



40
AÑOS

MALVINAS 1982

Revista de la

Nº 67 ■ DICIEMBRE 2021

Escuela
de Guerra Naval

ARMADA ARGENTINA



Plataforma Continental de la República Argentina

Referencias

- Límite de base
- Límites Interprovinciales
- Límite Internacional
- Límite Sector Austral de Argentina
- Límite exterior del mar territorial
- Límite exterior de la zona económica exclusiva
- Límite exterior de la zona marítima exclusiva
- 200 M desde el borde del Sector Antártico Argentino
- Límite de base del Sector Antártico Argentino por el artículo 4º del Tratado (art. 25, 26B, 44, 1)

Plataforma continental

- Plataforma continental
- Límite exterior sobre la base de las Recomendaciones de la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC)
- Límite exterior establecido sobre la CLPC y pendiente de análisis

Referencias

- Tratado del Río de la Plata y su Puerto Marítimo
- 1. Límite del sector y subsector del Río de la Plata
- 2. Límite exterior del Río de la Plata
- 3. Límite lateral marítimo argentino-uruguayo

Tratado de Paz y Amistad

- 4. Límite argentino-chileno

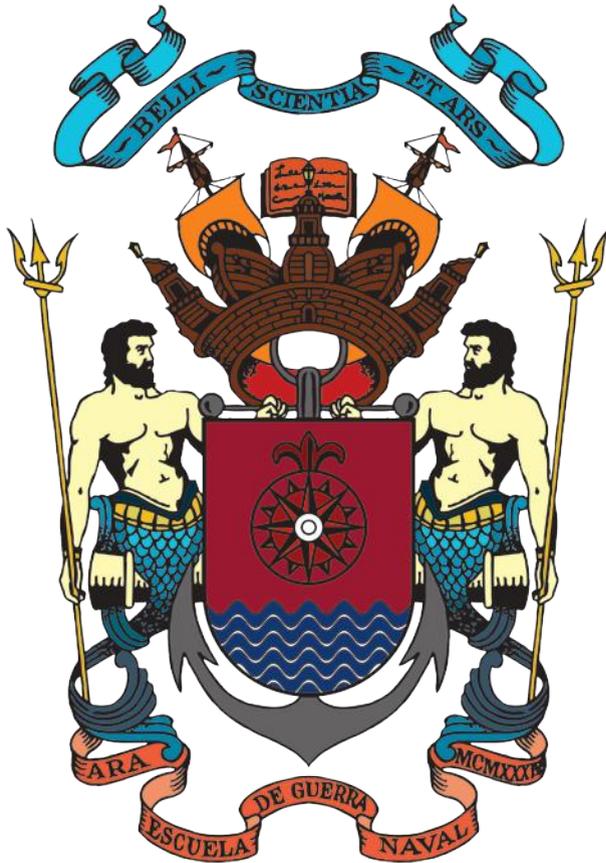
Parámetros cartográficos

Sistema de Proyección: Proyección Azimutal equidistante de Lambert
 Sistema Geográfico: Proyección WGS84
 Las coordenadas geográficas representadas en esta mapa han sido generadas por el Comando Nacional del Límite Exterior de la Plataforma Continental (CONALPC) y el Servicio de Hidrografía Naval (SHN) y el Instituto Geográfico Militar (IGM).

0 100 200 300 400 500 Kilómetros

El presente documento es de dominio público y se encuentra a disposición de todos los interesados. No se permite su explotación económica ni su transformación. Está prohibida la reproducción total o parcial sin consentimiento escrito del Instituto Geográfico Militar (IGM). No se permite su explotación económica ni su transformación. Está prohibida la reproducción total o parcial sin consentimiento escrito del Servicio de Hidrografía Naval (SHN).

REVISTA DE LA
**ESCUELA DE
GUERRA NAVAL**



Nº 67

Año LI

Armada Argentina

Diciembre de 2021

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Director de la Escuela de Guerra Naval
Capitán de Navío **Ciro GARCÍA REPETTO**

Director de la Revista
Contraalmirante VGM (R) **Carlos Ernesto CAL**

Secretaria de Redacción
Dra. Mónica G. **SOTERAS**

Consejo Editor
Capitán de Navío VGM (R) **Álvaro FIGUEROA**
Dr. **Jorge R. BÓVEDA**
Capitán de Navío (R) **Guillermo TAJAN**

Logística y Administración
TCCO Daiana Estefanía **LÓPEZ**
CC Marcelo Eduardo **PALACIOS**

Tel: 4346-8600 int. 3349 / 3363 / 3247

Fax: 4346-8600 int. 3346.

Correo electrónico: esgnrevista@gmail.com

Web: www.esgn.edu.ar / www.cefadigital.edu.ar/handle/1847939/1312

Cartas al Director y suscripciones dirigirlas a esgnrevista@gmail.com



ISSN 0325-7185

Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723 de Propiedad Intelectual.
Registro DNDA en trámite.

Los artículos publicados en la revista de la Escuela de Guerra Naval son aprobados previamente en su pertinencia por el Consejo Editor que integran el Director de la Escuela y diferentes miembros de la Plana Mayor y Profesores de acuerdo con el tema del artículo.

Las ideas expuestas en los mismos, son exclusivas de sus autores y no reflejan necesariamente el criterio de la Armada Argentina ni de la Escuela de Guerra Naval.

Impreso en la Argentina

Diseño Gráfico: *Gabriela Garimaldi*

INDICE

Mensaje del Sr. Jefe del Estado Mayor General de la Armada	7
Prólogo del Sr. Director General de Educación de la Armada	9
Palabras del Sr. Director de la Escuela de Guerra Naval	13
Actuación del Submarino ARA Santa Fe en la Guerra de las Malvinas	17
<i>Almirante VGM (R) Daniel Alberto Enrique Martin</i> <i>Comodoro de Marina VGM (R) Juan José Iglesias</i>	
La Larga travesía del Transporte Polar ARA Bahía Paraíso -Bravo 1- en el año 1982	47
<i>Capitán de Navío Contador VGM (R) Fernando Bernabé Santos</i>	
Importancia Estratégica y Operacional de la Presencia Militar Británica en las islas Malvinas	83
<i>Capitán de Corbeta Patricio Adrián Alisi</i>	
La Relación del Poder de Combate Relativo en Tierra en la "Operación Rosario"	107
<i>Capitán de Navío de Infantería de Marina VGM (R) Hugo Jorge Santillán</i>	
La Marina Mercante en la Guerra de Malvinas	121
<i>Comisario Naval VGM Santiago Mario Tettamanzi</i>	
El 23 de mayo de 1982 y la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque de la Aviación Naval	139
<i>Dr. Mariano Pablo Sciaroni</i>	
Cuarenta años más tarde...	155
<i>Contraalmirante VGM (R) Máximo Pérez León Barreto</i>	

Percepciones y Sesgos en la Guerra Malvinas	173
<i>Capitán de Navío VGM (R) Álvaro Figueroa</i>	
<hr/>	
Políticas Asimétricas: El Estilo Pendular de la Política Exterior Argentina en torno a Malvinas	199
<i>Licenciada Natasha Julieta Tarapow</i>	
<hr/>	
Homenaje a los caídos en el Crucero ARA General Belgrano	217
<i>Contraalmirante VGM (R) Carlos Castro Madero</i>	
<hr/>	
Reflexiones de Jóvenes Oficiales Jefes Cursantes sobre el Conflicto por las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur	223
<hr/>	
Actividades Académicas 2021	243
<hr/>	
Obituario	249
<hr/>	

Mensaje del Sr. Jefe del Estado Mayor General de la Armada

Almirante Julio Horacio Guardia
Jefe del Estado Mayor General de la Armada

Hacia los 40 años de la Operación Rosario



El 2 de abril de 1982, una fuerza de tareas anfibia denominada Fuerza de Tareas 40, llevó a cabo el desembarco y recuperación de nuestras Islas Malvinas; si bien los ilegítimos ocupantes ofrecieron resistencia, tras una serie de enfrentamientos y sin ocasionar bajas en los británicos, conforme a la premisa de la Operación Rosario, se logró la rendición de la guarnición inglesa, permitiendo de esta manera la recuperación de las islas al patrimonio nacional.

En estas acciones, ofrenda su vida el Capitán de Corbeta de Infantería de Marina Pedro Edgardo Giachino, primer caído en combate de esta gesta heroica, a quién le seguirían muchos más a lo largo del conflicto armado, dando muestras claras del propio convencimiento en defensa de nuestra soberanía.

La ARMADA ARGENTINA ofrendó la primera sangre en Malvinas y también tuvo la mitad del total de bajas argentinas durante la guerra. El coraje y la capacidad de nuestros combatientes fueron reconocidos por el enemigo, que sufrió cuantiosas pérdidas y aún hoy analiza las acciones buscando lecciones aprendidas para no volver a sufrirlas.

Las acciones militares que se sucedieron hasta el 14 de junio frente a un enemigo tecnológicamente superior, no permitieron a las armas de la Nación sostener la recuperación de nuestro territorio, pero sí encontramos en estas acciones innumerables hazañas, proezas y virtudes llevadas a grados heroicos, de argentinos de bien que no hicieron más que cumplir el sagrado juramento de defender su bandera aún a costa de entregar su vida.

Cada 2 de abril, todos los Argentinos imbuidos de un verdadero sentimiento malvinero, hacemos un alto para rendir homenaje a nuestros combatientes, fecha en la que se recuerda el día de la reconquista de las islas y que se ha instituido como el Día del Veterano y de los Caídos en la Guerra de Malvinas.

Acompañando a las propias efemérides navales, cada pueblo y provincia que le dio un hijo a la Patria para que concurra en su defensa se viste de celeste y blanco, y repite el mismo homenaje y recuerdo.

A 40 años de aquella gloriosa gesta, la entrega y sacrificio de los Veteranos y Caídos en la Guerra de Malvinas iluminan nuestro diario accionar, y constituyen nuestro principal fundamento en el reclamo de soberanía de nuestras Islas.

Palabras del Sr. Director General de Educación de la Armada

Contraalmirante Marcelo C. Tarapow

Sobró coraje

Todos los argentinos sabemos que las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur fueron, son y serán una parte indisoluble de la República Argentina.

Por esto, no deben sorprendernos los innumerables reclamos y esfuerzos realizados por nuestros gobiernos para lograr definitivamente el ejercicio pleno de nuestros derechos soberanos en los territorios que hoy representan el latir del corazón argentino. Y digo que son el corazón porque es desde allí donde se le da impulso a nuestra sangre patriota, no derramada en vano, la misma que fluye por las venas con el innegociable destino de lograr la debida integridad territorial argentina.

Nadie se equivoque. No existirá eternidad alguna, suficientemente longeva como para que el paso del tiempo por si solo logre sepultar nuestros legítimos derechos, hoy injustamente usurpados.

A cuarenta años de la Guerra por las Malvinas Argentinas dejo para la historia el análisis objetivo y desapasionado de todo lo ocurrido, sin que por esto me prive de compartir una reflexión personal.

Recuerdo mi ingreso a la Armada Argentina el 18 de enero de 1982, un imborrable despertar el 02 de abril y los subsiguientes días acompañado a nuestros valientes guerreros. Crecí a la luz de sus ejemplos.

Pelear contra una potencia mundial provista de mejores plataformas de combate y armamento, apoyada por varios de sus aliados, será también motivo del análisis situacional correspondiente. Pero es imprescindible traer estos hechos a la escena ya que constituyen una parte indisoluble de nuestro histórico espíritu de combate. Los marinos argentinos desde Azopardo, Brown,



Espora, Rosales, Bouchard, entre otros, enfrentaron a un enemigo superior en fuerzas, supliendo las falencias con inteligencia y enorme coraje. Entonces, al igual que en 1982, no dudaron en presentar combate, con inigualable gallardía y profesionalismo.

Durante los combates por la recuperación de nuestras islas todas, no hubo espacio ni dimensión posible en que la Armada Argentina no diera muestras inequívocas de la grandeza patriótica del militar argentino, tanto cuando la victoria le fue justa como cuando le fue esquivada.

Desde el principio hasta el final, sobró coraje. La primera acción, aquella magnánime ejecución de la “Operación Azul/Rosario”, en la que el entonces Capitán de Corbeta de Infantería de Marina Pedro Edgardo Giachino, liderando sus hombres honró, hasta que su corazón dejó de latir, la orden recibida de no ocasionar bajas en las filas de los invasores. Recibir metralla enemiga y pese a ello, repeler el ataque con balas de honor, las que sin producir heridas físicas, lograron la rendición de la ilegítima autoridad inglesa y de su guarnición.

En el mar, tanto la Flota como los buques auxiliares, tripulados por mujeres y hombres, civiles, mercantes y militares supieron también dejar una indeleble e inconfundible muestra de arrojo y valentía que ni siquiera el tremendo poder de las olas se animó hasta hoy a alterar sus estelas de gloria, orientadas para siempre por la Cruz del Sur.

En el cielo, los pilotos navales, intrépidos, indomables que despegaban orgullosos, aún sabiendo que el regreso no estaba asegurado, fueron letales. No se trató solamente del efecto destructivo de sus cinco misiles Exocet, eso fue solo un detalle. El verdadero problema eran los pilotos navales, de ala fija o rotatoria, los que operaron bajo una permanente amenaza antiaérea, volando muchas veces en condiciones meteorológicas adversas, al límite de sus capacidades, convirtiéndose en un tintero sin fin de plumas laureadas que escribieron para el regocijo mundial leyendas de una verdad imposible, de valentía y arrojo.

En el azul profundo del océano, nuestros submarinistas se enfrentaron contra todos, con proezas estridentes las que si bien, por los avatares del destino, no se vieron plasmadas en mortíferos hundimientos, obligaron al enemigo a realizar

un sinnúmero de acciones en un esfuerzo nunca visto desde los tiempos de la Segunda Guerra Mundial.

Desde todas direcciones los Comandos Anfibios y Buzos Tácticos cumplieron con sus arriesgadas misiones como solamente ellos saben hacer, materializando una temible amenaza aún con sus ausencias, motivo de preocupación insómnica permanente en la mente enemiga.

En la turba malvinera, la estirpe y bravura de los Infantes de Marina se recortaba hidalga y aguerrida entre la niebla y a la luz de las municiones trazantes, sin que tampoco nos olvidemos del desfile por las calles de Puerto Argentino a paso irredento, con el orgullo cierto y cabal de haber entregado todo, aún mas allá de su deber.

A lo largo de mi carrera naval he participado en numerosos foros internacionales y Academias Navales en los que la Guerra de Malvinas se estudia detenidamente. En todos los casos, absolutamente en todos, he visto primar, por encima de los análisis estratégicos, de las tácticas y armamentos empleados, el gigantesco reconocimiento al valor de nuestros marinos y de los combatientes argentinos, deslumbrados por relatos que parecían describir acciones de corajudos héroes mitológicos de notable semejanza a aquellas hazañas militares de epopeyas ancestrales que supimos estudiar como ejemplos.

Sirva esta revista como testimonio de la historia vivida y de homenaje a sus protagonistas. No es posible agotar en estas páginas nuestro pensar en clave Malvinas hoy a cuatro décadas de la gesta, pero los testimonios aquí incluidos de seguro servirán para hacer reflexionar y mantener viva la llama de las nuevas generaciones, las que deben nutrirse de las experiencias de sus predecesores, y atesorarlas como una de nuestras inolvidables horas más sublimes.

¡Honor y Gloria Eterna a todos nuestros Veteranos de la Guerra de Malvinas!

Solamente me falta expresarles mi eterno agradecimiento y reconocimiento por lo hecho.

Estén en paz, les sobró coraje.



Prólogo del Sr. Director de la Escuela de Guerra Naval

Capitán de Navío **Ciro García Repetto**

Es un gran honor como Director de la Escuela de Guerra Naval poder presentar esta Edición Especial N°67 en el marco de la conmemoración de los 40 años del conflicto por la recuperación de nuestras Islas Malvinas. Una conmemoración que nos obliga a reflexionar y en ese camino uno repasa la historia y lo relaciona con el presente.



Esta Sede Educativa ESCUELA DE GUERRA NAVAL, desde el año 1934 tiene una frase grabada en el mármol que se encuentra a la entrada de esta sede que dice:

“NO ES EL HOMBRE QUE SABE MAS EL QUE TRIUNFA SINO EL QUE SABE MEJOR”,

dicha por el entonces Ministro de Marina, Capitán de Navío D. Eleazar Videla, al momento de la inauguración de la Escuela.

Es por ello que hemos planificado esta edición en búsqueda de mayor conocimiento que nos permita actualizarnos y enriquezca los debates profesionales apuntalando a ese SABER MEJOR. Así mismo, en cierta manera, resulta en un homenaje a aquellos que participaron y dieron lo más preciado que tiene una persona, su vida, en ese sentido nuestro más profundo reconocimiento y admiración por lo hecho por nuestros marinos.

Hoy vivimos en un escenario muy complejo caracterizado por la incertidumbre y el dinamismo propio de una sociedad que vive aprendiendo y rehaciendo todos sus procesos, fundamentalmente producto de los grandes avances tecnológicos de los últimos años.

Una incertidumbre plagada de información, muchas veces superflua, que requiere de una capacidad para tomar adecuadas decisiones cada vez más alta. Esa capacidad abonada con herramientas y conocimientos se instruye y se adiestra, para eso nuestra escuela es protagonista.

Actualmente, con esa impronta y orientados a proveer a los oficiales de las competencias requeridas por la Institución, mediante juegos de simulación para el manejo de crisis se instruye y evalúa la capacidad de los Oficiales Jefes de resolver los problemas militares planteados. Esta mecánica de instruir y evaluar la toma de decisión mediante juegos de simulación ha posicionado a la Escuela de Guerra Naval como una Institución prestigiosa en la comunidad educativa universitaria, la cual participa activamente con nosotros en varias actividades.

El prestigio logrado se manifiesta en la excelente valoración de los cursos y posgrados que se dictan actualmente. Esto es posible gracias a la calidad del cuerpo docente que año tras año transmite su experiencia e incrementa el conocimiento profesional.

Hoy, más que nunca debemos estar preparados para los escenarios que se nos plantean a futuro. Debemos capacitarnos, adecuarnos, adoptar una actitud proactiva que nos permita esa flexibilidad que requiere un mundo dinámico con profundos intereses contrapuestos.

En esa línea, la actual Directiva de Política de Defensa Nacional promulgada en julio de 2021, refleja una firme determinación en otorgar al escenario marítimo del Atlántico Sur un peso geoestratégico destacado, a la Cuestión Malvinas como determinante y con una particular mención sobre la importancia estratégica del Océano Atlántico y el Espacio Antártico en particular.

Este escenario, nos obliga a una permanente actualización en esta problemática, aprendiendo del pasado, de sus éxitos y de sus desaciertos. Tener una mirada crítica propia que nos lleve a obtener conclusiones contundentes y guie nuestras decisiones en pos de adoptar adecuados cursos de acción.

Como marino, siento el profundo deber de estar a la altura de tomar decisiones correctas en los momentos correctos. No interesa el lugar, la posición o el grado militar que uno ostente, nuestras decisiones tienen consecuencias y uno debe actuar para que ellas sean siempre positivas.

Aprovecho este medio para dirigirme en particular a los alumnos de esta Escuela quienes se preparan para ocupar puestos de responsabilidad en la conducción intermedia de la institución. Como escuela tenemos la impronta permanente de estimular el pensamiento crítico, de promover la discusión profesional, y fomentar el deseo de aprender. Adquirir nuevas competencias requiere de ustedes una actitud protagónica. Compromiso con la lectura y la investigación. Permeabilidad a otros enfoques, visiones y puntos de vista diversos. Todo esto confluye, con una debida incorporación de conocimientos, en la adquisición de las competencias profesionales que la armada necesita en ustedes:

CONducir UNIDADES NAVALES Y ASESORAR EN EL PROCESO DE TOMA DE DECISIONES.

Todo esto sumado al condimento más importante que debe tener todo Oficial de la Armada, un gran cariño por la Institución.

Para finalizar, agradezco a cada uno de los autores que han contribuido con sus valiosísimos artículos y al Comité Editorial de la revista por su trabajo permanente y silencioso. Considero que esta Edición Especial se constituye como nuestra humilde contribución en lograr enriquecer el bagaje profesional de cada uno de nosotros.

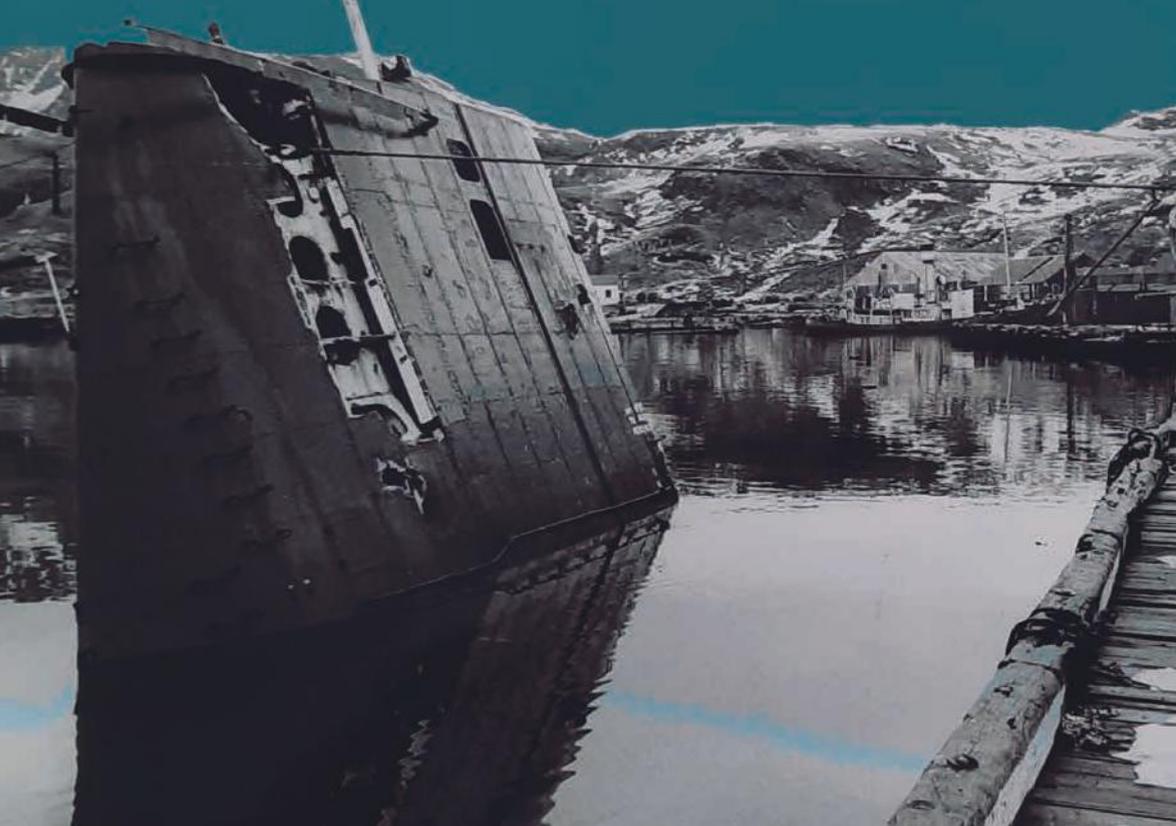
Muchas gracias



*Neptuno, del conjunto escultural Neptunbrunnen,
Fuente de Neptuno, en Berlín. Foto Carlos Cal.*

Actuación del Submarino ARA Santa Fe en la Guerra de Malvinas

Almirante VGM (R) Daniel Alberto Enrique Martin
Comodoro de Marina VGM (R) Juan José Iglesias





Almirante VGM (R) Daniel Alberto Enrique Martín. En la guerra de Malvinas fue Jefe de Armamento del submarino ARA Santa Fe. Fue Comandante del transporte ARA Cabo de Hornos, del submarino ARA Santa Cruz y de la Fuerza de Submarinos. Ejerció como profesor en diferentes escuelas de la Armada y como Secretario Académico y Jefe de Enseñanza de la Escuela de Guerra Naval, donde se desempeña actualmente como docente. Su último cargo en actividad lo ejerció como Jefe del Estado Mayor General de la Armada.



Comodoro de Marina VGM (R) Juan José Iglesias. Es Licenciado en Sistemas Navales en Propulsión, Maestrando en Estrategia, Diplomado en Estado Mayor Naval y en Planeamiento Militar Conjunto en el Nivel Estratégico Operacional. Prestó servicios en unidades de superficie y submarinas, así como en el área de educación y personal de la Armada. Fue Comandante del patrullero ARA Murature, del submarino ARA Salta y de la fragata ARA Libertad y Director de la Escuela Naval Militar. Participó en la Guerra de Malvinas como Plana Mayor del submarino ARA Santa Fe. Desde 2014 forma parte de la cátedra de Evolución del Pensamiento Estratégico Naval de la Escuela de Guerra Naval.

Actuación del Submarino ARA Santa Fe en la Guerra de Malvinas

AL VGM (R) Daniel Alberto Enrique Martín

CM VGM (R) Juan José Iglesias

Resumen

El veterano submarino ARA Santa Fe tuvo una activa participación durante la Guerra de Malvinas. En este artículo, se narra su intervención en la operación llevada a cabo para reconquistar las Islas Malvinas el 2 de abril de 1982 –Operación Rosario–, así como su actuación posterior en el reabastecimiento de las Islas Georgias del Sur, donde tuvo su bautismo de fuego y donde su tripulación hundió la unidad, que hoy descansa en el fondo de las congeladas aguas argentinas adyacentes a la isla San Pedro.

Abstract

The veteran submarine ARA Santa Fe had an active role throughout the Malvinas War. In this article, we will recount its involvement in the operation launched to recover the Malvinas Islands (Falklands) on April 2nd, 1982 (Operation Rosario), as well as its subsequent deployment to resupply the South Georgia Islands, where it received its baptism or fire and where its crew sunk the unit, which rests today in the depths of the frozen Argentinean waters adjacent to San Pedro Island.

Composición de la Fuerza de Submarinos

A comienzos del año 1982 la Fuerza de Submarinos se encontraba compuesta por cuatro submarinos, dos de origen estadounidense de la clase GUPPY, el ARA *Santa Fe* (S-21) y el ARA *Santiago del Estero* (S-22), botados a fines de la Segunda Guerra Mundial y que prestaban servicios en nuestro país desde 1971. El ARA *Santiago del Estero* se encontraba a la espera de ser radiado por haber agotado su vida útil, mientras que el ARA *Santa Fe*, bajo el comando del entonces capitán de corbeta Horacio Bicain, adolecía los mismos problemas que su gemelo y se preveía su pase a la condición de “Reserva” a mediados de ese mismo año. Tenía un gran deterioro en la capacidad de sus baterías, las que, por su agotamiento, solo permitían unas pocas horas de inmersión y, en cambio, requerían períodos de carga cada vez más largos. Las otras dos unidades eran de origen alemán, Tipo 209: el ARA *Salta* y el ARA *San Luis*. Arribados al país en secciones y ensamblados en los talleres de Tandano en Buenos Aires, se incorporaron a la Armada en agosto de 1974.

