeropuerto y del peso total del avión para cada caso particular.

Si nos referimos especialmente a un tipo de avión y al caso de un despegue al nivel del mar, las variables se reducen a dos: el peso total del avión y la velocidad del viento existente en el momento del despegue. El avión decola proa al viento (o lo más próximo posible a ello), por lo cual en los aeropuertos existen pistas en variadas orientaciones que facilitan esta tarea.

El peso total del avión está conformado por el peso propio del avión, más el combustible más la carga útil (tripulación, carga y pasajeros). Para una determinada velocidad de despegue, a más carga útil deberá disminuirse el combustible y por lo tanto el alcance total del vuelo (autonomía) será menor. Si se desea aumentar la autonomía se deberá reducir la carga útil.

En el caso de un avión militar, la carga útil será la de la munición a transportar (bombas, misiles, cohetes, proyectiles, etc.) para la misión de combate asignada. Las armas deberán disminuir en la medida que el blanco a atacar esté más alejado y se requiera más combustible para llegar hasta él. Para el despegue desde una pista terrestre, la velocidad necesaria de despegue se alcanzará luego de recorrer la pista. Si la pista es corta sólo será apta para determinados aviones y con una especificada carga. La pista de Malvinas, por su poca longitud, no permitía el despegue de los aviones A-4 ni Mirage, excepto que lo hicieran sin armas y mínimo combustible.

En el caso de un portaaviones, el avión despegue impulsado por la potencia al máximo de sus propios motores y la de una catapulta que lo proyecta a una determinada velocidad fija. A esta velocidad de catapulta se suma la velocidad del propio portaaviones, que navega a plena potencia proa al viento, más la velocidad del viento existente en el momento del despegue. Las velocidades dadas por la potencia de los motores del avión, la catapulta y el buque, son fijas, y por lo tanto la velocidad de despegue del avión, a obtener en cada caso, dependerá de la velocidad del viento en superficie existente en el momento del lanzamiento. A menor viento menor capacidad de carga para ese despegue. Si el viento es cero (o sea en calma), la cantidad de munición o combustible será la menor de las posibles.

El portaaviones 25 de Mayo había sido botado en Inglaterra en 1943. Pocos años después (1948) fue vendido a los holandeses quienes lo llamaron Karel Doorman. En 1968 sufrió un grave incendio. Por ello fue totalmente reacondicionado, modernizado y vendido a nuestro país a fines de 1969. Su desplazamiento máximo era de casi 20.000 toneladas con una eslora total de 210 metros, una velocidad máxima teórica de 24 nudos y capacidad para unos ocho aviones A-4, dos Trackers A/S y de reconocimiento y algunos helicópteros. En 1982 era un buque de 40 años, con una planta propulsora degradada que le permitía una velocidad máxima nunca mayor de 20 nudos y una sola catapulta a vapor de poco poder.

En 1982 era normalmente aceptado que, en un ataque aéreo a una Fuerza Naval enemiga, sólo el cincuenta por ciento de los aviones atacantes llegarían a poder lanzar sus bombas sobre el blanco elegido. Los otros serían abatidos por el fuego de sus contrincantes antes de operar sus armas.

El 25 de Mayo, con su escasa velocidad y su disminuida catapultas, necesitaba tener un buen viento de proa para que sus aviones pudieran decolar con una aceptable carga de bombas. La noche del 1º al 2 de mayo en la zona de operaciones se produjo una calma “chicha”. El Comandante de la Flota de Mar, contraalmirante Allara, embarcado en el portaaviones, se había lanzado hacia el Este en acercamiento a la probable posición del enemigo. Sus aviones Tracker de reconocimiento no lo habían detectado cuando le llegó mi mensaje 020119 donde lo alertaba acerca de que el enemigo no estaba desembarcando en Malvinas. Su apreciación fue que la incertidumbre sobre las intenciones y ubicación del posible blanco sumado a la pobre capacidad de nuestro ataque aéreo (debido a los pocos aviones disponibles y su mínima capacidad de bombas, producto de la carencia de viento), hacían poco rentable cualquier incursión aérea. Se abortó así el ataque regresando a las posiciones iniciales en espera de una nueva oportunidad.

La ecuación económica de las variables en juego, había demostrado una vez más la incapacidad de nuestro portaaviones para oponerse a un enemigo superior, dotado de ayudas electrónicas propias y ajenas, y hacía inaceptable su utilización bajo este tipo de condiciones.

En esa misma noche es cuando el Belgrano también navega hacia el este en procura del enemigo. Cuando el Comandante de la Flota, Allara, decide replegarse hacia la costa, ordena a los otros dos grupos de tareas que hagan lo mismo en espera de una mejor oportunidad. Ya regresando, el Belgrano es atacado y hundido. Cuando esta novedad es conocida por el almirante Anaya, este se reafirma en su primigenia idea de que nuestros buques no tenían ninguna posibilidad frente al poder inglés. En acuerdo con el Comité Militar dispuso que el portaaviones desembarcara su grupo aéreo para que estos aviones colaboraran en el esfuerzo desde bases terrestres.

El portaaviones, despojado de su única arma ofensiva, debió regresar a puerto para no actuar mas durante el conflicto.

### 31. UN RESUMEN PARCIAL

El lector que hasta aquí haya llegado en su lectura, es posible que tenga bastante confusión sobre acciones y fechas. He tratado de ir completando hechos y conceptos y con tal preocupación en muchos casos he alterado la cronología de los sucesos. Por ello creo necesario hacer un corto resumen antes de adentrarme en otros temas.

El conflicto se inicia con el desembarco de Davidoff el 19 de marzo en Leith, Georgias. Inmediatamente hay una violenta reacción inglesa, impulsada básicamente por el gobernador de Malvinas Rex Hunt. Se suceden reclamos y contactos diplomáticos. El 20 el Endurance, enviado por las autoridades de Malvinas, zarpa con infantes hacia Georgias pero por orden de Londres se detiene y estaciona en Gritviken mientras siguen los contactos diplomáticos.

Anaya ordena al Bahía Paraíso, donde se encontraba el Teniente Astiz con su grupo, ir a Leigh y desembarcar subrepticamente las tropas.

En Londres el canciller Lord Carrington declara en los Comunes que en 1977, ante la posibilidad de una invasión argentina a Malvinas, se habían enviado dos fragatas y un submarino nuclear al sur. Ante el giro que están tomando las cosas, el lunes 29 de marzo Inglaterra dispone el envío de tres submarinos nucleares hacia Malvinas y comienzan los preparativos para alistar una fuerza de superficie. Estas novedades trascienden a la prensa, y se conocen en Buenos Aires.

Mientras tanto, aquí, el 21 de marzo, el COMIL cita al grupo de trabajo (General García, Brigadier Plessl y yo) para preguntarnos sobre las posibilidades de poner en ejecución el plan que habíamos hecho para capturar Malvinas. El mismo debía ser bastante alterado ante la ausencia de todos los transportes que estaban por entonces en el sur. Dijimos que haríamos un plan alternativo. El 26 presentamos el nuevo plan y se ordenó su ejecución. Se desplegó febril actividad para preparar buques y tropas con tan corto preaviso. El domingo 28 zarpó la fuerza de tareas pensando en desembarcar el jueves 1° de abril o más probable el viernes 2. El General Galtieri me preguntó especialmente hasta cuando se podía parar el desembarco. Le informé que hasta las 18 horas del día previo, o sea hasta el 1° de abril. Yo era el único que tenía contacto con la fuerza en operaciones a través de la estación de comunicaciones de Puerto Belgrano.

Los datos estaban echados. Si se suspendía el desembarco, la muy próxima llegada de los submarinos nucleares ingleses, la haría después imposible. Ya he dicho que no tuve participación ni conocimiento de cómo se tomó la decisión de invadir Malvinas, pero me resulta claro que fueron los ingleses quienes hicieron trasponer el conflicto menor de Georgias a Malvinas al disponer el envío de los submarinos y preparar al grupo de superficie. Permitir el desalojo de la gente de Davidoff por la fuerza, o aceptar que estaban en territorio británico al presentar pasaportes, implicaba aceptar la soberanía inglesa. La Argentina intentó una última gestión pidiendo una urgente reunión del Consejo de Seguridad de la UN el 30 de marzo. No se obtuvo eco. En la UN no todos los países son iguales.

En el Ejército Argentino existe la costumbre de impartir órdenes como si fueran totalmente ejecutivas, pero agregando luego la frase: “previa orden”, con lo cual la concreción de la ejecución se encuentra supeditada a una posterior ratificación. Por esto y ante la concreta y reiterada pregunta del

General Galtieri de hasta cuando podía suspenderse el desembarco, estuve en ascuas entre el 28 de marzo y el 1° de abril esperando la posible contraorden. Creo que el Presidente tenía también una secreta esperanza de que no fuera necesario llegar al desembarco. Hoy sabemos que la contraorden nunca llegó. El 2 de abril se produjo la exitosa captura de Malvinas sin bajas inglesas. Se iniciaba así una segunda etapa.

El 3 de abril fui citado a Buenos Aires. Allí se me comunicó, ante mi sorpresa, que sería uno de los mayores responsables del futuro inmediato de Malvinas. Realmente recibí una gran conmoción. Debía planear pero también debía hacer muchas otras cosas y rápido

La UN, reaccionando de inmediato ante el pedido inglés, reunió al Consejo de Seguridad y emitió la resolución 502 que ordenaba el cese de todas las acciones militares y el retiro de las tropas argentinas. No especificaba el regreso a la administración británica. De Londres llegaban noticias de todo tipo de aprestos militares. En este juego de póker que es la preguerra podía pensarse que lo que llegaba de Gran Bretaña era solo palabrerío. Yo, como responsable de lo militar y no de lo político decidí hacer los mayores esfuerzos para preparar nuestra defensa, para el caso de que la crisis escalara a guerra.

En párrafos anteriores he clarificado los análisis que hice sobre mis obligaciones, planes y orgánica. Los submarinos ingleses llegarían en pocos días y restringirían severamente nuestra libertad de maniobra. El mismo 3 de abril, llegado a Puerto Belgrano comencé a dar ordenes.

A la Aviación Naval: Estrechar lazos con la Fuerza Aérea. Organizar la exploración conjunta del Atlántico, desde la Base Aeronaval Comandante Espora, para interceptar el arribo del enemigo. Ofrecer la base aeronaval Zar en Trelew y la de Río Grande para que pudieran usarlas en operaciones sobre Malvinas. Tratar de poner operativos a los Super Etendard y sus misiles pese al retiro de colaboración de los técnicos franceses.

A la Infantería de Marina: Planear y ejecutar el desplazamiento de todos los efectivos hacia el sur y Malvinas. Prever la movilización de las brigadas 6 y 7. En Malvinas subordinar todos los efectivos al Ejército, integrándose como parte del mismo.

Al Arsenal de Puerto Belgrano: Agilizar las reparaciones de los buques en dique, el submarino Salta y el Crucero Belgrano. Alistar todas las minas navales posibles. Preparar al transporte Buen Suceso como transporte de tropas instalando las camas en los entrepuentes de las bodegas 1, 2 y 3, reparar sus baños y cocinas para alojar trescientos pasajeros. Transformar al Bahía Paraíso en buque hospital.

A la Intendencia Naval: preparar los abastecimientos para seis meses de operaciones de la I.M. como se había planeado en 1980. Obtener visores nocturnos. Obtener potabilizadores móviles de agua.

Al servicio de Comunicaciones: Establecer enlaces cifrados con las nuevas sedes de los comandos operacionales

Pedir al Ejército un grupo de artillería antiaérea para la base aeronaval Río Grande en Tierra del Fuego. Esto significaba dejar de lado añejos prejuicios sobre la posibilidad de que esa fuerza se estableciera allá.

Ordenar a la Flota de Mar adiestrarse en operaciones de acciones aéreas y contraaéreas con aviones supersónicos de la Fuerza Aérea. También esto era una absoluta novedad que rompía eternos prejuicios interfuerzas.

Dispuse que los buques antárticos interrumpieran su regreso al norte, que había ordenado el Estado Mayor General Naval, y se dirigieran a Puerto Deseado, para iniciar viajes de ida y regreso a Malvinas transportando los helicópteros que me proveyera el COMIL.

En las próximas páginas iré exponiendo y ampliando lo que pueda ser de interés en cada una de estas acciones que en su conjunto constituyeron la tarea del Teatro: conducir, ordenar, coordinar, supervisar a subordinados y colaterales y además y, fundamentalmente, informar al COMIL para que este pudiera tener los mejores elementos de juicio sobre lo operacional y estar así en condiciones de adoptar las mejores decisiones políticas en los difíciles momentos que vivía la República. Así pasaron mis días entre el 3 de abril y el 1° de mayo.

Un hito importante en este período es el establecimiento de la zona de exclusión. El 9 de abril, la Gran Bretaña declara el establecimiento, a partir del día 12 como zona de exclusión, un área circular centrada en Malvinas de 200 millas de radio. No se mencionó en esa declaración a las islas Georgias. Desde un primer momento, el almirante Anaya había ordenado adoptar las mayores precauciones para con el movimiento de buques, ante la posible existencia de submarinos británicos en nuestro mar. El aviso inglés del día 9 nos dio un respiro de varios días de libertad de navegación hasta el comienzo de la veda.

## 32. LA LOGÍSTICA Y EL TRANSPORTE MODO AGUA

En 1978 se produjo una movilización por el inminente conflicto con Chile y se desplazaron las tropas de acuerdo con los planes operacionales. Del análisis que se hizo en los Estados Mayores y en particular en el Estado Mayor Conjunto, de estas acciones, se obtuvieron valiosas enseñanzas.

De esta experiencia, el grueso de las enseñanzas se refería a la logística y a las dificultades que en aquella ocasión se habían presentado y como se podría actuar para obviarlas. De allí salió un plan logístico y un conjunto de conclusiones y las correspondientes recomendaciones. El plan se llamó Plan de Apoyo Administrativo al Plan Militar.

Como ya lo he dicho, en 1980 era jefe de operaciones del Estado Mayor General Naval. En tal carácter tuve activa participación en esos trabajos. El vicealmirante Suárez del Cerro era entonces segundo jefe del E.M.C. pasando luego a ocupar la jefatura que tenía en 1982. Los problemas logísticos no nos podían sorprender a ninguno de los dos.

En 1980, me fue asignado como adjunto el contraalmirante I.M. Carlos Busser. No lo hice segundo de mi jefatura y en cambio le asigné una tarea especial. Con su experiencia profesional y su particular capacidad de trabajo debió dedicarse a todo lo referente a la planificación del conflicto austral, las relaciones con el E.M.C. y, en particular, a los problemas logísticos. Con esta inestimable ayuda creamos una central naval logística permanente, anexa a la central de operaciones del Estado Mayor General Naval. Además hicimos un ejercicio logístico real con el buque de desembarco San Antonio que varó en la playa de Río Grande en la Tierra del Fuego y desembarcó todo el avituallamiento necesario para seis meses de operaciones del B.I.M. 5 en aquella inhóspita región.

Desde Comodoro Rivadavia al sur las rutas eran pocas y deficientes. No hay ferrocarril. El transporte debía hacerse casi exclusivamente por aire o mar. El único puerto, Río Gallegos tenía, en aquel entonces, facilidades precarias. Por eso el conflicto austral, desde el punto de vista logístico era muy similar al de Malvinas. Allá también el transporte debía hacerse únicamente por aire o mar y a un aeródromo y a un puerto de facilidades reducidas.

Cuando llegó el 2 de abril no existían planes operacionales, teníamos pobre inteligencia, en cambio sí había valiosa experiencia logística y planes adaptables. Estos fueron los que se emplearon. La DEMIL estableció que la responsabilidad logística estaría a cargo de cada uno de los Comandos en Jefe (párrafo 3. Ejecución c.1.). Esta experiencia está también reflejada en la Doctrina Básica para la Acción Conjunta que establece la logística por Fuerzas y componentes en todos los niveles (pub. PC 00-01 Art. 306).

Podrá pensarse que la logística por Fuerzas no es la mejor solución. Lo que se hizo fue lo que la doctrina propia e internacional establecía y en base a planes preestablecidos. Fue lo que dictaba la experiencia y la mejor solución encontrada hasta ese momento.

El mismo 2 de abril se puso en marcha el puente aéreo y comienzan a ir buques a Malvinas, el Río Cincel y el Mar del Norte. La Fuerza Aérea fue la que más rápido accionó, destacó por las suyas

a esos buques con combustibles y con las planchas de aluminio que tenían adquiridas no recuerdo para qué, pero que fueron muy útiles para prolongar en todo lo posible la pista de Malvinas y hacer en ella una playa de estacionamiento de la que carecía. Aquí una corta acotación. En algunas oportunidades se ha comentado, que la historia podría haber cambiado, si se hubiesen realizado los esfuerzos necesarios para prolongar la pista y hacerla apta para los aviones de combate. Los estudios se hicieron. La prolongación no era factible en el lugar en que estaba pues ambos extremos terminaban en un mar profundo. Cuando después de finalizado el conflicto los ingleses necesitaron una pista más larga, debieron construir una en otro lugar diferente. Esta construcción, con la capacidad industrial y de trabajo que tienen, y en período de paz les llevó muchos meses de ingentes esfuerzos. Durante el conflicto no sé amplió más que unos metros porque otra cosa no era posible, no porque no se lo haya querido hacer.

El 12 de abril los ingleses establecieron la zona de exclusión. Por ello el COMIL decidió suspender el cruce a Malvinas de los buques Córdoba y Formosa que estaban en viaje. Se los derivó a la espera en Puerto Deseado. Estas medidas fueron implementadas por la Central de Transporte Modo Agua que el Comando de la Armada estableció como dependencia de su Estado Mayor. La demora de estos buques fue una decisión política para evitar una fricción que complicara las negociaciones. Mientras tanto el puente aéreo funcionaba sin mayores restricciones.

Cuando llega a Malvinas la X° brigada se empiezan a evidenciar problemas de suministros en el Ejército. A pedido del General Menéndez gestioné ante el COMIL y obtuve autorización para el cruce del Formosa primero y del Río Carcarañá poco después. Hay mensajes que esto atestiguan. El Formosa terminó su descarga recién el 30 de abril, zarpó y fue bombardeado durante su regreso el 1° de mayo. Afortunadamente la bomba no explotó y llegó al continente sin más problemas que el mayúsculo susto. No sólo nuestras bombas no explotaron. El Carcarañá nunca pudo terminar su descarga, pese a los muchos y diferentes esfuerzos que se realizaron. Terminó sus días hundido en el estrecho de San Carlos adonde fue llevado para tratar de salvarlo a él y a la carga remanente. Si se hubiesen mandado más buques no se los podría haber descargado. El problema no consistía en enviar más buques sino en la falta de facilidades portuarias, grúas, caminos, etc. Quien diga que las tropas sufrieron falta de suministros por falta de buques no conoce la realidad de los hechos.

Las tropas de la Infantería de Marina destacadas en Malvinas no tuvieron durante el conflicto problemas logísticos. Esto se debió, entre otras cosas, a dos razones fundamentales. Al haberse enviado a las que ya estaban en el sur, que eran tropas ambientadas a esos climas y terrenos y por lo tanto tenían el equipamiento adecuado y a que, dos años antes, con el ahora Comandante de Infantería contraalmirante Busser, habíamos planificado, preparado y realizado el adiestramiento para el apoyo logístico de esas tropas para seis meses de operaciones. El 10 de abril enviamos al transporte Bahía Buen Suceso a Malvinas llevando todo lo que entonces habíamos preparado y que estaba en la Intendencia de Puerto Belgrano. Como ya he dicho, la Fuerza Aérea actuó rápido y bien. Para sus reducidos efectivos en las islas envió todo lo que les hacía falta, algo por mar y el resto por su puente aéreo. Un ejemplo de su preparación logística fue el hospital de campaña que implementaron en Comodoro Rivadavia.

Los problemas logísticos del Ejército comenzaron con la llegada de la X° brigada y se potenciaron cuando aterrizó la III° que lo hizo sin suministros ni equipamiento. A partir del 1° de mayo la situación ya dificultosa se hizo más crítica. El ataque inglés y el posterior hostigamiento naval y aéreo limitaron los suministros vía aérea. Los primeros seis días de mayo no llegó ningún avión de transporte a Malvinas. A partir de entonces los vuelos fueron escasos y muy riesgosos, pese



al valor y esfuerzo de los pilotos de transporte.

Ante las dificultades de transporte, el Estado Mayor General Naval, responsable del movimiento modo agua, planificó y puso en ejecución el envío de pesqueros con abastecimientos. A partir del 1° de mayo los buques que intentaran llegar a Malvinas no solo debían soslayar a los submarinos sino y fundamentalmente para el caso de los pesqueros, debían enfrentar los ataques navales y aéreos. Los ingleses por entonces ya dominaban el estrecho de San Carlos. Los suministros a Malvinas debían llegar a Puerto Argentino, no a cualquier caleta o playa puesto que el transporte posterior dentro de las islas no era factible.

A mediados de mayo la situación parecía crítica. El deterioro era fundamentalmente psicológico. La presión de los constantes ataques aéreos y navales, la creciente conciencia de la realidad de la guerra y la meteorología cada vez más severa potenciaban los problemas concretos existentes. El 13 de mayo expuse la situación al COMIL y lo ratifiqué por escrito el 15. Mientras tanto Menéndez envió mensajes radioeléctricos el 14 y el 16 de mayo. En ellos reclamaba como prioritario el envío de la correspondencia personal de las tropas. Le preocupaba más la moral de sus subordinados, que los víveres, la ropa o la munición.

Las fallas en el equipamiento no fueron imputables al transporte. Son problemas intrínsecos de las fuerzas, de sus planes previos al conflicto, de su equipamiento y adiestramiento de años. Los visores nocturnos no fueron porque el Ejército no los tenía. Las mochilas habían sido reemplazadas por bolsos. Las cocinas no eran las adecuadas. No había capacidad de distribución de víveres calientes. Eso no lo podía solucionar el comando local ni el del Teatro.

Ante la demora de los ingleses en intentar el desembarco, la logística aparecía como un posible factor determinante. Si el enemigo no hubiese estado urgido por sus problemas políticos internos podrían haber continuado su cerco y hostigamiento en forma indefinida y posiblemente obtener una definición incruenta del conflicto. Como ya he expresado se pensó en la solución alternativa de los pesqueros. Cargados con combustibles y munición eran sumamente vulnerables. Salieron al mar y los hicimos refugiar en la Isla de los Estados a la espera de alguna oportunidad favorable. Esta se presentó imprevistamente.

El buque polar Bahía Paraíso había estado cumpliendo sus tareas logísticas en la Antártida. Por ello tenía en sus bodegas y tanques una importante cantidad de víveres y combustibles. Cuando se inició el conflicto se lo envió a Leith, donde desembarco al grupo ALFA. Desde allá se le ordeno su urgente regreso al continente. Cuando el 3 de abril se me constituye en responsable de Georgias y luego del teatro, gestioné su transferencia a mi órbita. Lo utilice primero como transporte de helicópteros y luego lo envíe a Puerto Belgrano para hacerlo buque hospital. Al completarlo lo remití a Ushuaia. Por su calado no podía entrar en los otros puertos del sur. Allá lo sorprendió la tragedia del Belgrano donde tuvo activa participación en el rescate de los naufragos. Se evidenció como muy apto para esas tareas.

