

Malvinas y el Accionar Militar Conjunto

Alberto Gianola Otamendi¹

Cada comienzo de abril nos recuerda la épica de “Malvinas”, englobando en ella la batalla de 1982 por los archipiélagos de Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, con la enorme extensión de los espacios marítimos que estos involucran jurisdiccionalmente.

Se reiteran o aparecen nuevos relatos individuales de protagonistas individuales y de las unidades intervinientes. Cada aniversario se edita nueva historiografía particular. Sin embargo, se han instalado dos ideas implantadas que vuelven a resucitarse para ensombrecer o demeritar la gesta.

Por una parte, y seguramente alentado por los intereses del enemigo, se ha hecho primar el sentimiento derrotista que conllevó a toda una cultura mediatizada de desmalvinización. Esa actitud sigue, paradójicamente, los más optimistas fines de la política del Reino Unido. Las películas elaboradas en Argentina y otras divulgaciones mediáticas han puesto énfasis en casos aislados, convenientemente exagerados, que empañaron el valiente desempeño de las fuerzas propias. En igual sentido fueron muchos reportajes y notas periodísticas, segregando incluso a los corresponsales de guerra que vivieron el conflicto en primera línea y quienes lo estudiaron en detalle.

En un nivel inferior, se ha repetido el axioma de que “Malvinas” fue una batalla peleada aisladamente por cada fuerza; incluso por cada comando.

No es un dato menor considerar que históricamente el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda ha sido el tradicional y más frecuente agresor de estas tierras, antes incluso de nuestra independencia, cuando constituíamos el Virreinato del Río de la Plata. A pesar de las pruebas de haber contribuido con logias y sediciones a las luchas de emancipación del Reino de España, cinco han sido desde 1806 los intentos de invasión y ocupación británicas en suelos virreinales, confederados y argentinos.

La Batalla por las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, de 1982, es la quinta etapa de una conflagración que ha incluido las dos invasiones a Buenos Aires y la Banda Oriental (1806 y 1807), la usurpación inicial de las Malvinas en 1833, y la serie de eventos de 1845, en alianza con los franceses, formando una poderosa escuadra combinada, que incluyó la captura no provocada de la flota nacional estacionada en Montevideo, el asalto a Martín García y los ríos Uruguay y Paraná, detenido tras los combates de Vuelta de Obligado, El Tonelero, San Lorenzo y Angostura del Quebracho.

¹ Con la inestimable colaboración de los Veteranos de Guerra CLRE Eduardo Castro Rivas, el CNAV RE Juan José Membrana, CLAV RE Norberto Pereiro, el CNAV RE Guillermo Rubino, el CNAV RE Carlos Alberto Molteni y el CNAV RE Jorge Troitiño, quien actuó además de corrector.

Es claro entonces que lo que hoy constituye la República Argentina mantiene un conflicto vigente, en forma continuada, aunque con eventos esporádicos, con el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda desde 1806, a la fecha. Ese hecho se perpetúa con la ocupación de territorios insulares y el reclamo de áreas marítimas de gran tamaño, en superficie y plataformas. Y se proyecta a futuro en virtud de las concesiones y contratos a largo plazo que la corona británica establece para la zona. No hay hipótesis, hay hechos.

Cabe destacar que el Reino Unido conforma el Consejo de Seguridad de la ONU (con poder de veto) y cuenta con los votos “automáticos” en la Asamblea General de la enorme red de países y territorios post-coloniales británicos que integran el Commonwealth, más los aliados europeos presionados por otras amenazas comunes, le han dado un marco de impunidad necesaria para desoír las resoluciones internacionales de descolonización y negociación de soberanía de los archipiélagos en cuestión.

La larga tradición imperialista y militar de Gran Bretaña, le han ayudado a entender el valor de sus fuerzas armadas, como carta de negociación diplomática, en particular respecto al poderío de su fuerza naval y sus bases de apoyo y despliegue alrededor del globo. Fue quizás el pensador estratégico norteamericano Mahan² quien más claramente lo divulgó, e hizo visible a su nación. Pero tal vez sea justamente el inglés Corbett³, quien a principios del siglo XX integró la importancia de la estrategia naval y el poder marítimo a sus correspondientes nacionales. La diplomacia británica de “cañoneras”⁴ fue marcando la expansión y sometimiento de su imperio territorial y comercial.

Una de las consecuencias inmediatas de toda esa construcción antiépica de la batalla librada, fue utilizada para la reducción sustancial de la capacidad militar de la Nación llevada a cabo a partir de los gobiernos democráticos desde 1983. Ello se produjo disminuyendo la participación de las fuerzas armadas en la determinación de la política de defensa, reduciendo sustancialmente sus asignaciones presupuestarias a mínimos incompatibles con sus funciones, y demeritando su prestigio y valores. Esto conllevó a una progresiva reducción del personal, además de provocar la obsolescencia del equipamiento, sin reemplazos adecuados. Se generó entonces un desarme unilateral argentino agravado por la pérdida del sentido operativo del instrumento militar, al no imponérsele directivas estratégicas ni misiones claras.

La república perdió así, sin intervención explícita de su gran adversario histórico y actual, una herramienta importante de la política exterior, tanto para la disuasión defensiva como para la firmeza de sus planteos. No se ha leído a los pensadores estratégicos, ni los tratados de historia. Tampoco se conocen las artes de la diplomacia de la “pérfida” Albión.

Seguramente todo análisis sobre lo actuado en Malvinas y las cuestiones a remediar, debería empezar con una detallada lectura del documento final de la “Comisión de Aná-

² Alfred Thayer Mahan, almirante y estratega norteamericano (1840-1914), autor del influyente tratado *The influence of Sea Power upon history (1660-1783)* y otras publicaciones.

³ Julian Stafford Corbett, abogado e historiador inglés (1854-1922). Autor entre otros de *Some Principles of Maritime Strategy*, 1911.