Una mención aparte merecen las tripulaciones, que habían sido relevadas parcialmente durante el mes de febrero, como era costumbre en la Armada y que, por lo tanto, tenían un nivel mínimo de adiestramiento en esos momentos.

La unidad al inicio de 1982

A comienzos de 1982, el submarino ARA *Santa Fe* (ex USS *Catfish*) tuvo que entrar a dique seco en el Arsenal Naval Puerto Belgrano, porque en diciembre del año anterior, durante el traspaso del Comando de la unidad, el submarino no pudo ir a inmersión y, a pesar de las innumerables maniobras que se realizaron, no se lo lograba controlar adecuadamente y mantenía una actitud e inclinación peligrosa.

Al entrar a dique y con el buque en seco, se verificó que los planos de popa se encontraban desacoplados de su sistema de transmisión, ya que habían “desaparecido” los pernos que conectaban estos planos con su eje de accionamiento. Se procedió entonces a su reparación y se efectuaron algunos otros arreglos adicionales, que le permitirían al submarino seguir operando con algún grado mayor de seguridad, dada la notoria vejez del material.

El adiestramiento y las ejercitaciones

Durante los primeros días de marzo de 1982, se llevaron a cabo maniobras de adiestramiento individual frente a Mar del Plata, a fin de ajustar los roles a bordo, en particular para aquellos miembros de la tripulación que, recientemente, habían sido recibidos de pase en la unidad; además, se realizaron algunos ejercicios básicos con aeronaves.

A mediados de marzo, el submarino participó del Operativo Cimarrón, ejercicio que se realizaba con unidades navales de la Armada Uruguaya, y al finalizar, se regresó a la Base Naval Mar del Plata, donde desembarcó el oficial de enlace de la Armada Uruguaya que había navegado a bordo y se iniciaron los preparativos para la próxima etapa de navegación con la Flota de Mar.

El 24 de marzo, el capitán Bicain recibió la orden de comunicarse con el Comandante de la Fuerza, CN Elogio Moya Latrubesse, que se encontraba en Puerto Belgrano. Fue en esa circunstancia que Bicain recibió la orden de alistar su unidad y zarpar en 48 horas para realizar una patrulla en el área de las Malvinas y que, a la brevedad, recibiría la orden de operaciones correspondiente.¹

En esta orden se precisaba que debía transportar a un grupo de buzos tácticos para desembarcar en las Islas Malvinas el 1 de abril. De no realizarse el desembarco de la fuerza principal, transportada en otros buques de la Armada, los buzos tácticos debían desembarcar, de todas formas, en las Islas Malvinas, para llevar a cabo un reconocimiento de playas. Cabe destacar que tanto el contenido de la orden de operaciones como la misión del submarino ARA *Santa Fe* no fueron conocidos por la tripulación sino hasta después de la zarpada de la unidad hacia Malvinas.

Rumbo a las Islas Malvinas

El 27 de marzo a las 23:00, el submarino ARA *Santa Fe* zarpó de la Base Naval Mar del Plata con rumbo sur, hacia las Islas Malvinas, llevando a bordo una sección de trece buzos tácticos al mando del entonces capitán de corbeta Alfredo Cufre. Los buzos debían desembarcar el 1 de abril en

1- Burzaco, Ricardo, "La operación Georgias fue un verdadero absurdo", reportaje al capitán de fragata Horacio Bicain, revista Defensa y Seguridad, Año 2, N.º 7.

la playa que se encuentra al sudoeste del faro San Felipe, frente a la bahía Cristina (denominada playa Azul en la orden de operaciones) con la misión de demarcar la playa a la que arribarían las fuerzas de recuperación de las Islas, que serían trasladadas por las unidades de la Flota de Mar.

Debido a la vejez de la unidad, su alistamiento demandó ingentes esfuerzos de su dotación y del personal del Arsenal Naval Mar del Plata. Finalmente, logró hacerse a la mar con solo algunas limitaciones de importancia: la frigorífica tenía una capacidad limitada para mantener la temperatura, lo que obligó a basar el menú casi en un 100 % de víveres secos; la bomba de achique impulsaba poco caudal de agua, y persistía el mal funcionamiento de los destiladores, que ya era un problema consuetudinario.

Desde el punto de vista del armamento, para esta patrulla solo se mantuvieron a bordo los cuatro torpedos que estaban embarcados: dos (2) MK 14 y dos (2) MK 37.

Esa misma noche, y ya en franca navegación en superficie, con vientos de proa que disminuían la velocidad de avance, el capitán Bicain informó por el difusor de órdenes del buque a toda la tripulación que se dirigían a máxima velocidad hacia las Islas Malvinas, ya que formaba parte de la Fuerza de Tareas Anfibia (FTA 40) que tenía por finalidad la recuperación de las Islas después de casi 150 años, y que su misión era:

“Transportar y desembarcar en la bahía Cristina (cercanías de Puerto Argentino), Islas Malvinas, una sección de la Agrupación Buzos Tácticos a fin de realizar lo siguiente:

- Demarcar la playa de desembarco en bahía Yorke.
- Capturar el faro San Felipe.
- Tomar el aeropuerto.
- Controlar el istmo que tiene acceso al aeropuerto.”

Esta comunicación inmediatamente generó expresiones de júbilo y grandes expectativas en toda la tripulación; la unidad ya era parte de la Operación Rosario.

Durante todo el 28 de marzo, se continuó la navegación en superficie con fuertes vientos y se mantuvo el submarino a resguardo de las vistas por parte de otros buques.

A la mañana del día siguiente, los vientos comenzaron a disminuir, lo que permitió efectuar un ensayo de desembarco con el personal de la Agrupación Buzos Tácticos. Se armaron sobre cubierta los tres botes Zodiac con sus correspondientes motores fuera de borda, que se utilizarían para desembarcar en Malvinas, y se probó también el armamento portátil, principalmente los fusiles FAL-Para. La ejecución de este ejercicio, con condiciones de mar 2/3 y vientos de 25/30 Ns, resultó importante para los integrantes del grupo de buzos tácticos.

Por la tarde, empeoró considerablemente el tiempo, por lo que fue necesario capear un temporal con vientos del sector sur de 45 Ns y ráfagas de 55 Ns.

El 30 de marzo a las 07:00, la unidad arribó al punto de inmersión e informó de dicho acaecimiento a la Autoridad Control de Submarinos (ACOSUB). Ese mismo día por la noche, se recibió la orden de demorar el desembarco por 24 horas por razones climáticas. El mismo temporal, que había continuado durante toda la noche, estaba afectando el avance de toda la Fuerza de Tareas Anfibia. Ante esta nueva perspectiva, se fue distendiendo un poco la natural tensión que se estaba generando en el personal, al alejarse un poco más en el tiempo el momento de la primera operación de guerra real que realizarían las fuerzas propias en la recuperación del archipiélago.

El 31 de marzo a las 08:30, se arribó al “santuario” (zona de espera) ordenado en el plan de operaciones, al sudeste de Puerto Stanley, navegando en inmersión con un fuerte temporal del sudoeste.

Durante el día, se efectuaron observaciones para la determinación de corriente y puntos de situación para el desembarco, y se llegó a observar movimientos en tierra a través del periscopio. Asimismo, se apreció que no era factible ejecutar un reconocimiento con los buzos tácticos, debido a las condiciones climáticas imperantes.

Durante la noche, se procedió a efectuar un reconocimiento visual de la costa, aunque sin exponer demasiado el periscopio: se visualizaron movimientos de vehículos en la costa y luces encendidas en el aeropuerto y en la ciudad; y en el sonar se detectó el ruido de hélices proveniente de un posible pesquero que salía de Puerto Argentino, ante lo cual se verificó por el periscopio que un

pequeño barco se desplazaba a baja velocidad en las inmediaciones del acceso al puerto local. Más tarde supimos que se trataba del M/V *Forrest*², de unas 250 toneladas de desplazamiento y que era el único barco en las islas provisto con un valioso radar de navegación, razón por la cual había zarpado a realizar su propia patrulla a fin de dar aviso si veía buques argentinos.³ Durante el 1 de abril, se permaneció en el santuario y, al mediodía, recibimos un mensaje del Comandante de la Fuerza de Tareas con información de inteligencia que alertaba sobre la pérdida del factor sorpresa y de movimientos en la costa, y que advertía acerca de la posibilidad de que los buzos tácticos encontraran oposición al desembarcar. Además, recibimos la orden de reducir la misión tan solo al demarcado de la playa de desembarco, con lo que quedaban canceladas las dos primeras tareas de su misión —el istmo y el faro—.

Media hora más tarde, una falla generalizada de corriente alterna dejó sin comunicaciones externas al buque hasta las 17:30 (sin radioteletipo en forma definitiva), y recién a esa hora se pudo informar al Comando Superior que habíamos recibido la información y el listo para ejecutar el lanzamiento de los buzos tácticos.

Con el nuevo escenario y en virtud del reajuste de la misión y de la probable oposición presente en la playa elegida, los dos Comandantes, capitanes de corbeta Bicain y Cufre, efectuaron un rápido análisis de la situación y consideraron que desembarcar a los buzos tácticos en la playa designada originalmente podría perjudicar la misión, pues deberían cruzar la península con altas probabilidades de encontrarse con el enemigo.

Decidieron entonces que el lugar más apto, factible y aceptable para el desembarco del grupo de buzos tácticos sería un punto ubicado al norte de la punta Cebroña, próximo a la isla Riñón, para dirigirse desde allí a la playa al norte de punta Carlos, sobre la costa norte de la bahía Groussac. Desde allí, cruzarían hacia bahía Yorke para demarcar el lugar de desembarco, playa Roja, próxima a Puerto Argentino. Lamentablemente, al tener inconvenientes en las comunicaciones, no pudo informarse de este cambio de lugar de desembarco de las tropas especiales al Comandante de la Fuerza de Tareas.

2- A partir del 8 de abril al mando del teniente de navío Rafael Gustavo Molini.

3- Wwiiafterwwii, "Last Voyage of ARA Santa Fe 1982".

Durante esa tarde, solo se pudo recibir la orden de establecer un área de patrulla a 60 Mn al este del faro San Felipe, luego del desembarco.

A pesar del trabajo que efectuaba el personal de la dotación a bordo, persistieron las fallas de corriente alterna, que ocasionaron problemas en el girocompás y dejaron fuera de servicio el radar cerca de la medianoche. En esos momentos, se observó por el periscopio, que el faro San Felipe se había apagado, y se confirmó que el área próxima estaba en situación de alerta.

La situación fue mejorando, ya que aproximadamente a la 01:00 del 2 de abril se pudo restablecer el funcionamiento del radar, y a la 01:53 recibimos la orden del Comandante de la Fuerza de Tareas Anfibia de ejecutar el desembarco de buzos tácticos, tal como se había convenido. De todas maneras, el Comandante decidió no informar sobre el cambio de playa para no recargar las comunicaciones.

El submarino salió a superficie a la 01:55 y completó la aproximación a punta Celebroña, mientras el personal de buzos tácticos alistaba el material en cubierta, los tres botes Zodiac y el armamento, sin encender ninguna luz.

Casi una hora después (a las 02:50), a siete cables de la costa de la isla Riñón, se inició el desembarco, en el que se destacó el grupo de los trece buzos tácticos a las 03:35, con tres botes de goma con motor, utilizando como referencia la baliza de punta Celebroña que estaba encendida.

Aún con bastante excitación, pero con la satisfacción del deber cumplido, a las 03:40 se inició el tránsito a máxima velocidad, en superficie, hacia el área de



Esquema de la zona de desembarco de los buzos tácticos.

patrulla, tal como estaba ordenado, manteniendo contacto visual con los botes y habiendo informado al Comando Superior el cumplimiento de la misión.

Un susto que no llegó a mayores

Inmediatamente después, se recibió a bordo un pedido radial de identificación proveniente del destructor ARA *Hércules*, comandado por el capitán de fragata Enrique Emilio Molina Pico. El equipo transmisor del submarino continuaba averiado y, por lo tanto, era imposible comunicarse por el mismo canal por el que se efectuaba la llamada. La tensión iba subiendo y, en la unidad de superficie, ya se había ordenado “cubrir puestos de combate” y preparar el armamento para eliminar ese supuesto contacto enemigo que, obviamente, no era otro que el submarino ARA *Santa Fe* que, por las razones expuestas anteriormente, no estaba en el lugar donde debía encontrarse en esos momentos.

Las distancias entre ambas unidades se iban acortando rápidamente sin que hubiese comunicación entre ambos, lo que no suponía un buen desenlace. El Comandante decidió entonces, a las 04:05, ir a inmersión a plano profundo e intentar establecer comunicación a través del teléfono subáqueo (UQC). Si bien la idea era muy buena y podía salvar la situación, la visión a bordo del destructor no era exactamente la misma; el contacto radar de superficie había desaparecido y se había transformado en un contacto sonar, es decir, un submarino enemigo.

Gracias a la divina providencia, tan solo instantes antes de que el destructor ordenara abrir fuego, el Jefe de Comunicaciones del submarino, teniente de fragata Carlos Croci, alcanzó a establecer el enlace, con lo que se evitó lo que podría haber sido una enorme tragedia.

En la mañana del 2 de abril, se arribó al área de patrulla y se asumió la tarea de informar movimientos de unidades enemigas en caso de que fueran detectadas. A plano de periscopio, nos fuimos enterando del éxito y las vicisitudes del desembarco únicamente por las noticias que escuchábamos captando radios comerciales.

A partir de las 21:45 del 2 de abril, el Comandante de la Fuerza asumió el control operativo de la unidad, que hasta ese momento lo había ejercido el Comandante de la Fuerza de Tareas Anfibia en forma directa. A las 14:00 del día siguiente, se recibió la orden de regresar a la Base Naval Mar del Plata, iniciándose el tránsito de regreso en superficie a las 19:00, evitando todo contacto posible. Se tomó puerto en la Base Naval Mar del Plata el día 7 de abril a las 02:00.

Mientras se amarraba, se observó sobre el muelle de atraque la presencia de dos (2) camiones de combustible con sus respectivos acoplados, tres (3) camiones de la Dirección de Abastecimientos Navales y dos (2) tráileres con torpedos, lo que nos dio una perfecta idea de que nuestra permanencia en puerto sería breve.

Coincidentemente, se encontraban aguardando al submarino en el muelle algunos buzos tácticos del grupo que había desembarcado en las Islas Malvinas el 2 de abril, quienes nos confirmaron que luego de recuperar Puerto Argentino pudieron comprobar que en el lugar del desembarco original (playa Amarilla) se habían encontrado tres nidos de ametralladoras que estaban esperándolos y varios metros de alambres de púas. La decisión del cambio de playa había sido acertada.

El S-21 se prepara para una segunda patrulla

Apenas se tomó muelle en la Base Naval Mar del Plata, recibimos la orden de alistarnos para una patrulla de guerra prolongada.

El panorama no se presentaba muy alentador, ya que las fallas técnicas eran varias y algunas de difícil solución. Entre ellas, las baterías estaban con muy bajo rendimiento, casi agotadas; la radio tenía servicio disminuido luego del incendio; el radioteletipo estaba totalmente fuera de servicio; las bombas de achique funcionaban solo a plano de periscopio; los motores tenían varios inconvenientes, como una seria pérdida de aceite y otras insuficiencias más. Por ello, se iniciaron de inmediato las reparaciones, que, según el análisis efectuado por el entonces Jefe del Arsenal Naval Mar del Plata, capitán de fragata Pedro Edgardo Meric, llevarían un tiempo mínimo de trece días.



Merced al fervor de la tripulación y al personal civil del Arsenal, el submarino ARA *Santa Fe* estuvo listo para zarpar el 15 de abril, ocho días después del regreso de las Islas Malvinas.

El Comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), vicealmirante Juan José Lombardo, había decidido emplear la unidad en una nueva misión, que consistía en reforzar las escasas fuerzas de la guarnición desembarcada en forma acelerada en Grytviken, Islas Georgias del Sur, durante su recuperación, y proveerles algunos limitados pertrechos.

Zarpamos hacia Georgias

El 16 de abril, la unidad ya estaba preparada para una campaña de 60 días de navegación y, a las 23:30, luego de recibir a bordo al Grupo Golf, compuesto por once (11) hombres de servicios y nueve (9) infantes de marina con armamento especial, a cargo del capitán de corbeta de infantería de marina Luis Carlos Lagos, zarpamos de la Base Naval Mar del Plata, con un total de 23 torpedos (6 MK 14, 9 MK 23 y 8 MK 37) y 6 t de pertrechos, entre ellos:

- Proyectiles antitanques BANTAM
- Cinco (5) lanzacohetes de 3,5"
- Un cañón sin retroceso
- Equipos de comunicaciones

Al cruzar las escolleras exteriores del puerto, frente al cabo Corrientes, sufrimos una serie de fallas eléctricas en el control de propulsión que motivaron una reparación al garete en proximidades de Mar del Plata.

Allí, la tripulación se enteró de cuál sería nuestro destino y nuestra nueva misión:

“Transportar y desembarcar en Grytviken (isla San Pedro), al Grupo de Apoyo Golf, y evitar empeñarse en operaciones ofensivas deliberadas en tránsito al objetivo, salvo para autodefensa, a fin de reforzar, reabastecer y apoyar a las fuerzas propias destacadas en la isla.”

La misión contribuía con la del Grupo Golf y, entonces, la llegada al objetivo era imprescindible, para lo cual había que velar al máximo las actividades de alistamiento previas (lo que así se había hecho) y ameritaba el mayor sigilo durante la navegación. Según las órdenes recibidas, el ARA *Santa Fe* no debía empeñarse en operaciones ofensivas deliberadas y solo se podían usar los torpedos como autodefensa. Se debía mantener silencio radiotelefónico, transmitir solo información vital, comunicar el cumplimiento de la misión y acusar recibo solo de aquellos mensajes que ordenasen hacerlo.

Travesía a las Islas Georgias

Para cumplir la misión en el plazo ordenado, ya que se consideraba que Gran Bretaña intentaría tomar primero las Islas Georgias antes de dirigirse a las Malvinas, se asumió una derrota directa hacia Grytviken, navegando en inmersión lo menos posible, pues el buque avanzaba más rápidamente en superficie, siempre cuando las condiciones meteorológicas no se interpusieran.

Lamentablemente, el tránsito hacia las islas Georgias fue muy lento debido a un clima adverso casi permanente, que obligó en muchas oportunidades a navegar en inmersión a muy poca velocidad, realizando snorkel de manera casi continua, debido a la poca capacidad de las baterías.

La unidad soportó temporales con estados de mar 7/8, granizo y tormentas de nieve, lo que no solo obligó a navegar en inmersión, disminuyendo la velocidad de avance, sino que también produjo importantes daños. Estos daños se sumaron a aquellos deterioros producto de la vejez y el estado del material en su conjunto, con lo cual la travesía fue una continua reparación de fallas. De su planta normal de tres motores, hubo períodos en que solo se dispuso de uno o de dos por averías en los otros, lo que también generó demoras en la derrota. Por los embates del mar, se presentaron daños en el recubrimiento de

la vela (torreta del submarino), en la parte superior de la superestructura y en el eje de una hélice, esta última aparentemente producida por el desprendimiento de una tapa de cubierta, a causa de los temporales, que habría golpeado el eje.

Esto motivó el aumento del nivel de ruidos producidos por el buque, lo que afectó la probabilidad de detección y aumentó sensiblemente la indiscreción de la unidad.

Las condiciones atmosféricas adversas y las averías que se produjeron en la propulsión produjeron un retraso en la fecha inicialmente calculada para el arribo, demora que, al 22 de abril, era de 36 horas.

Burlando el bloqueo del enemigo

Durante el trayecto y muy cerca de las Islas Georgias, se confirmó a bordo del ARA *Santa Fe*, que el Reino Unido de Gran Bretaña había decidido recuperar las Georgias y que su Fuerza de Tareas podría arribar allí a última hora del 27 de abril.

Por otra parte, y por exploración aérea propia, recibimos información sobre las posiciones de las unidades del enemigo que se encontraban en nuestra derrota, entre ellas, un destructor de Tipo 42 y un buque tanque. Se reiteró, además, la orden de “extremar las medidas para evitar la detección” y se actualizó el concepto de la operación, ya que se nos ordenó “ocupar un área de patrulla luego de desembarcar el personal”.

Dada la presencia de contactos de superficie enemigos, sumado al elevado nivel de ruidos propios que dificultaba la escucha sonar propia y facilitaba la detección por parte del enemigo se decidió asumir una derrota directa hacia Grytviken y se informó de esta circunstancia al ACOSUB. En consecuencia, se adoptó un rumbo directo hasta el cabo Buller en el sector noroeste de la isla San Pedro, que había sido elegido como punto de recalada (cabe recordar que el *Santa Fe* no poseía navegador satelital en servicio). Luego se barajaría la costa hasta la bahía Cumberland, navegando en superficie en las horas nocturnas y enmascarando el ruido propio con las rompientes.

En la noche del 23 de abril, el ACOSUB confirmó la presencia de una

mayor cantidad de unidades enemigas (entre ellas un submarino nuclear) a 40 millas al norte de la isla San Pedro, con la apreciación de que estas constituían un Grupo de Tareas que se preparaba para ejecutar acciones contra Grytviken-Leith.

El 24 de abril a las 05:00, fuimos a inmersión con marcha combinada (snorkel/ baterías) hasta las 14:00, cuando recalamos en el cabo Buller, caímos al sudeste barajando la costa a 3000 yardas de ella en demanda de la bahía Guardia Nacional (bahía Cumberland), navegando ahora solo con baterías.

Una vez traspuesto el bloqueo, a las 18:30, salimos a superficie y, al poco tiempo, se obtuvo un rumor hidrofónico que correspondía a hélices y rompientes.

El S-21 siguió su marcha sobre baterías en superficie, hacia bahía Cumberland, recostado sobre la costa, pues así se confundiría con los acantilados y sería más difícil que fuera detectado por los radares enemigos, mientras que, por otro lado, los ruidos que pudieran producirse se enmascararían con el ruido ocasionado por las rompientes.

Cabe destacar que la derrota decidida por el Comandante fue previendo la presencia de un submarino enemigo, aunque en esos momentos el principal riesgo no era el enemigo, sino las rocas, en un lugar en el cual nunca habíamos navegado y con una carta náutica no adecuada.

Al caer la noche, una espesa neblina nos impedía ver la costa, aunque estábamos navegando muy cerca de ella. A las 22:00, se ingresó en bahía Cumberland propulsando sobre baterías.

Arribo al puerto de Grytviken

A las 23:30, arribamos a la caleta Capitán Vago. Por un lado, era imposible emitir con el radar, por la pobre discriminación que poseía dentro de la milla. Por otro lado, el visor nocturno utilizado por el personal en la vela para la navegación no era suficiente para garantizar una aproximación segura, ya que existía el peligro de encallar contra una roca porque no contábamos con una buena cartografía de la zona y dado que desconocíamos las características

hidrográficas de la caleta. Por estos motivos, el Comandante no consideró aceptable atracar en horas nocturnas al muelle existente en la punta Coronel Zelaya, en Grytviken.

Entonces, el buque permaneció gareteando entre 500 y 1000 yardas al sudeste de la punta Carcelles, en la boca de la caleta Capitán Vago, y se trató de establecer contacto radial con personal en tierra. Tras haber intentado por los medios de UHF y VHF, el contacto se concretó por un canal internacional de radio, improvisando una comunicación lo más encubierta que la imaginación permitiera, ya que no se había previsto la coordinación necesaria en el plan de comunicaciones.

Una vez establecida la comunicación, arribó al submarino el teniente de navío de infantería de marina Guillermo Jorge Luna, quien se encontraba a cargo de la sección de infantes de marina que había desembarcado en dicho lugar el 3 de abril, con una embarcación requisada del BAS y se dio comienzo al desembarco del personal del Grupo Golfy del material correspondiente. Esta tarea demandó tres viajes de esta embarcación, realizados entre la 01:00 y las 04:45. Inicialmente, la evaluación del Comandante era marcharse de la caleta a las 04:00, pero la maniobra de descarga se retrasó casi una hora. Una vez concluida la tarea, a las 04:50 del 25 de abril, iniciamos la derrota de salida en superficie, en dirección hacia la boca de salida de la bahía Cumberland, navegando sobre motores diésel a la máxima velocidad posible y con la nave lista para ir a inmersión. La intención era navegar barajando la costa con una derrota similar a la de entrada, primero en superficie mientras las condiciones de luz lo permitieran, para alejarnos lo más rápidamente posible, y luego en inmersión en horas diurnas. Llegada la noche, buscaríamos una caleta o una bahía, o bien garetearíamos en un lugar seguro para reparar los daños, investigar los ruidos y transmitir el despacho de cumplimiento de la tarea ordenada. El Comandante había decidido este curso de acción ya que estimaba la presencia de un submarino nuclear cerca de la boca de entrada a Grytviken y la de unidades de superficie en la derrota que debíamos seguir al salir de la bahía Cumberland.

En realidad, la Marina Británica había designado a los submarinos de propulsión nuclear HMS *Conqueror*, que había llegado a la zona el 16 de abril, y HMS *Spartan*, que se encontraba en el área de las Islas Malvinas desde el

12 de abril, para que patrullaran el litoral de la isla San Pedro desde el norte y noreste hasta la bahía Cumberland, y desde el oeste el sur, respectivamente.⁴

El bautismo de fuego

Poco antes de llegar a la boca de la bahía Cumberland y a poco de alcanzar aguas abiertas, envueltos aún por la penumbra del amanecer, caímos a babor a gran velocidad. Con el cielo totalmente cubierto con nubes bajas y a cinco minutos de pasar a inmersión, los vigías en el puente avistaron un helicóptero que surgía imprevistamente de la gruesa capa de nubes que cubría el cielo casi hasta el nivel del mar y se acercaba por la aleta de babor. Luego se supo que era un helicóptero Wessex proveniente de la fragata HMS *Antrim* que, tras avistarnos fortuitamente, comenzó un ataque al submarino junto con otros cinco helicópteros del grupo de buques británico que patrullaba la zona.