Por nuestra paupérrima experiencia en casos reales, habíamos omitido hacerlo reconocer como buque hospital por la Cruz Roja Internacional. Afortunadamente, cuando me desempeñé en el Ministerio de Defensa, dentro de mi órbita estaba la Defensa Civil. En 1976 habíamos hecho las tratativas y obtuvimos que las autoridades de Ginebra designaran a Buenos Aires sede de la

organización para el cono sur. Gracias a ello conocía personalmente a esos funcionarios. Fue así como obtuvimos rápida respuesta a nuestro pedido, Viajaron a Comodoro Rivadavia, hicieron la inspección correspondiente y nos dieron la habilitación. Debimos desactivar las claves y alguna otra pequeña cosa, pero no hicieron objeción a la cantidad de víveres y combustibles que allí teníamos.

Se produjo el combate de Darwin con numerosos heridos de ambos bandos a quienes los ingleses derivaron a su buque hospital, el Uganda. Nos pusimos en contacto con ellos, les ofrecimos medicamentos y la posibilidad de transferirnos las víctimas de ambos bandos. Les informamos que acercaríamos a nuestro buque hospital a la zona de operaciones y luego seguiríamos viaje a Puerto Argentino para retirar los heridos que allí había. No pusieron objeciones. Entramos a puerto, desembarcamos todos los víveres y combustible que estaban a bordo y también algo de ropa y equipos. Luego el Bahía Paraíso pasó por Fox y regresó al continente para ser nuevamente cargado y estar listo para un nuevo viaje.

Se hizo así innecesario el viaje de los pesqueros. Se habían cubierto las carencias de víveres y combustibles. Seguía faltando la munición especialmente la de 155 mm. Se hizo un segundo viaje para el que además de otras provisiones habíamos cargado gran parte de la correspondencia y encomiendas que, por falta de transporte aéreo, estaba a la espera en el aeropuerto de Comodoro Rivadavia.

El Bahía Paraíso en este segundo viaje llegó a Malvinas poco antes de la rendición final. Los víveres que allí fueron no alcanzaron a salir del puerto. La correspondencia y los paquetes quedaron para los ingleses. En alguna publicación inglesa se dice que no se explican porque nuestras tropas pasaron hambre si disponíamos de tantos víveres. Aquí tienen la explicación. Después del conflicto hubo amargas quejas de familiares diciendo que se les habían robado las encomiendas que con sacrificios habían enviado a sus seres queridos. No fueron sustraídas, se perdieron como consecuencia de la guerra y no fueron de las pérdidas más graves que tuvimos.

En resumen, no se puede decir que no haya habido penuria logística. Creo que en toda guerra, como en toda gran tragedia la hay. Lo que sí puede afirmarse es que:

Los planes logísticos que hizo el COMIL eran los adecuados a la doctrina y a las experiencias.

El transporte marítimo se realizó hasta que fue suspendido por motivaciones políticas.

COATLANSUR actuó en todo momento como coordinador, se mantuvo al tanto de la situación logística de Malvinas y transmitió la información al COMIL.

Los problemas que existieron fueron causados principalmente por el deficiente equipamiento con que llegaron algunas tropas, su carencia de adiestramiento y acostumbramiento al medio y de la poca adecuación de los medios de distribución en las islas.

La logística debe actuar en base a previsión y preaviso, que en este caso no lo hubo.

Las deficiencias logísticas no podían ser solucionadas en el terreno ni por los mandos operacionales.

### 33. LAS RELACIONES ENTRE LAS FUERZAS

Que durante el conflicto hubo fricciones entre las fuerzas es innegable. Hay varios documentos que lo atestiguan. Que hubo cooperación intensa es ciertamente demostrable y es lo que aquí me propongo hacer. Trataré también de establecer las causas de las fricciones.

En las fuerzas armadas de todos los países existen conflictos interfuerzas que los distintos tipos de organización que se han adoptado no llegan a anular. El disenter es intrínseco a lo humano y a la libertad de pensar. En la Argentina, hasta la época de Malvinas muy poco se había hecho para conseguir una integración real entre las fuerzas. El Estado Mayor Conjunto había sido un serio intento que promocionó con energía el General Toscano. Pese a ello y quizá a causa de su temprana desaparición, el 2 de abril la única publicación conjunta existente era la Doctrina Básica. En todos los aspectos cada una de las fuerzas se movía según sus propias doctrinas, reglamentos y publicaciones. Ni en las cuestiones más sencillas, como armas menores o administración, había homogeneidad

Basta una anécdota para ilustrar lo que digo. La base aeronaval de Río Grande en la Tierra del Fuego tenía la pista más próxima a Malvinas. Por eso además de estacionar allí los aviones navales se la ofrecí a la Fuerza Aérea para sus Mirage que no pueden hacer reabastecimiento en vuelo. Como ya he dicho pedí para su protección un grupo de artillería antiaérea al Ejército. Estos fueron con sus carpas, cocinas, etc. y por lo tanto se administraron en forma independiente. Los pilotos y demás personal de Fuerza Aérea convivieron con los nuestros en la Base. En la Armada, el servicio de comida se hace en base a un parte diario de racionamiento. Esta lista se integra con la dotación permanente más el personal que por cualquier razón esté transitoriamente alojado proveniente de otro destino. Por supuesto, si alguien se va, se resta del parte. En base a ese racionamiento se le proveen a la cocina los víveres necesarios según el menú del día. No hay movimiento alguno de dinero.

En la Fuerza Aérea, cuando un piloto pernocta en un destino que no es el suyo, paga por su pensión y a su vez su destino le abona un viático. En Río Grande ellos querían pagar y nosotros no les podíamos cobrar. Ordené solucionarlo a la criolla o sea falseando el racionamiento que no podíamos imputar a Fuerza Aérea y esta ahorrando los viáticos. Ni en esto nuestros sistemas eran compatibles.

Otro factor importante fue lo poco claro en la delimitación de jurisdicciones en la DEMIL. El Teatro, teóricamente tenía potestad en todo el ámbito de las islas, el mar argentino y su espacio aéreo. Los aviones de la Fuerza Aérea fueran de ataque o exploración, en esta guerra en particular, siempre debían actuar en ese espacio aéreo. ¿En cada caso deberían solicitar mi autorización?. No era lógico y no lo hicieron, pero fue una causa permanente de posibilidades de conflicto.

Por último está el problema de las misiones y tareas que la ley y reglamentos fijaban a las fuerzas. Un ejemplo ilustra lo que quiero expresar. En teoría, la aviación naval solo debía tener aviones de ataque para actuar desde portaaviones y no operar desde bases terrestres. Los aviones de Fuerza Aérea no podían atacar blancos navales. Por esta razón nunca se habían realizado adiestramientos conjuntos. Siguiendo estas normas ningún avión argentino debió haber atacado a los buques ingleses en San Carlos. Estas rigideces de la normativa interfuerzas eran causa importante de discusiones y resquemores. Sé que en este sentido se ha avanzado mucho. Espero que en toda la acción conjunta también lo haya sido.

La orgánica del poder militar durante Malvinas fue así. El comando supremo de las fuerzas fue ejercido por el tripartito COMIL, no por el Presidente. El Estado Mayor Conjunto era su órgano asesor. En el segundo nivel estaban: el Teatro Marítimo, el Comando Aéreo Estratégico y la Reserva Militar.

La Reserva Militar fue la Brigada Aerotransportada del Ejército que no llegó a ser empleada. No podían presentarse fricciones con quien no actuó.

El Comando Aéreo Estratégico, comandado por el Brigadier mayor Helmuth Conrado Weber, tuvo como principal brazo ejecutor a la FAS (Fuerza Aérea Sur) comandada desde Comodoro Rivadavia por el Brigadier Crespo. Los aviones que basados en el continente actuaban sobre Malvinas dependían de la FAS.

El Teatro, bajo mi comando, tenía a todas las fuerzas navales en su conjunto y como gran subordinado a la Guarnición Conjunta Malvinas con el General Menéndez como comandante conjunto

Es evidente que si se generaban fricciones estas serían entre autoridades aéreas y navales.

Como ya lo he dicho, con el Brigadier Weber, a quien hasta entonces no conocía, establecimos de inmediato una grata y activa colaboración. Fruto de ella serían todas las acciones y medidas que relataré a continuación.

El Brigadier Arnau y un grupo de jefes aeronáuticos fueron a integrarse en mi Estado Mayor en Puerto Belgrano y allí permanecieron durante todo el conflicto. Destaco especialmente la figura del Comodoro Raimondi que trabajó activamente en la sección operaciones. A Comodoro Rivadavia, para trabajar con la FAS fueron tres capitanes de fragata aviadores navales desde un primer momento. Poco después fueron reforzados por el Capitán de navío aviador naval Grondona y al promediar el conflicto también fue enviado el contraalmirante de comando naval Padilla.

Se establecieron eficientes redes de enlace entre las bases aéreas y aeronavales, el comando de la FAS, el comando en Puerto Belgrano y el del Brigadier Weber en Buenos Aires.

Con Weber dimos las órdenes correspondientes para que aviones de Fuerza Aérea se ejercitaran con nuestras fragatas antiaéreas Hércules y Santísima Trinidad por primera vez en la historia de nuestras instituciones. Eso fue el 16 de abril.

El 3 de abril, con Weber, coincidimos en la necesidad de explorar el Atlántico Sur para tratar de obtener información sobre la llegada al área del objetivo de navíos ingleses. La Armada disponía de 3 aviones Tracker, de corto alcance y que integraban el grupo aéreo del portaaviones. No eran aptos para esa atarea. Teníamos también dos aviones Neptune, aviones especializados con radar omnidireccional, equipos de detección radar y armas, pero estaban en el límite de su vida. Nunca

hubo más de uno disponible y con frecuentes fallas. La Fuerza Aérea no tenía aviones especialmente equipados para esta tarea, pero si disponía de aviones de gran autonomía, los tanques KC 130 y podía operar los Boeing presidenciales y requisar aviones de Aerolíneas. Todos estos aviones tienen radares meteorológicos y no de búsqueda, no tienen armas de ataque ni defensa y fundamentalmente no tienen equipos antiradares como para captar las emisiones enemigas antes de haber sido detectados. En resumen, el país no podía hacer una eficiente ni aún razonable exploración. Se hizo, con esfuerzo lo que los medios permitían.

De acuerdo con lo convenido se constituyó en la base aeronaval Comandante Espora, el 7 de abril, un centro conjunto de exploración. Allá fueron pilotos, personal y aviones de Fuerza Aérea y el 10 de abril se comenzaron los vuelos coordinados. Ya he relatado que uno de estos vuelos fue interceptado por un Harrier y obligado a alejarse, pero después de haber descubierto la presencia de los buques ingleses. Se suspendieron las exploraciones y se levantó el centro conjunto. Pese a las diferencias doctrinarias, pese a las carencias de reglamentación y normas operativas conjuntas, desde el inicio del conflicto hubo cooperación entre las fuerzas y acciones coordinadas desde el máximo nivel de conducción operacional.

La búsqueda y rescate de pilotos caídos en el mar había sido y seguía siendo una disputa doctrinaria entre las fuerzas. Ambas se asignaban la responsabilidad. Durante el conflicto no pretendimos dirimir estas diferencias sino aunar esfuerzos. La Fuerza Aérea hizo sus planes y tenía como medios básicos de rescate los grandes helicópteros Chinook. El Teatro hizo sus propios planes y concreté una organización cuyo comandante fue el entonces Capitán de navío aviador naval Martini, con sede en Río Grande y cuyos medios de rescate eran dos buques de salvamento o avisos. Uno patrullaba en la ruta de Comodoro Rivadavia a Malvinas y el otro entre Río Grande y Gallegos. Se coordinó con la Fuerza Aérea y en ambos buques se colocaron radio balizas y equipos de comunicaciones de la Fuerza Aérea. Se aunaban los esfuerzos en aras de tratar de recuperar al piloto que cayera, fuera aeronáutico o naval. En esa noble tarea fue atacado el aviso Alférez Sobral y allí murieron su comandante Capitán de Corbeta Gómez Roca y varios tripulantes. Estos muertos en combate son testigos permanentes de que desde un principio y hasta el final hubo cooperación y coordinación y estas se hicieron en forma orgánica y en base a acuerdos y planes preestablecidos.

También hubo acción coordinada para Georgias. La Armada no disponía de aviones con autonomía para llegar hasta allá. La Fuerza Aérea hizo vuelos con sus KC 130 y obtuvieron las detecciones que ya he comentado y que alertaron al submarino que se aproximaba a esas islas.

La Fuerza Aérea nos proveyó sus KC-130 para reabastecer a los aviones navales en vuelo. Esta operación requiere un alto grado de entendimiento. Un KC-130 fue a Espora y en pocos pero intensos días nuestros pilotos practicaron y con ello se posibilitaron las acciones posteriores en misiones de combate. Ya relataré los vuelos de los Super Etendard, aquí solo quiero dejar constancia que ellos no hubieran sido posibles sin la cooperación de este reaprovisionamiento interfuerzas.

Cuando por orden del COMIL debí trasladarme a Comodoro Rivadavia, la FAS que estaba ubicada en las precarias instalaciones que en la ciudad habían sido de L.A.D.E. me hizo lugar para que allí me estableciera. No necesité peregrinar buscando oficinas que la Armada no tenía. Como alojamiento personal, el General García me recibió en su Comando. Allí dormí y comí. Creo que ambas cosas ejemplifican claramente que más que conflictos hubo voluntad de trabajar juntos.

Como dije al iniciar estos párrafos y pese a todos los ejemplos que he expuesto, no niego que hubo roces, incluso algunos de ellos apasionados. Pero afirmo enfáticamente que en ningún momento, ni en ningún aspecto, las diferencias afectaron a las operaciones frente al enemigo que era, y sentíamos, común a todos.

### 34. LA INFANTERÍA DE MARINA

En 1982 la Infantería de Marina, según su organización de paz, contaba con cinco batallones. El 1 y el 2, con capacidad de desembarco y vehículos anfibios, en Puerto Belgrano. Fueron los que actuaron el 2 de abril para la captura de Malvinas. El B.I.M 3 (reducido) en La Plata. El B.I.M. 4, también reducido en Trelew. El B.I.M. 5, que era el más fuerte de todos en Río Grande. Era el que tenía la tropa mejor equipada y adiestrada para las zonas australes.

Como antes lo he expresado, poco después del 2 de abril dispuse el traslado del B.I.M. 5 a Malvinas y para remplazarlo fueron a Río Grande el 3 y el 4, que de inmediato comenzaron su aclimatación y adiestramiento. Cuando los batallones 1 y 2 estuvieron de regreso en Puerto Belgrano, se reunieron, reagruparon y se encontraron con su armamento y equipos que habían debido regresar por mar, también dispusimos su traslado al sur. Para allá alojarlos se debieron requisar las instalaciones de una planta frigorífica en desuso en la margen derecha del río, frente a la población de Río Grande. Para todas estas acciones y movimientos tuve el invalorable asesoramiento del comandante de la Infantería de Marina contraalmirante I.M. Carlos Busser, con quién ya habíamos trabajado juntos en 1980 y de quien valoraba no solo sus conocimientos profesionales sino además su extraordinaria capacidad de trabajo.

Pensamos en enviar a los batallones 1 y 2 a Malvinas. En esos días el COMIL decidió el traslado de la brigada del General Jofre. No se autorizó este nuevo refuerzo de la Infantería de Marina. Quedaron en Río Grande como reserva del Teatro. Enviamos sí a todos los grupos técnicos de la Infantería de Marina en construcciones de defensas y obstáculos; los llamados ingenieros anfibios. Se crearon unidades de artillería antiaérea con todas las armas para ello disponibles. Incluyendo los 1200 hombres del B.I.M. 5, totalizamos 2000 infantes de la Armada en Malvinas.

Estos hombres en todo el conflicto, no tuvieron carencias logísticas de ningún tipo. Las previsiones adoptadas dos años antes dieron sus frutos. La logística no se improvisa. Su emplazamiento en el terreno ha sido elogiada en diversos informes del enemigo. La conducción táctica estuvo a cargo de su comandante el Capitán de Fragata I.M. Robaccio a quién la Armada condecoró por su actuación, pero quizá más importante que ello es el respeto evidenciado por quienes fueron sus subordinados lo que pude personalmente apreciar en la ceremonia que al regreso se hizo en su base. Que orgullo y satisfacción siento al haber tenido subordinados de ese calibre. Creo que también debe ser mencionado el Capitán de navío capellán padre Cantalicio Sosa quien con sus años y su grado no dejó de dar misa diaria junto a la tropa en su despliegue en el terreno.

La Infantería de Marina, en este conflicto, no actuó en su misión específica, es decir en el asalto anfibio a una playa hostil. Lo hizo en unión y colaboración con el Ejército. Por tener la capacidad, el adiestramiento, el equipamiento y afortunadamente usar los mismo reglamentos y manuales de operaciones del Ejército, pudo integrarse a él como una unidad más. Fue un regimiento más a las órdenes del General Jofre. Se hizo así en la práctica y en las operaciones lo que muchos años de pretendida integración teórica y escolástica no habían logrado. Las discrepancias doctrinarias fueron obviadas y estas fueron aceptadas y compartidas por mis subordinados en aras del esfuerzo común.



### 35. LA AVIACIÓN NAVAL

Para el conflicto, la Aviación Naval en su conjunto se constituyó como la Fuerza de Tareas 80 bajo el comando del contraalmirante aviador naval Carlos García Boll. De él dependieron el Grupo Insular en Malvinas, con los aviones de adiestramiento Aeromacchi y Mentor más algunos helicópteros y aviones de transporte liviano. Eran los únicos que por sus características podían operar en las precarias instalaciones de las islas. Luego estaba el Grupo de Exploración constituido por los Neptune y los Tracker, aviones antisubmarinos con capacidades de exploradores pero ya muy antiguos y en el límite de su vida. Se le incorporaron algunos aviones de transporte liviano adaptados precariamente para esa tarea. El tercer grupo era el Grupo de Ataque integrado por los Super Etendard y los A 4 Q Sky Hawk. Como cuarto grupo el Grupo de Transportes, con aviones Focker F 28, Electra y B-200 Queen Air.

Como ya lo he expresado, no es mi propósito hacer el relato de ninguna operación en particular. El lector interesado tiene a su disposición varios textos a los que recurrir. Si haré comentarios particulares ya sea porque tuve alguna intervención personal o porque considere que en otras fuentes se han tergiversado algunos hechos.

Con respecto al grupo de exploración, ya algo he dicho cuando se habló de la colaboración con la Fuerza Aérea y algo más diré cuando se trate de la odisea del Belgrano y del ataque a la Sheffield.

Inmediatamente después del 2 de abril no previmos enviar aviones navales a las islas. La única pista disponible consolidada era la de Puerto Argentino. Algunas estancias tenían pistas naturales que solo soportaban el peso de las avionetas que allá eran el modo de transporte de los aislados pobladores. La pista de Puerto Argentino era de dimensiones reducidas y sin plataforma de cargas. La Fuerza Aérea de inmediato procedió a alargarla en todo lo posible y a construir una reducida plataforma, todo lo cual sería prontamente saturado por los aviones del puente aéreo. La pista por su largo no permitía la operación de los aviones de combate. Esta fue alargada todo lo que se pudo, unos pocos metros. Ambos extremos quedaban sobre el mar que caía casi a pique. Cuando después del conflicto los ingleses llegaron a la conclusión que debían tener una pista más larga la debieron hacer en otro lugar y el trabajo les llevó largos meses de ingentes esfuerzos.

La Fuerza Aérea envió algunos Pucará que se estacionaron inicialmente en Darwin. Cuando fue transcurriendo el tiempo, se acercó el invierno con más humedad y días más cortos, esa precaria pista ya no soportó el peso de esos aviones que se enterraban en el barro y debió ser evacuada. Se trasladaron a la isla Elefante.

Cuando el contraalmirante Otero llegó a Malvinas para integrar el Estado Mayor de Menéndez comenzó a reclamarme, entre otras cosas, el envío de aviones livianos de la Escuela de Aviación Naval. En los planes para el conflicto austral, estos aviones constituían lo que se llamó el Grupo Insular. Los aviones de la Escuela de Aviación Naval, como es lógico son aviones de adiestramiento donde los alumnos no sólo aprenden a volar sino también a usar las armas. Si bien son aviones con armas, su valor militar es reducido por su velocidad, carga útil y demás performances. Reitero, son aviones de adiestramiento, pero que contaban con la gran ventaja de haber trabajado intensamente con el B.I.M. 5 en una de las tareas más difíciles como lo es el apoyo de fuego cercano

a las tropas en tierra. Considerando todos los factores, y en contra de la opinión fundada del comandante de la aviación naval, decidí enviarlos.

Los Aeromacchi debieron quedar en Puerto Argentino pues por las características de su planta propulsora solo podían operar en pistas consolidadas. Para los Mentor se seleccionó la pista natural de Isla Elefante, también llamada Calderón o Payanca. García Boll sostuvo que los aviones se degradarían rápidamente en las islas y que llegado el momento del combate efectivo serían rápidamente superados. La historia le dio la razón. También, en aquel momento, se opuso apasionadamente el comandante del Área Naval Austral contraalmirante Zaratiegui. Este porque se sentía cada vez más debilitado frente al posible conflicto con Chile. Pese a todo y gracias a la audacia e intrepidez de sus pilotos esas pequeñas aeronaves protagonizaron algunas acciones memorables. Solo voy a recordar una. Fue un pequeño avión naval el primero en avistar a los navíos ingleses en San Carlos y sin dudar largarse al ataque. ¡Un avión de adiestramiento contra toda una flota!.

Intensa fue la actividad del transporte aéreo durante la contienda. No sólo debía transportarse a Malvinas, sino también mover tropas y suministros del norte al sur. Una vez más aquí también hubo activa colaboración entre las fuerzas. Un ejemplo, el traslado de los B.I.M. 1 y 2 de Puerto Belgrano a Río Grande se hizo en aviones de la Fuerza Aérea. Los transportes aeronavales volaron con todo su potencial y particularmente lo hicieron a Malvinas arriesgando sus vidas junto a las de sus camaradas de la Fuerza Aérea. Estos lo hacían decolando desde Comodoro Rivadavia, los navales desde Río grande. La Fuerza Aérea hacía las coordinaciones pues la pista de Malvinas no permitía la operación simultánea.

En el ANEXO VIII transcribo parcialmente el informe que al término de las acciones hizo el Capitán de Fragata aviador naval Norberto Ulises Pereiro (posteriormente llegó a ser almirante), piloto de transportes. Lo encuentro emocionante y además sumamente descriptivo de sus vivencias personales. Pienso que estas pueden ser trasladadas con pequeñas diferencias a la de los otros pilotos que actuaron en esta guerra.

Como ya lo he expresado, después de las acciones del 1° y 2 de mayo, el COMIL decidió que el portaaviones 25 de Mayo regresara a puerto y desembarcara a su grupo aéreo para que operara desde tierra. Como también lo he dicho, de acuerdo a las normas y acuerdos vigentes los aviones navales de ataque no debían operar desde tierra, pero ahora eran más importantes las realidades del combate que los tecnicismos reglamentarios. Se discutió si esos aviones debían subordinarse a la Fuerza Aérea o actuar bajo sus propios comandos coordinando las acciones. Esto fue lo que finalmente se hizo. Volaron a Río Grande y desde allí operaron. Recomiendo leer los libros donde se relatan las epopeyas de estos aviones y sus bravos pilotos.