⁴ *Diplomacia de cañoneras. Empleo político de fuerzas navales limitadas*. James Cable. Editado por el Instituto de Publicaciones Navales, Bs. As. 1977. Expone un típico empleo de las armadas en las relaciones internacionales en los siglos XVIII, XIX y ppios. del XX.

lisis y Evaluación de las Responsabilidades del Conflicto del Atlántico Sur”, creada por la Junta Militar en diciembre de 1982.

Más conocido como “Informe Rattenbach”, ese meticuloso, duro y objetivo estudio, rescata lecciones aprendidas y sugerencias para el mejoramiento operativo de las FFAA. Probablemente el más enfático tópico sea el referido a la necesidad de desarrollar y optimizar el planeamiento, adiestramiento y la operación conjuntas, debido a las fallencias demostradas en la acción. Muchas propuestas siguen pendientes, planteando un serio desafío al profesionalismo militar moderno y constituyendo una deuda de honor con los caídos. Sin embargo, ese mismo comité expone los aciertos logrados cuando las unidades y comandos actuaron integradas.

Por ello, no venimos a negar la derrota, ni a diluir aquello que estuvo mal hecho. Muy por el contrario, en consonancia con los registros fehacientes, intentamos demostrar que el relato insistentemente machacado no es cierto.

Esa falsedad ha sido empleada en forma irresponsablemente generalizada, en perjuicio del tridente militar, del poder nacional y los intereses patrios.

Trataremos la cuestión del desempeño integrado, entendiendo que el enorme arrojo, iniciativa y valor, no fueron suficientes para evitar una capitulación inapelable, pero costosa incluso para el triunfador.

En escritos previos rescatamos para los lectores una operación anterior al conflicto del Atlántico Sur, que quizás fuera precursora del accionar militar conjunto, vulgar y erróneamente llamado “conjuntez”. También lo expusimos en nuestro libro “Aires de Guerra sobre las Aguas de Tierra del Fuego⁵. Eso ocurrió en 1978, en el marco del despliegue y preparación bélica por la escalada de 1978 con la República de Chile, por la posesión de las islas al sur del canal Beagle y las aguas adyacentes. A nivel de planeamiento se conoció como “Operación Soberanía” e involucraba al BIM 4 de la Armada reforzado con la compañía Leopardo del Ejército Argentino, que se empeñaría en forma anfibia y helitransportada para recuperar los archipiélagos ocupados⁶.

Tal vez haya incluso ejemplos anteriores de trabajo mancomunado y coordinado; como las campañas antárticas, los cursos de Comando, y oficiales de enlace; pero justamente uno de los motivos que nos inspira a escribir estas líneas es iniciar una recopilación más certera de hechos olvidados y abrir un debate sin el sesgo derrotista, cambiando el foco interpretativo de nuestra historia militar reciente.

Cualquier trabajo en equipo requiere un largo camino de ensamble y armonización de las características individuales. Así sucede en las parejas de tenis, un cuadro de fútbol, un quirófano o una cabina de avión comercial. El conjunto de integrantes, cada uno con sus habilidades e intereses, se agrupa en pos de un objetivo común y bajo un liderazgo unificado. Precisamente sobre eso versan tanto las diferentes teorías de fortalecimiento del espíritu de equipo (“team-building” en el lenguaje empresarial o deportivo), como los más tradicionales manuales de comando, como El Arte del Mando Naval.

⁵ Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2018.

⁶ Boletín del Centro Naval Nro 840 de 2015. “Preludios de acción conjunta”

Y aquí nos importa destacar dos aspectos relevantes de un trabajo conjunto o en equipo: por un lado que se trata de un proceso, y como tal impone un tiempo y una secuencia de preparación, aprendizaje, evolución; por otro, que implica especificidades que otorgan singularidad a sus componentes, que se complementan en una actividad orquestada.

Respecto a esto último, la integración conjunta es la potenciación de las capacidades particulares, que son las específicas determinadas por el ámbito de operación. Debería considerarse como un refuerzo de las especialidades individualidades que al sumarse generan una sinergia multiplicadora. Muchas veces se ha entendido como un paliativo a las reducciones de presupuesto y a las crecientes limitaciones. Es una excusa de un discurso simplista, minimalista y carente de conceptos idóneos. En una orquesta, la falta de bronce no puede ser suplantada con cuerdas, ni el piano reemplaza a los timbales.

En líneas anteriores dijimos que todo proceso implica una línea de tiempo, desde su génesis. Aunque mencionamos casos precedentes, no estamos en condiciones de afirmar cuál haya sido el primero. Seguramente encontraremos ejemplos de acciones previas e iniciativas germinales. Sí venimos a exponer que en 1982 las tres Fuerzas Armadas argentinas no pelearon una guerra particular por separado, sino en una etapa muy básica de trabajo en equipo, en estado incremental. Y esto no es meramente declamativo; lo demostraremos.

Entonces, haremos un poco de foco en el proceso de integración de un equipo, y vamos a tomar las acciones del Atlántico Sur como ejemplo de una etapa histórica importante en las fuerzas armadas argentinas.

No estamos en condiciones de hacer una relación exhaustiva de todos los casos que involucraron unidades o subunidades de las distintas fuerzas, sino, como antes decíamos, venimos a enunciar sólo algunas, con la esperanza de que éstas den base a mayores aportes y discusiones.

La batalla del Atlántico Sur en el plano militar fue una operación en un teatro esencialmente aeronaval, aunque ese aspecto no fue debidamente interpretado o considerado en el nivel estratégico nacional, sí gravitó en las acciones de mayor trascendencia operacional. Gran parte de lo no previsto o coordinado en el máximo estrato de conducción política y militar fue subsanado en el planeamiento estratégico operacional y en la ejecución de las operaciones tácticas, fruto de las necesidades imperiosas en el teatro y de la apertura profesional de los líderes desplegados.