Inmediatamente, el oficial de guardia en el puente, teniente Benjamín Argañaráz, accionó la alarma de colisión, lo que produjo el movimiento y cierre interno de todos los compartimentos, con los mecanismos preparados para ir a inmersión.

La aeronave inglesa inició un decidido ataque sobre el submarino con dos cargas de profundidad MK XI Mod 3, que cayeron cerca del buque por la banda de estribor. La explosión provocó el sacudimiento de la nave con una inmediata escora hacia esa banda y, si bien nadie resultó herido, hubo una serie de averías que desencadenaron la interrupción en el suministro de energía, la puesta fuera de servicio del tablero indicador de aberturas de casco, la rotura del manómetro de profundidad, una avería en el valvulón⁵ y la inutilización de los sistemas de comunicación interna

Mientras que el Comandante ordenaba la caída con todo timón a estribor, rápidamente el jefe de inmersión, teniente de fragata Juan Carlos Segura, y el equipo que se encontraba en el compartimento de control, realizaron las maniobras necesarias para recuperar la energía del buque, restablecer la propulsión del navío y sus comunicaciones internas, así como también lograr adrizarlo.

4- Lopes, Roberto, O Código das profundezas, Rio de Janeiro, Civiização Brasileira, 2012.

5- Válvula de gran tamaño por la que entra el aire al submarino al navegar en superficie, para alimentar los motores diésel.



El ARA Santa Fe atacado por el Wessex con cargas de profundidad MK XI (recreación)

Los buques británicos ya conocían nuestra presencia y el HMS *Brilliant* envió a uno de los helicópteros Lynx para que se uniera al ataque contra el *Santa Fe*. Mientras tanto, el Wessex se mantenía colgado esperando la llegada de su relevo aéreo, antes de volver al *Antrim* para rearmarse, y arriaba su domo sonar para mantener la detección del submarino si este decidía ir a inmersión.⁶

Rápidamente, el Comandante llegó al puente y observó al Wessex en vuelo estacionario a unos 300 m por la amura de estribor cuando, sorpresivamente, abrió fuego con ametralladoras sobre el puente, de tal modo que quienes allí se encontraban tuvieron que hacer “cuerpo a tierra” para evitar la lluvia de proyectiles que, afortunadamente, dieron sobre el sector de los mástiles sin herir a nadie.

Al recibir este constante hostigamiento y por iniciativa de un grupo de la dotación, el Comandante autorizó a emplear fusilería para tratar de mantener alejados a los helicópteros. Se conformó así un grupo de siete tripulantes voluntarios, quienes ubicados en la vela y con los pocos fusiles Garand Beretta que había a bordo repelieron el ataque intentando mantener a los helicópteros alejados y fuera de la vertical del buque.

Este grupo estaba integrado por cabos de diferentes especialidades, quienes con tremendo valor y audacia mantuvieron alejadas a las aeronaves del *Santa Fe*, mientras desde el interior del submarino se mantenía la cadena de aprovisionamiento de munición y fusiles para apoyar la tarea de quienes se encontraban en la vela.⁷

6- Malvinas Fuerte Barragán, “La mortal travesía del submarino Santa Fe”, en <https://www.facebook.com/notes/353289526092854/>.

7- Este grupo, constituido por los cabos principales Héctor Felman, José Mareco, los cabos primeros Enrique Muraciolo, José Silva y los cabos segundos Norberto Bustamante y Jorge Ghiglione, fueron condecorados por la Armada Argentina con la medalla “Honor al Valor en Combate” y el cabo segundo Alberto Macías con la medalla de la Nación Argentina al “Herido en Combate”.

Tras efectuar una verificación rápida de las averías que presentaba la unidad en ese momento, el capitán Bicain desechó acertadamente la idea de buscar aguas más profundas para realizar una maniobra de inmersión. Continuó entonces la caída hacia esa misma banda, mientras buscaba acercarse a la acantilada costa ya que era un área más desfavorable para los posibles torpedos antisubmarinos que le pudieran lanzar y con la idea de lograr protección antiaérea desde Grytviken.

Mientras a bordo se realizaban rápidas faenas para solucionar los problemas producidos por las cargas de profundidad que había lanzado la aeronave británica, el helicóptero Lynx del destructor HMS *Brilliant* arribó a la escena de acción. Se aproximó rápidamente al submarino por la popa y lanzó el torpedo MK 46 que llevaba a bordo. Y, si bien afortunadamente no llegó a impactar contra el buque, la aeronave aprovechó la momentánea confusión e inició su primer ataque con ametralladoras sobre la vela del submarino.

Mientras navegábamos en zonas de aguas poco profundas y en dirección a Grytviken, se buscó advertir al personal de tierra sobre la situación que se encontraba atravesando la unidad.

Al mismo tiempo, dos helicópteros Wasp, armados con misiles aire-superficie AS-12, decolaron del buque polar HMS *Endurance* y, al encontrarse a distancia de lanzamiento del submarino, dispararon sus misiles. Uno impactó sobre el valvulón y en el mástil de snorkel, mientras que el otro atravesó la vela y una esquirla, producto de ese impacto, le cortó la pierna al cabo segundo Alberto Macías, que estaba recargando los fusiles. Fue llevado de inmediato dentro del submarino, donde fue atendido por el enfermero de la unidad, suboficial primero Arnoldo Funes, quien le realizó los primeros auxilios e impidió una hemorragia que le hubiera costado la vida.

Durante el resto del trayecto, el submarino fue hostigado permanentemente por varios helicópteros que lograron impactos de misiles y de ametralladoras –se estima que el submarino recibió aproximadamente 1600 disparos de armas automáticas durante su repliegue hacia Grytviken–. La intensidad del ataque y la herida causada al cabo Macías motivaron que el Comandante ordenara desalojar la vela y el puente de navegación donde estaban apostados los tiradores.

Se ingresó así nuevamente a la caleta Capitán Vago, perseguidos por un helicóptero Sea Lynx que hostigó al buque aun durante la maniobra de atraque al muelle de la estación científica británica, ubicado en la punta Coronel Zelaya, maniobra que realizó el Comandante desde el compartimento de Comando, dentro del submarino, utilizando el periscopio.

Una vez apoyado en el muelle, los helicópteros británicos volvieron a atacar con misiles. Estos atravesaron la vela compuesta de fibra de vidrio y, desde tierra, los infantes de marina del teniente de corbeta Roberto Giusti rechazaron el ataque con fuego de ametralladoras y lanzando un misil antitanque Bantam, que, después de haber sido correctamente guiado y corriendo atrás del helicóptero, cayó al agua porque había finalizado su alcance eficaz. Pero su efecto disuasivo fue terminante, ya que al verlo los helicópteros finalizaron el ataque sobre el submarino y se alejaron.

Una vez atracados a muelle, ante la persistencia de los ataques y el estado de indefensión de la dotación en el interior del buque, se ordenó el desembarco por los lugares habituales en grupos de cinco o seis personas. Uno de los primeros en desembarcar fue el cabo Macías, que lo hizo acompañado del enfermero, suboficial Funes, y de un grupo de suboficiales que, oficiando de camilleros, lo transportaron hasta la casa Shackleton, donde le amputarían la pierna derecha mediante una operación que realizó el teniente de navío médico Mario Gatica con la colaboración de los enfermeros Funes y Barrionuevo.

Hora	Buque	Helicóptero	Suceso
05:55	Antrim	Wessex 406	Bombas de profundidad (2) MK 11
06:00	Brilliant	Lynx 341	Torpedo (1) MK 46 – Ametralladoras
06:07	Endurance	Wasp 434 y 435	Misiles (2) AS 12 – Un impacto
06:15	Brilliant	Lynx 341	Ametralladoras
06:35	Brilliant	Lynx 342	Ametralladoras
06:45	Endurance	Wasp 434 y 435	Misiles (2) AS 12 – Un impacto
06:48	Plymouth	Wasp 445	Misil (1) AS 12 – Un impacto
06:55	Brilliant	Lynx 341 y 342	SUSF (ARR) a muelle - Ametralladoras
07:05	Endurance	Wasp 435	Misiles (2) AS 12 – Un impacto
07:15	Endurance	Wasp 434	Misiles (2) AS 12 – Un impacto
07:20			Cesan ataques

Tabla de ataques de helicópteros al ARA Santa Fe en las Georgias del Sur

El resto de la tripulación desembarcó por un pesado tablón, colocado a modo de planchada por el teniente de fragata de infantería de marina Miguel Ángel Campos, y se puso bajo las órdenes del Comandante Militar de las Islas Georgias del Sur, capitán de corbeta Luis Lagos, para contribuir a la defensa de Grytviken.

En esas circunstancias, el Segundo Comandante, capitán de corbeta Horacio Michelis, le sugirió al capitán Bicain alejar el submarino de la costa y hundirlo, pero este, ante la posibilidad de que la nave todavía pudiera navegar, ordenó esperar hasta la noche para evaluar los daños y, de ser posible escabullirse bajo la protección de la oscuridad.⁸

En el muelle, el submarino se había escorado a babor, se había sumergido parcialmente de popa y había llegado a apoyarse en el fondo.

Según la evaluación de daños realizada, no había certeza sobre las posibilidades de que la unidad pudiese zarpar y mucho menos navegar en aguas abiertas. La propuesta al Comandante fue la destrucción del submarino, a lo que este se opuso reiterando sus intenciones de evaluar oportuna y personalmente el estado del buque, para zarpar de noche o hundirlo.

El ataque enemigo para tomar la plaza

Posteriormente, se produjo la primera novedad luego del ataque al submarino: un helicóptero Wasp del HMS *Endurance* aterrizó del otro lado de la caleta, frente a la punta Coronel Zelaya, y desembarcaron entre cinco y diez hombres, que montaron un observatorio fuera del alcance de las armas argentinas.

A las 10:00, el *Antrim* y el *Plymouth* iniciaron el fuego naval con sus cañones de 4,5 pulgadas reglado sobre puntos notables próximos a nuestra posición y luego corregido por el puesto de observación enemigo, al que —como ya se ha dicho— no se podía batir.

Desde las posiciones argentinas, no se podían ver los buques que hacían fuego y se suponía que lo hacían desde la bahía Guardia Nacional o desde la bahía

8- Óp. Cit., “La operación Georgias fue un verdadero absurdo”.

Grande. El capitán Lagos envió una patrulla de exploración para verificar la posición y la cantidad de buques que efectuaban el bombardeo, pero, por la falta de elementos, no logró llegar a alturas que permitieran esa observación. En cambio, sí se encontró con la novedad de que el enemigo estaba abocado a la tarea de helitransportar a la costa opuesta de la punta Coronel Zelaya un número de efectivos próximo a una compañía de tiradores, usando cuatro o cinco helicópteros a cubierto de la observación argentina.

El bombardeo se hacía en salvas de seis a diez disparos y se alternaba su cadencia con intervalos de cinco minutos aproximadamente. Según la versión británica, el HMS *Antrim* y la fragata HMS *Plymouth* dispararon en esa jornada 236 tiros contra las posiciones argentinas.

Durante este bombardeo, la primera ola de la fuerza británica había sido helitransportada por el Wessex del *Antrim* y los dos Lynx del *Brilliant* en Hestesletten. Era una compañía de 75 hombres del Special Air Service (SAS) y del Special Boat Service (SBS), junto con otros Royal Marines, bajo el mando del mayor J. M. G. Sheridan, que avanzó a través de la estación ballenera en Grytviken y, cruzando (sin saberlo) un campo de minas, llegaron hacia las posiciones argentinas en la punta Coronel Zelaya.⁹

Las tropas del SAS y del SBS se ubicaron estableciendo puestos de observación y de fuego de apoyo de combate, mientras que los Royal Marines, divididos en dos grupos, uno a cada lado de Grytviken, tomaron las posiciones previas al asalto. En determinado momento, los SAS encontraron posiciones sospechosas y ordenaron al equipo Milan de la unidad que los atacara. Se dispararon varios misiles, aunque los lanzamientos fracasaron y no produjeron bajas en las tropas argentinas. Tras verse repentinamente atacados también por la retaguardia, el capitán Lagos concluyó que las fuerzas británicas habían rodeado la posición argentina.

Momentos previos a la caída de la plaza

La situación se agravaba progresivamente. El fuego naval, que continuaba sin cesar, provocó el desprendimiento de rocas en el paredón ubicado a espaldas

9- Operación Paraquat, Naval History, en https://www.naval-history.net/F32-South_Georgia_retaken-Paraquat.htm.

de la posición argentina en la punta Coronel Zelaya. Las rocas cayeron sobre las defensas propias y obligaron a replegar al personal allí emplazado.

Ante el avance de la situación y antes de que se iniciara el fuego de infantería, el capitán Bicain decidió incinerar los elementos clasificados, las claves y el material criptográfico; se arrojó la munición mayor y los explosivos al agua, y se dispuso el repliegue del personal hacia las posiciones de defensa centrales.

El cerco se hacía cada vez más estrecho. Los disparos esporádicos de misiles Milan desde retaguardia restaban libertad de acción al personal. La tripulación del submarino encontraba dificultades para cavar defensas en la dura roca porque no se tenían elementos de zapa ni bolsas para construir refugios con sacos terreros.

La rendición

El capitán Bicain y el capitán Lagos habían analizado las posibilidades de resistir hasta el día siguiente, pero terminaron por desecharlas. A las 16:00 de ese día 25 de abril, cuando ya anochecía, el capitán Lagos, tras apreciar la situación que vivía, consideró que sus posibilidades de demorar con éxito la caída de la plaza eran casi inexistentes.

En efecto, el enemigo ocupaba posiciones relativas favorables, observaba y conocía el dispositivo propio; faltaba equipo adecuado para el personal del submarino, que también carecía de armas para defenderse, y, sobre todo, se recibía fuego desde posiciones que estaban a cubierto de la observación y del rechazo propio, y no había comunicación que permitiera suponer la llegada de refuerzos.

Alrededor de las 17:00, y al entender que se encontraba en el evidente caso de “manifiesta inferioridad” ante el enemigo, el capitán Lagos le comunicó al capitán Bicain que, cumpliendo con las directivas políticas que le había impuesto la superioridad, es decir, que los ingleses tenían que tomar las Islas Georgias con un acto de fuerza, se iba a efectuar la rendición para evitar una masacre. Decidió entonces establecer comunicación con el enemigo y rendir la posición.

Con una imaginable emoción, se ordenó a todo el personal formar frente al mástil. Se arrió el pabellón, se cantó con voz quebrada el himno nacional y se dieron a continuación tres voces de “Viva la Patria”.

Los británicos, con personal superior al mando, se encontraban a escasos metros de la formación; avanzaron lentamente hacia la escena y se hicieron cargo de inmediato de la atención médica del cabo segundo Macías, de desarmar a los efectivos argentinos y de disponer patrullas especiales que, en forma conjunta con los defensores, procedieron a desactivar las voladuras y trampas preparadas.

Prisioneros de guerra

Esa misma tarde del 25 de abril, la tripulación del submarino ARA *Santa Fe*, junto con la sección del teniente de navío Luna y los refuerzos que se habían llevado a la isla, encabezados por el capitán Lagos, fueron tomados prisioneros.

A todos los prisioneros se los separó por jerarquías y se los alojó en diferentes locales de la casa Shackleton. Todos fueron revisados hasta el más mínimo detalle; se les inspeccionó minuciosamente la vestimenta y los británicos se quedaron con sus efectos personales, muchos de los cuales jamás fueron devueltos. Infringiendo lo dispuesto en la Convención de Ginebra, algunos prisioneros argentinos fueron obligados a levantar el campo minado establecido en la defensa de la plaza y a desconectar las trampas con explosivos instaladas en diferentes lugares.

Cambio de muelle y el ardid para hundir el submarino

Al día siguiente, 26 de abril, el Comandante de la fragata HMS *Brilliant*, capitán John Francis Coward, ex oficial de submarinos, se trasladó en vuelo a Grytviken para inspeccionar el submarino *Santa Fe*.

El buque estaba amarrado a muelle y se encontraba hundido parcialmente, inclinado a babor y con la proa levantada; tenía la torreta agujereada, algunas partes habían sido arrancadas por los ataques de los misiles y tenía innumerables agujeros de metralla. En su interior, el panorama no era

más alentador: las baterías gaseaban, se presentaban varias averías y solo estaban encendidas las luces de emergencia.¹⁰

Luego de esta verificación, el Comandante de la Fuerza de Tareas británica, capitán Brian Young, indicó que se debía retirar el submarino del muelle de la BAS hacia otro que se encontraba en la antigua estación ballenera de Grytviken. Aducían que la comprometida situación del submarino podría generar gases explosivos (emanaciones de hidrógeno provenientes del ácido de la batería) y que, si estallaba, podría detonar los torpedos que llevábamos a bordo.

En principio, el Comandante rechazó la orden; sin embargo, luego de conversar con el capitán Michelis, el segundo de a bordo, decidió aceptar y aprovechar esta circunstancia para proceder a sabotear el submarino durante la maniobra de traslado, haciéndolo de forma disimulada para evitar represalias y, además, para inutilizar el principal muelle de la caleta y que no pudiera ser usado por el enemigo.

Para este movimiento, se designaron seis suboficiales. Durante el traslado del buque del muelle de la estación científica al de la estación ballenera, a la vista de los guardias británicos no especialistas en la materia, dos de ellos maniobraron válvulas de inundación que habían sido perfectamente seleccionadas y eran difíciles de ubicar para quien no conocía la unidad; esto produjo una entrada de agua que lentamente inundaría el interior del submarino y provocaría su hundimiento.



*El submarino
ARA Santa Fe
semihundido en el
muelle de Grytviken*

10- Bóveda, Jorge, Malvinas: La odisea del submarino Santa Fe, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2007.

Esta maniobra tuvo el éxito esperado: el buque llegó al nuevo muelle semihundido y, al atracar, se escoró violentamente, lo que motivó el desembarco descontrolado de la custodia. Tras dos horas hundido, el buque quedó asentado en el fondo, solo con la vela y parte de la cubierta de proa en la superficie.

Muerte del suboficial Félix Artuso

Durante este traslado, se produjo el más trágico episodio de la operación. Una vez que había zarpado del muelle de la base científica, a solo unas 100 yardas, el buque se escoró a babor y daba la sensación de que no volvería a recuperar la vertical.

El capitán Bicain, que se encontraba en el puente con el capitán Coward y otro oficial británico de custodia, sugirió poner en funcionamiento el rotocompresor¹¹ a fin de mandar aire a presión a los tanques, que estaban inundados por las averías sufridas en el ataque de los helicópteros, y mejorar así la flotabilidad positiva.

Con la aprobación del capitán Coward, el capitán Bicain le impartió la orden directamente al suboficial Artuso, quien inició la tarea ordenada y puso en funcionamiento el rotocompresor, acción que se escuchó claramente desde el puente. Tras haber escuchado este sonido tan característico, un infante británico se asomó a cubierta por la escotilla del cuarto de baterías popa y disparó su arma al aire gritando que el submarino se hundía.

¿Qué había ocurrido? El suboficial Artuso, al recibir la orden del Comandante de adrizar el submarino mediante el rotocompresor, se dirigió a la banda de estribor para ponerlo en marcha y mover las palancas de accionamiento de las válvulas, que, ubicadas en el cielo del compartimento, compensarían el desbalanceo del barco, lo que realizó con rápidos y precisos movimientos, tal cual lo exigía el procedimiento. Su custodio, un cabo infante de marina inglés, tenía órdenes de que el marino argentino no debía acceder a mecanismos ubicados en ese sector y le disparó cuatro tiros

¹¹- Compresor rotativo de baja presión, cuya función es compensar la estabilidad del buque al enviar aire a los tanques externos para mantener el adecuado adrizamiento del buque, principalmente en superficie, lo que permite ahorrar el aire comprimido de alta presión de los botellones.

a quemarropa con su pistola Browning 9 mm, sin ninguna advertencia ni intimidación, que le causaron la muerte inmediata.¹²

El capitán Bicain consultó al cabo Íbalo (timonel) sobre lo que había ocurrido, quien le informó que le habían disparado a Artuso y que yacía en el suelo del Compartimento de Control. No pudiendo bajar él mismo a ver qué había sucedido, y aún sin saber si el suboficial Artuso estaba herido o muerto, le indicó al capitán Coward que se haría cargo de la maniobra, y así se alcanzó el muelle de madera de la antigua ballenera de Grytviken.

Una vez amarrados, el capitán Bicain, al recibir las condolencias del capitán Coward por la muerte del suboficial Artuso, le respondió enérgicamente insultándolo en inglés y en castellano, sin que el Comandante inglés atinase a responder nada. Solicitó ver el cuerpo de la víctima, lo que le fue denegado en ese momento y en repetidas oportunidades por las autoridades británicas.



Funeral del suboficial primero Félix Artuso en el cementerio de Grytviken.

La Comisión de Investigación convocada el 30 de abril de 1982 a bordo del HMS *Endurance*, concluyó que no había culpa ni negligencia atribuible a cualquier miembro de las fuerzas británicas por la muerte del suboficial Artuso.¹³

12- Esta orden tendría una explicación: los submarinos de la clase Balao –muchos de los cuales fueron modificados al Tipo Guppy– habían sido construidos durante la guerra por diferentes astilleros, que a veces hicieron alteraciones al diseño original. Por ello, algunos submarinos tenían las palancas de apertura de los venteos de los tanques de lastre, que permiten ir a inmersión, montadas sobre una u otra banda indistintamente. El Guppy que conocía el capitán Coward las tenía en la banda de estribor, por ello había ordenado a los custodios que no le permitieran al submarinista argentino moverse de la banda de babor hacia el otro lado. La maniobra que realizó el suboficial Artuso fue la que correspondía al tipo de submarino que era el Santa Fe.

13- Mulvany, Peter, BCL, HDIP, “Historia de la muerte y conmemoración del submarinista argentino Félix Artuso”, 30 de abril de 2015, en <https://www.elsnorkel.com/2015/04/historia-de-la-muerte-y-conmemoracion-felix-artuso.html>.

El suboficial primero Félix Oscar Artuso¹⁴ fue enterrado en el cementerio de Grytviken con todos los honores, en una emotiva ceremonia presidida por el capitán Bicain, en la cual formaron argentinos y británicos. Es el único combatiente argentino de la guerra enterrado en las Islas Georgias del Sur.

Prisioneros en el RFA *Tidespring*

El 29 de abril, se produjo el embarco de todos los prisioneros militares y de aquellos civiles que habían estado en Puerto Leith, en el buque de reaprovisionamiento RFA *Tidespring*, de la Royal Fleet Auxiliary, para su traslado desde las Islas Georgias del Sur hasta la isla Ascensión.

Los militares argentinos fueron ubicados en la bodega principal de proa, ya que era el grupo más numeroso de prisioneros (110 hombres) y en un par de locales destinados como santabárbaras, mientras que los civiles fueron dispuestos en el hangar de helicópteros en popa.



*RFA Tidespring en las
Georgias del Sur.*

Entre los lugares asignados para el alojamiento y el grupo que custodió a los militares argentinos, la vida a bordo en calidad de “primeros prisioneros de guerra argentinos” fue bastante inhumana y merecería un capítulo aparte.

Luego de un itinerario que pasó cercano a las Islas Malvinas, se arribó a la isla Ascensión. Esta se encuentra ubicada en el Océano Atlántico, apenas al sur de la línea ecuatorial terrestre y a medio camino entre América del Sur

¹⁴ Ascendido post mortem a suboficial principal, condecorado con la Medalla de la Nación Argentina al Muerto en Combate y declarado héroe nacional por la Ley 24950.

y África. Es un territorio británico de ultramar, que cuenta con una pista de aterrizaje diseñada y mantenida por los Estados Unidos de América, que fue fundamental para la logística británica durante la Guerra de Malvinas.

Al llegar a esta la isla, el *Tidespring* se mantuvo algunos días fondeado en sus proximidades y el 11 de mayo se recibió la visita de tres miembros de la Cruz Roja Internacional, quienes escucharon del Comandante del ARA *Santa Fe* los reclamos correspondientes por las deplorables condiciones de alojamiento en relación con el número de prisioneros y la mala alimentación

Regresó al continente

Al día siguiente comenzó el traslado en helicóptero y en pequeños grupos, desde el *Tidespring* hasta el aeropuerto de Wideawake en la isla Ascensión, donde se efectuó el control y registro de cada uno de los prisioneros de guerra para después embarcarlos en un avión de la empresa KLM fletado por la Cruz Roja Internacional.

El cabo segundo Macías y el suboficial segundo Funes desembarcaron en la isla Ascensión.

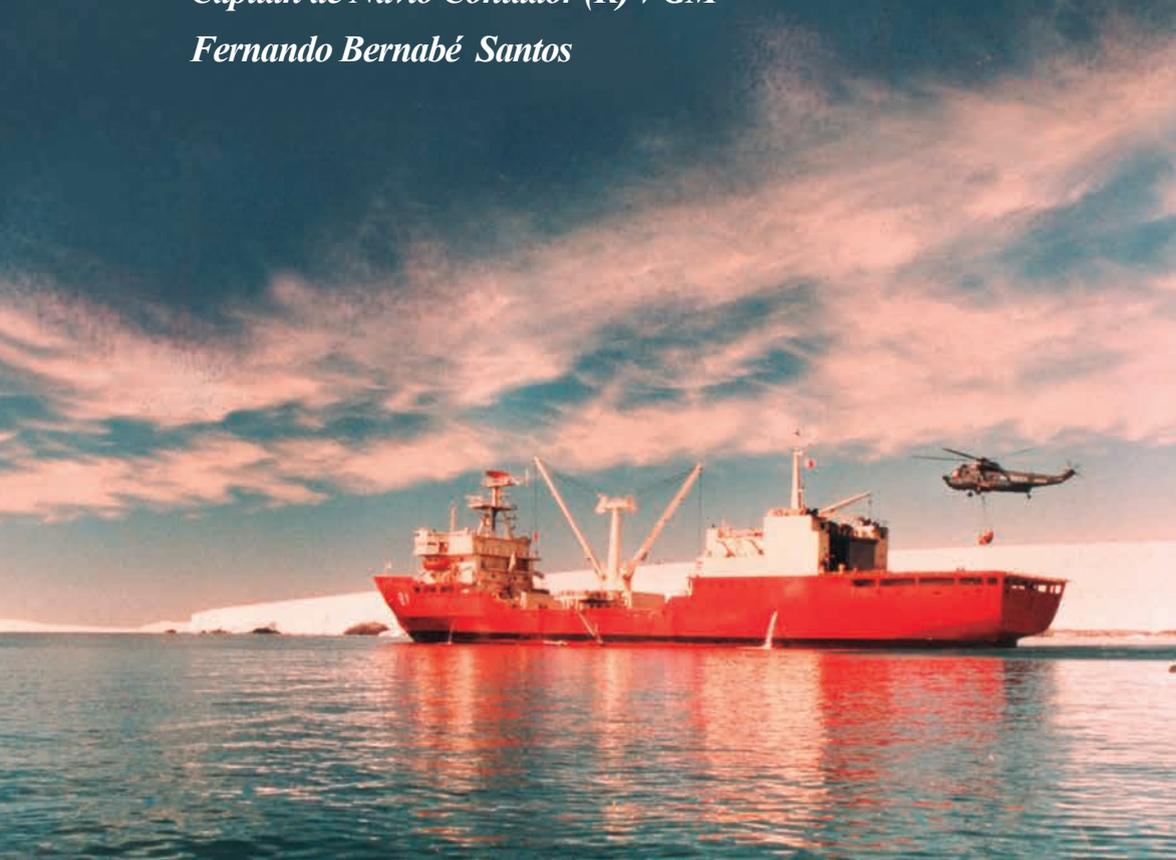
El vuelo se dirigió a Montevideo, Uruguay, desde donde se nos trasladó al puerto para embarcar en el *Piloto Alsina*. En la mañana del 14 de mayo se arribó a la Dársena Norte del puerto de Buenos Aires, donde se encontraban familiares y amigos, esperando para darnos la bienvenida luego de esta larga “aventura de combate”. Posteriormente, los integrantes de la tripulación embarcaron en unos micros de larga distancia que los llevarían a la ciudad de la cual su unidad, el submarino ARA *Santa Fe*, había zarpado un 16 de abril. Luego de unos días de franco, ingresarían desfilando orgullosos a la Plaza de Armas de la Base Naval Mar del Plata, donde fueron recibidos en una sobria pero emotiva formación por todo el personal de los destinos con asiento en dicha base.