Del informe de supervivencia del Capitán de Corbeta aviador naval Philippi que al ser derribado por el fuego enemigo se eyectó, cayendo al mar en el estrecho de San Carlos, consiguió llegar nadando a tierra, sobrevivir en soledad varios días y, finalmente, ser rescatado por pobladores malvineros, extraigo su última frase: “Como dijera Brown, eran hombres de hierro en barcos de madera”. Aquí se trataba de pilotos de hierro en viejos y achacosos aviones pero con un espíritu de sacrificio que ennoblecía su tarea.

Al iniciarse el conflicto, los A 4 Sky Hawk experimentaban una serie de problemas que

afectaban su capacidad. Se habían encontrado largueros de ala fisurados, sus cañones en ocasiones se trababan, carecían de sistemas de alarma radar, faltaban cohetes impulsores para sus asientos eyectables y la mayoría de los existentes estaban vencidos. Volvían varios aviones de un ataque sobre San Carlos. El Capitán de Fragata aviador naval Zubizarreta tenía la sensación de que sus bombas no se habían desprendido. Cuando esto le fue confirmado al llegar a Río Grande, quiso aterrizar sin perderlas puesto que, junto a su soporte, eran material crítico, y se largó al aterrizaje. Al tocar la pista el avión hizo un guiño y se salió de la mojada pista. Ante la posibilidad de la probable explosión, el Capitán Zubizarreta se eyectó, pero el paracaídas no completó su apertura pues el asiento no tomó la altura como debió haberlo hecho. El cuerpo cayó pesadamente a tierra y el piloto halló su muerte. Esta vez no fue el enemigo el causante sino un cohete que falló pues estaba vencido. Así volaron nuestros pilotos de A-4.

### 36. LOS SUPER ETENDARD

Cuando un avión vuela, es afectado en su trayectoria por los diferentes vientos que encuentra en su traslado. Para el lector no experto pondré un sencillo ejemplo. Supongamos que un avión salga de Buenos Aires destino Iguazú, que vuele a 1.000 km. por hora y que Iguazú estuviera exactamente al norte de Buenos Aires y a 1.000 km. de distancia. Teóricamente el avión luego de decolar y poner rumbo norte al cabo de una hora debería encontrarse sobrevolando su destino. Pero si en el trayecto se presentó un viento constante desde el oeste de 50 kilómetros horarios, al cabo de la hora de vuelo no estaría sobre Iguazú sino 50 kilómetros más al este.

Cuando se navega sobre tierra esta influencia del viento es corregida por el piloto que modifica su rumbo de acuerdo a la información que le proveen las ayudas a la navegación (radio faros y otras) de los aeropuertos de escala y destino. En el mar el problema es más complejo. En mar abierto no había (en 1982) ayudas a la navegación ni referencias de superficie para ir corrigiendo el camino, no se habían desarrollado aún los sistemas de satélites de información de posición.

El giróscopo es un volante o rueda que gira a alta velocidad. El giróscopo tiene la propiedad de ofrecer resistencia a modificar la dirección de su eje. Este es el principio físico que hace que una bicicleta se mantenga vertical, sin esfuerzo del ciclista cuando se desplaza rápido, pues los ejes de las ruedas (verdaderos giróscopos) tienden a mantenerse horizontales. Al bajar la velocidad o pararse, el efecto giroscópico se pierde y será el ciclista quién deberá esforzarse para no caer.

Haciendo funcionar varios giróscopos con sus ejes en distintas orientaciones se desarrolló un equipo capaz de detectar todos los movimientos que lo afecten. Ese es el llamado navegador inercial. Mediante este navegador inercial, un móvil puede ser conducido automáticamente desde un punto geográfico a otro sin necesidad de intervención del piloto y con absoluta precisión pese a las influencias externas que pueda soportar.

En 1982, el Super Etendard era un modernísimo avión que traía incorporado este novedoso navegador inercial y como arma más importante al misil Exocet, también dotado de otro navegador inercial.

El Super Etendard estaba proyectado para actuar así: recibiría de alguien la posición en el mar de su blanco. Se introducirían en el navegador las posiciones geográficas del lugar de partida y del blanco. El avión, así programado, se dirigiría sin otra ayuda hacia su blanco normalmente volando a ras de agua para evitar ser detectado y, consecuentemente, para no alertar a este. Al llegar a las proximidades del punto dato se debería elevar para tratar de tomar contacto radar o visual con el blanco que por ser un barco, razonablemente se habría desplazado durante el tiempo del vuelo. Si se obtiene contacto, se actualiza en el equipo el punto dato y si está a distancia adecuada se produce el lanzamiento y se emprende la retirada. Si no obtiene contacto, baja y sigue la aproximación. Poco después hace un nuevo intento y así sucesivamente.

Al ser lanzado, el misil ha recibido del avión la posición geográfica del punto de lanzamiento y de la última posición verificada del blanco. Como lo hiciera el avión, navega a ras de agua, luego se eleva para obtener contacto. Si obtiene el contacto abandona la derrota prefijada y se dirige hacia

el blanco guiado por un sistema activo ya sea radar u otro. Si no obtiene contacto, reinicia su vuelo programado y realiza sucesivos intentos hasta agotar su autonomía.

Conforme al plan de reequipamiento naval, se habían adquirido en Francia un grupo de aviones para reemplazar al grupo aéreo del portaaviones 25 de Mayo. La elección no había sido fácil por lo pequeño y anticuado de este. Casi como única opción estaba el Super Etendard. Este cumplía todos los requerimientos. Se hizo la compra y como de costumbre fue enviada la comisión de recepción con sus ingenieros aeronáuticos, técnicos mecánicos y los pilotos y dotaciones para su adiestramiento básico. El comandante de este grupo fue el entonces Capitán de Corbeta aviador naval Colombo.

El 2 de abril se estaba en proceso de recibir estos aviones. Habían llegado al país cinco. Las únicas armas que hasta entonces habían sido probadas eran los cañones. De los Exocet también habían llegado cinco pero aún no se había efectuado su recepción técnica ni la puesta a punto. Ni nuestros pilotos ni nuestros técnicos habían aun recibido las instrucciones ni el adiestramiento para el uso del arma. El portaaviones no estaba todavía equipado para operar con estos nuevos aviones. No había experiencia de reaprovisionamiento en vuelo. Los ingleses presionaron a los otros países europeos para que se nos negara todo tipo de apoyo. Los franceses, incumpliendo los contratos en ejecución suspendieron el envío de los aviones y armas pendientes pero además ordenaron a los técnicos que estaban en Espora que retiraran toda colaboración. Estos así lo hicieron.

Parecía que estas novísimas armas deberían permanecer ociosas. Tratar de ponerlas en operación era arriesgarse a arruinarlas y sacarlas de garantía. Pero por otra parte el incentivo era grande. Consulté con el almirante García Boll. Este habló con técnicos y pilotos. El Capitán Colombo se mostró optimista. Se dio la orden de intentar lo que parecía imposible. En un verdadero alarde de capacidad profesional, ingenio y dedicación, sin apoyo externo los técnicos y pilotos argentinos, en diez días pusieron a punto el novedoso y complicado sistema de armas, se adaptaron los misiles a los aviones, se hicieron marchar los navegadores inerciales y todas las interfaces necesarias. Los aviones comenzaron a volar.

No se perdió tiempo en tratar de hacer operativas a las bombas. Al no poder operar desde el portaaviones era necesario estirar su radio de acción con reabastecimiento en vuelo. Hablé con el Brigadier Weber. Poco después llegaba un tanque KC 130 a Espora y se iniciaba este crucial adiestramiento. Ya en condiciones los Super Etendard volaron a Río Grande. Desde allí operarían aprovechando la cercanía a las islas. Para decidir el traslado debimos evaluar ventajas e inconvenientes. Entre las ventajas la de más peso era la cercanía al área de operaciones. Entre los inconvenientes, el más preocupante era la vulnerabilidad de esta base ante un ataque abierto o encubierto. Ya volveremos sobre esto.

Se procedió al traslado. La escuadrilla estuvo lista hacia fines de abril y ya el tres de mayo se iniciaría el operativo que terminaría en el primer lanzamiento operacional exitoso en la historia mundial de un misil aire mar. La capacidad de técnicos y pilotos argentinos para poner en funciones y operar este sistema de armas no podía ser concebido por los orgullosos militares del primer mundo, no estaban preparados para esta sorpresa.

El vuelo que terminó con el hundimiento de la Sheffield fue lo que podríamos llamar el uso

doctrinario de este sistema de armas. Un avión explorador naval, un viejo Neptune, obtuvo un contacto mar. Lo informó a su base en tierra. Se dieron las alertas, se pusieron los sistemas inerciales en movimiento (se necesitan varias horas para su estabilización), se decidió el ataque. Mientras tanto el Neptune que había sido detectado, inició una táctica de gambito para evadir. Tiempo después con valor y decisión se elevó, hizo una nueva emisión y obtuvo un nuevo contacto. Ratificó y actualizó la información positiva. El vuelo ofensivo estaba lanzado. Se reaprovisionan los aviones en vuelo, se lanzan al ataque, lanzan sus misiles y hunden al blanco. El más moderno de los buques antiaéreos ingleses, cabeza de su serie y recientemente reciclado fue la víctima. Más adelante haré algunos comentarios al respecto.

Después de este éxito inicial, ya no se dispuso de los dos únicos aviones Neptune, los que no pudieron volar más por el deterioro de todos sus equipos. Parecía que los aviones y misiles estaban destinados a permanecer inactivos. Una vez más apareció la iniciativa criolla. En Puerto Argentino funcionaban un radar del Ejército y otro de la Fuerza Aérea que informaban a la Central de Inteligencia Conjunta. Estos equipos no llegaban a captar, por la distancia, a los portaaviones enemigos, pero sí a los aviones Harrier de despegue vertical. De allí se dedujo la posición de los buques lo que se transfirió a Río Grande. Cuando esta información fue confirmada se decidió el ataque. Salieron una vez más los aviones, se reaprovisionaron, captaron un blanco grande y lanzaron. No fue un portaaviones pero sí el gran mercante transformado en el portahelicópteros Atlantic Conveyor. Con él se hundieron los grandes helicópteros Chinook que transportaba y que eran vitales para las operaciones en tierra. Sabemos hoy que esta pérdida fue la causa directa de que la brigada británica tuviera que ser transportada por mar desde San Carlos a bahía Agradable, donde sufriría un desbastador ataque de la Fuerza Aérea.

Quedaba un solo misil. Las pérdidas sufridas por la Fuerza Aérea habían sido importantes. Los portaaviones enemigos se mantenían alejados. Parecía que la única forma de revertir la situación sería hundiendo a uno de ellos. Los aeronáuticos insistieron en pedir que los Super Etendard les sirvieran de guías para llegar hasta los portaaviones. Difícil era la tarea por la falta de adiestramiento, normas de procedimiento comunes, diferencias operativas de los aviones y fundamentalmente porque la esencia del Super Etendard es la de un cazador solitario que se acerca sigiloso, lanza su arma fuera del alcance enemigo y escapa antes de poder ser alcanzado. Pero se atendieron razones, se acercaron posiciones y fundamentalmente se intentó un casi desesperado recurso.

Pese a las resistencias lógicas, basadas en todas las razones técnicas que se me expusieron, decidí intentar la operación. Cuatro A 4 C de la Fuerza Aérea fueron a Río Grande, allí convivieron dos días con los navales. Se conocieron, intercambiaron experiencias, informaciones y opiniones. Combinaron procedimientos, acordaron tácticas y modos de acción y se largó la operación. Dos Super Etendard con el único misil remanente y cuatro Sky Hawk con bombas. Para sorprender una vez más al enemigo se diseñó una trayectoria ilógica. Se fue hacia el sudeste, luego se cayó hacia el norte y se apareció como si vinieran desde las Georgias. Largo camino que implicó dos reabastecimientos en vuelo.

Los Super Etendard obtuvieron contacto radar con un grande en pantalla, se estaba en distancia y se lanzó el misil. Los cuatro A 4 siguieron solos guiados ahora por la estela del misil. Dos fueron abatidos por el fuego enemigo, pero los otros dos pudieron llegar al blanco, lanzar sus bombas y regresar a su base. Estos bravos pilotos, interrogados separadamente hicieron similar informe. Ambos dijeron haber visto la explosión del misil en el costado del Invencible y haber

lanzado sus bombas sobre el mismo. El enemigo manifiesta no haber sido atacado. Hay otras evidencias que confirman el informe de los pilotos argentinos.

Después del ataque la actividad aérea enemiga se redujo drásticamente por un período considerable de tiempo. El portaaviones no regresó a puerto hasta el mes de Agosto a diferencia de todos los demás buques de la flota inglesa. Es evidente que los británicos no podían reconocer que su flota no había sido capaz de evitar un ataque de esas características sin hacer que su prestigio cayera muy bajo. Políticamente eso hubiera sido desastroso.

Volvamos un poco atrás en el tiempo. Después del 1° de mayo y cuando el enemigo demoraba el desembarco parecía que los ingleses no se decidían a ejecutarlo pese al dominio naval total y a la superioridad aérea local por temor a los ataques que desde tierra continental podrían recibir. En realidad bastante razón tenían para pensar así. Se tuvo la impresión que podrían intentar un ataque contra los aeródromos costeros continentales, asestar un golpe a la capacidad aérea argentina y hacer así menos gravoso el proyectado desembarco. El COMIL dispuso la dispersión de las aeronaves a aeródromos de alternativa.

Los Super Etendard, por su elaborada tecnología y el pobre sostén logístico propio de su precaria puesta en servicio, no soportarían esos movimientos. Decidí correr el riesgo de dejarlos en Río Grande, pero tomamos varias medidas de precaución. Reforzamos el patrullaje con destructores frente a la costa, incrementamos las guardias que hacían los Infantes de Marina, pedimos más colaboración al grupo de artillería antiaérea del Ejército en Río Grande y por último cada noche sacábamos los aviones a remolque de tractores para llevarlos fuera del aeropuerto a la pavimentada ruta tres. La caída de un helicóptero inglés en aguas del canal de Magallanes y la misteriosa desaparición de su tripulación en Chile, nos hace pensar que estuvimos acertados tanto en suponer que seríamos atacados como en las medidas para evitarlo. Conseguimos mantener a los aviones en su aeropuerto de despliegue hasta agotar su munición. Habíamos cumplido con el deber, ocasionando bajas al enemigo y minimizando las propias.

### 37. LA ODISEA DEL BELGRANO

Era yo un joven guardiamarina cuando en 1951 llegaron al país los que entonces llamamos los cruceros nuevos. En realidad nuevos no eran, ya tenían su buena campaña realizada. El que sería el Belgrano había actuado en la guerra contra el Japón en el Pacífico. Allí sufrió ataques y serias averías. Al término del conflicto, con la desmovilización pasó a reserva. Luego y según los planes de ayuda mutua fue cedido a nuestro país.

Construidos en 1937 al llegar a la Argentina los cruceros tenían ya quince años, pero para nosotros eran realmente modernos comparados con el 25 de Mayo y el Brown que eran los que en ese momento tripulábamos. Hoy parece la prehistoria pero el que luego de algún cambio de nombres sería el Belgrano, inauguró la era del radar en la Armada Argentina. También vinieron con él los nuevos conceptos en control de averías e incendio, las portas y tuberías estancas, los sistemas duplicados de achique, máscaras antigás, etc. Fueron realmente un salto adelante en la tecnología de la construcción naval.

Cuando en 1980, casualmente con el Capitán de navío Bonzo que en 1982 sería su comandante, hicimos el plan de renovación naval, el Belgrano fue uno de los buques destinados a pasar a reserva, lo que debería concretarse en 1982. Consecuente con ello no se destinaron recursos excepto para el mantenimiento mínimo indispensable.

Sin embargo seguía siendo un magnífico buque. Cinco torres de tres cañones de 6 pulgadas eran su batería principal. En 1981 en él icé mi insignia de comandante de la Flota de Mar. Ya en la segunda etapa fuimos al sur realizando un ejercicio operativo a dos bandos con cinco días de crucero de guerra. Llegamos a Ushuaia y desde allí con las lanchas rápidas que habían formado parte del grupo colorado fui a la isla de los Estados donde establecimos un destacamento naval que aún subsiste. Hacía años que nadie habitaba en esa isla. Tenía temor que pudiera seguir el destino de Picton y Nueva si no nos aposentábamos allí.

Todos los que hemos tripulado al Belgrano tenemos un recuerdo imborrable de él, pero es incuestionable que en 1982 su valor militar era mínimo. Su batería principal tenía un estado solo aceptable pues había tenido algunas fallas que no le daban total confiabilidad. Su defensa antiaérea era pobre por la obsolescencia de sus armas y fundamentalmente de sus elementos de control, ideados para aviones de mucho menores velocidades. Su electrónica era anticuada y poco segura. Sus mamparos y tuberías presentaban serias corrosiones. Su velocidad estaba reducida a un máximo no sostenido de 18 nudos. Le habíamos colocado unos cajones que simulaban ser lanzadores de Exocet, pero eran solo eso, una simulación.

Cuando se decidió la operación Malvinas, el 26 de marzo, el crucero se encontraba en dique seco en reparaciones generales con calderas y turbinas desmontadas, además de varios otros trabajos de una reparación que se suponía sería la última. En aquel momento debimos volcar todo lo disponible de los talleres en los buques que saldrían a operar, con lo que al Belgrano se lo demoró. Finalmente salió a navegar el 17 de abril, por primera vez en ese año con una tripulación que había sufrido importante rotación por los pases anuales, entre ellos incluido su comandante.



Se ha especulado con que el Belgrano debió ser estacionado en Puerto Argentino, como una poderosa batería y así colaborar en la defensa de las islas. En mi Estado Mayor del Comando de Operaciones Navales evaluamos esa posibilidad. También lo hizo el contraalmirante Allara en el suyo de la Flota de Mar. En ambos casos se llegó a la conclusión que no era conveniente. No es que no se pensó, se lo estudió y se lo descartó.

Los buques se hacen para navegar y los aviones para volar. En la movilidad reside parte del poder de ofensa y defensa y su capacidad para el combate. Por distintas circunstancias hay buques que han permanecido en puerto durante las guerras. El último y más claro ejemplo es el de la entonces poderosa escuadra francesa en la última guerra mundial, que fuera destruida por los británicos en la operación Catapult. Los buques franceses, en Africa del Norte, estaban políticamente indecisos entre su subordinación al gobierno colaboracionista del General Petain y al de sus mandos más inmediatos, inclinados a De Gaulle, pero aún no plegados a sus órdenes. Churchill no quiso correr riesgos y los mandó atacar y destruir, previo intimarles rendición. Las decisiones políticas se impusieron aquí también a cualquier lógica militar.

Tener al Belgrano en Malvinas hubiera significado incrementar el personal allá existente en mil hombres a quienes alimentar diariamente. Se debería además proveer el combustible para el buque, que pese a estar en puerto debería mantener sus calderas encendidas al no tener ningún servicio desde tierra.

Estando allá encerrado sería blanco preferencial de los ataques aéreos para lo cual su capacidad de defensa era más que precaria.

Pero por sobre todas estas consideraciones, ¿hubiera el Belgrano podido llegar a Puerto Argentino habiendo estado en condiciones de zarpar recién el 17 de abril, cuando ya estaba decretada la zona de exclusión y los submarinos nucleares enemigos esperándolo?.

Lo antes dicho, no debe confundir al lector con el concepto de “Flota en Potencia”, lo que los angloparlantes denominan “Fleet in being”. Este es el caso de fuerzas potencialmente inferiores que cumplen su cometido en la medida que consiguen aferrar fuerzas enemigas, que de no existir ese peligro latente de la flota en potencia, podrían ser empleadas en alguna otra tarea. A la flota en potencia puede materializarla una flota inferior, pero capaz de causar algún daño si se decide a actuar. Este fue el caso de la Escuadra de Alta Mar alemana después de Jutlandia y también el de una unidad independiente como lo fue el acorazado Von Tirpitz estacionado en un fiordo noruego en la última gran guerra. En ambos casos, los británicos destinaron importantes fuerzas navales a contrarrestar la eventual salida de unos y otro; fuerzas que fueron restadas a otras operaciones, por ejemplo a la escolta y cobertura de convoyes.

Cuando con el comandante de la flota, contralmirante Walter Allara, concebimos el desplegar los buques en tres grupos en el litoral patagónico, forzando las órdenes del COMIL que había, en un principio, dispuesto dejarlos en el Rincón de Bahía Blanca, fue el de la flota en potencia la idea rectora. Frente a Malvinas nuestros buques, manifiestamente inferiores en cantidad, calidad y medios de información, representaban una amenaza; en Puerto Belgrano hubieran dejado al enemigo en total libertad de acción.

Lamentablemente un error de inteligencia operacional hizo que nos lanzáramos al mar profundo el 1° de mayo, cuando en la realidad no estaban dadas las condiciones previstas en nuestro plan. El día en que los ingleses iniciaron el desembarco en San Carlos, que hubiese sido el momento adecuado, la flota de mar ya no existía como tal, consecuentemente, había dejado de ser una flota en potencia capaz de aferrar parte del poder naval enemigo.

No era este el caso del crucero General Belgrano, que dentro del puerto inmóvil, se hubiese convertido en una suerte de batería costera, una proyección de la tierra sobre el mar, pero en modo alguno en una amenaza que pudiera distraer fuerzas británicas.

El submarino San Luis, aunque ya degradado, con sus torpedos fallados, continuó en operaciones aferrando destructores y fragatas enemigas que procuraban su localización. Fue también en cierto modo una flota en potencia.

El Belgrano zarpó, el 17 de abril desde Puerto Belgrano y haciendo navegación costera se dirigió a la Isla de los Estados. En esta, su primera travesía, se trató de adiestrar a su renovada tripulación en los distintos roles: combate, crucero de guerra, incendio, supervivencia, abandono, en resumen prepararse para la acción. Ya en el sur se le incorporaron los destructores Piedrabuena y Bouchard, tan viejos y achacosos como él, integrando lo que se llamó Grupo de Tareas 79. 3. De los tres grupos en que se había dividido la Flota este era sin lugar a dudas el más débil y por ello fue destinado a la posición más excéntrica.

Como lo he expuesto antes, el 1° de mayo al recibir desde Malvinas información de que se había iniciado el desembarco impuse para Allara el mensaje 011555 donde le daba libertad para accionar sobre el enemigo. En consecuencia, Allara dispuso que sus tres grupos de tareas iniciaran su desplazamiento hacia el este en busca de enemigos. Así lo hizo el Belgrano con su grupo y rodeando por el sur la zona de exclusión alcanzan a estar en una posición casi exactamente al sur de Puerto Argentino y a algo más de 200 millas.

Mientras esto pasaba, en Puerto Belgrano llegamos a la conclusión de que la información procedente de Malvinas era errónea, que no había existido el desembarco anunciado y que el enemigo no estaba comprometido en una acción decisiva. El día 2 a la 1 y 20 de la madrugada le indico a Allara que el enemigo no estaba aferrado por un desembarco y que representaba una fuerte amenaza para su flota. Consecuente con eso él ordena a los grupos el regreso a sus posiciones anteriores. Para el grupo 3 (el del Belgrano) en particular, a las 2 y 50 de esa madrugada le ordena que se traslade al área Julián que es la situada al sur de la Gran Malvina.