En ese contexto, algunos ejemplos relevantes seleccionados, que consideramos eslabones germinales en la evolución del pensamiento y acción conjunta, no constituyen actos ocasionales o fortuitos del combate en común.

1. La orgánica general del Teatro

El comando supremo de las fuerzas fue ejercido por el tripartito Comité Militar (COMIL), no por el Presidente de la Nación. El Estado Mayor Conjunto actuaba como su órgano asesor.

En el segundo nivel estaban: el Teatro Marítimo (TOM), el Comando Aéreo Estratégico (CAE) y la Reserva Militar.

La Reserva Militar fue la Brigada Aerotransportada del Ejército que no llegó a ser empleada.

El Comando Aéreo Estratégico, comandado por el Brigadier Mayor Weber, tuvo como principal brazo ejecutor a la Fuerza Aérea Sur (FAS) comandada desde Comodoro Rivadavia por el Brigadier Crespo. De él dependían los aviones basados en el continente que actuaron sobre Malvinas.

El TOM estaba bajo el comando del Vicealmirante Lombardo. Disponía de todas las fuerzas navales (Flota de Mar, Fuerza de Submarinos, Infantería de Marina, Aviación Naval y PNA), y la Guarnición Conjunta Malvinas con el General Menéndez como comandante conjunto, en las islas.

Más tarde el TOM se denominaría Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS).

El 5 de abril de 1982, la Armada destacó en comisión a la Jefatura de Operaciones del Estado Mayor de la FAA a los Capitanes de Fragata Aviadores Navales Troitiño, especialista en caza y ataque (con trayectoria en Skyhawk A-4Q) y Dupeyron (helicopista), ambos con capacitación en armamento aéreo. Su misión era transferir toda la información y documentación disponible pertinente a tácticas y técnicas de acciones contra buques.

Esta tarea se cumplió inicialmente mediante la exposición de instrucciones referidas al vuelo sobre el agua, selección de armamento, tiempos de armado y funcionamiento de espoletas, tácticas y técnicas de ataque y lanzamiento, y detalles de la capacidad de maniobra del Harrier en combate aéreo cercano. En una gira informativa por las bases aéreas de Villa Reynolds, Mendoza, Tandil y Moreno, se entregaron resúmenes y copias de documentación de apoyo a las máximas autoridades y a los grupos de operaciones de las unidades de cazadores.

Al regreso de ese viaje, desde el 12 de abril y hasta el 24 de junio, se constituyó el Grupo de Oficiales de Enlace del Comando de Operaciones Navales (COOP) ante el Comando de la Fuerza Aérea Sur en la Base Aérea Militar de Comodoro Rivadavia. Allí se sumó el Capitán de Fragata Aviador Naval Pirra, experimentado en exploración y guerra antisubmarina, y se designó como jefe del grupo al Capitán de Navío Aviador Naval Grondona.

Estos oficiales expertos, además de cumplir las funciones propias de intercomunicaciones, continuaron transfiriendo conocimientos específicos de las operaciones aéreas navales, destacándose continuamente a los puntos de despliegue de la FAS.

Recíprocamente, el Brigadier Arnau, el Comodoro Raimondi y un grupo de jefes aeronáuticos se incorporaron al Estado Mayor del TOM en la Base Naval Puerto Belgrano.

Ambos comandos advirtieron la necesidad de que los pilotos de la FAA se ejercitaran en la penetración indetectada bajo los lóbulos radar 965, reduciendo la performance de sus misiles superficie aire Sea Dart asociados a los radares de control de tiro 909. Co-

mo asimismo en los perfiles de vuelo, las técnicas de lanzamiento, la selección de bombas y graduación de espoletas para lograr la perforación de las superestructuras y que al explotar el ricochet no causara daños a la propia aeronave atacante.

Para ese entonces, la Armada disponía de dos destructores relativamente nuevos, adquiridos al Reino Unido, de la clase Sheffield o Tipo 42, similares a los que constituían el núcleo antiaéreo de la Royal Navy. Eran el ARA Hércules construido en Inglaterra y el ARA Santísima Trinidad ensamblado en el astillero AFNE de Río Santiago.⁷ Ello daba la fortaleza de poder estudiar sus vulnerabilidades, lo que se hizo incluso usando modelos de simulación y cálculos de estadísticas en laboratorio.

Correspondió al grupo de enlace aeronaval realizar las coordinaciones y preparación de las instrucciones de comunicaciones y procedimientos para que los aviones de combate de la FAA efectuaran prácticas de guiado para ataque a blancos navales. Se dispuso de los Tracker S-2E y los destructores ARA Hércules y ARA Santísima Trinidad, los que fueron estacionados en el Golfo de San Jorge. Por primera vez en la historia de nuestras instituciones, esa ejercitación conjunta se concretó el 16 de abril.

Fue un factor de importancia determinante el que la Fuerza Aérea proveyera reabastecimiento en vuelo a los aviones aeronavales. Esta operación requiere un alto grado de entendimiento. Un KC-130 fue a la Base Aeronaval Comandante Espora, donde en pocos días los pilotos navales adquirieron cierto nivel de adiestramiento y con ello se posibilitaron las exitosas acciones posteriores. Las misiones de combate de los Super Etendard no hubieran sido posibles sin ese grado de cooperación interfuerzas.