Bibliografía

- Amendolara, Alejandro**, “La guerra que no se vio”, Diario La Nación, 6 de abril de 1997, <https://www.lanacion.com.ar/opinion/la-guerra-que-no-se-vio-nid202442/>, (Consultado 25 de agosto de 2021).
- Bóveda, Jorge Rafael**, Malvinas: la odisea del submarino ARA Santa Fe, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2007.
- Burzaco, Ricardo**, “La operación Georgias fue un verdadero absurdo”, reportaje al capitán de fragata Horacio Bicain, Revista Defensa y Seguridad, Año 2, N.º 7, págs. 17-21, <https://deyseg.com/malvinas/52>, (Consultado 13 de septiembre de 2021).
- El Apostadero Naval Malvinas en Internet**, “Aspectos geográficos de las Islas Georgias”, <http://www.aposmalvinas.com.ar/geog003.htm>, (Consultado 3 de septiembre de 2021).
- Histarmar**, “Operación Hokehampton”, [https://www.histarmar.com.ar / MalvinasOpHokehamton.htm](https://www.histarmar.com.ar/MalvinasOpHokehamton.htm), (Consultado 7 de septiembre de 2021).
- Lopes, Roberto**, O código das profundezas. Coragem, patriotismo e fracasso a bordo dos submarinos argentinos nas Malvinas, Río de Janeiro, Civilização Brasileira, 2012.
- Malvinas Fuerte Barragán**, “La mortal travesía del Submarino ARA Santa Fe”, <https://www.facebook.com/notes/353289526092854/>, (Consultado 2 de septiembre de 2021).
- Mulvany, Peter** (BCL, HDIP), “Historia de la Muerte y Conmemoración del Submarinista Argentino Félix Artuso, 30 de abril de 2015”, <https://www.elsnorkel.com/2015/04/historia-de-la-muerte-y-conmemoracion-felix-artuso.html>, (Consultado 6 de septiembre de 2021).
- Natalizio, Juan Francisco**, “El primer crimen de guerra británico en el conflicto de 1982”, 26 de abril de 2021, https://www.megafonunla.com.ar/notas/2021-04-26_el-primer-crimen-de-guerra-britanico-en-el-conflicto-de-1982, (Consultado 1 de septiembre de 2021).
- Perkins, Roger**, Operation Paraquat. The Battle for South Georgia, Beckington, near Bath, Somerset: Picton Pub. (Chippenham) Ltd, 1986.
- Wwiiafterwwii**, “Last voyage of the ARA Santa Fe”, 18 de julio de 2020, <https://wwiiafterwwii.wordpress.com/2020/07/18/last-voyage-of-ara-santa-fe-1982/>, (Consultado 31 de agosto de 2021).

La larga travesía del Transporte Polar ARA Bahía Paraíso -Bravo 1- en el año 1982

*Capitán de Navío Contador (R) VGM
Fernando Bernabé Santos*





Capitán de Navío Contador (R) VGM Fernando Bernabé Santos. Nació en Santa María de la Pcia de Catamarca. Ingreso a la Escuela Naval Militar, el 15 de enero de 1979 y egresó como Guardiamarina Contador el 30 de noviembre de 1981. Perteneció a la Promoción 68 del escalafón Intendencia y 110 de Comando Naval de la ESNM. El 1° de septiembre de 2015 se retiró, después de 37 años de servicio, con el grado de Capitán de Navío Contador y su último destino fue el Estado Mayor Conjunto de las FF.AA.. Es licenciado en administración naval y la Armada Argentina, desde el año 2006, lo especializó en el área de control interno. En los últimos años de su carrera se desempeñó en el Servicio de Auditoría de la Armada y en las Inspectorías de la Armada y del Estado Mayor Conjunto. Es veterano de la Guerra de Malvinas y durante el conflicto estuvo embarcado con el grado de guardiamarina en el Transporte Polar ARA Bahía Paraíso. Nota de Reconocimiento profesional: en el 2015 por la Directora de la Oficina Nacional de Contrataciones y en el año 2018 por el síndico jurisdiccional de defensa de la Sindicatura General de la Nación. Ciudadano de honor en el año 2017, distinción otorgada por la Municipalidad de Santa María de la Pcia Catamarca. Ciudadano ilustre en el año 2017, distinción otorgada por la Municipalidad de San José de la Pcia de Catamarca.

La larga travesía del Transporte Polar ARA Bahía Paraíso- Bravo 1- en el año 1982



CNCO (R) VGM Fernando Bernabé Santos

Resumen

El transporte polar ARA Bahía Paraíso estuvo muy involucrado en la Gesta de Malvinas, operando desde el 22 de marzo de 1982 hasta el 27 de junio de ese año, cumpliendo en ese periodo dos funciones relevantes, una como esfuerzo operacional secundario en la recuperación las islas y otra como buque hospital en zona de combate.

Abstract

The polar transport ARA Bahía Paraíso was very involved in the Malvinas War, operating from March 22th, 1982 to June 27th of that year, fulfilling in that period two relevant functions, one as a secondary operational effort in the recovery of the islands and another as a hospital ship in the combat zone.

Introducción

El Transporte Polar ARA Bahía Paraíso fue incorporado a la Armada Argentina el 16 de noviembre de 1981 para complementar las tareas logísticas antárticas junto al Rompehielos ARA Alte. Irizar, en reemplazo del ya veterano ARA Bahía Aguirre. Esta unidad naval, fue construida en nuestro país y fue el último de cuatro buques de transporte que entregó el Astillero Príncipe y Menghi (Canal Beagle, Bahía San Blas y Cabo de Hornos).

El Transporte Bahía Paraíso (B-1) era un buque Polar multipropósito, con quilla reforzada en la proa a fin de romper capas de hielo de hasta cuatro metros de espesor, y amplia capacidad de transporte de personal, carga general, carga frigorizada y combustibles líquidos varios. Para facilitar las maniobras de reabastecimiento de las bases antárticas utilizaba 2 helicópteros, 4 lanchas de desembarco, 2 lanchas de pasajeros y 2 botes inflables de despliegue rápido. Estaba dotado con los más actualizados equipos del momento y cumplía plenamente con las normas de la Convención del Mar (SOLAS y MARPOL) y del Tratado Antártico.

En su primer año de vida realizó una serie y variedad de tareas que justificaron su construcción y enorgullecieron a la Armada, las que se detallan en apretada síntesis.



Anécdota

"En la navegación de recepción final en inmediaciones de la Península de Valdés en el mes de septiembre de 1981, para evaluar el rendimiento de máquinas y equipos, una eventualidad lo hizo temblar al producirse un incendio que iniciado en el compartimiento del incinerador afectó parte del comedor, sanidad y hangar. Fue eficazmente sofocado por la dotación impidiendo su expansión. El personal del Astillero junto a la tripulación, en veinte días repararon y adecuaron las partes afectadas para cumplir con la entrega definitiva del buque."

Primera Misión - Antártida

La campaña antártica 81/82 duro 84 días desde el 26 de diciembre de 1981 hasta el 9 de marzo de 1982. El día 2 de enero de 1982, en la Antártida, se realizaron las pruebas finales de hielo llegando hasta el pack al sur de Bahía Margarita cruzando el Círculo Polar. Se abastecieron las bases

Marambio (por primera vez un helicóptero Chinook anavizó en un buque argentino), Esperanza, Jubany (hoy Carlini), Decepción, San Martín, Alte. Brown y Orcadas. Se visitaron las bases extranjeras Palmer (USA), Rothera (GB) y González Videla (CH). Se trasladó por segunda vez a familias del Ejército Argentino a la Base Esperanza para invernar, fue testigo del primer casamiento antártico (una pareja de la Gendarmería Nacional) y transportó con sus perros y equipo al famoso expedicionario japonés Naomi Uemura para su aventura polar. En resumen, se destaca que, en el periodo antártico, la dotación del Bahía Paraíso había alcanzado un adiestramiento altamente satisfactorio en base al trabajo en equipo, al espíritu de cuerpo y a la confianza que la superioridad depositó en todos sus hombres. El 2 de marzo, se celebró en la Base Naval de Ushuaia la ceremonia de clausura de la campaña y la superioridad ordeno que el rompehielos ARA Alte. Irizar regresara al Puerto de Buenos Aires y el Transporte Polar ARA Bahía Paraíso, se alistara para una nueva misión, zarpar por 30 días de navegación hacia la Antártida. Esa misma tarde, embarcó el denominado “Grupo Alfa” integrado por 14 hombres (2 oficiales, 5 Buzos Tácticos, 5 Comandos Anfibios, un enfermero y un comunicante), con todos sus pertrechos y víveres, a cargo del Teniente de Navío Alfredo Astiz.



Testimonios: prueba de hielo, amarrado en USU y bases antárticas visitadas.

Segunda Misión – Recuperación de las Georgias del Sur

Las islas Georgias del Sur, son un archipiélago conformado por islas, islotes y peñones de muy accidentadas costas, en un total de 17 con la isla

San Pedro como la de mayor extensión. Tiene varios puertos siendo los más importantes Leith y Grytkiken y en cada uno de ellos funcionaba una factoría ballenera. La comunicación vía terrestre entre ellos es imposible por las alturas escarpadas y glaciares por lo cual normalmente la vía de comunicación es por mar o helicóptero.

Según cuenta la historia, el auge de las factorías fue en la década del 60, con aproximadamente 3.000 operarios que trabajaban los 365 días al año en el procesamiento de las ballenas cazadas por barcos ingleses, irlandeses, holandeses y japoneses. Establecida su decadencia estas factorías iban a ser desmanteladas por Constantino Davidoff (empresario ruso-argentino) según un contrato firmado y aprobado por la embajada británica en Buenos Aires tras arduas negociaciones. La primera en ser desmantelada sería la ubicada en puerto Leith en la Bahía Stromness.

Situación

Al arribar a las islas el helicóptero “Alouette” de la Armada (el otro a bordo era un “Puma” del Ejército), hizo varios vuelos de reconocimiento, incursionando hasta Grytviken. En esos vuelos, se constató la presencia de gente y la existencia de renos en las laderas de las montañas. Según los comentarios de los científicos ingleses, habían sido traídos de noruega y, muy fácilmente se habían adaptado y reproducido.

De la escasa información oficial que se disponía sobre Georgias, el asunto de las factorías estaba actuando de catalizador en la tensa discusión sobre Malvinas. Inclusive, en los mensajes navales que llegaban al buque, se notaba que las negociaciones diplomáticas no prosperaban y más bien se iban trabando cada vez más. Davidoff había logrado arrancarle a Gran Bretaña un contrato que hiciera con la empresa Christian Salvensen Ltd de Edimburgo. Por este contrato, Davidoff había adquirido la chatarra de las factorías balleneras de Leith, Stromness y Husvyk por 115,000 libras. En el mercado de entonces, esos fierros se cotizaban en 7.000.000 de pesos ley. El negocio era brillante, pero claro, había que trasladar la chatarra desde las Georgias al continente. En la búsqueda de transporte, este empresario recaló en la Cancillería Argentina y en la Armada. Esta solicitud de Davidoff, teóricamente calzo como anillo al dedo al proyecto aprobado y

en desarrollo, la Operación “ALFA”, que consistía en la instalación de una Estación Científica Argentina en las Georgias”.

Todo el equipo de trabajo del empresario (chatarreros) tenían las “Tarjetas Blancas” que se utilizaban hasta entonces para autorizar a argentinos a permanecer en Malvinas y sus dependencias según lo acordado por ambos países oportunamente. En forma imprevista, inconsulta y unilateralmente, Inglaterra exige que los chatarreros deben hacer visar sus pasaportes en Grytkiken, sede del BAS (British Antarctic Survey) en Georgias, aduciendo que las Georgias y Sándwich ya no dependían más de Malvinas. Argentina rechaza la pretensión y sostiene que los chatarreros están en regla y permanecerán en Leith. El Reino Unido responde destacando al HMS “Endurance” (par inglés del Bahía Paraíso) para que retire a los chatarreros. Ambos buques, por disposiciones del Tratado Antártico no podían estar artillados. Y no lo estaban. Por consiguiente, el cumplimiento de la misión no era de muy fácil concreción. En aquel momento, se pensaba que, llegado a un mano a mano, el Bahía Paraíso tenía algunas ventajas: era nuevo y había sido exitosamente probado en la Antártida. El Endurance estaba para ser radiado, según comentarios de su comandante cuando estuvo en noviembre de 1981 en Buenos Aires. Por otra parte, el casco del Bahía Paraíso era mucho más duro, algunos pensaron, en caso extremo, colisión y abordaje. No se podía contar con los dos helicópteros porque no estaban artillados y no había ninguna ametralladora disponible.

El día 24 de marzo a noche, se desembarcó al grupo “ALFA” para la protección de los operarios argentinos, dos viajes de lancha de desembarcos destacaron a la tropa especial y sus pertrechos. Para sorpresa de todos en el muelle estaba atracado un yate de casco azul, un hermoso barco de unos 15 metros y eran franceses. Al amadrinarse la lancha de desembarcos con el yate francés, el apoyo fue fuerte y los franceses salieron rápido a cubierta, eran tres y se asustaron por el golpe y por los comandos totalmente camuflados. El teniente Astiz se identificó, ellos comentaron que estaban por una escala técnica y zarpaban al día siguientes, hecho que se concretó sin problemas. El Transporte Polar ARA Bahía Paraíso, esa noche permaneció fondeado en la caleta y el 25 de marzo zarpó a mar abierto para navegar de NW a SE (y viceversa) por el norte de la isla San Pedro. En esta navegación se alcanzó a visualizar los accidentes geográficos que presentaba la Isla e inclusive

recalamos en la famosa Bird Island (Isla de los Pájaros) gran sorpresa por la cantidad de pingüinos y pájaros.



Anécdota del Comandante

"Estábamos próximos a la entrada de la Bahía Cumberland, contemplando y admirando las islas que, aún iluminadas por el sol de la mañana, se mostraban en todo su esplendor. De pronto, insólitamente, por canal 16 se escucha: "Good morning, George, have a nice day George". Todos lo miramos al comandante ¿Quién era George? ¿quién llamaba?, y él rápidamente se aproximó al remoto, tomó el micrófono y hablo al aire: "A nice day to you, John". Todos pensamos que era una broma y no lo era, el comandante nos explicó: "George, soy yo y John es el comandante del "Endurance". ¿Se acuerdan de él?, estuvo en Buenos Aires en noviembre, antes de venir a la Antártida". John (Nicholas John Barker) ahora era nuestro enemigo y durante varios días nos hizo jugar a las escondidas."

Tareas previas

El 1º de abril se recibe la orden de operaciones N° 1 "S"/ 82 del Jefe del Estado Mayor General de la Armada, por mensaje naval "O" 011620. La misma se transcribió completamente al Diario de Guerra del buque. Creo que nadie podía creer que a los 95 días de haber zarpado en su viaje de bautismo inauguramos ese registro. La orden de operaciones decía:

OPORDER 1 "S"/82 JEMAYOAR - "O" 011620.

ORGANIZACION: COGRUTAR 60.1 CN CESAR TROMBETA, GRUTAR 60.1 BAHIA PARAISO, GUERRICO con 40 infantes y grupo ALFA. SITUACION: Prevista ocupación MALVINAS por FUERTAR 40 partir 02 ABRIL CMM ENDURANCE en AROP GEORGAS con 22 infantes, GUERRICO arribará AROP aproximadamente 021300 con 40 infantes y armamento portátil para BAHIA PARAISO. MISION: Ocupar GRITVIKEN y mantener Puerto LEITH a fin de asegurar el dominio ISLAS GEORGAS. EJECUCION: Capturará previa orden GRITVIKEN, controlará población civil, desembarcará máximo aprovisionamiento para efectivos en tierra que asegure su permanencia prolongada, transportará prisioneros y detenidos MALVINAS en circunstancias favorables.

El comandante del buque después de leerla y releerla reunió a la plana mayor y dio un resumen de la orden, la suerte estaba echada, no había punto de no retorno, la realidad golpeaba la puerta y había que proveer aprovisionamientos. La primera tarea era relevar al Grupo "ALFA" de la

custodia de los chatarreros y seguramente el reemplazo debería ser parte de la dotación. El grupo seleccionado tenía que ser armado con el armamento portátil que traía la “Guerrico” y todo el evento se debía cumplir después del encuentro con la corbeta. El día 2 de abril a la mañana con total júbilo, la dotación recibió la noticia que se recuperaron las Malvinas y teóricamente a la tarde se debía recuperar las Georgias. El grupo de operaciones seguía analizando la orden de operaciones y estaba preparando un borrador de un plan esquemático y de acción. Se confeccionó un plan de acción y el mismo sería leído a todos los responsables de ejecutar la expectante tarea, aunque faltaba escuchar las inquietudes del comandante de la “Guerrico” y el jefe de los efectivos del BIM N°1. De cualquier modo, estaba definida la vital importancia de las armas de la corbeta y el desembarco de los infantes sería por helicóptero. En la reunión también participaron los pilotos de ambos helicópteros.

Según lo ordenado, la corbeta estaría arribando a la zona el día 2 de abril a las 13 horas, teóricamente el 2 de abril teníamos que recuperar Malvinas y Georgias. La corbeta se demoró y recién el día 3 de abril a las 3 de la madrugada ingreso a la zona de operaciones debido al fuerte temporal que debió soportar en su travesía desde Pto. Belgrano. Recién a las 7 de la mañana del día 3 de abril, la corbeta se amadrino al Bahía Paraíso, se le aprovisionó de combustible y nos trasbordaron los 40 Infantes del BIM N°1 con todo su armamento. Consecutivo, en el cuarto de operaciones del buque, se realizó la reunión con todos los responsables de la misión, y no hubo grandes diferencias en la concepción general de la tarea. A las 10.30 hs zarpamos hacia Grytkiken y a las 11.10 se intima a la rendición a las autoridades civiles de Grytkiken. Responden que solo están ellos, los civiles del BAS. Pero por información anterior sabíamos que había personal militar. Se estimaba que eran alrededor de 22 Royal Marines. Era para tener bien en cuenta.



Referencias:

- (1) La corbeta Guerrico incursiona el área y observa los movimientos de los Royal Marines desplegados en varias posiciones delante de los galpones.
- (2) La corbeta maniobra para ubicarse en posición.
- (3) Los dos helicópteros decolan del Bahía Paraíso para exploración y desembarco de la primera ola de 14 Infantes.
- (4) El Puma aterriza cerca del muelle sin novedad y se despliegan.
- (5) El Puma decola con la segunda ola y recibe una ráfaga de fuego antes de tocar tierra.
- (6) El Puma con humo a bordo, vuela rasante el agua cruzando la caleta y cae en la costa opuesta.
- (7) La corbeta presenta su estribor y se prepara para abrir fuego en apoyo de los infantes.
- (8) En la otra costa los infantes sacan los heridos del helicóptero y toman posición para abrir fuego sobre el enemigo.
- (9) Los marines abren fuego sobre la Guerrico y el buque no puede devolver el fuego.
- (10) La corbeta se repliega fuera del alcance de las armas de los marines, y desde mayor distancia dispara varias salvas.
- (11) Después de dos salvas, los marines se rinden izando la bandera blanca.

El combate

Se desarrolló en la base de King Edward Point (Punta coronel Zelaya) ubicada sobre NE de la caleta Capitán Vago, en aguas sumamente restringidas. El combate por la recuperación de las Georgias fue el que más vidas y costo en material le representó a nuestro país en la fase inicial del conflicto. Fueron dos horas que se vivieron con intensidad y todos los eventos se jugaron muy rápido. El Bahía Paraíso se mantuvo a resguardo de la zona de combate, en apoyo de las operaciones en tierra y el equipo de la cubierta de vuelo vivió los siguientes estadios:

Rutina: al inicio de la operación el ambiente era bueno y se colaboraba con la puesta

a punto de todos los infantes a embarcar en el helicóptero, verificando sus equipos.

Alerta: zarpa la segunda ola de infantes (otros 14 efectivos) y a los pocos minutos se escucha el ruido de ráfagas de disparos, explosiones, se ve humo y como el helicóptero vuela al ras del agua dejando una estela negra, sube una pequeña altura y cae abruptamente. Perdido de vista, sólo se veía el humo, haciendo pensar que había explotado.

Incertidumbre: los segundos parecieron horas, y la falta de información provocaba ansiedad. Llega el Alouette, y los pilotos hacen señas de que rápidamente debe embarcar y llevar al resto de los infantes, dos o tres por viaje, (unos 16 combatientes) hacia la zona del combate.

Preocupación: los equipos de la cubierta de vuelo seguían en alerta total. Luego de varios minutos se siente otra vez el ruido constante de ametralladoras, más explosiones, nuevamente humo negro en el aire y la



Testimonios de los hechos: arriba en el centro la zona de operaciones, abajo el lugar del combate; izquierda, embarque de infantes para el desembarco, Puma derribado y prisioneros ingleses; derecha, buques y helicóptero propios en la caleta y desembarco de heridos.

corbeta acercándose al Bahía Paraíso. Posteriormente un silencio total, la corbeta inmóvil y el Alouette, haciendo un circuito trasladando combatientes y regresando con los heridos del Puma. Recién durante un reabastecimiento de combustible uno de los pilotos hizo una síntesis de los sucesos. Todos los heridos fueron derivados al departamento Sanidad y fueron atendidos por el cirujano, el anestesista y el odontólogo. El paciente de mayor gravedad fue el Guardiamarina Pingitore de la corbeta Guerrico, al que una esquirla le afectó totalmente el ojo izquierdo y tuvo que soportar tres intervenciones quirúrgicas.

El resultado

Duración: dos horas de combate luego de ocho horas de preparación y despliegue.

Bajas: 3 fallecidos (CI Guanca - CBGU, conscriptos Almonacid y Águila - BIM1); 10 heridos (5 BIM1, 4 CBGU y 1 Royal Marine).

Daños materiales: helicóptero PUMA totalmente inutilizado y abandonado. Corbeta con múltiples perforaciones por las descargas de fusilería del enemigo.

Prisioneros: 36 británicos (22 marines y 14 científicos).



Anécdotas sanitarias

1) "Cuando el Transporte Polar Bahía Paraíso y el Rompehielos Alte. Irizar zarparon a cumplir la campaña antártica, el médico cirujano estaba destinado en el rompehielos y el médico anestesista integraba la tripulación del Bahía Paraíso. Ante cualquier emergencia sanitaria en la Antártida, los profesionales se juntarían para realizar una intervención quirúrgica. Durante la campaña 81/82 esto no fue necesario y al desconcentrarse las unidades en Ushuaia, el cirujano regreso a Buenos Aires con el Irizar. La suerte de la taba estuvo a favor de los heridos en el combate puesto que el médico del grupo "ALFA" era el Teniente de Navío Médico cirujano Julio Carrilaf. Atendió y curó a los diez heridos por las explosiones y esquirlas (uno gravísimo, dos graves y el resto con heridas leve). Empezó sus actividades a las 14 horas del día 3 de abril y finalizó el día 4 de abril a las 4 de la madrugada luego de catorce horas continuadas en el quirófano."

2) "El británico herido, un sargento, tenía tres esquirlas en un antebrazo y le habían aplicado morfina durante el combate. El doctor Carrilaf lo revisó y



le explicó al Tte. Mills sobre la necesidad de operar, pero aparentemente el combatiente inglés no estaba convencido del profesional naval. El teniente le informa que iba a esperar el resultado del tratamiento aplicado y el médico le reitera las consecuencias, si no lo operaba rápidamente y no le sacaba las esquirlas podía originarse una gran infección causando la amputación del brazo. El sargento quedó internado en la enfermería para control y aproximadamente a las 2 de la madrugada del día 4 de abril, presentaba 40° de fiebre y mucho dolor. El médico hizo despertar al Tte. Mills y le reiteró la necesidad de la intervención. En ese momento el herido medio dormitando dice "opérate on me now and heal me" (opérame ahora y cúrame). El Teniente Carrilaf le sacó las tres esquirlas y limpio toda la zona para una futura colocación de prótesis para fijar el brazo. La tarea final la realizó un traumatólogo en el Hospital Naval de Puerto Belgrano. El evento finaliza con una carta de felicitaciones del Regimiento de Marines para ambos médicos argentinos y un pedido de disculpa e invitación a Londres para un reconocimiento al Doctor Carrilaf, desconociéndose si finalmente se realizó."

Repliegue y Conclusiones

A las 15 del 3 de abril, el segundo comandante reunió a la plana mayor para coordinar y organizar el traslado, recepción, distribución y alojamiento de los prisioneros. Todos los equipos se alinearon a trabajar en la nueva tarea, adaptar la infraestructura de popa, armar la seguridad y guardia de la zona, designar los coordinadores y confeccionar los horarios y lugares de esparcimiento. En resumen, se alojó a los científicos en cuatro camarotes y a los marines, a pedido de su jefe -Tte K. Mills- se armaron dos camarotes adaptados para alojar la mitad de sus hombres en cada uno.