En Puerto Belgrano, preocupado por la falsa salida a aguas profundas que habíamos hecho, me puse a meditar y tuve el presentimiento que, el que podría ser el blanco más apetecido por los británicos, era el Belgrano. Por ello interponiendo mi autoridad ante Allara impongo el mensaje 021248, o sea antes de la una del medio día del 2 de mayo, donde dispuse que el grupo de tareas 79.3 siguiera hacia el oeste hasta el área Miguel o sea a la Isla de los Estados. Lamentablemente los datos estaban echados, ya era tarde, poco después a las 1601 el Belgrano recibía su primer torpedo.

Junto al Belgrano se inmolaron 321 tripulantes, la mitad de todos los muertos argentinos en la

guerra. Pese a estos números concretos, a que en el conflicto se perdieron también el submarino Santa Fe, que el Alférez Sobral fue gravemente averiado con varios muertos y que la Armada perdió en Malvinas a los transportes navales Bahía Buen Suceso e Isla de los Estados se ha dicho y repetido que los buques de la Armada no actuaron en la guerra. ¿Error por desconocimiento o falseamiento insidioso de los hechos?. Hicimos lo que pudimos, nos arriesgamos más de lo que se nos había ordenado y mucho, pero mucho más de lo que habíamos prometido en sucesivos documentos y exposiciones desde antes de iniciarse el conflicto. Pagamos un muy alto precio por ello. Esta es la verdad basada en hechos concretos, verificables, documentados y conocidos.

Trataré ahora del como y el porque se hundió al Belgrano. He recomendado la lectura del libro “La batalla por las Malvinas” de Hastings y Jenkins por apreciar que es una versión casi oficial inglesa de la guerra y porque encuentro que en general lo que en él se dice se ajusta a la verdad de los hechos. Por lo menos a la verdad en que yo creo. No obstante en casi todo lo referente al hundimiento del Belgrano, lo que en este texto se dice, lo encuentro erróneo o tergiversado.

La tarea ordenada por el comandante de la Flota de Mar FT 79 para el GT 79.3 o sea el Belgrano y sus dos destructores escoltas era: "Se destacará por el sur del banco Burwood en aproximación al enemigo intentando contacto con unidades de superficie que operen hacia el sur de Malvinas para desgastarlas mediante ataques con misiles. Atacar únicamente blancos en oportunidad favorable teniendo en cuenta amenaza aérea". Este es un documento de la época y no algo que se diga ahora o después de ocurridos los hechos.

De su lectura resulta evidente que este grupo de tareas actuaba en forma independiente, que no intentaba atacar a la Fuerza de Tareas británica contra la que no tenía técnicamente ninguna posibilidad de éxito. Solo buscaba buques sueltos, blancos de oportunidad. Nada tenía que ver con posibles ataques aéreos contra los ingleses, a los que mal podría orientar y menos dirigir ya que no estaba en distancia ni tenía los medios técnicos para hacerlo. (radares especializados ni central de operaciones para operaciones aéreas).

Cómo el Conqueror llegó a tomar contacto con el Belgrano, está poco esclarecido. Según lo dicho por los británicos fue mérito exclusivo del submarino. Es posible aunque poco creíble, es sin embargo la versión que conviene a sus intereses manifestar. Cuando transcurran los años es posible que abran sus archivos secretos y podamos tener otra versión. ¿Que es lo que pienso?. Como antes he dicho, los ingleses casi simultáneamente atacaron al Belgrano al sur de Malvinas, al Sobral al oeste, al Narwal al este y sobrevolaron al grupo del 25 de Mayo al norte. Puede ser que cada caso sea un hecho individual y producto de una detección puntual por un elemento independiente.

Parece sin embargo mucho más lógico pensar que en base a un análisis de la información obtenida del tráfico radioeléctrico que ellos han reconocido que efectuaban con éxito, de información de aviones en vuelos de alta cota que también tenían, o de información satelital que estaba en poder de sus aliados norteamericanos y que niegan haber recibido, lo cierto es que el alto mando británico tiene que haber dispuesto de una información global clara de la situación mar. De cualquier modo la incógnita para este caso es irrelevante, pues lo concreto y por ellos reconocido es que el Conqueror más de 24 horas antes de lanzar sus torpedos ya tenía contacto con quien sería su víctima.

Pudo en este tiempo saber que el Belgrano en ningún momento puso proa hacia donde estaba

la fuerza de portaaviones inglesa, que navegaba a bajas velocidades que implicaban que no estaba lanzado a una acción ofensiva, que cuando lo avistó iban hacia el este pero que antes del amanecer del 2 de abril ya habían virado y retornaban hacia el oeste o sea alejándose de la zona de operaciones y que siempre estuvieron fuera de la zona de exclusión. ¿Porque no lanzó antes sus torpedos?. Parece que también entre los ingleses existe la costumbre de dar la orden de atacar, pero antes de hacerlo deben consultar, orden a medias. El comandante del submarino se comunicó con Londres (a su cuartel general en Nordwood) con el Almirante Fieldhouse de quién dependía en forma directa y no con Woodward que era el comandante en la zona de operaciones de Malvinas. En esa comunicación informó estar en contacto y en capacidad para lanzar.

La decisión de ordenar el lanzamiento de los torpedos fue no adoptada al nivel operacional, constituyó una operación táctica decidida en el nivel político. Fue en reunión de gabinete y personalmente por la primer ministro señora Thatcher. Quiero recordar que ya habían habido acciones militares con el empleo de armas, puesto que hacía más de 24 horas que Puerto Argentino y otras localidades de Malvinas soportaban ataques navales y aéreos. No sería pues el ataque al Belgrano la primera acción agresiva. Como lo he dicho, las acciones militares son una de las formas de llevar adelante las acciones políticas. El ataque decidido al Belgrano es un acabado ejemplo de esto. Se había presentado la propuesta de mediación del señor Presidente del Perú Belaunde Terry, que había reflatado la fracasada gestión del General Haig. Esta propuesta había sido aceptada en principio por nuestro Canciller con el visto bueno del General Galtieri aunque había quedado a ratificar por la Junta Militar. Era entonces Gran Bretaña la que debía dar el sí. En tales circunstancias fue cuando se adoptó la decisión política de torpedear al Belgrano, lejos de los buques ingleses, navegando lentamente y en alejamiento. Evidentemente no era una amenaza para las acciones militares pero si la oportunidad de dar un golpe político.

Hundir o averiar seriamente al Belgrano no implicaba un golpe severo al poder naval argentino. Sí, lo hubiese sido esa misma acción contra el portaaviones 25 de Mayo o de las entonces modernas fragatas 42, la Hércules y la Trinidad. En mi apreciación, Inglaterra no deseaba crear un desbalance militar entre los países del extremo sur de América. Aquí nosotros habíamos sido y seguiremos siendo, los principales socios comerciales de la Gran Bretaña. Podrá existir el problema Malvinas, pero los intereses comerciales son prioritarios. Por estas razones en aquel momento aprecié que el blanco más probable podía ser el Belgrano y no los otros grupos de tareas. Por eso en aquel medio día del 2 de Mayo envié el mensaje urgiendo el regreso a aguas más protegidas del Belgrano y no lo hice con los otros buques.

Por aquellos días un periodista me preguntó y eso fue publicado, si yo como marino y submarinista, estando al comando del Conqueror hubiese lanzado los torpedos. Le dije que sí y que no hubiese tenido ninguna duda en hacerlo. Era un buque de guerra enemigo, estábamos en un conflicto declarado y había recibido las directivas correspondientes. Una vez más lo reitero, la responsabilidad no es del militar ejecutor, que para eso está, sino del dirigente político que genera la orden. Fui bastante criticado por haber emitido esa opinión, pero sigo opinando lo mismo.

Lamentablemente el ataque al Belgrano fue demasiado contundente, posiblemente más de lo que ellos pensaron. Además de hundir el buque produjeron en forma instantánea la muerte de 300 tripulantes. La acción política se había convertido en tragedia, imagino que excediendo largamente las intenciones de quienes la ordenaron ejecutar. El viejo y achacoso Belgrano no tenía ya posibilidades de soportar un impacto, como es el caso de cualquier anciano. El hecho concreto es que los torpedos del Conqueror no sólo hundieron al buque y sus tripulantes sino que también

sepultaron la posibilidad casi a la mano de arribar a una solución pacífica. ¿Fue ese el efecto buscado por la dama de hierro?. Creo que sí.

A las 1601 llegó el primer torpedo que impactó y lo hizo en el centro del buque, provocando un gran rumbo y una terrible explosión que desde abajo destruyó el área de alojamiento del personal y las cocinas. Allí encontraron su sorpresiva muerte la mayor parte de las víctimas. Poco después un segundo torpedo destruía la proa. A las 1635, ante la incontrolable situación el comandante del buque dispuso su abandono y a las 1702 se hundió. Rápida y trágica secuencia. Las correctas y oportunas órdenes dadas y la preparación y adiestramiento para el rol de abandono hicieron menos gravoso el ya terrible episodio.

La primera noticia de esa acción la tuvimos, en Puerto Belgrano, cuando recibimos el mensaje 021635 del Bouchard anunciando haber sido torpedeado sin explotar y sin averías. Poco después el Piedrabuena informó que el Belgrano estaba al garete y sin comunicaciones. A 1836 nuevamente el Bouchard (que era el 2° en comando táctico del grupo de tareas) vuelve a informar que había sido torpedeado pero sin explotar, que había avistado bengalas blancas del Belgrano y que tenía las comunicaciones interrumpidas con este.

Con estas informaciones y sin poder tampoco nosotros entrar en contacto con el Belgrano, creí saber que se habían materializados mis peores presunciones. A las 20 horas ordené al destructor Piedrabuena que se destacara en apoyo del Belgrano. Al aviso Gurruchaga que estaba en Ushuaia que zarpara y fuera a ponerse a las órdenes del Piedrabuena. A las 2338 le hice a este último un nuevo mensaje ordenándole hacerse cargo de las tareas de búsqueda y rescate.

Al principio no podíamos imaginarnos que podría haberle pasado al Belgrano para que tan instantáneamente no pudiera comunicarse con ningún equipo de emergencia, ni aún de los que tienen fuentes propias de energía. No podíamos imaginarnos que ese buque con su fortaleza y su duplicación de sistemas quedara así mudo e inerte de repente. Poco después nos hicimos a la idea de la tragedia.

Se me planteó la cruel duda de arriesgar a los destructores y al Gurruchaga a un nuevo ataque submarino o intentar salvar a los posibles naufragos. Me decidí por esto último exclusivamente por una corazonada de que los ingleses no querían producir más víctimas. Militarmente debería haber procedido a alejar los buques, particularmente a los más valiosos pues no tenían ninguna defensa, allí aferrados, contra un submarino que los quisiese atacar. La apreciación fue acertada por haber sido esta una guerra no convencional. ( Estos tres últimos párrafos son copia textual de mi informe hecho al comando superior, en 1982 al finalizar el conflicto.)

Los ingleses no han aclarado en ningún informe que se conozca porque el Conqueror no continuó batiendo a los dos destructores. Si fuera cierta la razón que esgrimieron de que el grupo de tareas implicaba un serio riesgo para las operaciones, esos dos destructores dotados de misiles Exocet y de una bastante mayor velocidad eran potencialmente más de temer que el crucero Belgrano.

Al producirse el ataque los destructores procedieron de acuerdo a la doctrina. Aumentar al

máximo la velocidad y alejarse del submarino atacante. Por eso pusieron rumbo noroeste y subieron su velocidad a 22 nudos. Cuando en la primera guerra mundial los submarinos alemanes empezaron a actuar por vez primera en la historia, uno de ellos, en el canal de la Mancha se encontró con tres grandes cruceros ingleses. Sin mucha confianza en sí mismo lanzó sus torpedos y ante su sorpresa y alegría estos impactaron y uno de los cruceros comenzó a hundirse. Los otros dos se detuvieron y comenzaron la tarea de recoger náufragos. Habrán pensado que era un accidente, o quizá una mina. El submarino atónito hizo una nueva salva contra otro de los cruceros al que también hundió. El tercero impertérrito siguió recogiendo los ahora más numerosos náufragos. El submarino hizo una tercera salva y hundió al tercer crucero. Eran el Hogue, el Aboukir y el Cressy. Quedó desde entonces establecida la doctrina.

De acuerdo al sumario que se hizo en la Armada, en las actuaciones de ese grupo de tareas se cometieron varios errores doctrinarios. El sumario, fríamente, debe tener razón, pero lo que es absolutamente seguro es que si los buques hubieran hecho las cosas en forma diferente, los resultados hubiesen sido similares.

Lo concreto es que la reacción inicial de los destructores fue la correcta, aumentar la velocidad y alejarse del enemigo. Cuando empezaron a sospechar que el Belgrano estaba en serias dificultades y perdieron el contacto radar y visual retornaron para intentar retomarlos. El estado del tiempo y la llegada del crepúsculo vespertino complicaron las cosas.

Con mi autoridad superior, el análisis de los hechos y mis presunciones previas, a las 20 horas ordené contravenir la doctrina y proceder a intentar el rescate de los posibles náufragos. Ya el tres de mayo dispuse además destacar al Bahía Paraíso y aceptar la colaboración del buque chileno Piloto Pardo. El resto es historia conocida.

La odisea del Belgrano impactó severamente a toda la Armada y creo que al país en su conjunto. Como lo he dicho y repetido, desde una perspectiva aisladamente militar, la pérdida fue poco desequilibradora, en cambio sí fue muy importante en el plano político. Pero por sobre toda consideración, fue una tragedia humana, para los que sucumbieron, para sus seres queridos y aún para los sobrevivientes que no podrán olvidar las horas vividas en las frías y duras aguas del Atlántico Sur. Por ello el Belgrano se ha constituido en un símbolo de la guerra de las Malvinas.

De la euforia posterior al 2 de abril, en esos días de principios de mayo las cosas habían cambiado bastante. Se habían perdido las Georgias, estas sin mayor significado para la masa de la opinión pública. Pero ahora había comenzado el bombardeo y cañoneo de Malvinas al que no sabíamos responder, la pérdida del Belgrano terminó de ensombrecer el panorama. ¿Habría que disminuir las pretensiones para llegar a un arreglo?. Sorpresivamente las armas argentinas supieron y pudieron vengar sus derrotas. Se hundió a la orgullosa Sheffield. Estábamos a la altura del enemigo. Éramos capaces de devolver golpe por golpe. Militarmente fue realmente una hazaña. Políticamente me resulta difícil evaluar sus consecuencias.

## 38. EL ATAQUE AL AVISO ALFÉREZ SOBRAL

Ya antes he comentado que una de las discrepancias con la Fuerza Aérea era todo lo relativo a la búsqueda y rescate sobre el mar. Como solución alternativa cada uno hizo su propio plan, si bien coordinándolos y, entre otras cosas, nosotros embarcamos en los avisos balizas y radiofaros aeronáuticos y los manteníamos informados de la posición de estos buques de salvamento en el mar.

Se emitió la orden de operaciones por mensaje naval 161140 del 16 de abril que era complementaria del plan permanente de búsqueda y rescate N°1 "R" 79 del C.O.N. Como comandante de la organización lo designé al Capitán de navío aviador naval Héctor Martini con asiento en Río Grande. Para esta designación tuve en cuenta varios factores. No quise cargar al comandante del Área Naval Austral, en Ushuaia, con una tarea más. Martini, por ser aviador tendría mejores vivencias de la situación. También quería crear conciencia de que un aviador naval puede comandar organizaciones que incluyan buques. Por último pensé que siendo aviador le sería más fácil la vinculación con la Fuerza Aérea en un tema conflictivo pero en el que los pilotos a rescatar serían de ambas fuerzas.

Creo que una de las enseñanzas de este conflicto es que debemos estudiar mejor las normas de la guerra, tales como la convención de Ginebra y la historia de las operaciones para aprender como se manejan temas que, aunque en un primer momento parezcan menores o secundarios, resultan importantes cuando se han omitido o pospuesto. Al no haber tenido guerras, no teníamos ninguna experiencia ni doctrina sobre buques hospital, ni sobre operaciones de salvamento en áreas de combate como tampoco en rescate de sobrevivientes. De allí nuestras omisiones y dudas al alistar al buque hospital, que ya he señalado. Lo mismo puedo decir en el caso de los buques para la búsqueda y salvamento de pilotos caídos y sus posibilidades y limitaciones con respecto al enemigo.

Los avisos empleados fueron el Alférez Sobral en la línea entre Comodoro Rivadavia y Malvinas y el Somellera entre Río Grande y las islas. Los avisos son en realidad remolcadores de mar, cedidos por la Armada de los Estados Unidos de América. Estos buques que pertenecen a la Flota de Mar, están artillados. Tienen un cañón de bajo calibre y algunas ametralladoras antiaéreas. Para que pudieran haber sido aceptados por la Cruz Roja Internacional como buques protegidos deberíamos, entre otras cosas, haberlos desarmado. Dada nuestra escasez de medios preferí no hacerlo. En la orden de operaciones se colocó, como limitación, el que no debían entrar en la zona de exclusión sin orden previa.

Cuando se produjeron las acciones del primero de Mayo nos fueron llegando las noticias sobre las bajas en los aviones de la Fuerza Aérea que recibía en mi Estado Mayor el Brigadier Arnau. Cayeron varios aviones. En un primer momento pensamos que todos eran bajas, pero luego comenzamos a recibir noticias de que muchos de los pilotos se habían podido eyectar con éxito. De los aviones de combate Mirage, A 4 y Pucará no había dudas de que todos habían caído sobre las islas o en sus proximidades inmediatas. Poco podíamos hacer por ellos desde el continente. Otro era el caso de los bombarderos Camberra. Dos fueron dañados. Uno consiguió volver pese a las averías que sufrió. El otro pudo transmitir su posición geográfica y se supuso que los tripulantes saltaban en paracaídas en pleno mar.

En tal circunstancia no dudé en emplear al Sobral. Recuerdo que hasta ese momento y pese a

las amenazas de zona de exclusión varios de nuestros buques habían entrado y no habían sido atacados. Habían pasado pesqueros, varios en misiones de inteligencia, el carguero Formosa había llevado provisiones, las lanchas de Prefectura habían viajado sin más molestias que el mar. Con tales antecedentes por mensaje G.F.H. 012210 ordené al Sobral destacarse a la posición 49 30 sur, 59 35 oeste, que era la posición dada por el Camberra, para la búsqueda y rescate de los tripulantes que allí habían caído a 1730 horas.

El aviso Sobral llegó al área a las 1500 del 2 de mayo y comenzó su plan de búsqueda. Pocas horas habían transcurrido cuando nos llegaron las noticias del ataque al Belgrano, pero recién hacia la media noche tomamos conciencia de que había sido hundido por torpedos. Ante esta novedad, y el vuelco de la situación, decidí retirar al Sobral. Le enviamos el mensaje G.F.H. 030012 de mayo para que abandonara la búsqueda y regresara a su estación fuera del área de exclusión. La apreciación fue correcta. Sin que el buque en ese momento nos informara, a 2345 fue sobrevolado por un helicóptero que no lo atacó. A 030026 es nuevamente sobrevolado. El comandante del buque resuelve responder con fuego antiaéreo y los helicópteros le lanzan misiles. El Sobral, seriamente averiado, habiendo perdido a todo el personal de guardia en el puente de comando, entre ellos a su comandante, emite a 030050 su última comunicación. En un segundo ataque había sufrido nuevas y serias averías que entre otras cosas lo habían dejado mudo. Creímos que había sido hundido pues por varios días no tuvimos noticias de él.

En la noche del 2 al 3 de mayo pensamos que habíamos perdido a los 1000 tripulantes del Belgrano y a la dotación entera del Sobral. Esa misma noche, un avión Neptune que estaba en tareas de reconocimiento, se sintió detectado, informó, pasó a vuelo rasante y quedó en silencio R.T. por varias horas. Creímos también haberlo perdido. Afortunadamente fue una falsa alarma y volvió sin novedad. Del Belgrano se pudieron rescatar 700 hombres y el Sobral pudo regresar con la lamentable pérdida de ocho tripulantes pero salvando al resto y al buque.

El 4 de mayo al medio día se tuvo un primer contacto con el Sobral a través de una radio costera que escuchó sus señales de emergencia. Se ordenó salir en su búsqueda al buque de desembarco San Antonio que estaba en Puerto Deseado, a una lancha de la Prefectura Naval y al destructor Py que volvía del frustrado ataque. Los aviones no podían operar por niebla. El 5 de mayo a las diez de la mañana el Sobral fue avistado por un helicóptero, y con esta información el San Antonio lo encuentra a 14 horas y finalmente entra a Puerto Deseado, por sus propios medios.

¿Cuántas dudas?. Es posible que lo correcto hubiese sido desarmar los buques y hacer las comunicaciones con la Cruz Roja. Podría haber negado el apoyo, bastante problemático a los camaradas de la Fuerza Aérea. El Comandante del Sobral podría no haber abierto el fuego. Son todas conjeturas que hacemos ahora que conocemos los resultados. En su momento hicimos lo que creímos que era lo mejor y nuestro deber. En su momento se recriminó duramente a los ingleses por este ataque. Hoy creo que ellos posiblemente solo fueron a investigar a ese incursor nocturno y reaccionaron al ser atacados, no puedo saberlo pero pienso que fue así. Lo que debemos procurar, por sobre todo, para evitar estos malos entendidos y su consecuencia de víctimas es evitar llegar a la guerra. En lo que hace a nosotros los militares es prepararnos mejor para el combate y también para todas las otras circunstancias colaterales, como las que se presentaron en este caso concreto.



### 39. ORGANIZACIÓN Y PROBLEMAS DE COMANDO

Determinar la mejor organización y la correcta distribución de tareas en una empresa o grupo de cualquier tipo es de lo que trata la orgánica.

Se ha dicho que las fuerzas armadas fueron las que desde muy antiguo se dedicaron a este tipo de estudios y también de que no existe una organización ideal típica, sino que esta dependerá de un extenso conjunto de condicionamientos. Entre estos podemos citar al objetivo o meta de la organización, la índole de las personas que la integran, las influencias externas, etc. También y muy importante es la complejidad del conjunto.

En el caso de las fuerzas armadas argentinas, al momento del conflicto de Malvinas, un hecho determinante era la falta de integración existente. El único organismo conjunto era el Estado Mayor Conjunto, que tenía varios años funcionando pero con muy pocos logros concretos. Ya lo he dicho, en 1982 la única publicación conjunta existente era la doctrina básica. Cada una de las fuerzas se manejaba en forma absolutamente independiente, con sus propios reglamentos, códigos, procedimientos. Las operaciones de adiestramiento eran independientes, las armas, municiones y equipos no estaban normalizados. La logística era propia de cada fuerza. Esta realidad condicionaba fuertemente la orgánica a adoptar para una operación conjunta. Las misiones, tareas y áreas de responsabilidad eran más causas de fricción que de unión.