Prontamente, el 3 de abril, los comandantes del TOM y el CAE, coincidieron en la necesidad de explorar el Atlántico Sur para tratar de obtener información sobre la llegada al área de los navíos ingleses. La Armada disponía de 3 exploradores Tracker, de corto alcance y que integraban el Grupo Aéreo del portaaviones ARA 25 de Mayo, aunque no eran aptos para grandes distancias. Todavía quedaban dos Neptune, especializados, dotados de radar omnidireccional, detección electrónica y armas, pero estaban en el límite de su vida útil. Nunca hubo más de uno disponible y presentaron frecuentes fallas. La Fuerza Aérea no tenía aviones especialmente equipados para esta tarea, sólo disponía de los tanques Hércules KC 130, de gran alcance. Además podía operar los Boeing de la flota presidencial y requisar otros de Aerolíneas Argentinas. Todos estos medios tenían sólo radares limitados al uso meteorológico, no aptos para la búsqueda de superficie, y carecían de armas de ataque o autodefensa. Tampoco poseían equipos antiradares como para captar las emisiones enemigas antes de haber sido detectados.

En resumen, el país no podía hacer una eficiente cobertura del teatro de operaciones, es decir no había adecuada vigilancia de las inmensas superficies que abarcaba el área comprendida por el conflicto y sus líneas de comunicaciones marítimas principales. Sin embargo, se hizo un gran esfuerzo con los precarios medios puestos en común. Para ello, el 7 de abril, se constituyó en la Base Aeronaval Comandante Espora, un "centro conjunto de exploración". Contó con pilotos, personal y aviones de Fuerza

⁷ El AFNE fue desarrollado por la Armada sobre la base del Arsenal Naval Río Santiago, situado en los fondos de la Base Naval homónima, que ya había construido buques de guerra como los patrulleros ARA King y ARA Murature y varios rastreadores, además de lanchas de patrulla como las ARA Surubí y ARA Dorado (luego transferida a la PNA) . Entonces parte del complejo fabril-militar dependiente de las FFAA.

Aérea y de la Armada. Por su parte, el CFAV Dupeyrón que ya estaba en el grupo de enlace de Comodoro Rivadavia, se comisionó a la Base Aérea Militar de El Palomar para actuar como observador naval en los vuelos de exploración que efectuó la FAA en el Atlántico Sur con aviones Boeing 707.

El 10 de abril comenzaron los vuelos coordinados. Una acción coordinada fue hacia las Georgias. La Fuerza Aérea hizo vuelos con sus KC 130, que obtuvieron detecciones que permitieron alertar al submarino ARA Santa Fe, que se aproximaba a esas islas.

Días más tarde, el 27 de abril, después de haber descubierto la presencia de los buques ingleses, un explorador, fue interceptado por un Harrier y obligado a alejarse. Luego de eso, se suspendieron las exploraciones y se levantó esa unidad conjunta, redesplicando sus naves.

2. La batalla aeronaval

El hundimiento de la fragata británica HMS Sheffield fue el mejor ejemplo doctrinario de un sistema de armas aeronaval empleado en operaciones conjuntas.

Uno de los viejos Neptune, obtuvo un contacto “mar” (es decir, de superficie). Lo informó a las centrales de operaciones en tierra (Base Aeronaval Cte. Espora), desde donde se dieron las alertas y se ordenó el alistamiento para el ataque, mientras se ajustaban los detalles del planeamiento de la maniobra. En tanto, el explorador, que ya había sido detectado por la fuerza enemiga, inició una táctica de gambito para evadir, pero mantuvo el contacto “positivo” o “en caliente” sobre la localización, para ratificar y actualizar la información de posición y cinemática. El vuelo ofensivo constituido por una sección de Super Etendard se reaprovisionó en vuelo de los KC130, dándole autonomía suficiente para alcanzar la ubicación del objetivo. Lanzaron sus misiles e impactaron en el blanco, produciendo el incendio y posterior hundimiento de una nave emblemática. Era uno de los más modernos buques ingleses diseñado específicamente para la defensa aérea, cabeza de su serie y recientemente había sido reciclado.

Después de ese éxito notable, los únicos exploradores de gran alcance que poseía el país, los obsoletos Neptune, no pudieron volver a volar más por la alta vetustez de sus equipos. Entonces parecía que los misiles AM39 disponibles no podrían emplearse. Una vez más apareció la iniciativa y el empeño común, que permitieron dar un segundo golpe destacable.

Los radares que el Ejército y la Fuerza Aérea habían instalado en Puerto Argentino y que reportaban a la Central de Inteligencia Conjunta, no llegaban a detectar a los portaaviones enemigos, pero sí podían identificar a los aviones Harrier de despegue vertical. Con esas localizaciones se pudo calcular la posición de los buques capitales, que se transfirió a la Base Aeronaval de Río Grande, desde donde se decidió un nuevo ataque con el binomio Super Etendard-Exocet AM39.

Decolaron nuevamente dos aviones, que se reaprovisionaron en vuelo con los Hércules KC130 de la FAA. En la zona esperada obtuvieron el contacto radar de un blanco grande y lanzaron logrando el impacto. Nuevamente, no se trató de uno de los ansiados portaaviones sino el gran mercante portacontenedores Atlantic Conveyor transformado en portahelicópteros, que navegaba en el mismo convoy. Con su hundimiento los ingle-

ses perdieron los helicópteros pesados Chinook y Puma que transportaba, que eran vitales para las operaciones en tierra, además de buena cantidad de equipo.

A esa circunstancia se debió que la brigada británica tuviera que marchar sobre el terreno, sin equipo adecuado para ello, por lo que luego decidiera ser transportada por mar desde San Carlos a Bahía Agradable, para efectuar una operación anfibia al sur de Puerto Argentino y retaguardia del dispositivo defensivo. Allí sufriría un duro ataque por parte de la Fuerza Aérea con tres olas de Sky Hawks A4B sobre los buques de desembarco RFA Sir Tristram, el RFA Sir Galahad y un lanchón del HMS Fearless. Tres aviones fueron derribados, pero lograron sacar de servicio a sus blancos con fuertes bajas, frustrando la maniobra británica, con un serio revés. Todo estaba relacionado.

Todavía quedaba un misil Exocet AM39, y la única forma de revertir la apremiante situación era anular la superioridad aérea británica, lo que requería dejar fuera de combate al menos a uno de sus esenciales portaaeronaves, que se mantenían indemnes.