Los efectivos del BIM N°1 (40 hombres a cargo del TN Luna) quedaron acantonados en el BAS de King Edward, y el grupo "ALFA" (14 hombres a cargo del TN Astiz) quedó custodiando a los operarios en puerto de LEITH. A la tarde se zarpó junto con la Guerrico en demanda del continente. Fue una de las navegaciones más duras capeando un violento temporal de 100 nudos (180 Km/h) de viento del NW. Ambas unidades manteniendo distancia, pero a la vista, aunque en más de una oportunidad a la corbeta sólo se le veían las antenas fuera del agua.

Las acciones terminaron y la misión se había cumplido con un alto costo en virtud de los resultados y fue la primera situación de combate real para todos. Se detallan algunas conclusiones sobre base de la experiencia vivida:

- 1.** La recuperación de las Islas Georgias fue un esfuerzo secundario de la operación ROSARIO, llevada a cabo con los pocos medios disponibles, y se detallan algunos aspectos:
 - Recuperar las Georgias con el menor daño posible al enemigo, seguro que representaría un riesgo mayor para nuestros combatientes.
 - Los británicos estaban bien atrincherados y preparados para el combate. Quizás faltó el factor sorpresa o abrir fuego naval con la corbeta a una mayor distancia.
- 2.** Las comunicaciones fueron imperfectas por falta de equipos compatibles en las unidades participantes, en algunos casos se debía retransmitir.
- 3.** La gestión logística en la zona de operaciones no se planificó para las contingencias de la misión:
 - Puerto Leith: sin novedad, los obreros argentinos tenían sus propias provisiones para 60 días y la tropa de custodia desembarcó con víveres.
 - Grytviken: al realizar una recorrida con el jefe científico británico se pudo conocer la existencia de tres cámaras con víveres secos y frescos para dos años. Aportó mucha tranquilidad al personal de infantería de marina.
 - Bahía Paraíso: tuvo que reforzar de víveres a la corbeta (se rearmó de emergencia su frigorífica en Pto. Belgrano antes de zarpar y tuvo una dotación extra embarcada), pero no podía quedarse sin reservas desconociendo la duración de la nueva etapa.

En resumen, ¡la suerte otra vez acompañó!

Tarea adicional - Traslado de Helicópteros del Ejército a Malvinas:

A la altura de Rio Grande se desembarcó mediante helicóptero Alouette al comandante superior y heridos, y al llegar al través de Puerto Deseado se desembarcaron a los caídos en una silenciosa ceremonia de despedida.

Ya cerca de Comodoro Rivadavia una nueva tarea se le imponía al Bahía Paraíso: trasladar helicópteros de menor porte del Ejército a Malvinas (3 Augusta, 3 Bell UH y 3 Puma) y hacer un puente logístico móvil con los helicópteros de mayor porte (2 Super Puma y 2 Chinhook), lo que implicaba realizarles el reabastecimiento vertical de combustible. En tres ocasiones se navegó dentro de la Zona de Exclusión de 200 millas náuticas impuesta por el enemigo, peligro aumentado por una cierta amenaza submarina, pero se contaba con una carta de garantía muy grande ya que los prisioneros ingleses seguían a bordo cumpliendo con la rutina emergente de la Convención de Ginebra.

Si bien algunos de la dotación estaban golpeados por la operación de Georgias, en la cubierta de vuelo al recibir los helicópteros, se vivía una gran algarabía patriota, se palpaba en nuestros pilotos del Ejército Argentino con sus unidades totalmente artilladas, listas para entrar en combate. Otra tarea que llamo la atención a todo el equipo de la cubierta de vuelo fue el reabastecimiento en vuelo a los grandes Chinook, y daba miedo verlos colgados, con semejante silueta¹.

El día 11 de abril, se finalizó la tarea de traslado de medios y se zarpó hacia la Base Naval Puerto Belgrano.



1- La aeronave tiene 30 metros de longitud, un poco mayor que un vagón de ferrocarril.

Tercera misión- Conversión a Buque Hospital

El 14 de abril de 1982 se entró a la Base Naval Puerto Belgrano y se vivieron los siguientes acontecimientos:

- Emotivo recibimiento, autoridades y banda de música.
- Desembarco y entrega al Batallón de Seguridad de Puerto Belgrano de los 36 prisioneros (22 Marines y 14 científicos), con sus efectos personales, equipos e instrumental y la caja chica depositada en custodia de 25.000 libras esterlinas y 7.000 dólares.
- Visita del Comandante de Operaciones Navales y el Jefe del Arsenal de Puerto Belgrano con un grupo de ingenieros navales y electrónicos con planos.
- Reunión en la cámara de oficiales y el Comandante informa a la plana mayor que la superioridad había designado al Transporte Polar ARA Bahía Paraíso buque hospital.
- Los ingenieros del Arsenal naval desplegaron los planos confeccionados y explicaron cómo se iba a realizar la adecuación y puesta a punto del hospital.
- Se determinó que la tarea de alistamiento empezaba el 15 de abril a las 15.00.
- Los equipos del buque tenían casi 24 horas para desalojar las oficinas, paños y talleres para dejar limpios los locales para su adecuación.

El Bahía Paraíso fue el primer buque hospital de Sudamérica y tenía una nueva misión: cumplir tareas humanitarias y atender a los combatientes en el complejo teatro de operaciones. El buque por el diseño interior de su popa facilitaba totalmente el proyecto enmarcado por los ingenieros que ya habían trazado en el plano las innovaciones hospitalarias.

El día 15 de abril se iniciaron los trabajos y en 10 días, los equipos de los talleres del Arsenal Naval Puerto Belgrano lo alistaron como tal. Es loable destacar las tareas silenciosas y efectivas de los ingenieros navales, electrónicos, técnicos y operarios, las 24 horas a toda máquina. El 24 de abril se entregó llave en mano el hospital, listo a zarpar y el buque disponía de los siguientes servicios y facilidades:

- Dos helicópteros ambulancia.
- Dos centros de recepción y clasificación de heridos.
- Un laboratorio de análisis clínicos y hemoterapia.

- 4 quirófanos. Se agregaron 3 y 1 de ellos para cirugía maxilofacial y de cuello.
- Sala de terapia intensiva con 25 camas.
- Sala de cuidados intermedios con 25 camas.
- Una sala de internación general con 250 camas
- Una sala de yeso.
- Una sala de rayos.
- Una sala de desintoxicación química.
- Una Central de Sanidad en Combate.
- Una pileta de acero inoxidable para el tratamiento de heridos quemados
- Una farmacia, 6 botiquines de emergencias y dos pañoles de ropa

Mientras se hacían los trabajos de adecuación, fueron embarcando los profesionales que integrarían la Sanidad en Combate. Se incorporaron 90 profesionales de sanidad (25 médicos, 60 enfermeros y 5 técnicos civiles de electromedicina responsables del mantenimiento de todos los equipos del hospital). Los recursos humanos estaban bien organizados y algunos médicos tenían experiencia en Hospitales de Campaña en zonas de catástrofe.



La sala de Terapia, los quirófanos adicionales, las salas de cuidados especiales y general, el buque salió con 8 cruces y en USU se lo pintó de blanco.



Anécdota Enfermeras:

"El 16 de abril a las 8 de la mañana se recibió a un equipo de 60 enfermeras de la Escuela de Sanidad Naval del Hospital Naval de Puerto Belgrano, con tres encargados. Ellas ayudaron a fijar algunos instrumentos, a cargar los tubos de oxígenos y lo vistieron de buque hospital. Cumplían puesto de trabajo en el buque desde las 8 de la mañana hasta las 17. En resumen, realizaron todas las tareas de hotelería sanitaria además de armar los pañoles de ropa, de medicamentos, completar los botiquines de emergencia y preparar el instrumental en los quirófanos. Su trabajo fue muy relevante, cada una tenía su rol de función y de alojamiento. El día 24 de abril puede haber sido para ellas el día más triste cuando en formación general se les comunicó que la superioridad no autorizaba el embarque de personal femenino y tenían que ser reemplazadas por enfermeros masculinos".

El Arsenal Naval Puerto Belgrano después de 10 días de intensa labor, entregó el buque como hospital con todos los equipos e instrumental sin novedad, a son de mar y listo a zarpar. En virtud de los comentarios que hacían los profesionales que integraban la comisión de inspección y recepción, decían que, por la confortabilidad, y servicios, era como si el hospital Pirovano de la Ciudad de Buenos Aires hubiera sido insertado en el Bahía Paraíso. Su capacidad final como hospital era de 300 camas.

El día 25 de abril, después de una reunión del comandante con las autoridades superiores en el Comando de Operaciones Navales, se informó que se debía armar el rol de carga en forma inmediata dado que se había ordenado embarcar víveres para 10.000 hombres por 30 días para nuestros combatientes en Malvinas. La entusiasta tarea se inició el 25 de abril a las 15 hs. y se terminó el 26 de abril a las 8 hs. Fueron 30 horas continuas interactuando con los camiones de las intendencias de Puerto Belgrano y de Buenos Aires. Se armaron dos trozos de carga de 6 x 6 para recibir los víveres, controlar y conformar las cantidades y por último, estibar en forma gradual en la bodega N° 2. En total se embarcaron 450 toneladas de víveres secos y 250 toneladas de carne frigorizada.

El día 27 de abril de 1982 a las 16 hs, el Bahía Paraíso zarpaba de la Base Naval Puerto Belgrano a cumplir una nueva misión, "A PRODUCIR ALTAS", propias y del enemigo, el principal objetivo era humanitario,

atender y curar a todos los heridos. La ceremonia de zarpada fue emotiva por la gran participación de autoridades y las dotaciones de los buques en dársena.

Tarea adicional – Búsqueda y Rescate de los naufragos del Crucero Belgrano:

El buque, ya Buque Hospital Bahía Paraíso, zarpó de Puerto Belgrano a cubrir en forma transitoria, estación a 400 millas náuticas de Puerto Madryn, navegando en forma lineal de este a oeste y viceversa, entre el 28 de abril y el 2 de mayo. Ese día, a las 22, se recibió por mensaje naval, una triste información que golpeó a toda la dotación, el hundimiento del Crucero General Belgrano. La mayoría tenía compañeros en ese gran buque de guerra, hecho que aumentó el dolor.

El comandante sin recibir ninguna orden de desplazamiento puso proa al sur, aplicando su olfato mariner, recién a las 0.15 del 3 de mayo se ratificaba su accionar por mensaje naval. El buque estaba lejos, a unas 800 millas náuticas y capeaba, otra vez, un temporal con vientos de más de 40 nudos. El jefe de operaciones había calculado que teóricamente se iba a llegar a la zona del hundimiento en la madrugada del día 4 de mayo.

El operativo

El buque hospital arribó a la zona del hundimiento, el 4 de mayo a las 6.00 y se incorporó inmediatamente al “OPERATIVO DE BÚSQUEDA Y RESCATE” hasta el 11 de mayo de 1982. Fueron siete días de operación realizando una minuciosa y extensa búsqueda de superficie, con el concurso de todos los medios disponibles, casi hasta las costas de las islas Orcadas y Sándwich del Sur.

El 4 de mayo a las 6 de la mañana a bordo se ordenó cubrir roles de sanidad en combate y fue ese día, el de mayor actividad náutica. El rescate se iniciaba con el sobrevuelo de los aviones de exploración, un Electra y un Neptune, informando la identificación y ubicación de las balsas. En el puente el Comandante con el jefe de operaciones registraban la posición en la carta, planificaban y determinaban la derrota inicial para el rescate.

El primer día se vivió de todo. Se iniciaron las tareas y a medida que el tiempo transcurría se encontraron las primeras balsas, los buzos las abordaban. Así pasaron cuatro horas, rescatamos 10 balsas y todas vacías. La incertidumbre, la preocupación y el silencio empezaron a atrapar a toda la dotación por no saber nada de lo que había pasado, hasta que a las 10,15 horas se rescató a los primeros sobrevivientes. Así sucesivamente, pasaron dos horas y se rescataron cuatro balsas con sobrevivientes, cada encuentro tenía su particularidad y a la dotación se le hacía difícil recordar y describir cada momento,” euforia, llantos, gritos, desvanecimientos, desmayos, algunos heridos quemados, mojados totalmente y otros secos”. La sanidad en combate trasladaba al centro de clasificación y recepción de heridos a cada sobreviviente para su revisión, darle una ducha, una muda / uniforme completo, un rancho caliente y algunos quedaron internados para su curación final.

Poesía en honor a los caídos

CF Carlos Luis Wagenfuhrer

Rigido

Las manos como sarmientos que rechazan la muerte
poblado por algas y petróleo
y el plancton como mordaza en las palabras.

Desnudo en la cubierta
bajo la obstinada llovizna
y los ojos angustiados.

Aquí mi prójimo en la esquina final
No pregunté su historia
ni su último rezo.

Doble simplemente las rodillas
junto a su cuerpo ausente
para dibujar el signo de la esperanza

Porque sabía que el rosario encarnado en la piel
era el ancla segura
para su último puerto.



Para agregar contenido dramático a una postal ya cargada de él, la primera columna de la foto ilustra como los equipos de rescate del buque hospital divisaban desde la cubierta principal a las balsas, se empezaba viendo un punto naranja lejano y después se perdía entre las olas hasta su encuentro final. La segunda columna tiene descripta la poesía muy emotiva que confeccionó el capellán del buque en honor a todos los caídos y la tercera columna muestra la situación de las balsas vacías encontradas. Inclusive en 2 fotos se ve la estela de los nadadores de rescate que van al encuentro de las balsas. Un interrogante, ¿si a los equipos de rescate se les hacía difícil identificar y mantener a la vista las balsas, como habrá sido identificar desde los aviones?, quizás, se veía una simple mota naranja. BRAVO ZULÚ a todas las tripulaciones de los aviones de la escuadrilla de exploración”.

Reconocimiento

Todos los equipos del buque se desempeñaron con una normalidad y profesionalidad acorde con el adiestramiento acumulado en la campaña antártica. En el rescate hubo algunos equipos que sobresalieron y se detalla un merecido reconocimiento:

- El primero, a la sanidad en combate por su bautismo de fuego. Su labor fue sobresaliente, los médicos trabajaron a tope con cada paciente, los hacían pasar por todos los boxes de control a efectos de que en forma paulatina se recuperaran totalmente. De los 71 sobrevivientes hallados quedaron 16 internados en la sala general y a 7 se le practicaron intervenciones quirúrgicas (4 por quemaduras, 1 apendicitis y 2 por traumatología).
- El segundo, a los incansables buzos y nadadores de rescate. Eran 4 y la edad de promedio no llegaba a los 17 años. Fueron protagonistas totales en el rescate.
- El tercero, a la proeza de los pilotos de helicóptero. Había que evacuar, desde el destructor Piedrabuena al buque hospital, tres heridos graves quemados. El mar estaba picado, el destructor rolaba mucho y la cubierta de vuelo era muy angosta limitando la operación. Los jóvenes pilotos gradualmente iniciaron la aproximación, lentamente descendían hasta una altura determinada sin tocar la cubierta y el personal de la cubierta de vuelo del destructor izaba e insertaba la camilla. Así repitieron dos veces la maniobra, con riesgo total, la suerte ayudó y los tres heridos fueron trasladados y atendidos por la sanidad en combate.

Repliegue y Conclusiones

El 12 de mayo se arribó a Ushuaia y con emotiva ceremonia se desembarcaron los 71 sobrevivientes. Ese mismo día por la tarde, se tenía que entregar los cuerpos de los caídos a la Policía y teóricamente se pensaba que el traslado era directo en las bolsas de cadáveres, pero se ordenó que había que colocarlos en féretros. La tarea sorprendió a todos y nadie, inclusive los médicos, estaba preparado para realizar este procedimiento. Los dieciocho fallecidos estaban conservados en un módulo de la cámara frigorífica de carga y había que descongelarlos. La tarea se llevó a cabo en el hangar templado al efecto con una marmita industrial, labor que se realizó desde las 16 hasta a las 4 de la mañana del 13 de mayo.

La participación en el rescate de los sobrevivientes del crucero representó para la dotación el segundo contacto con la realidad de guerra, habiendo sido la primera el combate de Grytviken. En este nuevo acontecimiento emotivo, se pudo palpar parcialmente **uno de los riesgos más dolorosos que puede vivir un marino, “Abandonar el buque”**. Así, se pasa de una **situación de impotencia a rápidamente sobreponerse para afrontar las adversidades de una incierta supervivencia**.

- 1.** El resumen, Bahía Paraíso, fue:
 - El último buque en incorporarse al operativo de salvamento.
 - El que más tiempo permaneció en la zona de búsqueda y rescate (7) siete días.
 - El que gracias a su propulsor proel facilitaba el acercamiento a las balsas y la posterior recuperación de sobrevivientes, como si el buque estacionara al lado de cada balsa.
 - El que rescató a los náufragos que más alejados estaban, 100 km del punto del hundimiento, los que más tiempo estuvieron en el mar y los que más frío sufrieron, pero, hay que reconocer que fueron los tripulantes que en forma inmediata recibieron atención en un hospital.

- 2.** El grado de adiestramiento alcanzado en la primera tarea como buque hospital fue altamente satisfactorio, con todas las tareas cumplidas gracias al trabajo en equipo, espíritu de cuerpo y confianza profesional de toda la dotación, grupo aeronaval embarcado y sanidad en combate.

Cuarta Misión – Buque Hospital en Malvinas

En 1982, Malvinas, marcó dos hitos históricos, uno nacional y otro internacional:

- En el plano de la historia argentina, se resalta que después de 149 años de usurpación por parte del Reino Unido, se logró recuperar la tan ansiada soberanía de ese valorado suelo.
- En el ámbito internacional, Malvinas fue la última guerra contemporánea que se luchó cuerpo a cuerpo en un terreno muy adverso para los dos contendientes. Los corresponsales internacionales, siempre remarcan el valor de los combatientes argentinos, tantos infantes como aviadores. La guerra aérea y las innovaciones en novedad y uso de los sistemas de armas y tácticas están plasmados en la doctrina internacional.

Situación previa

En la Armada no había experiencia alguna en buques hospitales y no la había desde la Segunda Guerra ya que ni en Corea ni en Vietnam habían sido empleados.

El Bahía Paraíso era el más apto para cumplir con esta nueva tarea. En primer lugar, porque era nuevo, pero, además, porque el interior del área habitable en la popa era de una avanzada construcción removible.

Finalizado el operativo de búsqueda y rescate, se tuvo que dar cumplimiento a las normas de la Convención de Ginebra como buque hospital permaneciendo en Ushuaia desde el 12 al 29 de mayo para llevar a cabo las siguientes tareas:

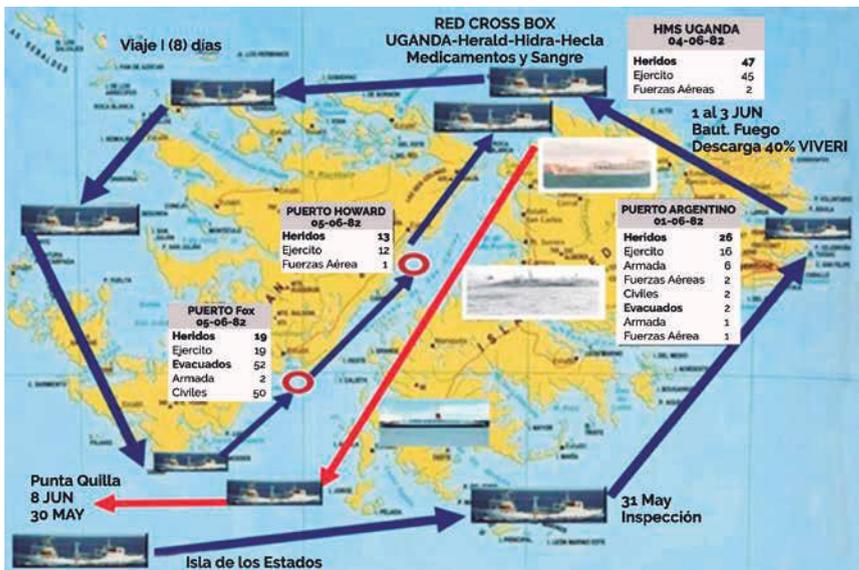
- Pintar de blanco todo el casco, embarcaciones y helicópteros. La tarea no fue fácil, el tiempo no ayudaba, mucha aguanieve, nieve, llovizna y había que encontrar un promedio de la temperatura dado que nunca se pintó con la temperatura ideal. Todos los equipos de la unidad trabajaron día y noche para alistar el buque y los medios.
- Desembarcar todo el material y equipamiento electrónico de criptografía.
- Descargar todo material o carga no específica de un buque hospital, como las instalaciones que constituían la vivienda prevista para el grupo ALFA en las Georgias.

A medida que transcurría el tiempo y la tarea de pintado finalizaba, la dotación empezó a sentir la necesidad de zarpar a Malvinas para curar, producir altas y entregar a nuestros combatientes la preciada carga.

Resumen general

El buque realizó (4) viajes, (2) dos como Pto. Argentino y (2) dos como Pto. Stanley:

- El primer viaje se cumplió desde el 30 de mayo al 8 de junio de 1982. En este viaje se trasladó a 104 heridos y 54 evacuados (personal mercante del Río Carcarañá) al Puerto de Punta Quilla.
- El segundo viaje se consumó desde el 9 de junio al 14 de junio de 1982. En este viaje se trasladó a 46 heridos al Puerto de Punta Quilla
- El tercer viaje se efectuó desde el 15 de junio al 19 de junio de 1982. En este viaje se trasladó a 72 heridos y a 1.800 combatientes al Puerto de Punta Quilla.
- El cuarto viaje se desarrolló desde el 20 de junio al 23 de junio de 1982. En este viaje se trasladó a 5 heridos y a 600 combatientes a la Base Naval Puerto Belgrano.



Primer viaje

El 30 de mayo de 1982, llegó la orden de cruzar a Malvinas y surgieron las incertidumbres y preocupaciones que se detallan:

- El Reino Unido no reconocía al buque hospital argentino y no autorizaba el cruce a Malvinas, amenazando con aplicar la prohibición de ingresar a la zona de exclusión de 200 millas náuticas.
- Los veedores oficiales de la Cruz Roja Internacional no estaban a bordo y estaba previsto que embarcaran en Puerto Argentino.
- El Comandante ordenó a toda la tripulación:
 - Armar dos bolsas de equipo, una con elementos de supervivencia y otra con abrigo.
 - Cubrir las guardias obligatorias y el resto debía alojarse en las superestructuras.
 - Mantenerse en alerta ante cualquier contingencia o emergencia.

Fue el día y la noche más larga que vivió el Bahía Paraíso, nadie pernoctó y todos en vigilia ante cualquier situación. Con las primeras luces del alba se llegó a Malvinas y a prepararse para cumplir el objetivo de buque hospital

A las 7 de la mañana del día 31 de mayo el buque llegó a Malvinas. La bruma característica de la zona poco a poco envolvía el ambiente y apenas se estaba a la altura de las islas de los leones marinos se recibía una comunicación en inglés “Stop, stop machines, *“First inspección, change and watch out”*” y enseguida de la nada aparecieron tres aeronaves inglesas sobrevolando el buque. De una de ellas colgaba un cartel en castellano que decía -”ALTO PARE MAQUINAS, PRIMERA INSPECCION”. Dos helicópteros anavizaron y desembarcaron 30 Marines que fueron los encargados de revisar todo el buque, cubierta por cubierta, rincón por rincón, abriendo todo hasta las bolsas de equipos individuales. La inspección duró casi 5 horas, peinaron todo y lo único que les llamó la atención fue que la carga de víveres estibada constaba de 450 toneladas de víveres secos y 250 toneladas de frigorizada. El segundo comandante la justificó en virtud de la condición de logístico y cumplimiento del protocolo antártico por el cual siempre los buques debían contar con un stock de víveres para seis meses en caso de encallar en la Antártida. Los Marines, informaron a sus superiores y luego dieron por finalizada la inspección y se continuó navegando hacia Pto. Argentino.

El buque hospital en el primer viaje a Malvinas, estuvo en el Teatro de Operaciones por (9) días. Fueron días muy intensos, se navegó por todo el archipiélago y se vivieron muchas situaciones límite, como por ejemplo el 1º de junio al llegar a la boca de la Bahía Groussac, la embarcación menor el “Forrest” se coloca a proa para guiar y evitar un campo minado sembrado.

Además de los ya relatados, otros acontecimientos vividos fueron:

- **1 al 3 de junio**, arribo a Pto. Argentino, embarque de heridos y descarga de víveres.
- **4 de junio**, encuentro de buques hospitales, transferencia heridos y otros requerimientos.
- **4 de junio**, Isla Borbón, extracción heridos y aprovisionamiento de Clases I y III.
- **5 de junio**, navegación por el oeste de la isla Gran Malvina. Sorpresa por la belleza de sus accidentes geográficos.
- **6 de junio**, ingreso por el sur al estrecho de San Carlos. Arribo a Yapeyu (Fox) y Mitre (Howard), extracción heridos graves, evacuados y reabastecimiento de Clases I y III.
- **7 de junio**, regreso por el estrecho y encuentro con los buques Camberra, Glasgow y Queen Elizabeth.
- **8 de junio**, arribo al puerto Punta Quilla y rápidamente armar la maniobra para desembarcar a los heridos, varias ambulancias en el muelle y entrega de heridos en combate y evacuados.

Punta Quilla era el puerto de Santa Cruz asignado, pero con el serio inconveniente de tener una amplitud de marea de 11 metros. Esto generaba una serie importante de servidumbres por dicho fenómeno, que van desde la necesidad de iniciar la entrada a la ría a una hora precisa para poder sortear la boca con pleamar, y que asegure llegar al muelle con marea bajante para facilitar la maniobra de atraque; hasta el mantenimiento de una guardia de amarras para ajustarlas ante la variación continua de la altura del buque con respecto al muelle.

Desembarcar los heridos graves, fue una faena difícil, pero el ingenio criollo, como muchas otras veces, lo resolvió. Las salas de internación general habían sido montadas en los entrepuentes de ambas bodegas del buque, las que estaban originalmente preparadas para el transporte de

personal. Trasladar los heridos graves desde terapia intensiva a estas salas era relativamente fácil. Y allí surgió la idea del “contenedor-ambulancia”. Se abrieron las tapas del entrepuente, con una de las grúas del buque se tomó prestado un contenedor de los que había en el muelle, se lo embarcó colocándolo directamente en el entrepuente y se volvieron a cerrar las tapas. Los heridos fueron instalados de a uno en el contenedor acompañados por un médico y un enfermero que atendían toda la asistencia que requerían. En el muelle el personal militar médico de la Guarnición del Ejército Argentino Cte. Luis Piedrabuena, recibía a los heridos para su posterior traslado.