También he expresado que cuando debimos imaginar como realizar la operación captura, planeamos no una operación verdaderamente conjunta, sino más bien dos acciones sucesivas, en sí mismas independientes. Primero el desembarco anfibio realizado por la Armada con un pequeño componente del Ejército. Inmediatamente después la llegada de los aviones de la Fuerza Aérea transportando al contingente del Ejército que era el destinado a permanecer en Malvinas. En esta forma cada uno se desempeñaba según sus propias normas y procedimientos. El método adoptado demostró ser eficaz puesto que la captura de Malvinas se logró en los tiempos previstos, sin víctimas enemigas, según era lo deseable, y fue una acción conjunta a los ojos de cualquier observador externo.

Una de las falsas ideas que más se han difundido con tozuda reiteración es la de que el plan establecía que una vez efectuada la captura de la guarnición y el desalojo del gobernador inglés, todas las fuerzas se retirarían de inmediato de regreso al continente. En ningún momento esto se pensó así.

El Plan de Campaña Esquemático, con el que se realizó la operación lo dice claramente.

Transcribo el punto 5) Tareas particulares, acápite f). Medidas de coordinación que dice:

El Comandante del T.O “Malvinas” desafectará los medios asignados a partir del día D, de acuerdo a la evolución de la situación. Deberá haber completado la desafectación aproximadamente el día D+5 salvo autorización del Comité Militar de aquellas que requiera.

A partir del día D se designará un Oficial Superior del Ejército, quien dependerá directamente del Cte Vto Cpo Ej, como Jefe Militar de todos los efectivos que permanezcan en las islas. Este tendrá como tareas: la conducción de la defensa del territorio de las islas, neutralizando cualquier intento de reacción interna, mantener el control de la población, apoyar la gestión del gobierno militar y

mantener informado al Comando Superior sobre la evolución de la situación. Los efectivos de la Fuerza Aérea y de la Armada destacados en el archipiélago estarán bajo su control operacional.

El Estado mayor Conjunto será responsable, a partir del día D de llevar la situación general y proponer al Comité Militar los modos de acción que aseguren el mantenimiento del objetivo estratégico militar”.

Lo expresado en el punto 1) puede llevar a confusión a un lector apresurado. El Comandante del Teatro Malvinas, que fuera el General García, debía desafectar los medios de la Fuerza Aérea y de la Armada luego de la captura. Fue lo que hizo. Entre el 2 y el 3 de abril regresaron al continente los aviones de la Fuerza Aérea, los hombres y medios de la Infantería de Marina y los buques de la Armada. De acuerdo a lo previsto quedaron los 500 hombres del Ejército, con pequeños componentes de las otras dos fuerzas.

El punto 2) aclara perfectamente el concepto. A partir del día D o sea del 2 de abril quedó un General a cargo de la guarnición, el General de Brigada Daher.

El punto 3) también es claro si nos atenemos a lo que se pensaba en el momento de redactar el plan. Ya lo he dicho pero creo necesario reiterarlo. Cuando se me dio la orden de hacer el plan para capturar Malvinas se me ordenó hacer solo eso, la captura y no la defensa posterior. Ante mi reiterada inquietud sobre el futuro, el General Galtieri, después de varias insistencias de que ese no era mi problema, terminó aclarándome que la operación no se llevaría a cabo sin antes haber realizado los contactos convenientes con Washington y Londres que dieran la cuasi certeza de que no habría reacción armada inglesa.

Lamentablemente los hechos de Georgias hicieron que se decidiera la captura de Malvinas antes de lo previsto y sin que se hubieran completado los contactos diplomáticos que antes he mencionado. Quién desee profundizar sobre las razones que llevaron al Comité Militar a adoptar esa decisión a fines de marzo, puede hacerlo leyendo el libro del entonces Canciller Doctor Nicanor Costa Méndez y también el del contraalmirante I.M. Carlos Busser. Yo no tuve injerencia ni fui testigo de esos acontecimientos.

Una vez más, cuando redactamos el Plan Esquemático, lo hicimos en el convencimiento de que, por lo menos en lo inmediato, no habría reacción militar británica. El día D, que fue el 2 de abril se concretó el desembarco naval, inmediatamente llegaron los aviones con los 500 soldados y el General Daher. El comandante del Teatro Malvinas, General García, dispuso el regreso al continente de los medios de la Fuerza Aérea y de la Armada (punto 1). Quedarían en Malvinas el General Menéndez como Gobernador y el General Daher como comandante militar. El Estado Mayor Conjunto sería el responsable de mantener actualizada la situación y de proponer al Comité Militar las acciones que fueran necesarias de acuerdo con la evolución de la situación que estaría verificando. En ningún momento se previó la evacuación total de las fuerzas.

Los miembros del Comité de Trabajo inicial (General García, Brigadier Plessl y yo) quisimos ser muy claros. Por ello adjuntamos al Plan Esquemático, cuatro páginas de conclusiones. En ellas, entre otras cosas, se lee:

“Para enfrentar la eventualidad de una reacción estratégica militar por parte de Gran Bretaña, este

“Comité de Trabajo concluye que, el Comité Militar deberá designar un organismo en el más alto “nivel de la conducción, responsable de la actualización permanente de la situación, que conlleve la “tarea de la confección de una nueva Directiva Estratégica. El Comité de Trabajo aprecia necesario “dejar claramente establecido que la proposición de desactivación del T.O. “Malvinas” a partir del “día D+5, responde a los siguientes fundamentos:

El mantenimiento o seguimiento de la situación estratégica militar excede en demasía las posibilidades del Comando Conjunto.

El desconocimiento de la naturaleza y magnitud de la reacción de Gran Bretaña, impide determinar a priori la magnitud, naturaleza y misión de los medios a oponer, como así también el ambiente geográfico en que se deberá operar.

.....

.....

.....

De todo lo expresado y transcrito se concluye claramente que en ningún momento se pensó en tomar las islas, desalojar al Gobernador inglés y sus tropas y a continuación retirarnos también nosotros. Nunca se habló de un Teatro Marítimo. Siempre pensamos que el Comité Militar debía designar un organismo y no un Comandante para la eventualidad de que se evidenciara una reacción militar enemiga.

En el Comité de Trabajo el tema del después nos preocupaba, pese a la orden recibida de ceñirnos exclusivamente a la captura. Particularmente con el Brigadier Plessl meditábamos que, en caso de producirse la reacción inglesa, tanto la Fuerza Aérea como la Armada deberían comprometer en ese conflicto la casi totalidad de sus respectivos medios. No sería ese el caso del Ejército, pues Malvinas, en ningún caso podría requerir más de una o dos brigadas. Así las cosas, de nombrarse un Comandante Conjunto único, ¿a que fuerza le correspondería?. A un general con solo una parte del Ejército y toda la Aeronáutica y la Marina involucradas. A un almirante subordinándole toda la Fuerza Aérea o a la inversa a un Brigadier comandando a toda la Marina. No lo veíamos factible conociendo los preconceptos existentes. Entre nosotros concluimos que lo único viable era organizar un Comité de tres miembros que adoptara las decisiones militares colaborando en esa tarea con el Comité Militar que estaría mayormente dedicado a los problemas políticos y de las relaciones exteriores.

Este Comité coordinaría las acciones aéreas y navales con las operaciones en Malvinas. Proveería los apoyos de inteligencia estratégica, de logística y de los refuerzos y relevos para la guarnición en las islas. De estas conversaciones y conclusiones informé extensamente al almirante Anaya.

La DEMIL 1 fue redactada a fines de marzo de 1982. Ya se había adoptado la decisión de realizar la operación de captura. Para ese entonces era un hecho que no se habían realizado los contactos previos con los británicos, si bien en el Estado Mayor Conjunto y en el Comité Militar eran optimistas y pensaban que el modo de acción inglés más probable era el reaccionar únicamente en forma diplomática. Así lo decía la DEMIL.

Ante mi sorpresa, el 3 de abril, me enteré de la existencia de la DEMIL y de mi designación

como Comandante del Teatro del Atlántico Sur, decreto mediante. Paralelo al Teatro existiría el Comando Aéreo Estratégico. No había ente de coordinación si bien se autorizaban los contactos horizontales. El Comando superior era el Comité Militar. La DENAC 1 en su página 17 dice “Concepto estratégico militar. 1) El Comité Militar ejercerá la conducción militar de la Fuerza Conjunta”.

La orgánica adoptada en la DEMIL 1, además de poco clara y difusa, me pareció manifiestamente inconveniente. Se lo dije a mi comandante el almirante Anaya y al Comité Militar pero no se aceptaron mis argumentos. Muchas páginas atrás he relatado como el Brigadier Insúa, segundo jefe del Estado Mayor Conjunto, expresó por escrito su disconformidad con la orgánica adoptada pero tampoco se dieron satisfacciones a sus planteos. ¿Podía yo, ya iniciado el conflicto, dar un paso al costado y por una disidencia de forma, negarme a cumplir con las tareas para las cuales la Armada y el país me habían preparado durante muchos años?. Pensé que no tenía ese derecho y acepté las obligaciones que se me imponían, pese a mi disidencia.

El tiempo y el desarrollo de las acciones vinieron, tardíamente, a darme la razón. El 22 de mayo, el Comité Militar decidió la creación del CEOPECON (Centro de Operaciones Conjuntas), con sede en Comodoro Rivadavia. Este organismo estuvo integrado por el General de división Osvaldo García, comandante del 5º Cuerpo de Ejército, por el Brigadier Mayor Helmuth Conrado Weber, Comandante de Operaciones Aéreas y yo Comandante de Operaciones Navales.

¿Cómo se llegó a la creación del CEOPECON?. Para evitar llevarme de falsos recuerdos o de ideas actuales surgidas del conocimiento posterior de los hechos, una vez más recurro a transcribir lo que escribí en mi informe oficial redactado en Puerto Belgrano en julio de 1982. ( página 99):

“El día 13 de mayo pedí una reunión del Comité Militar quería expresar mis inquietudes. “Estas eran fundamentalmente de dos clases:

“Mis dudas sobre nuestra posibilidad de éxito. Estas estaban basadas en las carencias de “apoyo a las islas, las dificultades logísticas evidenciadas y las capacidades de ataque de la “Fuerza Aérea Argentina”.

“Las dificultades en la orgánica”.

Se me escuchó pero no se adoptó ninguna resolución. En cambio se me ordenó trasladarme a Comodoro Rivadavia. Cumplí la orden. Me fui sin Estado Mayor. El día 15 de Mayo produje el oficio COOP IM4 “S” que transcribo íntegramente en el ANEXO IX.

En este oficio hice una síntesis de lo que había expuesto el 13 de mayo en la reunión del Comité Militar. Consiste en un relato de la situación militar de ese momento, luego una apreciación de las posibles acciones que emprendería el enemigo y, por último, las correspondientes conclusiones. Mi deber me indicaba que debía insistir ante mis superiores ante la gravedad de la encrucijada en que nos encontrábamos y en nuestra imposibilidad de revertirla militarmente.

Esta nota fue entregada a cada uno de los miembros del Comité Militar. Quiero recordar que esto fue antes del desembarco en San Carlos. Aún se tenía cierta capacidad de negociación. Aún se estaba en tiempo para alertar a nuestro público sobre el posible futuro. Militarmente ya no había posibilidad de cambio ni en las islas ni en el continente.

Luego del envío de esta nota se produce el desembarco en San Carlos el 21 de mayo. El 22 viajé nuevamente a Buenos Aires para una reunión del Comité Militar. Y allí se resolvió relevarme de mis funciones para ser reemplazado por el CEOPECON, (Centro de Operaciones Conjuntas), constituido por el General de división D. Osvaldo J. García, yo, Comandante de Operaciones Navales y el Brigadier Mayor D. Hellmuth Conrado Weber, Comandante de Operaciones Aéreas. El Centro tendría sede en Comodoro Rivadavia, actuaría con capacidad ejecutiva sobre todas las fuerzas del Teatro, las aéreas del Comando del Brigadier Weber y las de la reserva estratégica del Ejército. Se actuaría por consenso y en caso de disidencia el más antiguo, que era el General García tendría poder de decisión.

Para no dar información al enemigo ni alertar al público interno, el cambio en la estructura de comando se mantendría reservada.

Se vino a adoptar así, casi al final del conflicto, la estructura de organización y comando que habíamos imaginado al principio. Allí terminó antes del final del conflicto, mi Comando del Teatro del Atlántico Sur.

Creo que el CEOPECON o algo similar debió ser creado cuando se decidió ejecutar la operación Malvinas. Ese organismo hubiese tenido más medios y tiempo para planear una mejor defensa, hubiese obtenido una mejor coordinación entre las fuerzas actuantes. Se habría centralizado mejor la logística en sus diversos pasos: obtención, transporte, distribución. También se habría tenido una más ágil conexión con los Estados Mayores de las Fuerzas y una mejor información.

¿Fue el CEOPECON un órgano de Comando? Hay quienes lo niegan terminantemente. El comando es intrínsecamente unipersonal y parece difícil concebirlo de otra manera. Sin embargo, en el momento de Malvinas, era un hecho de la realidad que el Comando Superior lo ejercía el Comité Militar y la DENAC 1 lo dice expresamente. “ El Comité Militar ejercerá la conducción superior de la Fuerza Conjunta.” ( página 17 punto 1.)

El COMIL, como comando superior, tenía su estado mayor que era el Estado Mayor Conjunto. Si el Comando Superior era tripartito, también suena lógico que su escalón inmediato inferior pudiera ser tripartito y no unipersonal.

Los triunviratos nunca han tenido demasiado éxito. Así lo fue en nuestra temprana historia nacional. Creo que un ejemplo muy ilustrativo es el francés. Luego de la caída de la monarquía, con la revolución de 1789 y el siguiente período revolucionario y del terror, al tratar de llegarse a una institucionalización se creó el triunvirato, siendo uno de los triunviros el entonces exitoso General Napoleón Bonaparte. Poco después se produce el primer cambio, sigue existiendo el triunvirato pero con uno de ellos como primer triunviro, Napoleón. Poco tardaron en desaparecer los otros dos y Napoleón llegó a Emperador. En nuestro caso no fue así, siempre actuamos por consenso y el General García no tuvo necesidad de llegar a imponer su criterio.

Al llegar a Comodoro Rivadavia el 14 de mayo, conforme a lo que me ordenara el COMIL, tuve extensas reuniones con el General García. Como ya lo he dicho, por invitación del general, me

alojé en sus dependencias y todas las noches comíamos juntos. También hablé con el Brigadier Crespo pues él me había cedido oficinas en la sede de su comando. Previendo el inminente desembarco inglés analizamos con ambos la alternativa de lanzar la que era la reserva estratégica, o sea la brigada aerotransportada del Ejército. Al General García le entusiasmaba la idea. A la Fuerza Aérea le parecía irrealizable por la actividad aérea enemiga en los posibles lugares del lanzamiento de las tropas, condiciones meteorológicas imperantes en la zona, cantidad de aviones transportes necesarios, etc.

Cuando el 21 de mayo se produce el desembarco inglés en San Carlos, viajé a Buenos Aires, el 22 me reuní con el COMIL, reunión a la que también asistió el Brigadier Weber. Allí se decidió la creación del CEOPECON. Producida la decisión pregunté como se actuaría en caso de disidencia en el seno del organismo y puse el ejemplo concreto del posible lanzamiento de la brigada aerotransportada. ¿Si el General García estaba por el sí y el Brigadier Weber por el no, yo, que sería el menos implicado sería el que en definitiva tendría el voto decisorio?. En ese momento el General Galtieri, con el acuerdo de los otros dos miembros, decidió que en caso que no hubiera consenso unánime, la decisión final la adoptaría el General García. Se constituyó un triunvirato con un primer triunviro. Reitero, no hubo disidencias y siempre actuamos en buen acuerdo

Durante el juicio de Malvinas, al tratarse cual era la esencia del CEOPECON, se dijo que no podía existir un comando si no tenía un estado mayor. Creo que ese es un concepto muy arraigado en el Ejército. Un avión en vuelo tiene comandante y no tiene estado mayor. Los buques de la Armada tienen comandante y no tienen estado mayor, por lo menos no con la estructura tradicional de cinco jefaturas. Hoy en nuestro país las tres fuerzas armadas tienen cada una su estado mayor y no tienen comandante. El señor Presidente, en su carácter de Comandante de las Fuerzas Armadas tiene como estado mayor al Estado Mayor Conjunto. ¿Y los otros tres?. Como se ve la orgánica tiene sus bemoles.

Terminado el conflicto, en la Armada se creó una Comisión de Análisis del Conflicto, conocida como la COAC. Esta comisión desarrolló sus tareas en la Escuela de Guerra Naval y llegó a diversas conclusiones. Una de las más severas críticas a lo actuado durante el conflicto fue la referente a la orgánica adoptada y en particular a que las acciones aéreas no hubieran estado subordinadas a las directivas del Teatro Atlántico. Se dice que esa fue una de las causales importantes del fracaso militar argentino. Creo que la orgánica adoptada no fue la mejor, pero disiento con que haya tenido importantes consecuencias en el resultado final. Estoy absolutamente seguro que cada uno de los soldados, aviadores y marinos puso lo mejor de sí, dependiendo de quién dependiera. En particular estoy seguro que el Brigadier Crespo y todos sus subordinados hicieron lo más y mejor que supieron y pudieron hacer. Nada más hubieran hecho si hubieran estado subordinados a mi comando. Es más, quizá se hubieran esforzado menos. Reitero, no debemos buscar en la orgánica la causa de nuestra derrota, sino en factores mucho más profundos. En lo que hace a la orgánica, el factor determinante fue la escasa integración real de las fuerzas para el tiempo del conflicto.

¿Cómo fueron mis relaciones como Comandante del Teatro con mis superiores del COMIL.? Ya he dicho que cuando el 3 de abril se me comunicó mi designación, expresé mis reparos a ello y a la orgánica adoptada. Poco después, el 6 de abril creo que sorprendí al COMIL con mis requerimientos de precisiones sobre fuerzas, jurisdicciones, política para la apertura del fuego, pedidos de helicópteros y medios adicionales, pero en particular con mi apreciación de que el enemigo reaccionaría en fuerza. Esta apreciación, traducida en mi plan para el teatro era contraria a la expresada por el Estado Mayor Conjunto en la DEMIL 1 y al optimismo del COMIL.

Ante las dificultades que preveía con la orgánica establecida, propuse trasladar mi Comando a Buenos Aires. Podía ubicarme con comodidad en el edificio de la Armada, donde tenía mis propias oficinas y utilizar las eficientes instalaciones que para el ejercicio del comando existen en la Central de Operaciones del piso 12. No se aceptó que me acercara al centro del poder y en cambio se me sugirió que me fuera a Comodoro Rivadavia. Se me dijo que así estaría más cerca de Malvinas. No acepté. En Comodoro Rivadavia no tendría donde y como instalar a mi estado mayor, estaría más aislado tanto del COMIL, como de mi único comando paralelo el del Brigadier Weber.

Con respecto a las islas, para las comunicaciones radioeléctricas no inciden las distancias. Aproximadamente el 10 de abril fuí una vez más a Buenos Aires. Lo que entonces sucedió lo transcribo de la página 30 de mi informe de 1982: “Expuse al vicealmirante Suárez del Cerro, como Jefe del Estado Mayor Conjunto y Secretario del Comité Militar mi inquietud de llegar a un acuerdo y evitar la confrontación militar. Sabía que no seríamos capaces de resistir un bloqueo prolongado a las islas. Nuestra posición no era sólida”.

“Advertí también al señor almirante Anaya y algo dije en el Comité Militar. No obstante insisto que ese no era mi campo de acción y yo no intervenía en las reuniones con el Canciller. Creo y así lo dije que aquella fue la ocasión de negociar, ante Haig o ante Belaunde Terry. Reconozco que era una decisión política sumamente difícil, pues mucho se había hablado de la irrenunciable soberanía, del pabellón que no sería arriado, etc.”. Estos son conceptos de 1982, que mantienen aún hoy su validez. Creo que esa apreciación hecha en una fecha tan temprana y cuando en Buenos Aires aún se quería creer que los aprestos de los británicos eran sólo eso y no una intención real de actuar, fue desagradablemente recibido.

Cuando se produjo el supuesto desembarco rechazado del 1° de mayo, el almirante Anaya me sugirió nuevamente que trasladara mi comando a Comodoro Rivadavia. Porque surgió esa idea no lo sé, pero creo tener algunos indicios. Primero porque la flota no actuó y creo que el almirante Anaya recibió críticas. Segundo la Fuerza Aérea atacó tarde. Hizo un buen esfuerzo, perdieron pilotos y aviones pero los resultados concretos fueron magros. Se vio que la coordinación con la isla no era buena sino más bien mala. Estas palabras también son extracto de mi informe de 1982 en su página 98. Mi impresión es que ya por entonces me había convertido en una molestia para la conducción superior.

Cuando el 13 de mayo pedí una vez más reunirme con el COMIL y expuse mi apreciación sobre la inminencia del desembarco inglés ya mi suerte estaba decidida. La nota del 15 de mayo que he transcripto rebalsó el vaso. Ya no se me sugirió, se me ordenó, que me fuera lejos, a Comodoro Rivadavia.

El 21 de mayo se produjo el desembarco inglés en San Carlos. Se cumplieron mis predicciones. Los ingleses hicieron y perfeccionaron el bloqueo. Realizaron las operaciones de hostigamiento. La evolución de la política interna en Inglaterra les impuso realizar el desembarco antes de obtener el total dominio aéreo. Desembarcaron en una playa alejada y no defendida a la Brigada 3 del Brigadier Julián Thompson. Allí sufrieron importantes pérdidas de buques, precisamente por ataques aéreos. Luego necesitaron tener una rápida definición para concretar el ataque a Puerto Argentino. Debieron trasladar la otra brigada, la 5 del Brigadier Anthony Wilson, por

mar, lo que los llevó a los problemas de bahía Agradable.

El 22 de mayo se decidió la creación del CEOPECON y la consecuente desaparición de mi comando. No se debe interpretar por lo que acabo de exponer que en algún momento me haya sentido tratado en forma desconsiderada por alguno de los miembros del COMIL. Nada de eso sucedió. En particular con el General Galtieri siempre tuve la más fluida relación y guardo de él el mejor recuerdo y un respetuoso afecto. Fueron diferentes apreciaciones e ideas, no en lo militar que era mi función, sino en lo general, para lo que no estaba destinado y, posiblemente, sin toda la información necesaria.



#### 40. GANADORES Y PERDEDORES

¿Quién ganó y quien perdió en la guerra de Malvinas?. La respuesta parece evidente e inmediata. Pero merece ser detenidamente analizada y se llegará a la conclusión que no es tan simple ni sencilla.

Militarmente no hay ninguna duda de que la Argentina fue derrotada. Tratemos entonces de cuantificar nuestras pérdidas. Se perdieron buques, aviones, cañones, armas y material del Ejército. En lo que más conozco, es decir la Armada, se perdieron cuatro buques: el crucero General Belgrano, el submarino Santa Fe y los transportes Bahía Buen Suceso e Islas de los Estados. Los tres primeros estaban destinados a ser radiados ese año, su valor material era casi despreciable. El Isla de los Estados sería el único a contabilizar. Era de reciente adquisición, aunque de segunda mano. Su precio de compra tiene que figurar en los registros oficiales.