La FAA, pese a sus enormes bajas, insistió en participar con sus cazas en un ataque decisivo. La misión se complicaba justamente por la falta de adiestramiento y procedimientos comunes además de las diferencias operativas de los aviones disponibles. La característica esencial del Super Etendard es la de un cazador solitario que se acerca sigiloso, lanza su arma sorpresivamente desde fuera del alcance enemigo y escapa antes de poder ser alcanzado. Los Sky Hawk no poseían radar y su poder consistía en bombas, teniendo que pasar sobre su blanco. Pese a todas las dificultades imaginables, se analizaron esas particularidades y se delineó un plan muy arriesgado.

Cuatro aviones A4C de la Fuerza Aérea ya estaban dispuestos en la Base Aeronaval de Río Grande, donde convivieron con los aviadores navales. Durante el lapso de espera para la oportunidad propicia, los pilotos se conocieron, intercambiaron experiencias, informaciones y opiniones. Ello permitió combinar procedimientos, acordar tácticas y modos de acción. Se plantearon los detalles de la arriesgada operación. Dos Super Etendard, con el último misil remanente, y cuatro Sky Hawk A4C con bombas, abastecidos por los Hércules KC130, realizarían uno de los más célebres y complejos ataques aéreos de la historia.

Cuando pudo volver a establecerse una triangulación sobre el origen de los vuelos aéreos enemigos, se lanzó la operación. Para sorprender una vez más a la flota del imperio, se diseñó una trayectoria para ingresar al núcleo de la fuerza por un eje inesperado. El paquete se dirigió hacia el sudeste, luego viró hacia el norte y aparecieron al objetivo como si provinieran de las Georgias. Ese largo camino, efectuado a muy baja altura y silencio de radiocomunicaciones, implicó dos complejos reabastecimientos en vuelo.

Los Super Etendard se elevaron y obtuvieron un contacto radar grande a distancia de lanzamiento, se disparó el misil y emprendieron el retorno. Los cuatro A4C siguieron solos guiados por la estela del misil. Dos de ellos fueron abatidos por el fuego enemigo, cayendo heroicamente los Tenientes Primeros José Vázquez y Omar castillo. Los otros dos bravos pudieron llegar al blanco, lanzar sus bombas y regresar a su base. Hay evidencias sustanciales que confirman el éxito de la misión de los pilotos argentinos, impactando el misil y bombas en el HMS Invencible.

No podríamos omitir entre las operaciones de combate, el apoyo de fuego a las fuerzas terrestres desplegadas. En los combates de Darwin - Pradera del Ganso del 28 de mayo, fue derribado y muerto el Teniente de Corbeta Daniel Miguel, piloto naval de un Aermacchi MB339 de la Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque, operando desde Puerto Argentino, mientras su sección realizaba una misión de apoyo cercano a las fracciones de los Regimientos de Infantería 12 y 25 que defendían denodadamente la plaza, guiado por un observador adelantado⁸ de la Base Aérea Militar "Cóndor" de la FAA, apostado en la planta superior de la escuela. Fue una misión que integró medios de las tres fuerzas.

En esos combates también intervinieron cuatro secciones de aviones Pucará (la primera con tres aeronaves), procedentes de la capital malvinera, uno de los cuales fue destruido por el fuego y otro colisionó contra los cerros, tras derribar un helicóptero Scout AHMK, perdiendo la vida el Teniente Miguel Ángel Giménez.

Un ejemplo más de integración, con sus defectos pero finalmente eficiente, se dio en las bases aeronavales Almirante Zar (Trelew) y Río Grande en Tierra del Fuego. En particular esta última tenía la pista más próxima a Malvinas, por eso, además de estacionar allí los aviones navales, sirvió a la Fuerza Aérea para sus Mirage que no tenían capacidad de reabastecerse en el aire. La protección antiaérea fue dada por un grupo de artillería del Ejército y por la Infantería de Marina.

Otro aeródromo en común fue el de Bahía Elefante Marino o Calderón en la Isla Borbón, que nucleó 4 aviones T34C Turbo Mentor de la ARA, 1 Short Skyvan de la PNA y 6 IA 58 Pucará de la FAA, con una fracción de seguridad del Batallón de Infantería de Marina Nro 3 (BIM 3).

No menos importante fueron las acciones de búsqueda y rescate en combate (SAR-C) de pilotos caídos en el mar. Fue otro aspecto en el cual se aunaron esfuerzos, pese a caracer de planes conjuntos.

La FAA tenía como medios básicos para ese empeño a los grandes helicópteros Chinook. El TOM estableció una organización en Río Grande, cuyo comandante fue el CNAV Martini, al que se le asignaron dos avisos. Uno patrullaba en la ruta de Comodoro Rivadavia a Malvinas y el otro entre Río Grande y Gallegos. Se coordinó entre los comandos involucrados y en ambos buques se colocaron radio balizas con equipos de comunicaciones de la Fuerza Aérea.

En una de esas arriesgadas tareas, el aviso ARA Alférez Sobral fue atacado en la madrugada del 3 de mayo, cuando buscaba a los pilotos de un avión Vulcan de la FAA desaparecido un día antes. Dada la proximidad de las fuerzas enemigas, fueron detectados por una fragata y atacados por sus helicópteros embarcados armados con misiles. Allí murieron su comandante, el Capitán de Corbeta Sergio Gómez Roca y siete tripulantes. Estos caídos en combate son testigos permanentes de que hubo un esfuerzo común de cooperación, hasta el sacrificio final.

⁸ Observador adelantado es una figura equivalente a la de señalador de objetivos o spotter de fuego. Esas capacitaciones fueron integradas en cursos conjuntos luego de la guerra.

Otros casos, de ocurrencia casi providencial pero demostrativos de la calidad de las tripulaciones aéreas y su arrojo, en apoyo mutuo, fueron los rescates realizados por los helicópteros UH1H del Ejército.