Anécdotas sanitarias

1) *"En Howard se embarcó a trece heridos y uno de ellos, estaba en una situación muy comprometida, era el Subteniente Miñones que tenía un muslo destrozado y había logrado sobrevivir más de una semana casi sin asistencia. A bordo, el comandante por primera vez tuvo que presidir una junta médica y desempatar en la evaluación, la mitad de los cirujanos decía que había que amputar la pierna y la otra que no. El comandante votó que se continúe agotando todos los recursos para conservársela, salvo que hubiera amenaza de una septicemia. El muy joven Subteniente permaneció a bordo unos pocos días durante los cuales la potencial infección se mantuvo controlada. Se lo desembarcó y fue directamente traslado al Hospital Militar Central. De allí, aún con su pierna, fue llevado a Bethesda, importantísimo Centro de Salud de la Marina Norteamericana, donde infortunadamente contrajo una infección hospitalaria que acabó con su pierna. Extraño y triste final²."*

2) *"Sin planificar y sin programar, el Bahía Paraíso coordinó una evacuación en la que participaron las tres Fuerzas, el buque (ARA), el helicóptero (EA), y un controlador de vuelo (FAA). Llegando a Punta Quilla, la meteorología desmejoraba y no se podría entrar a puerto. En virtud del estado de tres heridos graves, se decidió evacuarlos urgente a Comodoro Rivadavia con el helicóptero Puma. El riesgo fue muy alto y una locura hacer volar al helicóptero con limitaciones visuales y después regresar a bordo. Los pilotos no tenían experiencia, ni radar, y cumplieron la tarea sin problemas. Otra vez hubo mucha, mucha suerte, se cumplió la misión y regresaron en medio de la oscuridad inclusive con insumos sanitarios para el buque hospital británico Uganda (bolsas de sangre y medicamentos).*

2- N.d.R: Pese a todo el subteniente José Miñones sobrevivió y prosiguió en actividad.

Segundo viaje

Finalizadas las tareas de desembarco de heridos y evacuados en Punta Quilla, en forma inmediata se armaron los equipos para recibir los reaprovisionamientos programados y ordenados que se detallan:

- Víveres frescos (programados)
- Combustibles, Gas oil y JP1(programados)
- Medios, ambulancia y cocina de campaña (ordenados para la FAA)
- Contenedor precintado con donación del Fondo Patriótico (correspondencia y ropa de abrigo)
- Requerimientos para el buque hospital inglés Uganda (sangre y medicamentos)

A medida que iban llegando los efectos para Malvinas, la meteorología fue cambiando totalmente, la neblina espesa no permitía operar con el helicóptero Puma para trasladar al buque los tanques rodantes de goma con JP1 con 2.000 lt. cada uno. Rápidamente se utilizó el plan “B”, vaciar y cargar JP1 en tambores de 200 lt. Fue una tarea de riesgo, mucho frío, los tambores estaban a 800 metros del buque y eran transportados por camiones del Ejército. El equipo de la cubierta de vuelo tuvo que preparar la maniobra, de izar y de vaciar los tambores. Se embarcaron 10.000 lt en total.

En la madrugada del 10 de junio, reunión con el Uganda, en el Área de Encuentro de Buques Hospitales. Se les entregó 150 lt de sangre y medicamentos y embarcaron dos nuevos representantes de la Cruz Roja Internacional: Philip Eberlin y Martín Führer. Con Philip, el comandante y el jefe de la Sanidad en Combate empezaron a confeccionar una “Adenda” sobre la actualización de las Normas de Identificación de Buques Hospitales y Aeronaves y Embarcaciones Ambulancia de la Convención de Ginebra, la idea era adoptar una identificación electrónica y subácuca. Las normas existentes no contemplaban y no estaban actualizadas desde el año 1949. Ese mismo día, por la tarde, el Bahía Paraíso entró a Pto. Argentino, inmediatamente se comenzó al desembarque de víveres, combustible (JP1) y los medios embarcados para el aeropuerto (ambulancia y cocina de campaña).

El 11 de junio y tal vez como la presencia del buque hospital molestaba cada vez más en la dársena, pasaron a metros de la proa dos misiles lanzados por

un helicóptero, uno dio en una lancha de la prefectura y el otro en una casa de kelpers, tres víctimas civiles producidas por los propios ingleses. A la fecha no se sabe a ciencia cierta si el Bahía Paraíso era el blanco o era para amedrentar sobre las tareas adicionales que cumplía el hospital.

El conflicto cada vez arreciaba más y había mucha actividad de combate. Las noches eran de días por la cantidad de bengalas, los Harrier utilizaban la silueta del buque hospital para cubrirse del fuego argentino, a cierta distancia se elevaban y tiraban sus misiles sobre nuestra artillería. Éramos los testigos mudos de todos los acontecimientos desde el puente de comando. Se dio por finalizado el desembarque de víveres con los pañoles y depósitos en el Apostaderos Malvinas totalmente llenos.

Desde Puerto Argentino ya se divisaba el humo en las montañas, las explosiones caían cada vez más cerca de la población y la actividad de combate era intensa. El 12 de junio se ordenó zarpar y a medida que la unidad se alejaba, se podía palpar el resultado final. Después de sortear el estrecho y zona de minas, por primera vez se produjo el cruce con el otro buque hospital argentino, el Alte. Irizar. Ellos ingresando a Puerto Argentino para continuar con su misión y también dejar víveres.

Luego del encuentro con el Uganda, que transfirió más heridos, se continuó hacia Bahía Elefante arribando el 13 por la mañana. Allí había un Grupo de la Aviación Naval y estaban muy limitados en víveres y medicamentos. Fueron inspeccionados por los miembros de la Cruz Roja y vieron las condiciones precarias existentes. Se inició la maniobra de extracción de heridos y reabastecimiento de víveres y medicamentos. Los inspectores no observaron nada más y después, fueron trasbordados al Buque Hospital inglés Hydra. Cabe reconocer la buena disposición de los inspectores en aceptar que hiciéramos tareas que estaban expresamente prohibidas, lo que nos daba una pauta clara del carácter humanitario que tenía la Cruz Roja Internacional.

El infausto 14 de junio fue una sorpresa a medias, el buque llegaba a Punta Quilla y mientras se iniciaba la tarea habitual de desembarcar heridos, por difusor informaban a todos que se había firmado la capitulación en Puerto Argentino. Los ánimos de la dotación estaban caídos y lo único que se

deseaba era volver a casa. El buque llevaba demasiado tiempo operando bajo tremenda presión.

Tercer viaje

En la tarde del 14 de junio, el Bahía Paraíso zarpó de Punta Quilla y fondeó en mar abierto a la espera de recibir directivas. El día 15 de junio a las 6 de la mañana, se recibió la orden de zarpar hacia a Puerto Argentino o Stanley, el ánimo de la dotación estaba caído y no se sabía qué tareas se iban a realizar. Frente a la Isla Borbón se fondeó en la Bahía Elefante Marino. El día 16 de junio, se entró al estrecho San Carlos por el norte y se fue a ocupar una estación en el fondeadero de Bahía Ruiz Puente. Después del mediodía apareció el buque hospital Uganda, se mandó a cubrir rol de cubierta de vuelo y sanidad en combate. El buque Hospital inglés nos entregó 44 heridos combatientes, eran los últimos pacientes argentinos y después hubo un intercambio profesional de médicos.

El 17 de junio se cruzó el estrecho San Carlos y el buque se dirigió a Puerto Argentino. Cuando se enfilaba entre el cabo San Felipe y el Puerto Groussac, se divisaron a los lejos muchas siluetas de buques anclados. Era el núcleo de la Flota Inglesa, aproximadamente 10 buques de guerra y 25 buques mercantes con plataforma de vuelo desplegando banderas inglesas. Esta situación era como vivir una película de guerra, en la que había una actividad náutica relevante con lanchas y lanchones repletos de material que iban y volvían de Puerto Argentino. El cielo cubierto de aves negras y en forma permanente operaban con los chinguillos repletos de pertrechos.

El día 18 de junio, en el fondeadero del Puerto Groussac, se amadrinó una lancha moderna con 12 miembros de la dotación del HMS Plymouth, visita y registro al buque hospital. Después de tres horas de inspección se retiraron en la lancha. La desolación y el movimiento de embarcaciones y aeronaves, juntamente con el humo que surgía de la isla, “eran los testigos silenciosos de los hechos ocurridos”.

El Bahía Paraíso estuvo hasta el 19 de junio fondeado y a las 14 hs ingresó a la dársena de Puerto Argentino, consecutivamente se empezó con el repliegue de nuestros queridos combatientes. Los ingleses utilizaron al

buque “FORREST” y dos lanchones de guerra, cada embarcación menor transportaba entre 60 y 100 combatientes. Así se fueron embarcando, hasta completar 1800 hombres a las 20 hs. Se zarpó con 2.000 almas a bordo.

La sanidad en combate, haciendo abstracción frustración que demostraban los rostros de los combatientes y heridas sufridas, los revisó clínicamente a cada uno, les cortó completamente el uniforme que tenían, rápidamente un baño reparador, nueva muda y vestuario completo, y un plato de comida bien caliente. Los servicios debieron funcionar en forma ininterrumpida desde las 17 hs hasta las 6 de la mañana y todo el personal del buque estuvo afectado a los servicios de vestuario, rancho, panadería, cámaras y camaretas, soportaron con entusiasmo el desafío, pues se sentían obligados a extender la mano a los compatriotas que habían participado activamente en el conflicto y que trataban de recuperar su identidad y sentirse que estaban bajo techo argentino.

Después de rancho, hubo que ordenar el pernocte. Si bien la capacidad máxima del hospital era para 300 camas, en la sala general se alojaron 1000 soldados y el resto en los pasillos amplios de la banda de estribor.

Se navegó a toda máquina y el trayecto demandó 16 horas vibrantes. El 20 de junio a las 13 hs, se amarró en Punta Quilla. El día se presentó como ventoso, frío, y se procedió a desembarcar con emoción a nuestros soldados. Toda la dotación pudo palpar el resultado de la guerra, no hubo ninguna alteración en la disciplina y el 80% de los soldados descansó en toda la travesía. Cuando embarcaban se los veía muy cansados y quebrados, pero poco a poco fueron recuperando la sonrisa hasta que se amarró en Punta Quilla.

Cuarto viaje

Cumplido el primer repliegue la dotación se preparaba para empezar a alistar el regreso a casa, cada tripulante imaginaba el resumen o el resultado de las tantas emociones vividas.

Al zarpar el 20 de junio a la tarde ya en mar abierto, el comandante por difusor indicaba que había que cumplir otro viaje a Malvinas. A la madrugada del 22 de junio se fondeo directamente en el interior de Puerto Argentino

mientras las fuerzas del Reino Unido continuaban con las operaciones de carga y descarga de pertrechos.

A las 15 horas, se inició la segunda tarea de repliegue y para regocijo de la mayoría de la dotación, se iniciaba con el embarque de parte del Batallón del Infierno como lo titularon los ingleses, era el Batallón de Infantería N°5 y se completó con soldados de los Regimientos 12 y 25, en total fueron 600 hombres.

Enseguida de zarpar, el comandante informó por difusor que se ponía proa al norte, hacia la Base Naval Puerto Belgrano. Esta sí sería la zarpada final desde Puerto Argentino. Era el principio del fin de la guerra. Muchas vivencias empezaban a ser historia. Era tiempo de comenzar a pensar de nuevo. Seguramente los tiempos difíciles iban a dejar algún surco en los corazones de la dotación. Se trabajó muy duro en esta actividad en la que, ahora, el Bahía Paraíso era experto.

Igual que en oportunidades anteriores la sanidad en combate les aplicó a los combatientes todo el protocolo, y a la mayoría los alojó en la sala general. La travesía fue muy conmovedora porque los combatientes de la infantería de marina estaban enteros, se rían y jugaban. Había una diferencia de ambiente total, entre el primer y segundo repliegue. La dotación se quedaba en el comedor para escuchar las largas tertulias de los combates, escuchar a los protagonistas en primera persona, fue un sueño. Toda la dotación se sentía orgullosa por los esfuerzos silenciosos que desplegaron, llenos de riesgos con un buen resultado parcial. Fueron dos días colmados de historia.

El 24 de junio, cuando el sol ya caía en el horizonte, se amarró en Puerto Belgrano y con emoción desembarcaron los bravos infantes. El día 25 de junio, se inició el desembarque del material remanente de sanidad volviendo a poner al Bahía Paraíso en su condición original de Transporte Polar. Fue muy emocionante la despedida de los médicos y enfermeros, a los que se les podía considerar ya colegas en la profesión del mar.

El 25 a las 18.00 horas, el buque cumplió su última zarpada de este largo período, ahora sí se regresaba a casa.

Síntesis final y Conclusiones

Malvinas, fue una experiencia diferente y este novísimo buque, con una muy joven tripulación que no llegaba a los 25 años de edad promedio, se convirtió en su primer año de vida en un veterano de los mares australes. Todas las operaciones desplegadas encerraron inmensas cuotas de sacrificio, de trabajo, de voluntad, de profesionalidad, de alegrías, de tristezas y de entrega total por parte de todos los equipos de trabajo. Ningún otro buque de nuestra Armada estuvo tan comprometido, ni permaneció tanto tiempo en el centro de las acciones. La tarea había sido la opuesta a la de los otros participantes: *“Cuando todos procuraban producir bajas, el buque hospital debía producir altas”*.

CRONOGRAMA DE OPERACIONES DE SANIDAD EN COMBATE

1. POR PATOLOGÍAS			1.3. ENFERMEDADES COMUNES:		
1.1 HERIDOS EN COMBATE:	148	64,06%		58	25,10%
* Cabeza y cuello	31	20,94%	* Vías respiratorias	3	5,17%
* Quemados	12	8,10%	* Vías urinarias	1	1,78%
* Abdomen	11	7,43%	* Infarto	2	3,44%
* Torex	7	4,72%	* Infecciosas	20	34,48%
* Traumatológicos (amputados)			* Ulcera gástrica	1	1,72%
- Dedos	2	1,35%	* Afecciones Quirúrgicas	4	6,89%
- Piernas	2	1,35%	* Afecciones traumatológica		
- Muslos	2	1,35%	- Luxación miembros sup	2	3,44%
- Traumatológicos (heridos)	81	54,75%	- Luxación miembros inf	1	1,72%
1.2. CAUSAS POR EL TERRENO	25	10,82%	- Politraumatismos	1	1,72%
* Pie de trinchera	24	96,00%	* Conclusión	11	18,96%
* Congelamiento	1	4,00%	* Desnutrición	7	12,06%
			* Alteraciones Psiquiátricas	5	8,72%
			TOTAL DE PACIENTES ATENDIDOS	234	
2. PORCENTAJE EN BASE AL ORIGEN			RESUMEN HISTORIAS CLINICAS		
Malvinas			Cirugías		45
Artillería y morteros		62,15%	General		18
Armas portátiles		28,35%	Traumatología		27
Quemados		6,75%	Curaciones		189
Minas antipersonales		0,67%	TOTAL PRÁCTICAS		234
Otros agentes		2,06%			
TOTAL		100%			
FUERZAS	HERIDOS	EVACUADOS	TOTALES		
Ejército	175	1.132	1.307		
Armada	48	790	838		
Fuerza Aérea	8	198	206		
Civiles	3	64	67		
TOTALES	234	2.184	2.413		

1. El Transporte Polar ARA Bahía Paraíso durante la Gesta de Malvinas:

- Operó durante 95 días.
- Participó en los dos frentes: “Georgias y Malvinas”.
- Inició y finalizó las operaciones navales.
- Cumplió tareas en todas las fases de una operación militar, en el alistamiento, despliegue, sostenimiento y repliegue. En cada una de las fases surgieron experiencias, emociones, anécdotas y mitos de hechos fácticos para la historia argentina”.
- Brindo apoyo logístico a la ARMADA ARGENTINA, al EJERCITO ARGENTINO y a la FUERZA AEREA ARGENTINA.
- El accionar como buque hospital se basó en las normas del II Convenio de Ginebra de 1949, no había una doctrina actualizada sobre el empleo de Buques Hospitales.
- Dejo lecciones aprendidas que salieron de su corazón. Dos adendas internacionales, una sobre la identificación en la zona de operaciones y otra sobre la zona de fondeo y encuentro entre los buques hospitales. Ambas fueron aprobadas por la Convención de Ginebra y por la Cruz Roja Internacional.

2. Las tareas relevantes y silenciosas en Malvinas se cumplieron por el trabajo en equipo, el espíritu de cuerpo y e la confianza depositada por los protagonistas que se detallan:

- Primera dotación del Bahía Paraíso.
- Grupo Aeronaval embarcado y helicópteros del Ejército Argentino.
- Grupo playa (Infantes de Marina que participaron en la recuperación de las Georgias)
- La Sanidad en Combate (25 Médicos, 60 enfermeros y 5 técnicos).
- Los equipos de trabajo de los Talleres Navales que alistaron al buque hospital.
- Los equipos de trabajo de las Intendencias de Puerto Belgrano y de Ushuaia.
- La Guarnición del Ejército Argentino de Comandante Luis Piedrabuena.

- 3.** El comportamiento del material durante las Operaciones fue SOBRESALIENTE y no se presentaron inconvenientes de envergadura en ningún cargo de la unidad. Lo cual adquiere gran significación si se tiene en cuenta que al finalizar las operaciones se habían totalizado 25.000 millas en 184 días de actividad continua. Se zarpó un 26 de diciembre de 1981 y se regresó el 27 de junio de 1982.
- 4.** Sobre los abastecimientos, el Bahía Paraíso cumplió el siguiente cronograma:
 - Clase I -Viveres- se desembarcó el 50 % en el Apostadero Malvinas porque los pañoles y depósitos estaban totalmente abarrotados y se realimentó en forma parcial la cadena logística en la isla Gran Malvina.
 - Clase II-Vestuario- se entregaron 2.400 uniformes completos a los combatientes.
 - Clase III-Combustible- se aprovisionó a las embarcaciones menores y tanques de reserva de YPF con Gas Oíl 5400 m3 y JP1 1.600 m3.
 - Se entregaron 100 cajas de raciones de combate - RAMOA (Raciones Múltiples de Operaciones Avanzadas)-, estas raciones eran nuevas y fueron elaboradas por la Dirección de Abastecimientos Navales, cada caja contenía 25 raciones completas
- 5.** Dos golpes seguidos con mucho dolor asimilo la dotación, el primero fue el día 14 de junio al enterarnos sobre la capitulación, y el otro fue el 17 de junio a la mañana temprano, al chocar violentamente con el núcleo de la flota inglesa. La desolación y el movimiento de las embarcaciones menores y aeronaves inglesas, juntamente con el humo que surgía de la isla Soledad, eran los testigos silentes de los hechos ocurridos.
- 6.** Todo conflicto bélico deja profundas huellas en los más variados aspectos que hacen al futuro de los beligerantes. El resultado final de la actuación del buque no obedeció a la casualidad, provino de un adecuado liderazgo que combinó en cada nivel, organización, coraje, inspiración y tenacidad. También hubo acciones relevantes y actos heroicos. Si alguna de estas cualidades hubiese faltado, el resultado no habría sido el mismo.



Aparejo del Vasa, buque de guerra sueco (1628). Museo homónimo en la isla de Djurgården en Estocolmo. Foto Carlos Cal.

Importancia Estratégica y Operacional de la Presencia Militar Británica en las Islas Malvinas

Capitán de Corbeta Patricio Adrián Alisi





Capitán de Corbeta Patricio Adrián Alisi. Egresó de la Escuela Naval Militar en el año 2003 como integrante de la Promoción 132. Prestó servicios en diferentes Unidades Navales dependientes del Comando de la Flota de Mar operando como Jefe de Artillería, Control Tiro y Operaciones en diversos ejercicios conjuntos e internacionales como UNIFED, UNITAS Y FRATERNAL. Participó en campañas y patrullas antárticas a bordo del Rompe-hielos A.R.A. “Almirante Irizar” y de buques extranjeros entre los que se destacan el ARCH “Lautaro” y el HMS “Protector”. Formó parte de la plana mayor de la Escuela Naval Militar y de la Fragata A.R.A. “Libertad” realizando el viaje de Instrucción XLII. En el año 2015 fue desplegado como Observador Militar y Oficial de Enlace en la República de Chipre como miembro de la Fuerza de las Naciones Unidas para el Mantenimiento de la Paz en dicho país. En el año 2020 efectuó el Curso de Comando y Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval. Actualmente se desempeña como Comandante del Aviso A.R.A. “Islas Malvinas” y es alumno de la maestría en Políticas y Estrategias dictada por la Universidad Nacional del Sur.

Importancia Estratégica y Operacional de la Presencia Militar Británica en las Islas Malvinas

CC Patricio Adrián Alisi

Resumen

Las Islas Malvinas le proporcionan al Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte grandes beneficios en la región incluyendo abundantes recursos energéticos intensamente prospectados en la última década. Para su defensa, alrededor de 1200 militares y modernos medios terrestres, navales y aéreos, se adiestran de manera conjunta para resguardar los casi 3.000.000 de kilómetros cuadrados de territorio marítimo e insular. Por su parte, la República Argentina persiste con sus reclamos soberanos sobre la porción territorial usurpada, lo cual obliga a la corona británica a mantener una cuidadosa atención sobre las políticas llevadas a cabo por este actor.

Palabras clave: ESTRATEGIA, HIDROCARBUROS, PRESENCIA MILITAR BRITÁNICA, OPERACIONAL, ISLAS MALVINAS.

Abstract

The Malvinas Islands offers the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland great benefits in the region including abundant energy resources intensively explored in the last decade. For its defense, around 1,200 military and modern land, naval and air assets train together to protect the almost 3,000,000 square kilometers of maritime and insular territory. Meanwhile, the Argentine Republic persists with its sovereign claims on the usurped territorial portion, which forces the British Crown to maintain careful attention on the policies carried out by this actor.

Keywords: STRATEGY, HYDROCARBONS, BRITISH MILITARY PRESENCE, OPERATIONAL, MALVINAS ISLANDS.

Introducción

Desde la ocupación de las Islas Malvinas a partir del año 1833 y teniendo como principal argumento la defensa de los derechos de autodeterminación de los isleños que intrínsecamente resguarda los enormes beneficios de proyección estratégica, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte ha demostrado una firme convicción para mantener a las islas como uno de sus quince territorios de ultramar.

Los reclamos soberanos argentinos basados en diferentes causas tales como la herencia española luego de su independencia, la proximidad entre el continente y las islas como parte de una única plataforma submarina, y en una demanda de restitución territorial fundada sobre el principio de descolonización, ha sido siempre considerado por el Reino Unido como una amenaza latente contra sus intereses a nivel global.

Las afirmaciones realizadas por las autoridades más importantes de ambas naciones que daban inicio al conflicto de 1982 tales como “la dignidad y el honor de la nación no se negocian” (Informe Rattenbach, 1982, pág. 89) y “nosotros estamos defendiendo nuestro honor como nación” (Thatcher, 2012, pág. 145), no fueron más que mensajes colmados de una sobrecargada emotividad que *prima facie* no permitía visualizar los diferentes objetos valorizados en juego, como la ya comprobada existencia de hidrocarburos en las islas y en su mar adyacente¹.

Una vez finalizado el conflicto, y si bien la corona británica mantuvo su enfoque principal sobre la explotación de recursos ictícolas como medio primario de desarrollo económico en la zona, paulatinamente comenzó a orientar una serie de esfuerzos sobre estudios que incluyeran el inicio de actividades de prospección dentro de los límites de la cuenca de Malvinas, buscando confirmar la existencia del recurso energético en cantidades de características comercializables.

A pesar de las protestas argentinas, las tareas de exploración continuaron su curso arrojando datos iniciales que superaron ampliamente las expectativas del gobierno británico. Las cinco compañías que realizaron los estudios previos estimaron un total de 12,95 billones de barriles de reservas de

¹ - A pedido del gobierno británico, a mediados del año 1975, estudios geológicos realizados por integrantes de la Universidad de Birmingham confirmaron extensas reservas petroleras en un sector cercano a las Islas Malvinas.

petróleo (Bernal, 2009, pág. 4) lo que equivalía a cantidades ampliamente superiores a las argentinas² y semejantes a aquellas presentes, aunque en decrecimiento, establecidas en el del Mar del Norte.

Habiendo percibido Londres una nueva y acelerada dinámica en materia de negociación por parte de la República Argentina, y tal como (Luchetti & Troncoso, 2013, pág. 23) lo afirmaron posteriormente donde establecen que “la histórica disputa por la llamada soberanía de las Islas Malvinas, se ha intensificado a partir del descubrimiento de reservas petrolíferas de gran magnitud”, las autoridades políticas y de defensa británicas se encaminaron sobre un plan de recambios y modernización de las unidades militares desplegadas en el Atlántico Sur.

El envío de cuatro aeronaves de combate *Eurofighter Typhoon* FGR4 en reemplazo de los antiguos *Panavia Tornado*, la construcción y despliegue del patrullero oceánico HMS Forth relevando al HMS Clyde y la adquisición prevista en el corto plazo del sistema de defensa antiaéreo israelí de última generación “*Sky Saber*” en reemplazo de los misiles *Rapier*, son algunos de los hechos más significativos que contribuyen a consolidar un poder duro y coercitivo que pueda imponerse sobre cualquier actitud amenazante argentina.

En términos presupuestarios y como parte de un plan de sostenimiento del segundo establecimiento militar británico más grande fuera del Reino Unido y, utilizando como principal fundamento “la amenaza a futuro que representa la República Argentina dentro de un plan de mejoras militares” (Fallon, 2015), la secretaria de defensa británica anunció a mediados del año 2015, la incorporación de un refuerzo de 268 millones de dólares para los próximos diez años sumándose a los cerca de 89 millones de dólares promedio de presupuesto anual asignado por el Reino Unido para la defensa de las Islas (Morris, 2015).

Inmersa en esta dinámica regional como factor dominante de un desequilibrio de poder dentro de la variable geopolítica actual establecida en el Atlántico Sur, la República Argentina continúa orientando sus esfuerzos sobre una vía diplomática que se condice con sus características de nación revisionista y de aversión al riesgo, pretendiendo por este camino modificar un *statu quo* que de ninguna manera favorece a su permanente reclamo soberano.

2- Como marco comparativo y de acuerdo a datos relevados por la Secretaría de Energía de la Nación, la República Argentina posee alrededor de 2.1 billones de barriles de reservas de petróleo.