La Aviación Naval perdió casi todos los aviones de su Escuela de Aviación Naval. Eran aviones modernos y aptos para su tarea. Esa es una pérdida concreta, así como también lo fueron las armas y equipos de la Infantería de Marina que quedaron en las islas con la rendición. Fueron pérdidas sensibles para nuestros escasos medios materiales en el contexto de una guerra.

La Fuerza Aérea sufrió pérdidas materiales realmente importantes en sus aviones de combate que sólo bastante después han sido algo compensadas con la incorporación de otros aviones A 4 repotenciados. Las pérdidas materiales del Ejército, en proporción al número de sus unidades, no deben ser consideradas demasiado significativas. En lo que hace al país en general y considerando como manejamos los argentinos las finanzas del estado, esta guerra fue un episodio más, como lo puede ser una catástrofe natural, como una gran sequía o una de las periódicas inundaciones de los grandes ríos.

Lo realmente significativo son las pérdidas humanas. Hubo algo más de 600 muertos. Más difícil es conocer la cantidad real de mutilados físicos y especialmente psíquicos. Si se hiciera un análisis estadístico o comparativo, no son cifras importantes. Los conflictos actualmente en curso en África, Asia, Medio Oriente, Colombia, Balcanes producen en días más víctimas que las de Malvinas. Un accidente aéreo o ferroviario de magnitud llega a cifras similares. Pero lo humano no puede ni debe considerarse en base a números ni estadísticas.

Cada ser humano es único e irrepetible. Para él, su familia, sus seres queridos, lo que importa es el caso particular y no una comparación con el resto o el porcentaje que sea entre el total. Al tomarse la decisión de iniciar un conflicto armado debería pensarse en cada hombre o mujer que se verá involucrado, en cada caso particular y único, en cada nombre y apellido y no en un número de serie, sea este alto o bajo, esté al tope de la jerarquía o sea un simple y desconocido soldado. Para el afectado, él es el importante, independientemente de como lo vea la sociedad de que forma parte.

Para el país en su conjunto, Malvinas fue casi una anécdota, aunque esto suene duro y quiera ser rechazado cuando así se lo dice. Recordemos que durante el conflicto la vida siguió su ritmo habitual. Siguieron sin alteraciones el desarrollo del mundial de fútbol, las carreras de caballos, la visita de Su Santidad el Papa. Nadie sufrió bombardeos en sus casas o pueblos, no se produjeron

daños materiales ni problemas económicos más allá de aquellos a que tantos años de inestabilidad nos tenían acostumbrados. No hubo desplazados ni migraciones. Al desarrollarse el conflicto, los argentinos lo vivieron como algo alejado y poco peligroso.

Hice el viaje de instrucción en 1950. El buque escuela hizo escalas en Le Havre y Cherburgo. Fuimos a rendir homenaje a San Martín en Boulogne Sur Mer en el año del centenario. Hacía cinco años que había terminado la guerra. En los tres puertos franceses aún había más ruinas que casas nuevamente en pie. La estatua de nuestro héroe nacional seguía milagrosamente intacta, pero todo a su alrededor había desaparecido, manzanas y manzanas desbastadas. También visitamos Londres. La catedral de San Pablo se erguía imponente en un entorno siniestro de ruinas sin fin.

Muchos años después, en 1970, fuí enviado a cursar la Escuela de Guerra a París. Allá, en los sentidos relatos de mis compañeros franceses, comprendí la gran tragedia que es una guerra. Ellos, entonces adolescentes habían vivido la destrucción de sus hogares, de sus monumentos, iglesias y museos, es decir de su historia milenaria. Habían conocido el hambre y la escasez de todo lo imaginable. Habían soportado la ocupación y el terror a las represalias. Años después todos combatieron en Argelia, una guerra distinta pero no menos cruel. De ocupados habían pasado a ser represores, pero el trauma era similar. ¡Que diferente fue Malvinas para la gran mayoría de los argentinos!

Se debería considerar cómo afectó la guerra a las posibilidades de integrar esos archipiélagos al acervo nacional. No estoy capacitado para hacer ese análisis de modo que no lo intentaré.

Ciento cincuenta años habían pasado desde la usurpación inglesa. Durante muchas décadas poco se había hecho para recuperarlas, aunque afortunadamente ninguno de los sucesivos y muy diferentes gobiernos nacionales consintió con la ocupación inglesa. Solo en la última década antes de 1982 se habían realizado acciones concretas para revertir la situación. Aparentemente en algunas ocasiones se estuvo a punto de llegar a algún tipo de acuerdo con Londres, pero en 1982 la política del gobierno inglés de ese momento era la de negociar por negociar. Si no hubiese estallado el conflicto probablemente todavía estaríamos allí, negociando.

Los ingleses indudablemente obtuvieron la victoria militar. Lo que hicieron puede considerarse una proeza. Destacar una fuerza de tareas de la magnitud que esta alcanzó, a miles de millas de sus bases metropolitanas, a uno de los mares más inclementes, mantenerse en operaciones dos meses largos y llegar al desarrollo ordenado de las acciones, es una proeza. El alistamiento de semejante fuerza en el tiempo y oportunidad en que lo hicieron es altamente meritorio. La movilización de recursos no específicamente militares fue magnífica y evidencia una capacidad y organización destacables.

Inversamente, las pérdidas de buques sufridas fueron dramáticamente altas. Dos fragatas clase 42 y dos clase 21 reconocidas como hundidas, más el transporte de tropas Sir Galahad y el enorme portahelicópteros auxiliar Atlantic Conveyor con su importante carga de helicópteros y repuestos. Dos clase County, dos clase 22, una Leander y otra Rothesay, más dos transportes de tropas sumamente dañados, sin contar al portaaviones Invencible al que ellos no reconocen como atacado pero que toda la mejor información así lo confirma. Todos eran buques modernos y valiosos. No es fácil para una marina con una tradición como la inglesa aceptar tales pérdidas en una confrontación

con un país sin historial bélico y con pobres medios militares.

Todo analista militar deberá deducir que algo falló en el accionar británico, o la calidad de sus buques, o la estrategia y tácticas adoptadas o decisiones políticas poco idóneas. Así como la capacidad demostrada para alistarse y atacar fue notable, así fue de pobre la aptitud para evitar daños importantes. ¿Estarán los buques ingleses mal concebidos para un combate moderno?. ¿Ha conseguido la industria naval militar británica, luego de Malvinas, colocar sus productos?. ¿O es que lo militar fue sobrepasado por las urgencias políticas del gobierno de la señora Thatcher, que no tuvo reparos en desconocer las opiniones altamente capacitadas de sus asesores y dio prioridad a sus necesidades electorales?.

Con respecto a las bajas humanas caben aquí exactamente las mismas consideraciones que hice para los argentinos. Cada hombre o mujer es un universo en sí mismo independiente de su nacionalidad, raza o color.

Para la mentalidad anglosajona, el análisis de resultados económicos es sumamente importante. No dispongo de cifras concretas y creo difícil que ellos las publiciten. Enviaron al Atlántico Sur dos portaaviones, 23 destructores, 6 submarinos, 8 buques anfibios y más significativo aún 60 buques no militares requisados y transformados para esta operación. Las cifras involucradas son muchas veces millonarias. Los diferentes gobiernos de los últimos años anteriores a Malvinas habían desechado la variante de establecer la llamada “fortaleza Malvinas” por razones puramente económicas. El conflicto los llevó a invertir en dos meses lo que habrían tenido que gastar en décadas en la llamada fortaleza Malvinas. Como agravante, lo que hasta entonces por razones económicas no habían decidido hacer, lo han tenido que llevar a cabo después del conflicto. Hoy está implementada la fortaleza Malvinas, con una considerable cantidad de tropas y medios y la construcción de una nueva pista de varios millones de libras esterlinas. Para la Gran Bretaña, desde el punto de vista económico, el conflicto ha sido y sigue siendo un verdadero y fenomenal desastre.

Hubo entre los ingleses un concreto beneficiario. Ese lo fue el entonces gobierno conservador y en particular la primer ministro señora Margaret Thatcher. En aquel momento, las encuestas de opinión le profetizaban poco tiempo de supervivencia. El conflicto le permitió demostrar su garra, su capacidad de liderazgo y su capacidad política para convertir una tragedia, como lo es siempre una guerra, en una victoria personal.

En el conflicto Malvinas no hubo solo dos protagonistas, deben considerarse también a los que fueron convidados de piedra, los malvineros.

En casi todas las publicaciones de entonces y aún de ahora se habla de 2.000 malvineros. No es así si se pretende ser preciso. El dos de abril, efectivamente habitaban en las islas algo más de 1.800 personas, pero de ellos solo la mitad eran malvineros, aquellos a los que los ingleses despectivamente denominaban kelpers. El resto o sea la otra mitad eran habitantes transitorios, verdaderos transeúntes en Malvinas. El gobernador y su séquito, los soldados de la guarnición, extranjeros residentes, otros funcionarios del gobierno y sus agencias, los empleados de la Falkland Island Company, no pueden ser tomados en cuenta cuando se habla de los isleños. Es evidente que si hubiese habido un cambio de soberanía estas personas, por lo menos en su mayoría, hubieran desalojado inmediatamente las islas. En resumen y hablando con precisión se debe hablar de unas

mil personas o mejor aún de menos de trescientas familias.

Otro detalle interesante y que también ha sido poco difundido, es que el 2 de abril, los malvineros, kelpers para los ingleses, no eran verdaderos ciudadanos británicos y esto requiere una explicación.

Antes de la segunda gran guerra, en 1939, Inglaterra tenía un inmenso imperio. En el coexistían extensos e importantes territorios como Canadá, Australia, la India, etc., con variadas islas diseminadas en los cinco océanos. También es un hecho que por aquellos años sólo viajaban los muy ricos y poderosos. Ningún indio, malayo o negro sudafricano hubiese siquiera imaginado en emigrar a la capital imperial en los años treinta. Pero la guerra cambió drásticamente las cosas. Inglaterra agotada por la guerra, quedó económicamente destrozada, sumergida en deudas, con su infraestructura en ruinas y, como vencedor, con más obligaciones que ayuda exterior. Algunas de sus colonias habían sido transitoria y fugazmente independizadas por los japoneses. Muchos súbditos imperiales de color habían servido como soldados y conocido otras tierras y sabido de otras posibilidades.

Londres e Inglaterra toda comenzó a recibir oleadas de inmigrantes de color, paquistaníes e indios, negros caribeños, chinos de Hong Kong. Lo que en un primer momento fue considerado beneficioso pronto se lo consideró un problema. Los súbditos imperiales recibieron pasaportes diferenciales, que no habilitaban para residir en las islas británicas. Eran ciudadanos pero de otra clase. El problema se fue resolviendo con la independencia de los grandes dominios convertidos en países independientes que emitían sus propios pasaportes. Los residentes en Gibraltar reclamaron esta discriminación. Eran pocos y blancos. Se les concedió la plena soberanía. Quedaba pendiente el problema de los chinos de Hong Kong. Si se les otorgaba esa misma posibilidad era de esperar que antes de que pasaran a ser ciudadanos de la China continental muchos de ellos quisieran emigrar. No se cambiaron las reglas, también los malvineros siguieron siendo ciudadanos de segunda como los chinos. Transferido Hong Kong se solucionó el problema, ahora sí se podía reconocer a los malvineros como ciudadanos de pleno derecho, ahora son ingleses. Esas mil persona blancas no representan un peligro para la rubia Albión.

¿Son los malvineros una población autóctona de las islas, como lo son las tribus negras de África del Sur o los indios de la India?. Evidentemente no. ¿El hecho de haber nacido en las islas, ser hijos y nietos de antiguos pobladores, tiene significado?. Evidentemente sí. Pocos son los lugares en el mundo que han conservado a los mismos habitantes a través de los siglos. Las migraciones siempre se han producido. El actual conflicto entre árabes e israelíes por las tierras bíblicas es un ejemplo de estos problemas.

Los no nacidos en Malvinas pero si interesados en ellas, es decir los que integraron y propiciaron el “lobby” son los que han resultado gananciosos con la derrota militar argentina y por contrasentido no tienen derecho a interferir en este problema de soberanía, pero lo han hecho y continúan haciéndolo con éxito. Los auténticos malvineros, ¿ se han beneficiado con el conflicto y su resultado?. Creo que no.

Muchas personas, particularmente los habitantes de grandes núcleos urbanos pueden tener dificultades en entender que haya quienes prefieran la soledad y el aislamiento de establecimientos

rurales perdidos en la lejanía de aisladas islas en un rincón del mundo. Existen seres que dan prioridad a las cosas simples de la vida y la naturaleza y las prefieren a la televisión, a las discotecas y a las grandes aglomeraciones. En particular cuando se ha nacido así y así fue lo que siempre conocieron. Lamentablemente para ellos, los habitantes de las islas, que eran felices en su simple vida de aislamiento, eso lo han perdido para siempre. Es un hecho irreversible ante el incremento de las fuerzas militares estacionadas, la influencia del dinero de las regalías pesqueras y las posibilidades del petróleo. La paz y tranquilidad han sido alteradas sin retorno. Los hoy ciudadanos nacidos en Malvinas deben aceptar esa realidad. La historia no vuelve atrás.

Hay un determinante geográfico que vincula a Malvinas con el territorio continental argentino. Este hecho no puede ser ignorado. A medida que la integración y la globalización se impongan, las islas y sus habitantes más y más tendrán que vincularse con quienes estamos a sus espaldas. La Argentina les ofrece ser ciudadanos, no de segunda, ni de primera, sino de una super clase pues se les darán todas las garantías de conservar sus usos y costumbres más las ventajas de un país ahora organizado, en desarrollo y progreso. Para que se crea en lo que afirmo pongo el ejemplo de diferentes comunidades, pero en particular de la galesa por sus muchas semejanzas con el caso de Malvinas. Los galeses de Gaiman, Dolavón y toda la cuenca del río Chubut son argentinos, y así lo sienten pero también siguen siendo galeses con sus usos, costumbres e incluso idioma. Lo hacen sin restricciones, es más, con el apoyo y solidaridad del resto de los otros argentinos y de los gobiernos local y nacional.

La Argentina, país de inmigrantes, respeta y considera a las diferentes comunidades. Entre nosotros mayoritariamente descendientes de españoles e italianos, por contrario sentido, damos un trato preferencial a los anglosajones, alemanes y franceses. Esta es una realidad que no requiere demostración. Lo es hoy y lo ha sido siempre desde nuestra independencia pese a las agresiones que de ellos hemos recibido, desde las invasiones inglesas en adelante. Los habitantes nacidos en Malvinas deben enfrentar la realidad. No se puede hacer retroceder la historia y no se deben dejar engañar por los intereses de aquellos que usufructúan de la condición actual de las islas. Deben hacerse a la idea que su destino está en la emigración o en la vinculación con el territorio continental, con el vínculo político que mejor se pueda encontrar. Ese es el desafío, encontrar un vínculo idóneo para aunar los intereses y aspiraciones de los auténticos malvineros con la realidad de una integración con el territorio continental.

El 2 de abril se perdió una oportunidad casi irrepetible de solucionar este entredicho. Se llegó a una guerra en que se perdieron vidas y cuantiosos medios para beneficio de muy pocos y perjuicio de muchos. El conflicto, latente hasta ese momento, se desencadenó por el incidente del desembarco de los obreros en Leith y la explotación de ese hecho, simple en sí mismo, por los interesados del grupo de presión que se sentían afectados por las políticas de restricción de gastos del gobierno británico. El British Antarctic Survey, la Falkland Island Company, los buques de superficie de la Armada Real supieron actuar para magnificar los hechos. Posiblemente algunos argentinos, incautamente, colaboraron sin aperebirse de lo que estaban haciendo. El gobierno británico en 1982 no supo actuar con visión de futuro y sus miembros desempeñarse como estadistas. Fueron vulgares políticos de comité, que dieron más importancia a la circunstancial presión de un grupo organizado que a los intereses permanentes de su país, de sus habitantes en general y los de Malvinas en particular. En abril de 1982 se tuvo la oportunidad de terminar con el conflicto ancestral aceptando de buena fe la mediación Haig y más aún la del Presidente Belaunde Terry. Se las dejó pasar porque no hubo una verdadera vocación de hacerlo. Lo reitero, se dio más prioridad a las próximas elecciones que a la grandeza de una decisión de estadistas. Ojalá que nuevas autoridades tengan más amplitud de miras y podamos recibir a los malvineros como compatriotas diferentes, con los brazos

abiertos. Que se decida hoy aunque se lo efectivice dentro de años.

FIN

## ANEXOS

## ANEXO I

Voy a transcribir algunos párrafos de mi alegato final ante el Consejo Supremo de las Fuerzas Armadas donde expreso, como conceptos más importantes, mi opinión sobre la CAERCAS. (Comisión de Análisis de los Resultados del Conflicto del Atlántico Sur).

“La comisión Caercas, me hizo el cargo de concebir una estrategia operacional desprovista de agresividad que, de haber existido, habría causado desgaste, inconvenientes y esfuerzos al enemigo, limitándoles el dominio absoluto del mar y no intentar empeñar el poder naval.”

“Mi defensor ha demostrado con pruebas concretas que nadie, durante el conflicto fue capaz de sugerir nada diferente de lo que se hizo, pese a un requerimiento concreto y público que se efectuó. Yo, que era consciente de la incapacidad de la Armada de obtener el dominio del mar que permitiera el apoyo de la guarnición Malvinas, así lo dije desde el primer momento y lo dejé por escrito en todos los planes y documentos. No por ello dejé de hacer todos los esfuerzos posibles. Ello comportó las pérdidas del Belgrano y del Santa Fe, de numerosos aviones de la Armada, el prolongado esfuerzo del disminuido submarino San Luis, etc. Para que me ayudara en la búsqueda de soluciones novedosas creé en Puerto Belgrano un Grupo Especial de Trabajo. Formé este grupo con oficiales jóvenes, de la nueva generación militar, la de la informática y la computación. Suspendí los cursos y los trabajos del Servicio de Análisis de Sistemas Operativos y con los jefes allí destinados constituí ese Estado Mayor Especial al que bauticé “de la creatividad”. No me dieron soluciones diferentes”.

“El señor Jefe del Estado Mayor General Naval, vicealmirante Vigo, con similares inquietudes y como en el Estado Mayor General a su cargo tampoco encontraban soluciones, tuvo una iniciativa similar. Creó también un Estado Mayor Especial, pero esta vez lo hizo apelando a la experiencia. Convocó a varios almirantes retirados con actuación en la Escuela de Guerra Naval y en el Centro de Estudios Estratégicos. Les dio el apoyo de oficiales en actividad. Tampoco produjeron otras soluciones”.

“Me pregunto entonces: Que es lo que los integrantes de la comisión CAERCAS dicen que se debió haber hecho. Formulan cargos pero no esbozan soluciones. Particularmente desafío a los almirantes que integraron esa comisión que expresen cual es la propuesta que formulan. Ellos que ignoran que los satélites existen y que el enemigo disponía de información operativa actualizada, ellos que no comprendieron la capacidad de los submarinos nucleares enemigos, ellos que preconizaron soluciones orgánicas de comandos “unificados”, solo existentes en su imaginación, y que no fueron capaces, durante el conflicto de aportar ninguna idea, deben ahora tener la valentía de reconocer que se equivocaron, que formularon juicios apresurados y que cometieron el doble desatino de juzgar sin conocimientos suficientes y de ser incapaces de preservar el secreto de sus malos actuados, con todo el perjuicio moral y material que ello ha provocado.” Ese fue y sigue siendo mi concepto del trabajo que hiciera la CAERCAS”.

## ANEXO II

A continuación transcribo un extracto del que fuera mi alegato final ante la Cámara Federal de Buenos Aires. Lo hago para que se pueda constatar a través de un documento, cuales fueron mis ideas de entonces, ideas que siguen hoy vigentes en mi espíritu:

“Señor presidente, señores jueces. Ante esta primera y única oportunidad de dirigirme a este Honorable Tribunal decidí que no podía ignorarla.....Hay conceptos, más que conceptos sentimientos valorativos, que solo quién ha sido protagonista tiene la vivencia necesaria para haberlos adquirido.....Si soy capaz de transmitir ideas y sentimientos, espero que sean útiles a los señores jueces, al pueblo de la Nación que sufrió esta derrota y particularmente a los jóvenes argentinos y porqué no y en especial a quienes fueron mis subordinados.... No tuve ninguna injerencia en las decisiones políticas iniciales ni en el largo y azaroso trámite de las negociaciones posteriores”.

“No se pretenda con esto deducir que esté estableciendo un juicio de valor negativo sobre ello. Dije ante el Consejo Supremo y lo repito hoy, el 2 de abril fue el día en que la Nación Argentina se supo poner de pié, luego de 150 años de paciente espera. En este larguísimo período, hubo épocas de actitudes dignas pero tibias. Hubo muchas clases dictadas en los colegios, hubo algunas conferencias donde se proclamaba la soberanía, pero escasas acciones eficaces”.

“Hubo también largos períodos de complacencia culpable ante el invasor, quizá por razones de inclinación genuflexa ante el poderoso, quizá por privilegiar conveniencias venales ante el poder casi omnímodo que por muchos años tuvo para nosotros el mercado de carnes de Smithfield. El 2 de abril ante una nueva y directa ofensa del invasor, el país todo reaccionó virilmente en un gesto de honor y de valor. Quien pretende ser debe demostrar que lo es y no solo declamarlo, las palabras no son suficientes. Recordemos la recomendación que sabiamente nos hiciera Ortega:” Argentinos a las cosas”.

“Hemos perdido una contienda, pero hemos conservado nuestros derechos y lo que es más importante, hemos demostrado que estamos dispuestos a reclamarlos con decisión. Una clara comprensión de lo que fue la guerra de las Malvinas, de cual fue su génesis, cuales los hechos que la protagonizaron y cuales las consecuencias que hubiera tenido una no acción, son requisitos indispensables para que el pueblo argentino pueda recuperar la fe en si mismo, su propia autoestima y dejar de lado el derrotismo, con que han pretendido inficionarlo, con la extensa campaña que se ha hecho con información tergiversada, desde que se dejara dolosamente trascender el pésimo informe de la comisión CAERCAS”.

“Un primer concepto, que no debe dejar de considerarse, es nuestra falta de experiencia bélica. La Argentina había tenido hasta 1982 un larguísimo período de paz exterior. Ninguno de nosotros, civiles ni militares, tenía experiencia de guerra, del intenso trauma que es la guerra. A falta de esta experiencia directa, tampoco tuvimos la oportunidad de que esas experiencias nos fueran transmitidas por nuestros mayores, ya fueran estos familiares o profesionales. En toda actividad humana el conocimiento teórico es importante pero la experiencia práctica es insustituible. Creo que cada uno de los señores jueces recordará que difícil le resultó su primera actuación profesional, pese a las muy buenas clases que hubieran podido recibir y a los muy buenos exámenes que hubieran



rendido“.

“Hemos escuchado ante este tribunal, a un testigo decir que se estaba perfectamente adiestrado para el combate porque se habían hecho muchos ejercicios de tablero y hasta un ejercicio a dos bandos, ¡Un ejercicio! Disiento con quien esto afirmó. Creo que el camino se hace andando y la experiencia de guerra combatiendo, no mirando como otros lo hacen y menos aun simulando en la seguridad y comodidad de un tablero o de una mesa de arena. La falta de experiencia no solo nos afectó a nosotros los combatientes, sino también y profundamente al público en general”.