En una lucida y heroica acción el TNAV Arca eyectado de un A4Q seriamente averiado, fue rescatado del mar, en cercanías a Puerto Argentino por el Capitán Svendsen, que debió sumergir el patín de su helicóptero en las aguas. En otra ocasión, el 30 de mayo, la aeronave al mando del Teniente Ramírez, con el Sargento Corsini y el Cabo Primero Gudiño, rescataron bajo fuego de la artillería enemiga, al único tripulante sobreviviente de un Puma AE 508 caído. Se trataba del Sargento Guerrero, del Grupo Alacrán de comandos de la Gendarmería Nacional gravemente herido, pero logró salvar su vida gracias a ello.

Otra anécdota interesante la constituye la experiencia conjunta realizada en el Arsenal Aeronaval Comandante Espora durante el mes de mayo, para adaptar el IA 58 Pucará como avión torpedero. Se efectuaron vuelos de prueba con el AX-04 equipado con un torpedo inerte Mk 45. No fue empleado en combate, ni se continuaron los análisis, pero demuestra la apertura mental para adaptar, en común acuerdo, los medios disponibles ante los desafíos de la contienda.

3. La defensa aérea de Puerto Argentino

El dispositivo militar de la capital de las islas Malvinas, incluyó un Sistema Conjunto de Defensa Antiaérea que incorporó la integración de armas tubulares y misiles. No solamente se hizo una asignación de zonas geográficas sino la coordinación de los fuegos antiaéreos desde la Central de Operaciones, que actuaba en Puerto Argentino, con personal superior y subalterno de las tres fuerzas.

La Fuerza Aérea instaló un radar de largo alcance Westinghouse AN/TPS 43, un radar Elta, sumados a una Red de Observadores del Aire (ROA) adelantados, además de cañones y misiles Sam7. Algunas de las estaciones de la ROA fueron protegidas por unidades especiales del EA.

El Ejército desplegó al GADA 601 con un radar de alerta temprana (y gran alcance) Cardion AN/TPS44 Alert MKII emplazado en Sapper Hill. Luego fue reforzado por la Agrupación de Defensa Aérea ADA 602 Mixta, que tenía en su inventario el moderno sistema de misil Superficie-Aire de defensa puntual Roland con su radar de control de tiro y un radar Sky-Guard asociado a una batería de cañones de 35 mm.

La Armada estaba involucrada en un fuerte proceso de modernización. Poseía, desde hacía mucho tiempo, misiles SAM en sus unidades de la Flota de Mar (entonces se contaba con los misiles filoguiados Sea-Cat, en el crucero ARA General Belgrano, similares a los Tiger-Cat de la IM, como los modernos Sea Dart de los destructores ARA Hércules y ARA Santísima Trinidad). No sólo aportó sus conocimientos sino que desplegó al Batallón Antiaéreo de la Infantería de Marina (BIAA) con cañones de 35

Como el GADA necesitaba operadores calificados, su Jefe pidió a la Central de Operaciones de Puerto Argentino, un oficial naval artillero (por tanto capacitado en radares de control de tiro). El entonces TF Castro Rivas se incorporó al equipo de vigilancia de largo alcance junto al Teniente Primero Rey del Castillo.

Pese a no existir doctrina ni adiestramiento conjunto previos, la integración resultó exitosa, demostrando la permeabilidad de los protagonistas para intercambiar experiencia, información y esfuerzos, complementándose en un razonable cumplimiento de su objetivo, restando eficacia a los ataques aéreos británicos, causándole numerosos derribos de aviones Harrier.

Incluso llegaron a experimentar un uso alternativo de los medios disponibles, haciendo tres salvas de fuego anti-superficie con un cañón de artillería de campaña SOFMA 155 mm del EA, desarrollado por CITEFA⁹, sobre un blanco naval detectado por el radar Cardion.

Uno de los caídos en este marco de la defensa aérea, fue el Teniente de Ejército Alejandro Dachary del GADA 601. Curiosamente, sus dos hermanos son oficiales de la Infantería de Marina, uno de ellos, Sergio, también combatía en las islas, como TFIM a cargo de una sección de ametralladoras pesadas de 12,7mm que apoyaba al RIM 7 en Monte Longdon.

4. La defensa terrestre de Puerto Argentino

El dispositivo defensivo de la capital malvinense incluyó un sector asignado al Batallón de Infantería de Marina Nro 5 Escuela, reforzado con fuegos de apoyo brindados por una batería de obuses 105 mm del Batallón de Artillería de Campaña de la IM. Era entonces el BIM 5 (+).

Esta unidad se situó en Tumbledown, al oeste de Puerto Argentino, flanqueado por el Regimiento de Infantería Mecanizado Nro 7 del Ejército instalado en las alturas de los montes Longdon y Wireless, a su derecha y el mar a su izquierda.

Una sección de tiradores de la compañía B del RI 6 al mando del Subteniente La Madrid, se une en un contraataque a la sección de ingenieros anfibios de la IM dirigida por el Teniente de Corbeta de IM Miño, estabilizando la zona oeste de su línea. En el ala sur, una sección de la compañía Oscar del BIM 5 (+) fue reforzada con la compañía C del RI 3, para detener el avance de los galeses.

Durante los combates finales una sección del RI 4, se conforma voluntariamente a cargo del Subteniente Silva (que cae heroicamente) y se suma a la 4ta Sección de la Compañía Nacar del BIM 5 (+) a cargo del Teniente de Corbeta de IM Vásquez en el frente del esquema, ya asediado por 2do Batallón de Guardias Escoceses.

Es decir, estos combates, que representaron los últimos de este capítulo bélico con el Reino Unido, encontraron a los hombres de la IM y el EA, compartiendo trincheras y el fervor patriótico, apoyándose por el fuego de las armas y la misma convicción.