La Ley N° 23.554 de Defensa Nacional incluye y exige la custodia del espacio insular compuesto por las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur. No obstante, ello se contrapone con una sinergia de decisiones políticas iniciada a partir de los años 90, en las que la defensa ha dejado de ser una prioridad y el Estado ha decidido adoptar un rumbo de desinversión permanente sobre sus Fuerzas Armadas³, generando de esta manera una acentuada incertidumbre sobre la viabilidad de planes que incluyen una estrategia militar definida en el mediano y largo plazo.

Los Recursos Hidrocarburíferos y su Vinculación como Objeto de Valor.

Marco Histórico

A mediados de los años 70 diversos estudios británicos llevados a cabo en las Cuenca de Malvinas confirmaron la existencia de extensos yacimientos petrolíferos en un sector cercano a las Islas⁴, planteando en ese momento la necesidad de coordinar esfuerzos con la República Argentina para una potencial extracción.

El conflicto de 1982 interrumpió cualquier plan de trabajo en conjunto entre estos dos actores, siendo importante subrayar que previo a las acciones bélicas ya existían diversos informes científicos que aseguraban la presencia de hidrocarburos en cantidades mucho más significativas que las existentes en el Mar del Norte.

Con el propósito de acordar un esfuerzo de cooperación y paralelamente crear un ambiente pacífico para promover la participación de aquellas compañías que tuvieran intenciones de comenzar prospecciones sobre los fondos de la cuenca, en la década del 90 el Reino Unido emprendió un nuevo proceso de diálogo, dando lugar a la Declaración Conjunta argentino-británica de Cooperación sobre Actividades Costa Afuera en el Atlántico Sudoccidental.⁵

En otro orden de ideas, las autoridades británicas en Puerto Argentino ya

3- El presupuesto asignado a defensa para el año 2021 fue de aproximadamente 2000 millones de dólares mientras que el británico rondó los 61.32 billones de dólares.

4- Estos resultados se desarrollaron con mayor profundidad en el Informe Shackleton de 1976 en el cual uno de sus capítulos trataba específicamente la presencia de hidrocarburos.

5- Este acuerdo fomentaba la exploración y explotación de hidrocarburos en un área de mutua cooperación de aproximadamente 3500 km². Uno de sus apartados aclaraba que este acuerdo no implicaba reconocimiento alguno a cualquier reclamo relacionado con la disputa soberana.

poseían su propio plan de rondas de otorgamiento de licencias de exploración. El compromiso adoptado por ambos Estados generó un clima de seguridad jurídica que facilitó el otorgamiento unilateral por parte de Malvinas de 7 licencias de exploración en el norte, sur y este de las Islas, donde estudios sísmicos otorgaban un potencial petrolero de 60 billones de barriles. (Witte-Lebhar, 2010, pág. 1)

Más allá de las protestas argentinas y encontrándose lejos de alguna reanudación de negociaciones en referencia a la resolución de la disputa soberana, para el año 2008 la cantidad de licencias otorgadas ya alcanzaba las 30, distribuidas entre empresas de origen británico y multinacional.

Los análisis preliminares llevados a cabo por dichas operadoras apuntaron a la existencia de 12,95 billones de barriles de petróleo probable lo cual dentro de la posibilidad del 50 % de ser producidas, convertiría ese valor a 6,4 billones de barriles de reservas probadas, triplicando a aquellas existentes en Argentina y ubicando a las Islas Malvinas dentro de las cinco potencias petroleras del continente americano luego de Venezuela, Estados Unidos, Brasil y Méjico, convirtiéndose en lo que (Bielsa, 2010, pág. 89 consideró como un “verdadero Golfo Pérsico austral”.

Marco actual de las actividades de exploración: Área Sea Lion – Cuenca Malvinas Norte

Descubierta en el año 2010 a 110 millas náuticas al norte del archipiélago por la compañía petrolera *Rockhopper Exploration*, *Sea Lion* junto a sus campos asociados, fueron considerados en un principio, como un yacimiento de petróleo de clase mundial. Los hallazgos de las últimas campañas de prospección corroboraron los resultados obtenidos en investigaciones previas, los cuales llevaron a uno de los líderes de la empresa a afirmar que en poco tiempo “la cuenca se convertirá en una nueva provincia productora de hidrocarburos”. (Jungels, 2016) Impulsada por este marco de optimismo generalizado, la compañía Premier Oil adquirió el 60 % de los derechos de exploración en dicha zona, llevando cabo entre los años 2015 y 2016 la última campaña de investigación en la cual se perforaron dos nuevos pozos⁶ confirmando nuevamente la presen-

6- Las perforaciones fueron denominadas Zebedee e Isobel Deep

cia del mineral. En igual sentido, a fines del 2020 y principios de 2021 la operadora con sede en Israel Navitas Petroleum, y las británicas Chrysaor Holdings Limited y Harbour Energy Plc, adquirieron un nuevo porcentaje de licencias de trabajo en Sea Lion, hecho que generó nuevas sanciones por parte del Estado argentino debido a la exploración ilegal de hidrocarburos en la porción bajo disputa de la Plataforma Continental Argentina.

Otra empresa involucrada en las actividades de prospección sobre los fondos de este basamento es la compañía petrolera *Argos Resources Ltd.*, la cual dispone del 100 % de los derechos de exploración en un campo de 1126 km² ubicado a unos 3 kilómetros al oeste de *Sea Lion*.

A pesar de esta alentadora dinámica empresarial, y si bien *Rockhopper Exploration* y *Premier Oil* optaron por renovar licencias, el impacto de los efectos macroeconómicos generados por la pandemia del virus COVID-19 llevaron a la suspensión momentánea de todas las tareas de campo, manteniendo equipos de trabajo reducidos simplemente para otorgarle una continuidad al proyecto.

Área Loligo – Cuenca Malvinas Oriental

Situado sobre la Cuenca Malvinas Oriental, este campo representa la mayor área de estudios energéticos de la región convirtiéndose luego de las investigaciones preliminares, en una verdadera apuesta para la explotación de hidrocarburos.

La operadora británica *Falkland Oil and Gas*⁷, la norteamericana *No-ble Energy* y la italiana *Edison International*, adquirieron una relevante cantidad de licencias, comenzando a inicios del año 2010 trabajos exploratorios, en los cuales hallaron un gran reservorio de gas, aunque sin ser posible determinar la presencia de mineral en un estado líquido. Antagónicamente y a medida que avanzaron los estudios, las expectativas de encontrar petróleo o gas en cantidades comerciales fueron desapareciendo. Finalmente, cinco años más tarde pudieron confirmar dicha situación y de manera casi simultánea las tres empresas decidieron taponar las perforaciones y abandonar el proyecto.

7- Actualmente pertenece a la empresa Rockhopper Exploration.

Áreas Darwin y Stebbing – Cuenca Malvinas Sur

Ubicada a unos 150 kilómetros al sudeste de las islas dentro de los límites de la Cuenca Sur, las áreas *Darwin* y *Stebbing* cubren una superficie de casi 10,000 Km². La compañía petrolera *Borders & Southern Petroleum* cuenta con tres licencias de producción y a diferencia del resto de las áreas, el 100 % de participación accionaria sobre el total del campo.

Los resultados de las primeras perforaciones realizadas confirmaron la presencia de una vasta cantidad de gas condensado en cantidades que aún no han podido ratificarse como comercialmente viable, hecho que actualmente se encuentra ligado a un futuro programa de exploración que depende de la incorporación de nuevos socios.

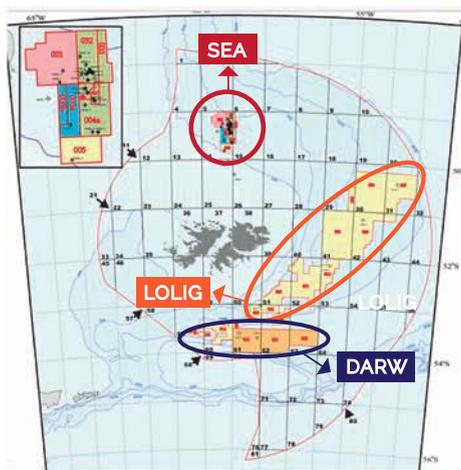


Figura SEQ Figura * ARABIC 2. Ubicación geográfica de las áreas de exploración Fuente: (Rockhopper Exploration, 2021)

Si bien los estudios preliminares han sido sumamente esperanzadores, los datos actuales muestran claramente un potencial de reservas bastante menor a los proyectados.

Números inciertos de reservas probadas y probables y la falta de socios que apoyen las operaciones, son algunos de los indicadores que sugieren que las Islas Malvinas aún son consideradas como un territorio económicamente riesgoso.

Como se advierte en la tabla 1, a medida que avanzaron las exploraciones el único sector que reflejó un incremento en la cantidad de reservas fue *Sea Lion*, mientras que *Darwin* y *Stebbing* sufrieron una caída de reservas del 78 % de acuerdo con cifras iniciales. De igual manera, el área de mayor extensión denominada Loligo evidenció la peor situación, donde los posibles beneficios futuros de extracción se vieron severamente afectados por la falta de crudo en cantidades comerciales dándose por concluidos todos los contratos.

La cuestión más significativa desprendida de estos resultados se plasma sobre la diferencia en las cantidades totales estimadas desde los primeros informes científicos que sugerían un total aproximado de 4.8 billones de barriles, a las comprobaciones actuales estimadas en 1.7 billones de barriles de petróleo y gas, es decir sólo un poco más del 30 % de lo estipulado inicialmente.

PERÍODO	CANTIDAD DE HIDROCARBUROS POR ÁREA EXPLORADA			Total de hidrocarburos en la zona
	Sea Liaon (cuenca Norte)	Loligo (Cuenca Este)	Darwin (Cuenca Sur)	
1975-2000	60 bmbbbs ⁸			60 bmbbbs
2000-2008	923 mmbbbs ⁹	4.7 bmbbbs	2040 mmbbbs	4.8 bmbbbs
2008-2016	1.3 bmbbbs	3.5 bmbbbs	1.6 bmbbbs	6.4 bmbbbs
2016-2020	1.7 bmbbbs	Cantidades no comerciales	450 mmbbbs	1.7 bmbbbs

Tabla 1. Evolución de datos hidrocarburíferos en la región. Fuente: elaboración propia.

Los recursos hidrocarburíferos como objetos de valor dentro del razonamiento estratégico entre la República Argentina y el Reino Unido

Dentro de la trama de intereses que le dan forma a la cuestión estratégica existente entre los principales actores, las racionalidades en juego incluyen al recurso mineral como un objeto de valor que los relaciona entre sí, aunque con un orden diferente dentro de la estructura jerárquica atribuida a cada uno de los intereses.

La República Argentina se enfoca principalmente sobre su mayor interés representado por la soberanía de las Islas Malvinas, mientras que el objeto valorizado petróleo es relegado a una consideración de menor valía.

Por su parte, y sin ser uno de sus intereses mayores en la región, pero sí con una preeminencia bastante más relevante que la atribuida por Argentina, puede visualizarse que el Reino Unido le otorga al recurso energético una jerarquía mucho más elevada dentro de su estructura racional como un complemento de suma notabilidad para compensar el declive de sus reservas establecidas en el Mar del Norte. En ese sentido, los patrones de

8- Bmbbbs: billones de barriles estándar de petróleo. Cada barril contiene aproximadamente 159 litros de crudo.

9- Mmbbbs: millones de barriles estándar de petróleo.

conducta británicos, en referencia a la actitud para la toma de decisiones que incluyeron cualquier impulso relacionado a actividades prospectivas en las Islas Malvinas, han adoptado posturas rígidas que lo han llevado a confrontar en más de una oportunidad, condición que, dentro de un análisis estratégico, le atribuyen características emotivas propias de un Halcón, con una tendencia a la búsqueda del dominio de la cuestión geopolítica existente.¹⁰ Por el contrario, la República Argentina y en mayor medida luego del conflicto bélico de 1982, ha tomado todas sus decisiones con una clara y permanente tendencia a la negociación, que, si bien no se inclina sobre una benevolencia dialéctica, se ha mostrado prudente en exceso impidiéndole modificar a su favor ese *statu quo* regional que se contradice con su pensamiento interno. Estas características se condicen con aquellas atribuidas a un actor de tipo Palomo¹¹.

La confirmación de los yacimientos de petróleo y gas dentro de los límites del territorio marítimo en disputa añadió a la estructura de intereses una nueva y relevante dependencia sobre el mayor interés argentino que es la búsqueda de una soberanía legítima y mundialmente reconocida, sumándose con ello al resto de las fuentes de poder británicas, otorgándole un nivel de vulnerabilidad tal que le impide adoptar una postura más firme para avanzar sobre la cuestión.

Inversamente, y habida cuenta de una debilidad sobre la base de poder y de sus características emotivas, la República Argentina sufre de una limitada libertad de acción sin poder materializar un esfuerzo mayor para el logro de sus intereses vitales, que, en cualquier caso, se ven restringidos por la presencia de fuerzas militares dentro del espacio en disputa.

La consistencia de los resultados a futuro en términos de extracción de los recursos minerales en una zona que aún es considerada económicamente riesgosa, serán parte de un nuevo análisis que podría modificar el orden de intereses y sus dependencias, y de esta manera proporcionar una situación estratégica más favorable para la República Argentina.

10 - Cualidad que se le otorga a un actor con un alto grado de determinación, baja aversión al riesgo y baja empatía.

11 - Actor con un nivel de emotividad caracterizado por un bajo grado de determinación, alta aversión al riesgo y alta empatía.

Dinámica Operacional de las Fuerzas Armadas Británicas para la Defensa de sus Intereses en el Archipiélago.

Despliegue y capacidades de las Fuerzas en las Islas del Atlántico Sur (BFSAI)

Mientras algunos autores sostienen que “la administración británica de dichas islas son una reliquia de una era colonialista del pasado” (Thomson, 2018, pág. 4), la corona anglosajona lejos de esta afirmación sustenta y alienta esquemas de defensa militar que actúan como fuentes mitigantes ante cualquier expectativa de agresión por parte de un tercer Estado.

Es por ello que ha desarrollado y fortalecido una doctrina militar basada en la lógica de negación del espacio y del antiacceso¹² impidiendo la proliferación territorial de otros actores a través de medios militares en zonas alejadas de su espacio territorial, incluyendo áreas sensibles y en disputa como la que posee con la República Argentina.

En ese sentido, y como un factor clave posibilitador de una acción militar defensiva en la región sur del Océano Atlántico, el gobierno británico ha creado a las Fuerzas Británicas de los Territorios de Ultramar del Atlántico Sur (SAOT), cuya misión principal es la de “disuadir cualquier agresión militar contra los territorios de ultramar del Atlántico Sur, a fin de, mantener la soberanía del Reino Unido sobre sus territorios” (Joint Forces Command, 2015, pág. 2)

Ahondando en un análisis mayor sobre el significado de dicha misión, se vislumbra en la estructura de su propósito¹³, una inclinación a la búsqueda y posterior consolidación de un comando y control que se extienda más allá de las áreas geográficas bajo dependencia monárquica, llevado adelante por un poder de características duras que le faciliten mantener un *statu quo* favorable dentro del orden internacional actualmente establecido.

Bajo esta premisa, y como punto de partida de una serie de decisiones correspondientes al nivel operacional de la guerra, el Ministerio de De-

12- Estas lógicas se basan en una negación o limitación de la libertad de movimiento de una potencia militar competidora.

13- La redacción de una misión posee una estructura comprendida por una o más tareas y un propósito que indica la tarea del escalón superior. Para este caso el propósito será el de “mantener la soberanía del Reino Unido sobre sus territorios” (Joint Forces Command, 2015, pág. 2).

fensa británico ha concretado un plan específico de defensa de las Islas Malvinas, creando en ese sentido, a las Fuerzas Británicas de las Islas del Atlántico Sur (BFSAI).

Con la tarea principal de evitar cualquier agresión, bloqueo o disrupción que se pueda proyectar sobre el archipiélago, esta fuerza conjunta y de comando rotacional¹⁴ se encuentra integrada por aproximadamente 1200 personas¹⁵ de las tres fuerzas armadas (MercoPress, 2019). La mayor parte de sus medios de combate se concentran en la Base de la Real Fuerza Aérea, *Mount Pleasant*, ubicada 43 kilómetros al sudoeste de Puerto Argentino.

Este establecimiento no solo ofrece una estructura desde donde se conciben todas las operaciones conjuntas de la BFSAI, sino que también constituye un punto logístico estratégico y de conexión con el Reino Unido. Su pista de aterrizaje principal posee una longitud de 2953 metros, la cual le permite operar con aeronaves comerciales y de gran porte.



*Figura SEQ Figura * ARABIC 3. Vista aérea de la Base militar Mount Pleasant, centro principal desde donde se monitorean y comandan las operaciones para la defensa del archipiélago. (Imagen obtenida utilizando Google Earth)*

Su infraestructura defensiva consta de varios equipos de lanzamiento portátil de misiles tierra-aire tipo “*Rapier Field Standard C*” con un alcance de entre 500 y 8200 metros. Actualmente este medio ha sido clasificado como obsoleto, previéndose su reemplazo en el corto plazo por el moderno

sistema de defensa aérea de origen israelí “*Sky Sabre*”, armamento que triplica el alcance de operación actual (Dombe, 2018, pág. 1).

El medio de combate ofensivo primario se encuentra constituido por 4 avio-

14- Actualmente (2021) el Comandante de las BFSAI es el Comodoro Jonathan Lett de la Marina Real.

15- Este número representa el 32 % del total de los habitantes en las Islas.

nes caza multifunción Eurofighter Typhoon FGR4 cuya velocidad máxima alcanza el Mach 1.8¹⁶. En situación de vuelo estas aeronaves pueden interceptar blancos en un tiempo menor a los 5 minutos dentro de cualquier espacio aéreo sobre las islas, empleando como armamento principal misiles aire-aire de mediano alcance, bombas de guiado láser y misiles antitanques.

En cuanto a medios aéreos de apoyo, la base alberga a una aeronave Atlas C.1-A400M para exploración, transporte y movilidad táctica de hasta 116 personas con equipo completo y a un avión clase Voyager con capacidad de aprovisionamiento de combustible en vuelo.

Dos helicópteros Chinook también se suman a la lista de unidades aéreas. Estas plataformas pueden transportar un máximo de 55 combatientes completamente equipados y hasta 10 toneladas de carga. Su autonomía de vuelo aproximada es de 2,5 horas, característica que le posibilita cumplir misiones dentro de un radio de distancia equivalente a 170 millas náuticas.

El componente terrestre esta mayormente integrado por personal del Ejército Real cuya fuerza efectiva se constituye por aproximadamente 550 tiradores, a los cuales se suma una sección reducida de paracaidistas, un grupo de ingenieros militares pertenecientes al Cuerpo de Ingenieros Reales e integrantes de la Artillería Real, estos últimos encargados de operar los equipos portátiles de defensa aérea. (The British Army, 2020)

La presencia marítima se encuentra físicamente materializada por una moderna unidad de la clase *River* denominada HMS Forth. Este buque de 90 metros de eslora y posee la capacidad de desarrollar una velocidad máxima de 24 nudos. Su arma principal es un cañón de 30 mm de calibre y su armamento secundario lo componen 6 ametralladoras automáticas. Esta clase de embarcación forma parte de una serie de medios construidos especialmente para cubrir puestos de vigilancia en territorios de ultramar por tiempos prolongados.

El HMS Forth opera con base en el puerto complementario al complejo Mount Pleasant, *Mare Harbour*. Esta instalación portuaria ubicada 60 kilómetros al sudoeste de Puerto Argentino, cuenta con un muelle de 150

16- Equivale a 2222.64 kilómetros por hora.

metros de longitud y capacidad para recibir buques tipo *Roll On– Roll Off*. Además, posee 7 amarraderos adicionales tipo Duque de Alba¹⁷ y un pequeño muelle desde donde operan aquellas embarcaciones empleadas para el control de pesca.

Bajo el slogan oficial “Patrullando silenciosamente los mares del mundo existe nuestra formidable flota de submarinos” (The Royal Navy, 2020), la siempre latente presencia de estos medios de propulsión nuclear en la zona se ha convertido en una porción relevante de conjeturas y suposiciones, que a pesar de que nunca han llegado a confirmarse públicamente, no sería ilógico considerarlo como un hecho cierto.

Adiestramiento militar en el archipiélago

Como uno de los diversos mecanismos que responde a la reducción de la fricción¹⁸ de una posible campaña militar, las BFSAI llevan a cabo, con un nivel de frecuencia que excede los tiempos estándar de los países de la región, intensivas actividades de adiestramiento militar individual y conjunto.

Con relación a ello se han advertido acciones y procedimientos sistémicos sobre una dinámica de instrucción y adiestramiento que, paralelamente, contribuye con una presencia activa en todos los espacios insulares, otorgándole el alcance operacional necesario para una correcta proyección de sus medios en toda el área archipelágica.

El punto de partida de estos esfuerzos operacionales se establece a partir de ejercicios básicos y específicos para cada ambiente de guerra, que abarcan desde navegaciones de patrulla dentro de la porción marítima adyacente incluyendo a las Islas Georgias, hasta misiones de adiestramiento en técnicas de combate para las aeronaves de caza.

Estas actividades conducen a una planificación y ejecución de ejercicios militares de mayor complejidad, tendientes a la integración conjunta como parte de una maniobra operacional buscando consolidar los principios de unidad de comando y concentración, muy complejos de afianzar dentro de un

17- Estructuras aisladas construidas con pilotes que sirven de apoyo lateral y amarre para embarcaciones.

18- Término empleado para identificar causas endógenas, no planeadas, que se oponen al desarrollo de una operación.

contexto de interoperabilidad entre diferentes ramas de las fuerzas armadas.

Concretamente, los últimos dos ejercicios de esta clase llevado a fines del año 2020 y mediados de 2021, contaron con un esquema que incluía como objetivo la conquista de una porción terrestre ocupada sigilosamente por un agresor externo.

Todas estas capacidades técnicas de medios militares y eventualmente de seguridad¹⁹ mencionados precedentemente y a la luz de una dinámica liderada por un adiestramiento “todo tiempo”, permite afirmar que las fuerzas militares conjuntas establecidas en las Islas Malvinas han sido claramente ideadas para reaccionar con la máxima eficacia contra un potencial agresor que pueda proyectar una ofensiva desde una corta distancia, tal como lo podría llevar a cabo la República Argentina.

Justin Crump²⁰, expresó que “Si bien la acción militar a gran escala es más o menos inconcebible, una acción simbólica por parte de fuerzas especiales argentinas, sigue siendo una opción viable para que Buenos Aires



19- De dichos ejercicios también participaron fuerzas locales representadas por las Fuerzas de Defensa de las Islas Malvinas compuesta enteramente por soldados locales y por una Unidad de Apoyo Policial.

20- Oficial del Real Ejército Británico experto en defensa, inteligencia y seguridad en situación de retiro y actual director ejecutivo de la consultora de riesgo Sibylline Ltd.

refuerce el apoyo interno en torno a la situación Malvinas, aún si esto representa un riesgo para las relaciones diplomáticas” (Giannangeli, 2021)

Proceso de sostenimiento económico-financiero del plan de defensa británico de las Islas

Una vez finalizado el conflicto del Atlántico Sur, el gobierno británico asignó una suma de 806 millones de dólares destinados principalmente al mantenimiento de una guarnición de defensa en el archipiélago que en ese momento contaba con 4000 hombres, seis fragatas y aeronaves tipo Harrier y Phantom, entre otros medios militares. (Gallego-Díaz, 1983)

Esto no solo respondía al sostenimiento de fuerzas para la custodia de las islas, sino que también, el contexto global de esa época afectado por los avances de la Guerra Fría, requería a todos los países miembros de la OTAN incrementar sus gastos militares en un 3 % real anual, hecho que sólo los Estados Unidos y el Reino Unido pudieron cumplir.

En 1985 finalizan las obras de construcción de la base de la Real Fuerza Aérea Mount Pleasant con un costo de inversión que rondó los 300 millones de dólares (Gómez, 2010). Esta nueva infraestructura integró a la mayor parte de los tres componentes como una sola fuerza conjunta, instaurando un nuevo orden presupuestario consecuente con la misión establecida. Hasta mediados de los años 2000 las asignaciones presupuestarias se mantuvieron dentro de niveles estables rondando los 60 millones de dólares. En un apacible contexto de estabilidad regional y contrariamente a lo esperado, a partir del año 2006 el presupuesto asignado demostró un paulatino ascenso, incrementándose en un 15.4 % en el período 2006-2011, cuya pendiente se puede visualizar en la figura 5.

Este acrecentamiento respondería a dos causas. La primera de ellas implicaría el endurecimiento de las manifestaciones públicas promovidas por el poder ejecutivo argentino en referencia a los reclamos soberanos y ejercicios militares británicos en la zona bajo disputa.

La segunda causa sería consecuente con los resultados obtenidos *in situ* de las primeras prospecciones llevadas a cabo por las compañías petroleras,

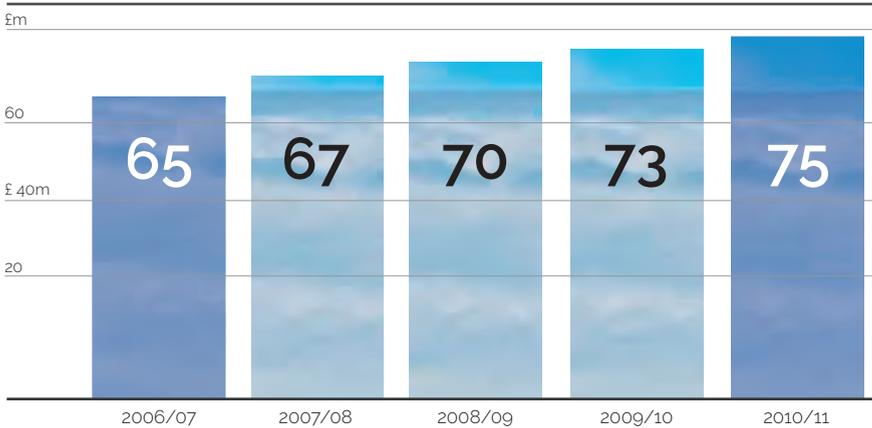


Figura SEQ Figura * ARABIC 5. Gráfico representativo de la evolución de asignaciones presupuestarias 2006-2011. Fuente: CITATION Rog13 \l 1033 (Rogers, 2013).

las cuales, como fue desarrollado precedentemente, superaban ampliamente las expectativas británicas.