“Nuestro pueblo ha potenciado así, negativamente, lo que son hechos y consecuencias lamentables pero inherentes a un conflicto armado, como son las privaciones, las carencias, las fallas, los lisiados, los traumatizados, las muertes. Estas consecuencias se vieron agravadas por la derrota militar y han empañado toda la gesta. La misma falta de experiencia ha afectado a los analistas argentinos del conflicto. Cuando no se tiene experiencia es aventurado hacer juicios de valor sobre las actitudes ajenas. Particularmente es peligroso para aquellos profesionales de gabinete y escritorio que creen que saben....Este tribunal ha escuchado unos pocos testimonios de quienes realmente combatieron a cargo de alguna unidad”.

“Quiero recordarles tres testimonios de tres comandantes que pertenecieron a mi comando operacional. Uno, el comandante de la Agrupación Comandos 601 del Ejército, Teniente Coronel Castagneto. Otro, el comandante del submarino San Luis, Capitán de Fragata Azcueta y el del comandante de los helicópteros de la Fuerza Aérea en Malvinas, viceComodoro Posse Ortiz de Rosas. Me refiero a ellos en particular porque pertenecieron a mi comando y porque fueron testigos ante este tribunal. Cualquier otro hubiese sido similar. Las tres declaraciones fueron diferentes entre sí, porque diferentes eran los hombres que las produjeron, diferentes las circunstancias en las que actuaron, diferentes las fuerzas que condujeron, diferente la formación profesional de cada uno y también las capacitaciones que tenían. Pero entre tantas diferencias se pueden extraer varios puntos en común”.

“Los tres trasuntaron el orgullo de su propia actuación y en el de la unidad que tuvieron la oportunidad de comandar. Ninguno hizo cargos a sus superiores ni subordinados. Los tres volverían a hacer lo que hicieron. ¡Qué diferentes son estas declaraciones, tan distintas entre sí, de las que extrajo la CAERCAS allá en 1983!. Que otra visión de las cosas nos proporcionan. Estas declaraciones se producen cuando se han aflojado las pasiones, cuando la tensión del combate no nubla el juicio, cuando un mejor conocimiento de las circunstancias generales hacen comprender que otros también tenían problemas y limitaciones para actuar. Estas declaraciones de hoy nos permiten entrever lo mucho de bien que se hizo en esta gesta nacional. En la guerra de las Malvinas no todo fue perfecto ni todos fueron héroes. No lo fue ni era lógico que lo fuera. La guerra es una enorme emergencia, es un gran trauma que provoca daños a las personas y a las cosas. A esta guerra no la ganó nadie y si la perdimos todos; pese a lo bueno y a lo mucho que se hizo, porque nuestros oponentes ingleses fueron más poderosos, porque tuvieron un enorme apoyo de su aliado, porque tenían una muy superior experiencia de guerra y porque supieron aceptar enormes pérdidas que les infligimos y pese a ello persistieron en su empeño”.

“Cuando se combate o se compite, no siempre se obtiene el triunfo o la victoria. En el fracaso o en la derrota se debe evaluar si se batió con honor y si la causa era justa. Cuando los protagonistas sienten el orgullo de lo actuado y afirman estar listos a repetir lo hecho, es una clara señal de que

hemos transitado un buen camino aun cuando no se haya alcanzado la meta deseada. Hubo en Malvinas un puñado de héroes argentinos, algunos han sido reconocidos y citados, otros permanecerán para siempre ignorados”.

“Habrá quizás quienes fueron lamentablemente pobres en sus capacidades, en sus condiciones o en su entereza. Yo no los identifiqué. Hubo una masa de hombres y mujeres que pusieron mucho de sí, pese a las carencias materiales, a muchos factores adversos y a la inexperiencia general. Tuve en el conflicto más de 20.000 subordinados...Es evidente que no conocí ni tuve contacto personal con todos y cada uno de ellos, pero si que me sentí responsable por cada uno en particular. Ha habido muertos, lisiados y traumatizados, a ellos rindo mi homenaje. Lo hice frente a los muertos del Belgrano y del Sobral, recorrí los hospitales de Puerto Belgrano y de Comodoro Rivadavia. Fui a recibir a los que volvían vencidos de Malvinas, cuando ya muchos les daban vuelta la espalda a quienes poco antes habían vivido”.

“Nunca vacilé en ordenar una acción cuando entendía que con ello podía ocasionar daños o trastornos al enemigo. No vacilé en arriesgar buques, aviones o soldados, ese era mi deber y esa mi responsabilidad de comandante. Nunca ordené una acción que considerara inútil o carente de resultado militar, no quise ni ordené holocausto de soldados, pilotos ni marinos. De esa pléyade de subordinados unos pocos lo eran en forma directa....El poder seguir mirando de frente a quienes fueran mis subordinados es el más preciado galardón que guardo de esta gesta”.

“Para terminar quiero repetir lo que en similar circunstancia dijera ante el Consejo Supremo. Quiero que quienes fueron mis subordinados como Comandante del Atlántico Sur sepan que me siento orgulloso de ellos, de su dedicación, de su tesón, de sus sacrificios y de que su sudor y su sangre riegan el fecundo camino abierto para la recuperación de nuestras islas”.

## ANEXO III

A continuación transcribo los párrafos más significativos del Plan Esquemático, que fuera producido por el grupo de trabajo interfuerzas para la captura de Malvinas.

“PLAN DE CAMPAÑA ESQUEMÁTICO.

“MISIÓN ESTRATÉGICA OPERACIONAL.

“Ocupar y mantener las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, ejerciendo simultáneamente el “gobierno militar de Malvinas a fin de imponer a Gran Bretaña la aceptación de una situación militar de hecho”.

“CONCEPTO DE LA OPERACIÓN:

“La fuerza conjunta ejecutará una maniobra estratégica operacional ofensiva convergente el día D, “con centro de gravedad en Puerto Stanley mediante la ejecución de dos operaciones coordinadas: una operación anfibia y una operación de aerodesembarco.”

“Ambas serán precedidas por acciones de infiltración tendientes al logro de la sorpresa y a asegurar una operación incruenta.”

“Concretada la operación militar se procederá al establecimiento y ejercicio del gobierno militar y las fuerzas conjuntas se mantendrán en aptitud para oponerse a cualquier intento de reacción local del oponente.”

“TAREAS PARTICULARES.

“Fuerza de tarea terrestre:

Antes del día D acelerar la educación de la clase recientemente incorporada, tendiente a lograr un adecuado nivel operativo el 15 May 82.”

“MEDIDAS DE COORDINACIÓN.

“El comandante del T.O. Malvinas desafectará los medios asignados a partir del día D, de acuerdo con la evolución de la situación. Deberá haber completado la desafectación aproximadamente el día D+5, salvo autorización del Comité Militar de aquellas que requiera.”

“A partir del día D se designará un Oficial Superior del Ejército, quién dependerá directamente del Cte, Vto Cpo Ej., como Jefe Militar de todos los efectivos que permanezcan en las islas. Este tendrá como tareas: la conducción de la defensa del territorio de las islas, neutralizando cualquier intento de reacción interna, mantener el control de la población, apoyar la gestión del gobierno militar y mantener informado al Comando Superior sobre la evolución de la situación. Los efectivos de la Fuerza Aérea y de la Armada destacados en el archipiélago estarán bajo su control operacional.”

“El Estado Mayor Conjunto será responsable, a partir del día D, de llevar la situación general y proponer al Comité Militar los modos de acción que aseguren el mantenimiento del objetivo

estratégico militar.”

“LOGÍSTICA.

“El apoyo logístico será responsabilidad de cada Comandante de Componente. correspondiendo, al Comandante del T.O. Malvinas, la coordinación.”

De la transcripción anterior destaco:

En el concepto de la operación se dice claramente que solo se contempla una posible reacción local del oponente.

Que la única referencia a una fecha es la del 15 de mayo, fecha para la cual el Ejército debía haber logrado un adecuado nivel de instrucción.

Que la responsabilidad de proponer modos de acción posteriores era del Estado Mayor Conjunto

Que la logística era por fuerzas y no del comando conjunto.

Luego de haber entregado estos documentos y haberlos expuesto ante mi comandante, el almirante Anaya, regresé a mis tareas como Comandante de Operaciones Navales en Puerto Belgrano.

## ANEXO IV

Documentos sobre la posible intervención de Chile en el conflicto.

Luego del dos de abril, tanto el COMIL como el Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas tenían más presente el riesgo de una intervención chilena que la de una reacción efectiva de los británicos.

Para certificar estos dichos, recorro una vez más a los documentos de la época. En la DENAC 1, párrafo Situación a. 7) se dice:

“Actualmente es manifiesta la política favorable de Chile hacia el país usurpador tendiente a sacar el mayor provecho de la situación existente. En esta circunstancia para armonizarla con su pretensión sobre el Atlántico Sur”.

En la DEMIL 1, confeccionada por el Estado Mayor Conjunto se repite textualmente lo dicho antes en la DENAC y se agrega como punto 14):

“La eventualidad siempre presente del conflicto austral debe también considerarse en relación a esta operación, dado que puede servir de incentivo a Chile para actuar anticipadamente, tanto política como militarmente”.

En este mismo documento, en el párrafo Concepto Estratégico Militar punto 3) dice:

“El poder militar no empeñado mantendrá las precisiones del caso Chile”.

Pero lo que es más importante y significativo es que cuando en el Anexo 6 se detallan las capacidades del enemigo se establece como la número tres la que dice:

“Intentar la recuperación de las Islas mediante el empleo de una Fuerza de Tareas coordinada y simultáneamente con el ataque por parte de Chile en el Teatro de Operaciones Sur y Área Naval Austral”.

Cuando se califica a las capacidades del enemigo en orden de peligrosidad, esta número 3) es considerada como la más peligrosa.

Por el contrario en mi Plan Esquemático n° 1 del 12 de abril para el Teatro del Atlántico Sur no incluyo la capacidad enemiga de actuar conjuntamente con Chile, si bien en el punto c) del párrafo Situación digo que “está latente el conflicto Austral y su relación con la operación Malvinas es estrecha y puede servir de incentivo a Chile”.

En el Anexo Inteligencia de mi plan del 12 de abril en el resumen de la situación punto 3 se dice:

La República de Chile ha adoptado hasta la fecha los siguientes recaudos.

En el ámbito diplomático ha sostenido que apoya el derecho argentino sobre las Malvinas

En el ámbito de sus medios de comunicación social ha desarrollado una campaña de hostigamiento al método empleado por la Argentina para recuperar dichos territorios.

Ha incrementado el nivel de adiestramiento y apresto de sus F.F.A.A. y ordenado el despliegue parcial de sus efectivos.

Ha intentado desarrollar acciones de radio engaño, acción psicológica e interferencias en los circuitos propios.

Ha anunciado que no brindará apoyo logístico a los británicos.

## ANEXO V

Se transcriben algunos de los párrafos más significativos de la Demil 1.( Directiva Estratégica Militar 1) para el caso Malvinas elaborada a partir del 16 de marzo de 1982 por el Estado Mayor Conjunto.

En el párrafo C, Tareas particulares, punto 2), Comandos estratégico operacionales, A) Teatro Malvinas, en su punto 4) dice:

“La aptitud de los elementos para las operaciones previstas deberá ser alcanzada antes del 1° de abril de 1982, limitando los efectos participantes al mínimo necesario”.

También es de destacar la mención del caso Chile. En el párrafo C) Tareas particulares punto 2 b) Comando de Operaciones Navales, o sea mi comando, dice:

Previa orden del Comité Militar y en coordinación con el T.O. Malvinas asumirá la responsabilidad de dicho teatro constituyendo el T.O. Atlántico Sur, extendiendo su jurisdicción con los espacios marítimos necesarios para la defensa integral del litoral Atlántico argentino.

Coordinará con el gobierno militar que se instale lo atinente a la defensa del territorio insular.

Requerirá de los comandos en jefe de les F.F.A.A. la asignación del personal y medios necesarios para la planificación y ejecución de las operaciones.

Formulará y coordinará con dichos comandos las necesidades de adiestramiento y capacitación de los componentes intervinientes, las ejercitaciones conjuntas deberán presentarse como rutinarias y formando parte del planeamiento del TOS y del ANEA.

Mi tarea comenzaba después de la ocupación ¿Por qué entonces debía ser presentada como rutinaria?. Aun no lo comprendo.

En el párrafo F) Estado Mayor Conjunto se establece:

A partir del día D llevará la situación general y propondrá al Comité Militar los modos de acción que **ASEGUREN EL MANTENIMIENTO DEL OBJETIVO ESTRATÉGICO MILITAR.**

Coordinará todos los aspectos no contemplados en esta directiva

La DEMIL 1 fue el único documento que produjo el E.M.C.. En todo el conflicto no recibí de ese organismo ninguna sugerencia operacional, directiva ni orden.

Párrafo X. Instrucciones de coordinación:

El plan de campaña del T.O. Malvinas deberá estar en condiciones de ser expuesto al Comité Militar a partir del 15 Feb 82

Se habla en futuro cuando en la realidad ya había sido hecha la exposición. La DEMIL es de fines de marzo.

Los planes correspondientes al T.O. Atlántico Sur y la REM (Reserva Estratégica Militar) deberán estar en condiciones de ser expuestas al COMIL a partir del 2 de abril.

Mal se lo podría haber hecho si para entonces no sabíamos de la existencia del documento ni del nuevo teatro.

#### Párrafo 7) Jurisdicciones:

Del T.O. Malvinas: Comprenderá las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del sur, los espacios marítimos adyacentes necesarios y el espacio aéreo correspondiente

Del T.O. Atlántico Sur: Comprenderá las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, los espacios marítimos necesarios que aseguren el control del litoral Atlántico argentino y los espacios aéreos correspondientes

¿Mi primera responsabilidad eran las islas o el litoral continental?. ¿Las islas eran mías o del gobernador y con el cual solo debía coordinar?

En el apéndice 1) al Anexo 6) se establecen las capacidades del enemigo a saber:

- 1.-Destacar una Brigada de Infantería +, con capacidad para proveer posteriormente apoyo logístico, detección e interceptación A.A., Anti Sup y A.Sub. Arribo al área a partir D+ 30.
- 2.-No reaccionar militarmente intentando la recuperación de las islas por medio del reclamo ante organismos internacionales, Santa Sede, y medios de presión de diversa índole.
- 3.-Intentar la recuperación de las Islas mediante el empleo de una Fuerza de Tareas Naval (Ídem capacidad 1) coordinada y simultáneamente con el ataque por parte de Chile en el TOS (Teatro Operaciones Sur) y ANEA (Área Naval Estratégica Austral).
- 4.-Desgastar las fuerzas propias mediante el accionar de 1/ 2 submarinos nucleares y golpes de mano a instalaciones y personal.
- 5.-Llevar a cabo acciones de hostigamiento general en todo el territorio insular y continental mediante la interrupción del tráfico marítimo, bloqueos, etc., con o sin declaración de guerra

Posteriormente se determinan las probabilidades de adopción que se aprecian al enemigo, en el siguiente orden: primero y como más probable la capacidad 2, después la capacidad 4, luego la capacidad 1, después la capacidad 5 por último la capacidad 3.



## ANEXO VI

Transcripción de algunos párrafos del Plan Esquemático de Campaña para la defensa y sostén de Malvinas de mi Comando del Area Marítima del Atlántico Sur, que en su conjunto consta de 41 páginas, la mayoría de ellas eminentemente técnicas.

El párrafo Organización fija siete componentes: 1 Comando del Teatro. 2 Guarnición Militar Malvinas (con sede en Puerto de las Islas Malvinas y como comandante el General Menéndez). 3 Medios navales y aeronavales del Comando de Operaciones Navales. 4 Islas Georgias. 5 Islas Sandwich. 6 Reserva estratégica (si se ponía a disposición). 7 Reserva (a designar). Esta organización era diferente a la establecida en la DEMIL 1. El General Menéndez aquí estaba claramente subordinado al Teatro en su carácter de comandante militar y Puerto Argentino aún no había sido así bautizado.

El siguiente Párrafo Situación dice: Concretada la recuperación, por medio del poder militar, de las islas Malvinas, Geórgicas y Sandwich del Sur, el Comité Militar ha dispuesto, simultáneamente con la desafectación del Teatro de Operaciones Malvinas transferir la responsabilidad del mismo al Teatro de Operaciones del Atlántico Sur y extender su jurisdicción, con los espacios marítimos y aéreos correspondientes, para garantizar la defensa de todo el litoral Atlántico Argentino.

En esta circunstancia es de esperar, por parte de Gran Bretaña que, además de denunciar los hechos ante los foros internacionales como una agresión, intente también una respuesta militar estratégica a la ocupación del territorio.

Se adoptan como capacidades retenidas del enemigo:

- 1.-Aislar las islas mediante acciones con submarinos, bloqueo e interdicción del aeropuerto.
- 2.-Intentar su recuperación mediante un desembarco anfibio o helitransportado, lanzando esta operación desde una distancia entre 50 y 200 millas al Este del objetivo, apoyado por incursiones anfibas desde submarinos y, una vez establecidos en tierra, ejecutar el desembarco administrativo de fuerzas y materiales.
- 3.-Desgastar las fuerzas propias mediante el accionar de 1/ 2 submarinos nucleares y golpes de mano a instalaciones y personal.

Está latente el conflicto Austral y su relación con la operación llevada a cabo es estrecha, dado que puede servir de incentivo a Chile para actuar anticipadamente, tanto política como militarmente y esta última puede ser coincidente o sucesiva a la respuesta militar inglesa

De este último párrafo destaco que, a diferencia de la DEMIL, se expresa la idea de que Inglaterra dará una respuesta militar. El 9 de abril el concepto más generalizado tanto en el público como en el gobierno y en los círculos militares de Buenos Aires era que los ingleses estaban anunciando destacar una fuerza naval como un modo de presión pero sin la real intención de concretarlo. Por lo que ahora sabemos, gran parte del gobierno inglés era también de esa idea, en particular los ministros de Relaciones Exteriores y de Defensa ingleses preconizaban dar prioridad a la negociación. Casi en soledad la Primer Ministro señora Thatcher por razones políticas y de

supervivencia personal y el Primer Lord del Mar almirante Leach, por prestigio y preservación de la Armada Imperial de superficie, fueron fanáticos partidarios del empleo de la fuerza.

La suposición, que terminaría siendo errónea, de que Inglaterra no llevaría el empleo de la fuerza hasta las últimas consecuencias, sería factor importante para que el gobierno nacional no adoptara una posición más flexible en las negociaciones. Esta flexibilización no era fácil en el contexto existente en la opinión pública y de los medios masivos de difusión. Mucho más atrás he comentado cual fue la reacción de mi esposa y de mi principal subordinado, el contraalmirante Allara cuando les comenté que para llegar al acuerdo que diera fin al conflicto era necesario ceder en algunas posiciones.

En el Anexo B Inteligencia, párrafo b) se dice: Capacidades del enemigo en orden de probable adopción: a.- capacidad enemiga 1, b.- capacidad 3 y c.- capacidad 2.

Y así fue como el enemigo las ejecutó, primero nos aislaron, luego nos desgastaron y por último nos invadieron.

Sigue el documento con la Misión que no requiere comentarios.

Luego sigue el Párrafo 3.- Operaciones que dice:

En función de las posibles capacidades del enemigo ya enumeradas, que imponen diferentes tareas para el cumplimiento de la misión se emprenderán simultáneamente, las siguientes acciones:

Operaciones componentes.

Asegurar un preaviso aceptable, compatible con la capacidad de reforzar convenientemente las islas, mediante inteligencia y exploración aérea que permita el conocimiento de la amenaza, con el objeto de desplegar adecuadamente los submarinos.

La baja probabilidad de producir daños importantes al enemigo mediante acciones con submarinos o de aviación basada en tierra obliga a extremar las medidas para lograr una adecuada defensa terrestre.

3. Tareas particulares para el Comando Militar Malvinas.

Cumplirá con las tareas de contención, desarticulación, rechazo, contraataque y aniquilamiento de cualquier forma de ataque terrestre.

Dispondrá de artillería terrestre en aptitud para ejecutar tiro de defensa de costas y de material de defensa antitanque para complementar el anterior y batir la aproximación de embarcaciones y/o vehículos anfibios blindados.

Contará con efectivos de ingenieros anfibios con capacidad para ejecutar obras de defensa de costas tales como obstáculos y minas subacuáticas y fortificaciones de playa que demoren y canalicen las operaciones de contra desembarco, con el asesoramiento de la Infantería de Marina.

Mantendrá una fuerte reserva en aptitud de incidir con celeridad sobre los diferentes sectores en que se articulará la defensa.

Establecerá un sistema de dispersión contra operaciones aéreas.

Coordinará con las autoridades del gobierno militar lo concerniente al control de población y mantenimiento del orden.

Proveerá vigilancia sobre posibles playas de desembarco, zonas de lanzamiento y aterrizaje de helicópteros.

Agrupación Aérea Malvinas

.....

Agrupación Armada Malvinas

.....

Limitaciones.

El empleo de las unidades de superficie de la Flota de Mar estará restringido por la presencia de submarinos atómicos, que lo convierten en inaceptable en cuanto al costo y por el conflicto Austral.

Las características de la única pista disponible en Malvinas impiden la operación de aeronaves de ataque/combate de alta performance hasta su prolongación, por lo que es necesario emplear las mismas desde el continente.

Luego sigue el Párrafo 4.- Logística en el que se dice:

El apoyo logístico será responsabilidad de cada Agrupación componente en Malvinas correspondiendo a este Comando la coordinación a través del Comandante Militar Malvinas.

El apoyo logístico a la población civil será responsabilidad del área de economía, en coordinación con el Gobierno Militar.

Finaliza el documento con el punto 5. Medidas de Comando que no da pié a comentarios.

## ANEXO VII

Transcripción de las Directivas que emití para el Comandante de la Guarnición Malvinas.

Puerto Belgrano, 18 de abril de 1982.

Estimado General MENÉNDEZ:

De acuerdo con la exposición que nos efectuó en Malvinas, lo posteriormente conversado y el conocimiento del complemento de los medios de la Brigada X, helicópteros, patrulleras y Skyvan de Prefectura Naval, más los refuerzos de Infantería de Marina, creo conveniente hacerle llegar mis ideas, pero para hacerlo militarmente se las envió como directiva, sabiendo que usted ya las está instrumentando.

Sin otro particular, hallo propicia la circunstancia para renovarle las seguridades de mi consideración más distinguida

Fdo. Juan José Lombardo

PUERTO BELGRANO

141702 ABRIL 1982

Nº de Referencia MTQ-68.

DIRECTIVA PARA EL EMPLEO DE LAS FUERZAS TERRESTRES EN EL TOAS

EJECUTIVA PARA. COMANDANTE GUARNICION MALVINAS

INFORMATIVA PARA. COMITÉ MILITAR, JEFE ESTADO MAYOR ARMADA,  
COMANDANTE INFANTERÍA DE MARINA

REFERENCIAS : Plan Esquemático 1 "S" / 82 COATLANSUR.

1. OBJETIVO.

Impartir lineamientos generales para el empleo de las Fuerzas Terrestres en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur.