5. El sostén logístico en el archipiélago

⁹ También conocido como CITER 155. CITEFA es el Instituto de Investigaciones Científicas y Técnicas de las Fuerzas Armadas, que hoy se conoce como CITIDEF.

En principio, debemos decir que el puente aéreo que se estableció, involucró un esfuerzo en el que cada fuerza debía abastecer a sus unidades. Así estaba previsto originalmente en el plan. Ello no obstó que en virtud de las experiencias adquiridas, el comandante del Teatro de Operaciones reuniera a dos pilotos avezados de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil (dotada de aviones Fokker F28) a brindar sus conocimientos a sus pares de los Hércules de la FAS que operaban desde Comodoro Rivadavia. A mediados de mayo, al regreso de una misión a las islas desde Río Grande evacuando heridos a CRV, el CCAV Pereiro y el TN Rubbino fueron reunidos con el Comodoro Espina (operaciones de la FAS) sobre su derrota hacia el Faro San Felipe, sus alturas de vuelo (50 pies hasta esa referencia y luego 72 pies por la cota de las islas), comunicaciones y señales de aproximación.

Desde la Central de Operaciones de Puerto Argentino se dirigía el despliegue de unidades y su apoyo logístico. Esta última tarea, muy dificultosa por las características archipelágicas del teatro, requirieron el empleo de medios navales, tanto para la vinculación continental, como para la distribución local.

Además de los pesqueros desplegados en funciones de exploración e inteligencia (el más conocido es el Narwal, hundido por un ataque aéreo), para las tareas logísticas se dispusieron embarcaciones de diferente porte. A los buques del Comando de Transportes Navales de la Armada (ARA Buen Suceso), se sumaron los de la empresa naviera estatal ELMA (Isla de los Estados, Río Carcarañá, Formosa, entre los más destacados), los de la flota de YPF (Campo Durán, Puerto Rosales entre otros), los privados (como el multipropósito de servicios Yehuin) y los movilizados para el transporte entre puertos del continente, totalizando 51 naves argentinas e involucrando cientos de tripulantes, entre ellos 11 mujeres.

Por otra parte, en las islas fueron requisados y tripulados por personal naval argentino los viejos y pequeños barcos de la FIC, adaptados al lugar (Penélope, Monsunen, Forrest), más remolcadores de puerto y embarcaciones menores. Con ellos se realizaron múltiples viajes de apoyo al aeródromo Calderón de Isla Borbón, las unidades del Ejército desplegadas en la isla Gran Malvina, como el como el RI Mec. 8 y Gpo Ing 9 en Bahía Zorro (Fox Bay en inglés) y el RI 5 en Puerto Mitre (Port Howard), y al centro de la isla Soledad en Puerto Darwin, donde se desplegaron el RI 12 reforzado por parte del RI 25 del EA y la Base Aérea Militar Cóndor de Fuerza Aérea.

Además realizaron la búsqueda SAR de pilotos derribados, el rescate de naufragos, la evacuación de heridos, patrullaje costero y vigilancia radar. En particular el Isla de los Estados realizó el minado naval de los capos Tommy 1 Tommy 2 frente a la bahía de Puerto Argentino y trasladaba minas para un minado en el estrecho de San Carlos.

El despliegue local fue asimismo asistido por los guardacostas GC82 Malvinas y GC 83 Río Iguazú, de la Prefectura Naval, entonces dependiente de la Armada¹⁰.

Un caso destacado fue el traslado por el GC -83 de dos obuses de 105 mm del Grupo de Artillería Aerotransportado 4 (GAA4) para el refuerzo de Darwin. El guardacostas fue

¹⁰ La PNA fue un organismo integrante operativamente de la Armada hasta su separación en 1984 por decreto del Pte. Alfonsín, transfiriéndola primeramente al Ministerio de Defensa. Hoy depende del Ministerio de Seguridad.

averiado seriamente el 22 de mayo: Las piezas fueron empeñadas en los combates de Pradera del Ganso.

De hecho, todos los barcos mercantes perdidos se encontraban en tareas de apoyo logístico directo de medios del Ejército desplegados en la Isla Gran Malvina. En Bahía Zorro (en la ribera oeste del Canal de San Carlos) y en proximidades de Darwin. Así fue para el Isla de los Estados y el ARA Buen Suceso en un caso y del Monsunen en el otro. En particular en el hundimiento del primero de los mencionados, se perdieron hombres de las 3 FFAA, de la PNA y mercantes civiles.

El ELMA Carcarañá fue abandonado en Puerto Rey (Port King), con serias averías, cuando portaba municiones, equipo y una cohetera experimental SAPBA de 127 mm de CITEFA, pero su dotación, rescatada por el Forrest, se incorporó al destacamento de Bahía Zorro.

6. La evacuación final

No podemos dejar de mencionar la transformación rápida del Rompehielos ARA Almirante Irizar y del Transporte Polar ARA Bahía Paraíso en “buques hospitales”, reconocidos por la Cruz Roja Internacional (CICR).

Recordemos que en particular esa embarcación multipropósito de gran capacidad, que era el ARA “Bahía Paraíso” fue construida en astilleros privados de nuestro país, poco antes de la guerra y que tal función sanitaria estaba concebida en su diseño original.

Estacionado en la bahía de Puerto Argentino, sobre el final de los combates, empezó a recibir por modo aéreo (con helicópteros) y navales (con el Forrest y las embarcaciones portuarias), la evacuación de los heridos argentinos e ingleses capturados, para darles asistencia médica y luego trasladarlos a puertos continentales propios.

Conclusiones

La derrota militar en Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, fue cara en vidas y en términos de las relaciones internacionales argentinas. La soberanía nacional en esos territorios de ultramar, las aguas adyacentes y las plataformas marinas aparece hoy más improbable que antes.