## 2. CONCEPTO DE LA OPERACIÓN.

El esfuerzo principal de la defensa estará orientado en la isla Soledad al nordeste de Brenton Loch y norte de Bahía Choiseul.

Los objetivos estratégicos/ geopolíticos vitales son:

Localidad de puerto Islas Malvinas

Aeropuerto

Puerto

La defensa de las Islas Malvinas comprenderá todo el archipiélago. El despliegue general de los medios afectados a su defensa deberá impedir, en todos los posibles lugares de penetración por aire y superficie, desembarcos sin oposición. Relacionar con lo expuesto en puntos 3.b y 3.e del párrafo Ejecución.

## 3. EJECUCIÓN

- a) Preverá acciones ofensivas inmediatas, sobre todo el archipiélago, mediante efectivos helitransportados.
- b) Procederá a ocupar, de ser factible, todos los establecimientos del archipiélago ubicados fuera de la localidad del puerto Islas Malvinas, al hacerse efectivo el bloqueo naval.
- c) No evacuará la población del Puerto Islas Malvinas.
- d) Planeará bajo el supuesto que todas las acciones defensivas propias se ejecutarán sin apoyo naval y que no se dispondrá de superioridad aérea local.
- e) Preverá con anticipación el despliegue de efectivos al sudoeste de Brenton Loch y sur de Bahía Choiseul y en Gran Malvina, que asegure ante un eventual asentamiento enemigo en esos lugares geográficos, nuestra presencia simultánea para oponerse a esa acción o para una futura negociación. Esto implica preseleccionar zonas dentro de los actuales asentamientos poblacionales malvinenses.
- f) Ubicará la reserva general de las Fuerzas Terrestres en la localidad de Puerto Isla Malvinas o en sus proximidades. Dicha posición asegura “no daño” a la misma por parte de la aviación de ataque enemiga, por encontrarse compartiendo su asentamiento con súbditos británicos. Además presenta la ventaja de proteger el Objetivo vital y estar a 5 km. del Aeropuerto.
- g) La reserva estratégico operacional del TOAS estará formada por unidades de la Brigada I.M. 1.

## 4. ADMINISTRACIÓN Y LOGÍSTICA

Según Plan Esquemático.

## 5 . COMANDO Y COMUNICACIONES

Según Plan Esquemático.

Fdo. Juan José Lombardo  
Vicealmirante

## ANEXO VIII

Transcripción parcial del informe del Capitán de Fragata aviador naval Norberto Ulises PEREIRO:

“ Cada misión, la iniciábamos luego de una ajetreada espera en la Central de Operaciones de Río Grande, donde nos íbamos imponiendo de la situación táctica de las Islas y su evolución meteorológica, establecíamos la derrota a seguir para ese día y las frecuencias a utilizar.”

“ Lo más difícil a determinar era la hora más propicia para efectuar los cruces. De día el mayor peligro lo constituían los aviones Harrier que, gozando de total superioridad aérea, se ubicaban en posiciones favorables para batir todo avión argentino en forma instantánea. De noche, el peligro por un lado lo constituían las unidades navales, que en caso de detectarnos con sus radares alertaban a las PAC (patrullas aéreas de combate), las que estaban en condiciones de caer sobre nosotros en no más de ocho minutos.”

“ Por otro lado esas mismas unidades misilísticas, bien podríamos encontrarlas en nuestra ruta y ser abatidos por su artillería o por sus misiles. Pese al enemigo, lo que requería el máximo de nuestra atención y concentración era el riesgo aeronáutico, por volar a tan solo cincuenta pies ( diecisiete metros) por instrumentos, de noche y en vuelo de tres horas de duración.”

“ Habíamos observado que los aviones enemigos desarrollaban muy poca actividad nocturna y las unidades de superficie iniciaban su cañoneo sobre Puerto Argentino con el famoso “expreso de medianoche” alrededor de las diez u once de la noche, esto nos sirvió para determinar, como la mejor oportunidad para nuestros vuelos, las horas siguientes al crepúsculo vespertino.”

“Tratábamos de despegar de Río Grande, poco después de la puesta del sol. Con media hora de intervalo despegábamos otro Focker, de manera que el primero tuviera tiempo de descargar y despegar de Puerto Argentino. Esta maniobra debía hacerse con total precisión y coordinación, dado que cualquier demora en la que incurriera el primer avión, ocasionaría tener que orbitar al otro en las proximidades del aeropuerto, con el riesgo que esa maniobra podía implicar. Afortunadamente esto no ocurrió.”

“ Nuestras caras eran el fiel reflejo de lo que estaba ocurriendo en nuestro interior; teníamos la sensación que las probabilidades de pasar inadvertidos para los buques enemigos era nula, por lo tanto sentíamos un miedo atroz. Una vez que nos sentábamos en el avión y comenzábamos a cumplimentar las listas de verificación para poner en marcha y a medida que progresábamos en ellas, iba cambiando nuestro estado de ánimo, nos invadía una tensa calma. Esta transformación era la que posibilitaba que oyéramos si n escuchar, viéramos sin mirar y tuviéramos los reflejos a flor de piel. Toda esta sensibilidad era la que nos permitía aterrizar el avión, en una pista en el estado en la que estaba la de Malvinas, de noche, sin balizar y utilizando nuestras propias luces recién a último momento.”

“ Iniciábamos el vuelo en Río Grande poniendo rumbo este, en dirección a Puerto Argentino ascendiendo para mantener una altura inicial de mil quinientos metros. Navegadas unas cien millas en estas condiciones descendíamos a doscientos metros de altura y cambiábamos el arribamiento al sur. A partir de ese momento adoptábamos una derrota zigzag con piernas de unas cincuenta millas de longitud, las que alterábamos diariamente en función de la situación. Los puntos de inflexión de esa derrota los designábamos con nombres de mujer, la sola mención de Beba, Marta, Pocha, servía para que todos los que estaban expectantes por el desarrollo de este vuelo tuvieran una idea de la posición del avión. La fase final del vuelo se iniciaba con la recalada en el faro San Felipe, al cual nos aproximábamos provenientes del sudeste y finalizaba con la ubicación de la pista y el aterrizaje, maniobra para la cual había que ascender, habida cuenta que la pista se encontraba a setenta y dos

pies sobre el nivel del mar y nosotros veníamos volando durante las últimas ciento cincuenta millas de nuestro traslado, a tan solo cincuenta pies vale decir diecisiete metros de altura. Considerando el tamaño de las olas en esas latitudes, podríamos decir sin temor a equivocarnos, que el mar nos “lamía”, al menos la sal la traíamos de regreso, impregnando superficies del avión y parabrisas.”

“ En la penumbra de la cabina había un clima muy particular, silencio total, solamente interrumpido por el sonido de la radio, donde se escuchaba hablar a los operadores y la interferencia que los ingleses hacían en la frecuencia que sonaba como si fueran arpas, la concentración era total.”

“ En la central de operaciones de Río Grande un Jefe de la escuadrilla estaba en contacto radial con el Jefe del Grupo Aeronaval ubicado en la Central de Combate de Malvinas, intercambiaban mensajes sin mayor sentido, y en lunfardo, pero en cualquier momento del mismo se recibía a bordo, donde permanecíamos en total silencio, pero interceptando todas esas comunicaciones la palabra “todo bien” o simplemente “regresen”.

“En el primer caso continuábamos el vuelo con gran confianza en la voz que proveniente de Malvinas nos daba seguridades que podíamos proseguir el vuelo, esa voz para nosotros tenía nombre y apellido; muchas veces a lo largo de nuestra carrera naval, habíamos volado o compartido alguna tarea o simplemente conocíamos su prestigio y calidad profesional y eso nos tranquilizaba y nos hacía continuar el vuelo tan solo concentrados en los instrumentos y la navegación. De la misma manera el “regresen”, cuando aparecían las peligrosas patrullas aéreas de combate de aviones Harrier, significaba un inmediato giro de 180 grados sin aumentar la altura, de manera que la sensación era que tocaríamos el agua con el ala, y un contener la respiración, dado que en ese instante presentábamos nuestro mayor blanco radar para cualquier unidad naval que se encontrara en las proximidades de nuestra vía de aproximación y todos pensábamos a bordo que dada la orden recibida de regresar, era probable que esa temida unidad misilística enemiga se encontraba en las cercanías.”

“ No teníamos posibilidad alguna de eyectar o abandonar el avión en caso de ser atacados, o que impactáramos con el agua a semejante velocidad. Sin embargo, tal vez por contagio de ver las vestimentas de nuestros pilotos de ataque en Río Grande con sus trajes antiexposición para el agua, o tal vez porque necesitábamos pensar que el usarlos aumentaría nuestros escasos márgenes, un día nos pusimos una de esas vestimentas sobre las que nos colocamos el correspondiente chaleco salvavidas que tenía todos los elementos de supervivencia necesarios; luego ocupamos nuestros asientos, ajustamos los cinturones de seguridad y allí nos dimos cuenta de que no íbamos a poder estar las próximas tres horas en esas condiciones, realizando un vuelo cuyo éxito radicaba en la prolijidad y precisión con que se efectuara, por lo cual nos quitamos todo y volvimos a lucir nuestro viejo y tradicional over-all de vuelo y la campera de cuero.”

“Nuestro verdadero salvavidas era el equipo de navegación VLF-OMEGA que nos llevaba por los distintos puntos de notificación hasta depositarnos en el faro San Felipe, evitando de esa manera que cualquier error nos llevara a colisionar con la Isla, dada la baja altura a la que volábamos y a las malas condiciones de visibilidad.”

“ En uno de los cruces un piloto debió regresar en diversas oportunidades por inconvenientes de distinta índole y eso lo tenía preocupado. Por fin inició un vuelo que parecía estar coronado por el éxito, sin embargo en la mitad del mismo se quedó sin el equipo de navegación. Influidado por los anteriores vuelos abortados, decidió seguir viaje. Cuando creyó estar en las proximidades del aeropuerto pidió le encendieran el radio faro, y allí grande fue su sorpresa cuando tomó conocimiento de que se encontraba varias millas al Este de Puerto Argentino, vale decir que se trataba del avión de transporte que más cerca había estado de la flota inglesa.”

“ En plena maniobra de descarga conversábamos con nuestros camaradas destacados en el aeropuerto, quienes nos requerían novedades del continente. Poco era lo que nosotros podíamos decirles, pero en cambio tratábamos de hacerles sentir todo nuestro apoyo. Mientras esto ocurría no dejábamos de prestar atención a la radio, para el caso de que se diera la alarma de aviones enemigos



en acercamiento, a la que debíamos responder con un despegue inmediato.”

“ El tener que cargar uno de los heridos que evacuábamos sobre nuestros hombros para subirlo al avión, observando luego fugazmente en la cara del soldado su agradecimiento y el momento que habíamos compartido con los que peleaban para defender las Islas, nos daban la justificación plena de todos los momentos difíciles por los cuales habíamos atravesado para llegar allá.”

“ Aterrizados en Río Grande, ya de regreso, nos acometía una euforia mezcla de satisfacción por la misión cumplida, de orgullo por los cumplidos que nos hacían los pilotos de ataque, navales y de la Fuerza Aérea y también por haber hecho fracasar esa posibilidad que antes de partir habíamos presentido...y en unos momentos más, cuando caíamos en la cuenta que al día siguiente volveríamos a intentar burlar nuevamente el bloqueo inglés, dejábamos la euforia de lado para dar lugar a una tensa y vigilante espera.”

“¡Que rara mezcla de frialdad y fervor era la que nos embargaba!. ¿Que nos ponía así, el sentido de la patria, el deber, el desafío profesional o el grado de mentalización que habíamos logrado?. E inmediatamente después surgía la necesidad de olvidar rápidamente las emociones, para obtener la máxima concentración en el vuelo siguiente que nos permitiera hacer las cosas mejor que en el anterior.”

“ El día 11 de junio, efectuamos nuestro último aterrizaje en Puerto Argentino correspondiente a esta campaña, ya que aún no habíamos cerrado nuestro plan de vuelo para volver a pasear el ancla de nuestras alas por las islas Malvinas. Los días 12 y 13 intentamos efectuar cruces pero la situación táctica cada vez se ponía más difícil y debido a ello ambos vuelos debieron ser abortados cuando se encontraba cerca de las Islas. Antes del ataque británico del 1° de mayo habíamos realizado 57 vuelos a Malvinas transportando 304 toneladas y 633 hombres. Durante la vigencia del bloqueo 13 vuelos debieron abortarse por oposición enemiga en alguna de sus fases, pero 12 fueron exitosos llegando a transportar 57 toneladas de materiales y 270 hombres.” (Espora, julio de 1982.)

## ANEXO IX

Transcripción del Oficio COOP IM4 "S" del 15 de mayo de 1982, elevado por el Vicealmirante Lombardo al COMIL, sobre la apreciación de la situación.

PUERTO BELGRANO, 15 de mayo de 1982.

OBJETO. Elevar apreciación.

AL COMITÉ MILITAR.

Con fecha 13 del corriente mes expresé mi apreciación sobre la situación en el Teatro del Atlántico Sur y también lo hizo el señor Jefe del Comando Aéreo Estratégico.

Al presente, si bien dado el poco tiempo transcurrido no se han producido variaciones importantes en lo entonces expuesto, se han agudizado algunos síntomas y se ha tenido mejor información que hace factible un análisis más preciso. Por lo dicho creo necesario expresar esta apreciación por escrito para que los miembros del Comité puedan mantenerla como elemento de consulta.

Apreciación de los hechos acaecidos:

1.1. La ocupación de las islas fue realizada de acuerdo a los planes establecidos, con muy pocas bajas y pudiendo alcanzarse todos los objetivos. Ello creó una sensación de seguridad en las propias capacidades tanto a las fuerzas propias como al público en general.

1.2. La reacción británica, si bien enérgica en las declaraciones y aprestos, no fue efectiva inicialmente pese a la proclamación de la zona de exclusión. No se produjeron ataques a la navegación propia no obstante la casi segura presencia submarina en el área.

Este período permitió una masiva concentración de efectivos en las islas por modo aéreo, sin restricciones. El apoyo logístico por modo marítimo no fue paralelamente implementado, entre otras cosas, por la declaración existente de la zona de exclusión. No obstante, el desarrollo de los medios en tierra pareció correcto, el espíritu fue excelente y por lo tanto se mantuvo muy alta la sensación de seguridad en lo militar y en el ámbito general.

1.3 La primera acción inglesa importante del día 1° de mayo pareció ser un intento de invasión que fuera exitosamente rechazado por las fuerzas propias. Se apreciaron serias bajas en la acción enemiga tanto por fuego AA. como por la acción de los propios medios aéreos.

La apreciación actual de este Comandante de Teatro es que tal intento de invasión no existió sino que fue una demostración, realizada con propósito intimidatorio, de sondeo de nuestras capacidades y de práctica general para la fuerza enemiga.

Esta apreciación se basa en: El enemigo ha demostrado en todas sus acciones anteriores y posteriores actuar con suma prudencia, con gran masa de efectivos y con buen nivel profesional. Si hubiese sido un intento real de invasión ninguna de estas características estarían cumplidas.

No aparecieron, pese a las búsquedas y rastreos ningún resto de embarcaciones, botes, helicópteros, personal, vivo o muerto, ni ninguna otra evidencia del citado desembarco. No aparecieron restos

materiales ni humanos de ningún helicóptero ni avión derribado.

En resumen, esta supuesta invasión rechazada y las supuestas importantes pérdidas infligidas al enemigo, reafirmaron nuestro optimismo y los medios masivos de difusión enfervorizaron al público que vio un fácil triunfo argentino y una gran capacidad de nuestras fuerzas.

1.4. El enemigo replegó sus fuerzas, continuó recibiendo refuerzos y completando sus medios y, posiblemente, estudiando y evaluando sus modos de acción. Es lógico puesto que había zarpado con urgencia, que necesitara un período de análisis y evaluación en el área de operaciones, organizar las fuerzas que se le iban incorporando y además recibir las directivas políticas para la acción. Así pasaron los días 2 al 4 de mayo sin acciones. Se produce casi simultáneamente el hundimiento del Crucero General Belgrano y el ataque al Aviso Sobral. Ambos hechos muestran al mismo tiempo una buena capacidad para la acción y una moderación en los efectos buscados. Se hundió al Belgrano pero no a los dos destructores que lo acompañaban. Se atacó al Sobral pero no se intentó perseguirlo y hundirlo como se podría haber hecho.

El muy exitoso ataque al destructor Sheffield permitió a las fuerzas propias y al público aceptar los hechos anteriores. Estos se convirtieron así no en un signo de debilidad sino en un estímulo al espíritu de lucha. El enemigo nos atacó e hirió pero supimos y pudimos vengar nuestros muertos.

1.5. La evidencia del peligro de los submarinos nucleares unido a la extensión de la zona de exclusión y de la voluntad enemiga de aplicar su capacidad de acción, hizo replegar nuestras fuerzas de superficie. En las sucesivas etapas de este repliegue se han tenido evidencias ciertas de la presencia próxima de submarinos enemigos listos a actuar de salirse a aguas profundas

1.6. Nuestros submarinos han tenido evidencias del mal desempeño de los torpedos propios. Las oportunidades en que se concretaron ataques se vieron así frustradas, lo que anula la utilización de esta arma por el momento.

1.7. Existen evidencias y otros síntomas del mal desempeño de las bombas utilizadas en ataques aéreos de nuestros aviones. La capacidad de producir daños mediante ataque aéreo a fuerzas navales se evidencia como muy baja pese al elevado costo. Los aviones Super Etendard no tienen capacidad logística para acciones sucesivas.

1.8. Durante los últimos 10 días, el enemigo, lentamente ha ido incrementando su accionar y efectivizando el bloqueo de las islas, naval y aéreo. Ello se demuestra en los siguientes hechos: El ataque al Narwal, la eficiencia en el rescate de los naufragos, y la destrucción del Puma que acudió en su ayuda. Esta acción demuestra capacidad de medios y eficiencia de ejecución. El Narwal interfería su libertad de acción al informar sus movimientos. La persistencia en los ataques a las pistas de Puerto Argentino y Darwin como medio de anular la capacidad de respuesta al accionar de sus helicópteros y del uso de capacidades para el apoyo logístico. El ataque hoy sábado 15 a la pista aeronaval hasta entonces indetectada demuestra que se ha procedido a un relevamiento aéreo de las instalaciones con medios apropiados. Se realizó una operación nocturna con desembarco de spotters, ataque con helicópteros y retirada sin bajas. El ataque se inició sin que se hubiera obtenido ningún preaviso y el o los buques atacantes se retiraron antes de que fuese posible ninguna reacción desde el continente.

1.9. La acción contra la pista de la estación aeronaval denominada Payanca o Calderón, en la isla Elefante en el extremo noroeste, más la acción anterior en el estrecho de San Carlos, evidencia que el enemigo dispone de información adecuada en tiempo y oportunidad y que puede realizar operaciones nocturnas o con baja visibilidad con eficiencia y bajo riesgo.

1.10. La presencia enemiga se ha ido haciendo más asidua y permanente, lo que sumado a las naturales restricciones meteorológicas hacen el apoyo logístico aéreo reducido y aleatorio.

1.11. La capacidad enemiga de acción aeronaval nocturna y diurna, mediante submarinos de alta velocidad, buques portahelicópteros de ataque y aviones, hace casi impracticable el

aprovisionamiento de las islas por modo marítimo. Los buques con una velocidad no mayor de 16 nudos estarán expuestos durante muchas horas al ataque enemigo, aún al llegar a las propias islas. Si se enviaran simultáneamente varios buques estos podrían ser batidos sucesivamente y el porcentual de los que pudiesen arribar se estima sería muy pequeño y las pérdidas de bienes y personal difíciles de aceptar.

1.12. Los daños que hasta el presente se han infligido al enemigo son de difícil apreciación. No obstante, la carencia de evidencias ciertas de bajas, excepto de un avión Harrier y del hundimiento de la Sheffield, hacen pensar que las apreciaciones iniciales fueron optimistas. No obstante ello, son las que han quedado en el ánimo popular y de gran parte de la propia fuerza.

Análisis de las capacidades retenidas del enemigo:

Este Comando no tiene una apreciación clara de la urgencia política del enemigo en definir la situación. No obstante está claro que ya ha soportado, sin inconvenientes, una duración del conflicto de 45 días. También es un hecho que hay fuerzas aun en etapa de implementación y traslado que indicaría una posibilidad de prolongación de las operaciones. Los medios de apoyo logístico movilizados son de una importancia tal que implica una gran voluntad y capacidad de persistencia.

El apoyo electoral logrado a la política de fuerza parece permitir al gobierno británico una buena libertad de acción, en particular mientras no se sufran bajas importantes.

El eventual retiro de las sanciones económicas de la CEE a nuestro país, si bien nos favorecería en lo general no implica un cambio en lo militar ni una presión directa contra Inglaterra. El parlamento europeo (político) y la NATO no parece que hicieran objeciones a la duración del conflicto.

En resumen, parecería que el enemigo dispone de una adecuada libertad de acción en cuanto al momento de implementar los modos de acción que hubiere seleccionado.

Este Comando de Teatro retiene como capacidades del enemigo en orden de peligrosidad:

2.1. Mantener y perfeccionar el bloqueo al archipiélago haciendo simultáneamente acciones de hostigamiento. Esto podría mantenerlo hasta el agotamiento de nuestra capacidad de resistencia que puede haber sido apreciada por su propia inteligencia.

2.2. Si el anterior no diera resultado o la evolución política así se lo impusiera, realizar desembarcos de magnitud media -200 a 800 hombres - en zonas no defendidas de las islas y aprovisionarlos en particular mediante acciones nocturnas o con baja visibilidad. Esto le daría, a bajo costo, una presencia efectiva en el archipiélago y un cumplimiento parcial de su misión. Podría así esperar un mayor desgaste de nuestro potencial total, no solo en las islas sino en el continente, al producirse combates por el apoyo de ambos contendientes a las propias fuerzas.

2.3. Solo en el caso de necesitar una definición acelerada se intentará un ataque a la zona de Puerto Argentino cuando nuestra propia capacidad de acción esté muy disminuida.

Conclusiones.

3.1. Se debe mantener una muy actualizada estimación de nuestra situación militar tanto en el archipiélago como en el teatro y continente para evaluar correctamente la propia capacidad de negociación. Para ello el Comité Militar debe mantener la situación de este Teatro, del Comando Aéreo Estratégico y de la Reserva Militar.

3.2. Se debe llevar una acción psicológica que destaque la seriedad del compromiso asumido, la

magnitud de las fuerzas en oposición, las pérdidas materiales y humanas previsibles y que inexorablemente el conflicto deberá resolverse mediante una solución negociada.

3.3. Esta acción se debiera iniciar a la mayor brevedad a fin de lograr que se atempere el actual sentido triunfalista de algunas manifestaciones que harán más difícil la aceptación por las propias fuerzas y por el público en general, de los sacrificios de la acción militar y/ o la aceptación de los términos de la negociación cualquiera que ellos sean.

3.4. Evaluar la influencia que para el sostén logístico tienen los apoyos externos para ambos contendientes, en particular de los EEUU para el enemigo y de otros países latinoamericanos para nosotros. En este caso, la factibilidad de que dicho apoyo se concrete en aquellos elementos críticos como aeronaves y misiles.

Fdo.

Juan José LOMBARDO

Vicealmirante

Comandante de Operaciones Navales