Sin embargo esta situación de debilidad diplomática no se debe, a nuestro entender, exclusiva ni siquiera principalmente al fracaso militar de 1982, sino a la interpretación interna y manipulación política de la malograda operación, en función de intereses sectoriales para separar a las FFAA del poder y restarles influencia, para debilitarlas en virtud de un antagonismo ideológico o para reforzar aspiraciones foráneas enmascaradas.

Pese a los errores de la estrategia nacional es evidente que la “cuestión Malvinas” se ha instalado en la agenda de la ONU y de la política nacional, ya formando parte de la renovada Constitución Nacional, como de toda la política y esfuerzos de la Cancillería. Por la determinación en cuanto a nuestra soberanía, que condujo hasta el sacrificio bélico, hoy las Malvinas se han ubicado en el mapa mundial y Argentina ha concitado apoyos en sus reclamos.

Por esa misma férrea voluntad, demostrada desenvainando las espadas, el Reino Unido de Gran Bretaña, potencia que mantiene muchos de sus dominios imperiales de ultramar, se ha visto forzada a incrementar sus gastos defensivos en los archipiélagos, sin lograr justificar su usurpación ni tenencia.

El esfuerzo marcial pudo ser inoportuno y en eso es difícil asumir ligeramente que la confrontación fue auspiciada exclusivamente por la Junta Militar. Ciertamente constituyó un desafío a una potencia desproporcionadamente mayor, con fallas en las especulaciones propias de un planeamiento breve e ineficaz.

Pero justamente esa enorme diferencia en poder diplomático, económico, tecnológico y combativo destacan la virtud de los aciertos en combate de las fuerzas propias, propinando bajas de gran magnitud a ese enemigo superior. Eso no debe ser olvidado ni demeritado.

Una operación conjunta, planificada y adiestrada en común, con una doctrina y coordinación apropiadas, hubiera sido mucho más eficiente. Sin dudas. También lo confirma el informe Rattenbach.

Pero los equipos se construyen en un proceso evolutivo, con pruebas y errores, con aprendizajes costosos y pruebas fallidas. Paso a paso, diría un recordado entrenador futbolero. Para Darwin hubiera tomado muchas generaciones.

El accionar militar conjunto tiene una génesis lejana, muy anterior a Malvinas. Tuvo fuertes golpes y retrocesos, producto de las rípidas diferencias políticas internas, asonadas y sediciones. Hubo incipientes acciones conjuntas de formación de cuadros especiales, comandos y pilotos. Se planificó y preparó una operación anfibia y helitransportada para recuperar islas del Canal Beagle en la escalada de 1978.

La mismísima recuperación de los archipiélagos del Atlántico Sur, comenzó a ser concebida como "Operación Azul" (luego denominada Operación "Rosario") por una Comisión Conjunta de planeamiento. Las distintas fases del conflicto posterior a la crisis de las islas Georgias, generó diferentes Comandos Conjuntos para la conducción de las operaciones (TOM, TOAS). Tanto ese planeamiento como esa dirección estratégica y operacional fallaron. Pero existieron.

En el nivel táctico, hubo muchas muestras de una integración mayor. Con enormes deficiencias, pero también un inmenso anhelo de cumplir una misión titánica.

No haber alcanzado esos altos objetivos causa un lógico desaliento y frustración. Podría parafrasearse a Nicolás Rodríguez Peña y afirmar "que se perdió la guerra, ¡Vaya con el cargo!, ¿Hubo otros medios de pelearla? Tal vez los que fueron a combatir no los disponían o no supieron hacerlo mejor". Sin embargo, es injusto y necio renegar de lo hecho y desmerecer lo logrado, que fue mucho, dignísimo.

Falta mucho todavía, el camino es largo. Atrás han quedado otras etapas. Miremos hacia delante recordando lo pasado. Tenemos historia, héroes y gestas.

La imprescindible misión de las Fuerzas Armadas exige que sigamos avanzando en la generación de doctrina conjunta moderna, en la estandarización de nuevos equipos y medios logísticos acordes, en la integración de la educación y el despliegue de bases y apoyos, en la planificación y adiestramiento sumando las capacidades específicas para optimizar juntos las potencialidades nacionales con la sinergia del equipo.

Buenos Aires, Mayo 2020.-

Bibliografía y Fuentes.

- *Anecdotario de la Infantería de Marina de la Armada Argentina (I, II, III y IV)*, CNIM (RE) Jorge A. Errecaborde. Instituto de Publicaciones Navales, Bs. As. 1997.
- *Boletín del Centro Naval*. Ejemplares varios.
- *Cañones y misiles en la Guerra de las Malvinas. Crónica de la Artillería en el Conflicto del Atlántico Sur*. David Díaz Cabo. España, 2015.
- Diario de Guerra y Acaecimientos del Comando de la Sub-Área Naval Malvinas, escrito de puño y letra por el CN Antonio Mozzarelli. Inédito.
- Diario de Guerra de los componentes Navales, del Comando de la Agrupación Naval Malvinas en la Operación Malvinas. Firmado por el CL Edgardo Otero, manuscrito del TFIM Julio Bardi. Inédito.
- *Historia de la Aviación Naval Argentina, Tomo III, Conflicto del Atlántico Sur*. CLAV (RS) Héctor A. Martini (compilador). Departamento de Estudios Históricos Navales e Instituto Aeronaval, Bs. As., 1992.
- Informe de la "Comisión de Análisis y Evaluación de las Responsabilidades del Conflicto del Atlántico Sur".
- Malvinas: errores, anécdotas y reflexiones. Vicealmirante (RE) Juan José Lombardo. Inédito.
- Conversaciones y entrevistas con los VGM CNAV Juan José Membrana ,CLNA (RE) Eduardo Castro Rivas, CLAV (RE) Norberto Pereiro, el CNAV Guillermo Rubino, el CNAV Carlos Alberto Molteni y el CNAV Jorge Troitiño.