Este nuevo escenario estratégico motivó al Reino Unido a afrontar una inversión crediticia adicional al presupuesto año 2015 equivalente a 268 millones de dólares, dinero que se encontraría destinado al inicio de un proyecto de “modernización de infraestructuras, equipamientos de comunicaciones y de armamento” (Fallon, 2015).

Progreso Legal Internacional y Decisiones Políticas que Influyen sobre la Estrategia Militar Argentina como Amenaza para el Reino Unido

Marco histórico y posición legal argentina

La legitimidad del reclamo argentino se sustenta sobre la demanda a título histórico originado antes del año 1833, momento en que las Islas Malvinas fueron convertidas en una colonia británica por medio de su ocupación a través de un acto de fuerza. Motivado por la Organización de las Naciones Unidas, en el año 1966 ambas partes comienzan las negociaciones con una, hoy quizás llamativa, inclinación británica a transferir paulatinamente la soberanía bajo ciertas consideraciones vinculadas con la protección de los habitantes en las islas.

No obstante, y a medida que fueron transcurriendo los años, el Reino Unido se negó a avanzar sobre una sólida negociación de soberanía de las islas, contexto en que la República Argentina entendió que las posibilidades de progresar sobre este punto se habían agotado, decidiendo continuar con la interacción política empleando su instrumento militar para recuperar el territorio usurpado.

Si bien esta acción fue condenada por diversos países del mundo incluyendo a los miembros permanentes y no permanentes del Consejo de Seguridad de la ONU, algunos autores le han otorgado cierta legitimidad a la ofensiva argentina. Cañardo H. (2017) sostiene que:

La reclamación tenía un fundamento sólido, pero el Derecho Internacional Contemporáneo, con su sistema legal, formal e ilegítimo a favor de los más poderosos, no le ofrecía soluciones a Argentina. En este sistema, la autoayuda²¹ resulta un último recurso cuando el proceso formal no funciona, y la Argentina lo utilizó. (pág. 219)

Consideración actual de la cuestión estratégica Malvinas dentro de la política de defensa argentina

Históricamente, los puntos que incluyen a las Islas Malvinas en todo su espectro han ocupado una posición de suma relevancia en la agenda internacional argentina.

Desde la asunción de Raúl Alfonsín en el año 1983 hasta la actualidad, los discursos inaugurales presidenciales destacaron el interés nacional para la búsqueda de una recuperación soberana²² sobre el archipiélago en disputa.

Las regulaciones internas que consideran a la cuestión Malvinas tales como la (Ley N° 23554, 1988) de defensa nacional, el Libro Blanco de la República Argentina, el (Decreto 2645/14, 2014) sobre la Directiva de Política de Defensa Nacional, entre otros, contemplan en todo sentido la recuperación y defensa de las islas conforme a los principios del Derecho Internacional, aunque sorpresivamente generando *contrario sensu*²³ al ex-

21- En muchos casos la doctrina de autoayuda se relaciona con la legítima defensa.

22- La disposición transitoria primera de la constitución nacional de 1994 incluye a la ratificación soberana como tema central de la disputa.

23- Argumento cuando se deduce una consecuencia opuesta a lo afirmado o negado en una premisa dada.

cluir, en algunos casos y de manera taxativa, el empleo del instrumento militar para resolver la cuestión soberana.

Esta voluntad podría responder a tres cuestiones bien definidas. Como fue desarrollado anteriormente y si bien la comunidad internacional podría visualizar a la República Argentina como un actor determinante en sus decisiones y con una menor aversión al riesgo a la auto percibida, la ausencia de un sólido respaldo por parte de sus medios y capacidades militares, le otorgan a nuestro país características equivalentes a la de un palomo, debiendo indefectiblemente adoptar conductas resolutorias basadas únicamente en diálogos colmados de prudencia y mesura que no lleven a la situación a una nueva escalada.

Antecedentes como el conflicto por la construcción de las plantas de pasta celulosa en la República Oriental del Uruguay y la retención por pedido de embargo de la Fragata A.R.A “Libertad” en la República de Ghana, revelan dicho proceder con una preponderancia de conducta pacifista, procurando la definición de las controversias únicamente a partir de sentencias arbitrales.

En segunda instancia la falta de un entorno ciudadano que apoye una búsqueda de solución militar para la definición de la disputa soberana es ampliamente significativa. Ya las primeras investigaciones luego del conflicto de 1982, a comienzos de los años 90, reflejaban una falta de interés generalizado sobre la cuestión. Algunos analistas afirmaron que “si bien la causa Malvinas invoca emoción y un sentimiento de intensidad, sólo una minoría de argentinos consideraba a la disputa como un problema internacional importante” (Corbacho, 2001, pág. 3)

Con relación a esa situación, hoy en día la voluntad de la población no ha mostrado cambios elocuentes. La percepción general de la opinión pública en referencia a una hipotética ofensiva militar para la recuperación del archipiélago no es considerada como una opción factible ni aceptable. Esto se debería al público conocimiento de la situación de las Fuerzas Armadas, magnificado aún más por la idea establecida y, definitivamente acertada, del amplio poder militar británico en la región y en el mundo.

Finalmente, la falta de inversión en el ámbito de defensa durante décadas no solo ha contribuido con un pronunciado descenso de los niveles

de adiestramiento y sostenimiento de las fuerzas, sino que también han evidenciado la ausencia de una política a mediano y largo plazo que prevea la renovación de los medios militares actuales, los cuales fueron diseñados para amenazas convencionales de la era de la Guerra Fría que lentamente van desapareciendo.

La República Argentina ha tenido durante un poco más de una década uno de los presupuestos en Defensa más bajo de la región, cayendo del 4,179 % del PBI en 1978, a un 1,451 % en 1990 y alcanzando un valor menor al 1 % del PBI en los últimos años, ver figura 6, donde llamativamente cerca del 80 % del total de la asignación se destina únicamente a salarios y pensiones. (Pardo, 2017)

En resumen, estas tres características confirman que la figura de la República Argentina como una amenaza real, concreta y efectiva para el Reino Unido se ha ido desvaneciendo a un ritmo constante, vertiginoso y preocupante, agudizándose especialmente en los últimos 20 años.



Figura SEQ Figura * ARABIC 6. Gasto militar (% del PBI). La cantidad de recursos que el país destina a la defensa ha sufrido una fuerte caída en los últimos cuarenta años. Fuente: CITATION Ban2

Es por ello que el amplio desbalance militar y económico como pilares de una relación de fuerza entre ambos actores y la existencia del medio de cambio Fuerzas Armadas²⁴ como instrumento de poder que no implica el uso de la fuerza pero sí su amenaza, generan que la alternativa militar para resolver la controversia se haya tornado impensable e impracticable, donde una hipotética situación que lleve a una escalada, no tendrá ninguna base objetiva para que Argentina pueda defender sus intereses tal como lo dictamina su propia legislación interna.

Conclusiones

La dinámica estratégica y operacional británica en la zona bajo análisis ha puesto de manifiesto la existencia de una estrecha y proporcional vinculación entre el progreso de exploración para la búsqueda de potenciales recursos hidrocarbúricos en la Cuenca de Malvinas, el despliegue y sustento militar para su defensa y las sólidas pretensiones argentinas de recuperación y reconocimiento soberano.

Los primeros estudios de prospección proyectaban a la región como una de las áreas más fructíferas dentro del mercado del petróleo, situándola en un principio entre las grandes exportadoras del mundo similares a las ubicadas en Oriente Medio.

La confirmación de una significativa diferencia entre lo estimado y lo real, sumado a los efectos macroeconómicos globales definidos por la presencia de la pandemia del virus Covid-19, ha impactado fuertemente en las planificaciones a corto y mediano plazo de los agentes privados y estatales participantes, generando incertidumbre sobre el rumbo a adoptar en los próximos meses.

Los datos observados dentro de la trazabilidad de los hallazgos minerales iniciales, evidenció un efecto directo sobre el incremento de las asignaciones presupuestarias para la defensa del archipiélago, permitiendo establecer un esquema operacional acorde al escenario actual,

24- Especie de “moneda” empleada en el análisis de una cuestión estratégica existente dentro del método de toma de decisiones en condiciones de incertidumbre que corresponde a lo que Habermas y Parsons llaman “medios circulatorios”, cuyos ejemplos clásicos son los votos para el ámbito político, el dinero para el ámbito económico y las armas para el ámbito militar

sustentado por poderosos medios de combate capaces de repeler efectivamente cualquier acción ofensiva por parte de la República Argentina. Si bien los reclamos ante los foros internacionales y las manifestaciones públicas argentinas aún hoy son consideradas por el Reino Unido como una amenaza sobre la porción territorial en disputa, la República Argentina se presenta como un actor volcado a resolver la controversia únicamente por medios pacíficos, con muy bajas posibilidades de recurrir a su instrumento militar debido al marco sinérgico creado por la falta de inversión en el ámbito de la defensa y la conocida ausencia de apoyo ciudadano.

En consecuencia, será materia de un futuro análisis estratégico, evaluar el impacto sobre la dialéctica de voluntades existente entre los principales actores motivado por un potencial descenso en jerarquía del interés recursos hidrocarburíferos, en particular para el Reino Unido y su clara intención de sostener en el tiempo, la actual y fuertemente defendida, usurpación de las Islas Malvinas.



Mascarón de proa de un galeón del siglo XVI. Museo Marítimo, Estocolmo, Suecia. Foto Carlos Cal.

La Relación del Poder de Combate Relativo en Tierra en la “Operación Rosario”

*Capitán de Navío de Infantería de Marina VGM (R)
Hugo Jorge Santillán*





El Capitán de Navío de Infantería de Marina VGM (R) Hugo Jorge Santillán se recibió de Guardiamarina de Infantería de Marina el 31 de diciembre de 1967. Fue jefe de una compañía de tiradores en el Batallón de Infantería de Marina número 5 de Tierra del Fuego. Fue jefe de operaciones y segundo comandante de distintas unidades de combate de la Infantería de Marina. Ejerció el comando del Batallón de Seguridad de la Armada, del Batallón de Infantería de Marina número 3, de la Fuerza de Infantería de Marina de la Flota de Mar y de la Base de Infantería de Marina BATERÍAS. Realizó el curso de Comando y Estado Mayor en el Cuerpo de Marines de los Estados Unidos de Norteamérica. Con el grado de Capitán de Navío, fue Jefe de Estado Mayor del Comando de la Infantería de Marina, agregado naval en Sudáfrica y Director Ejecutivo del Hospital Naval Buenos Aires. Fue Profesor de la Escuela de Guerra Naval en las asignaturas de Operaciones Anfibias, Planeamiento y Estrategia Operacional y Profesor Invitado de la Escuela de Guerra de la Fuerza Aérea Argentina y del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas.

La Relación del Poder de Combate Relativo en Tierra en la “Operación Rosario”

CNIM VGM (R) Hugo Jorge Santillán

Resumen

¿Por qué la Fuerza de Desembarco de la Operación “Rosario” fue abrumadoramente superior a las tropas británicas en las islas el 2 de abril de 1982? Esta pregunta es materia de discusión en medios más o menos bien informados. El autor nos describe a lo largo del texto los factores que debieron ser tenidos en cuenta para resolver el problema militar a enfrentar. Las limitaciones impuestas al accionar de los infantes de marina argentinos constituyeron un caso atípico en las operaciones militares ofensivas: “en la medida de lo posible no matar, no herir, no destruir propiedad privada.”

Palabras clave: OPERACIÓN ROSARIO, DESEMBARCO, OPERACIÓN ANFIBIA, MALVINAS

Abstract

Why the landing force in “Operación Rosario” was overwhelmingly superior to the British troops on the Malvinas Islands on April 2nd, 1982? This question is a matter of discussion on the (more or less) informed media. The author describes us throughout the text the factors that had to be considered to solve the military problem to be faced. The limitations imposed to the Argentine marines were an atypical case for offensive military operations: “If possible, do not kill or wound. Do not destroy private property.”

Key Words: OPERATION ROSARIO, LANDING FORCE, AMPHIBIOUS OPERATION, MALVINAS

Introducción

Finalizadas las operaciones militares del Atlántico Sur de 1982 la opinión pública supo que la Fuerza de Desembarco de la Operación “Rosario” estaba compuesta por unos 1000 hombres, mientras que los defensores británicos no pasaban de ochenta Royal Marines más una milicia local de unas decenas de civiles armados.

Frecuentemente me preguntan la razón por la que empleamos una fuerza tan desproporcionada. La pregunta me parece más que razonable.

En términos populares “no se debe utilizar un cañón para eliminar una hormiga”, entonces ¿no exageramos la puesta en escena?

En términos militares, debe considerarse el requisito de operar “con el poder de combate adecuadamente distribuido”. Puesto en estos términos, la respuesta no es simple y requiere fundarse sobre argumentos sensatos. Veamos.

Quienes participábamos del planeamiento preliminar en el verano 1981/1982 disponíamos a través de nuestro sistema de inteligencia de información precisa respecto del factor “fuerzas enemigas en el área”. Sabíamos que los Royal Marines en las Islas eran alrededor de cuarenta, dotados de armamento portátil¹. Estos efectivos podrían eventualmente ser reforzados por una milicia local de aproximadamente 50 civiles con armas livianas.

Estos milicianos solían hacer algunas prácticas de tiro en polígono. Se desconocía si lo hacían como adiestramiento militar, simple entretenimiento o deporte. Según la apreciación de inteligencia esos hombres no constituirían una amenaza significativa (se les atribuía un valor militar modesto), pero tampoco se los descartó.

Es oportuno recordar que la relación de fuerzas terrestres a considerar durante el planeamiento depende del tipo de operación a realizar y de muchos otros

1- La semana previa al desembarco había llegado a Stanley el destacamento de Royal Marines que relevaría al que se encontraba allí desde el año anterior. No teníamos esa información. El 2 de abril, en lugar de enfrentar a una sección de Royal Marines lo hicimos contra dos secciones. Sin embargo, las medidas concebidas para el plan de maniobra en tierra de la Fuerza de Desembarco para dotarlo de flexibilidad, libertad de acción y poder de combate tanto al ataque principal como a los de apoyo fueron más que suficientes para el logro de la misión. En realidad, puede decirse sin caer en vanidad que ese incremento en la fuerza enemiga no influyó en el resultado de la operación.

factores cantidad de efectivos, movilidad, adiestramiento, poder de fuego, sistemas de C3I (comando, control, comunicaciones e inteligencia de combate), logística, apoyos de fuego orgánicos y externos, refuerzos, etc.

Por ejemplo, el ataque envolvente exige una relación de fuerzas claramente superior en el punto de aplicación del esfuerzo principal. La maniobra de penetración, el rodeo, el ataque frontal, las acciones retrógradas y aún las operaciones defensivas requieren proporciones más o menos específicas (teóricas) entre los adversarios.

En las incursiones anfibia y en los golpes de mano la relación de fuerzas luce usualmente desfavorable para el atacante.

Esta diferencia se suple mediante la explotación del efecto sorpresa; se logra atacando desde una dirección inesperada, en momentos imprevistos, en horas de visibilidad reducida o nula, mediante un asalto temerario, apelando a medidas de engaño, burlando el sistema de seguridad del adversario, haciendo ataques simulados o de diversión, etc. Hay muchos casos históricos en que un reducido grupo cumple su misión y se retira sin provocar la reacción del enemigo o le infringe cuantiosas pérdidas a un costo relativamente bajo.

Para dar algunas referencias, digamos que nuestra doctrina dice que para que un ataque frontal terrestre diurno con infantería desmontada tenga probabilidad de éxito, la relación deseable de fuerzas en oposición deberá ser como mínimo 4 a 1 a favor del atacante; para un ataque de apoyo es suficiente una proporción de 1 a 1; una maniobra de penetración exigirá que se coloque como mínimo un poder de combate de 3 a 1 en el punto de ruptura; etc.

Volvamos a nuestro problema.

En febrero y marzo de 1982 el lugar de trabajo del Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco se había constituido en el Cuarto de Guerra del Batallón de Infantería de Marina N° 2, en la Base de Infantería de Marina Baterías.

La guía de planeamiento del Comandante de la Fuerza de Desembarco contemplaba que ese batallón constituiría el núcleo de la fuerza de desembarco y que la Agrupación de Comandos Anfibios se emplearía en ataques secundarios a determinar.

A lo largo de la primera etapa de planeamiento se concibieron cuatro capacidades del enemigo:

- 1.** Atacar las playas de desembarco a partir del día D a la hora H con efectivos de hasta una sección de infantería (Royal Marines) y elementos de la milicia local (+/- 50 hombres).
- 2.** Defender las playas de desembarco a partir de este momento mediante posiciones ligeramente organizadas con efectivos de hasta una sección de infantería (Royal Marines) y elementos de la milicia local (+/- 50 hombres).
- 3.** Retardar desde las playas de desembarco hacia Puerto Stanley a partir del día D a la hora H con efectivos de hasta una sección de infantería (Royal Marines) y elementos de la milicia local (+/- 50 hombres).
- 4.** Defender el aeropuerto, el puerto y la localidad de Puerto Stanley a partir del día D a la hora H con efectivos de hasta una sección de infantería (Royal Marines) y elementos de la milicia local (+/- 50 hombres).

Los asaltos anfibios exigen que la superioridad de la fuerza de desembarco respecto de las tropas enemigas en el área sea substancial. Ello se debe a que el asalto empieza prácticamente con un poder de combate en tierra cercano a un cero inicial en la playa o en la zona de aterrizaje de helicópteros, el que debe ser progresivamente incrementado.

Estas operaciones comienzan con el asalto de la infantería sin apoyo de artillería de campaña, desprovista de tanques, alejada de todo sostén logístico y careciendo del apoyo de casi todas las armas pesadas. Poco a poco la fuerza de desembarco pondrá en tierra sus apoyos de combate, servicios para apoyo de combate, reservas, etc. Gradualmente desarrollará todo su potencial militar y lo empleará para cumplir con su misión.

La Operación “Rosario”, a la luz de las tablas y cálculos doctrinarios, podría haberse ejecutado con las siete secciones de tiradores (más los apoyos de combate y servicios de apoyo de combate) del Batallón de Infantería de Marina N° 2 y con la Agrupación de Comandos Anfibios, con lo que se disfrutaría de una cómoda relación de poder de combate relativo del orden de 10 a 1, lo que puede calificarse como “substancial superioridad de fuerzas”.

A partir del 23 de marzo hubo un vuelco en el proceso de planeamiento: en lugar de trabajar en una operación que se concretaría no antes de la primavera, la Fuerza de Desembarco debía embarcar el 28 de marzo: la amenaza de los británicos de emplear la fuerza si la gente del empresario Davidoff no abandonaba de inmediato las islas Georgias impuso la necesidad de adelantar la ejecución del asalto anfibio.

Esta perentoriedad impidió la realización de operaciones pre día D. Por ejemplo, no había tiempo para infiltrar comandos anfibios para determinar el despliegue enemigo en la zona del objetivo, confirmar el tipo de fondo de las playas seleccionadas, engañar sobre el punto de aplicación del desembarco principal, rutina de patrullado, posiciones fijas, etc.

Consecuentemente, luego de confrontar los modos de acción propios contra las capacidades del enemigo, se incorporó a la maniobra del batallón de desembarco los apoyos de fuego naval de una corbeta y de una batería de artillería de campaña; se mecanizó a las tres compañías de tiradores del batallón en vehículos anfibios a oruga; se agregó una compañía de tiradores (-) de otro batallón como reserva de la fuerza de desembarco para ser desembarcada mediante helicópteros; los comandos anfibios llevarían a cabo por lo menos dos ataques secundarios en apoyo del ataque principal; se agregó una sección de infantería del Regimiento de Infantería 25 a la ola de asalto; se aumentó la capacidad antitanque y de apoyo de fuego de la compañía de la ola de asalto y de las que llevarían el ataque principal y se desembarcaría de noche, explotando las capacidades de visión nocturna de los vehículos anfibios y de guiado radar de las olas de desembarco durante el movimiento buque a costa nocturno. Con estas medidas se elevó la superioridad de nuestra fuerza de desembarco a ¡20 a 1 como mínimo!

Es conveniente destacar que el proceso de planeamiento no se detuvo en Baterías antes del embarco; continuó durante la travesía hacia el objetivo

anfibia, en la víspera del día D y se impartieron órdenes parciales durante la ejecución de la operación. No me explayaré en este punto por cuanto los participantes han escrito bastante al respecto.

Sin conocer lo comentado hasta ahora, el gran público puede seguir preguntándose porqué la fuerza de desembarco asaltó con una superioridad tan manifiesta.

Esta cuestión fue largamente debatida no solamente en varios momentos del proceso de planeamiento del Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco sino también con la participación directa y personal del Comandante de la de la Fuerza de Desembarco.

En ocasión de analizar la misión de la Fuerza de Desembarco, al concebir los modos de acción, al ponderar las capacidades del enemigo, durante el enfrentamiento de modos de acción contra todas las capacidades del enemigo y especialmente en todas las apreciaciones preliminares y de apoyo se tuvieron especialmente en cuenta los condicionamientos impuestos por la Junta Militar y reproducidas luego por el Comandante de la Fuerza de Tareas Anfibia en su guía de planeamiento:

- La operación debe ejecutarse por sorpresa.
- Debe ser de breve duración.
- **Debe ser incruenta para la población y en todo lo posible también para la tropa británica.**
- En lo posible debe evitarse dañar propiedad privada.

Nos detendremos en el tercer condicionamiento que es el que hace a la esencia de este artículo y también se relaciona e incide en los otros tres.

Surge de inmediato que es un condicionamiento extraño para una misión ofensiva militar.

Al respecto el Comandante de la Fuerza de Desembarco, el Contraalmirante de Infantería de Marina D. Carlos Büsser hizo un racional y pormenorizado

análisis². El uso del tiempo de verbo condicional en el efecto deseado ya resulta inusual y llamativo en el léxico militar.

¿Ser incruenta? Ello era un condicionante difícil de resolver ya que no dependería solamente de nuestro accionar sino de la respuesta y accionar del enemigo. Cuando las armas entran en acción las consecuencias inmediatas son heridos, muertos y casi invariablemente también destrucción de propiedad privada.

Después de muchos análisis, consideraciones y especialmente luego de enfrentar nuestros modos de acción contra todas las capacidades del enemigo se arribó a las siguientes conclusiones:

- A toda costa se debía evitar que el combate decisivo se librara dentro de la localidad. Ello se debió a que el combate en zonas urbanas lleva casi siempre implícita la destrucción y –lo que es peor- muchos más muertos y heridos que en otros tipos de operaciones. Tales bajas son esperables no solo entre combatientes sino también entre la población civil del lugar.
- Por ello, la Fuerza de Desembarco debía operar de tal manera que disuadiera y desalentase al defensor de oponer cualquier tipo de resistencia seria, deponiendo su voluntad de resistir cuanto antes y al menor costo (en su sentido más amplio) para ambos bandos.

Para ello, como fruto de los cambios introducidos, el esquema de maniobra en tierra que llevó a cabo la Fuerza de Desembarco consistió en lo siguiente, en forma resumida (se mantienen los tiempos de verbos usados durante el planeamiento):

La masa de los comandos anfibios hará un ataque secundario desembarcando por superficie de noche el día D -1 en Bahía Enriqueta para neutralizar

2- El Alte. Büsser en el libro "Operación Rosario" (Ed. Atlántida, página 15) expresa: "...debía ser incruenta respecto a la población, ya que si bien se tenía conciencia de que ésta no era adicta a nuestro país es cierto que se encontraba dentro de territorio argentino y en consecuencia había que protegerla todo lo posible. La idea de incruenta llevaba implícita la de no causar destrucciones innecesarias en las instalaciones privadas ni en los servicios públicos. Respecto a la tropa británica el requisito incruento significaba causar la menor cantidad de bajas que fuera posible a fin de no dar pie a una reacción emocional en la población y gobierno británico. Había un motivo adicional: se tenía la seguridad que si se producían bajas en la población o en la tropa defensora, la propaganda británica aprovecharía la circunstancia para atacar al país agudizando la mala imagen de la Argentina en la cuestión de derechos humanos."

en Moody Brook a los Royal Marines; luego divertirá sobre el punto de aplicación del ataque principal y posteriormente apoyará a orden al ataque principal.

El resto de los comandos anfibios hará otro ataque secundario desembarcando por superficie de noche el día D – 1 en Bahía Enriqueta para lograr la rendición del gobernador antes que el ataque principal penetre en la localidad³.

- Una patrulla de buzos tácticos hará un tercer ataque secundario desembarcando por superficie de noche desde submarino el día D -1 en Bahía Yorke para aclarar la situación del enemigo en el lugar; estará preparada para marcar la playa a las olas de desembarco a partir del día D a la hora H – 10 minutos.
- Una compañía de tiradores (-) del batallón de desembarco hará un cuarto ataque secundario desembarcando de noche en vehículos anfibios a orugas el día D a la hora H a través de Bahía Yorke; maniobrá ofensivamente para asegurar la playa de desembarco; desprenderá parte de sus efectivos para ocupar el aeropuerto; adquirirá el control del istmo próximo a The Canache; se constituirá en vanguardia del ataque principal; a orden se conectará con la masa de los comandos anfibios; conquistará el apostadero naval de Dairy Cove y adquirirá el control de la boca de la bahía de Puerto Stanley (The Narrows).

3- Durante el planeamiento en Baterías, este ataque secundario lo llevaría a cabo una fracción del Regimiento de Infantería 25 mediante helidesembarco. Esta participación del Ejército Argentino en la operación fue una decisión personal del señor Almirante Büsser: afirmó que el Ejército Argentino no podía quedar al margen. Trató este asunto con el señor General Osvaldo Jorge García (Comandante del V Cuerpo de Ejército que en esos momentos había sido designado Comandante del Teatro de Operaciones), quien estuvo de acuerdo. No es ocioso resaltar el sano espíritu del accionar conjunto de los altos mandos mencionados. Por otro lado, inicialmente la patrulla del Capitán Giachino estaba compuesta por comandos anfibios y buzos tácticos; tenía la misión de asegurar el funcionamiento de los servicios públicos esenciales de la localidad (usina eléctrica, central telefónica, etc.). Durante la travesía se tomó conocimiento de la pérdida de la sorpresa táctica: el Gobernador de las Islas tenía información de la inminencia de una operación militar argentina sobre Malvinas. En reunión de los comandantes del Teatro, de la Fuerza de Tareas Anfibia y de la Fuerza de Desembarco llevada a cabo a bordo del destructor ARA “Hércules” se tomó la decisión de introducir algunos cambios al Plan de Ataque de la FTA. En lo que interesa, las tropas del RI 25 ya no se ocuparían del Gobernador, sino que deberían conquistar el aeropuerto de Stanley para recibir al resto de su unidad; los comandos anfibios al mando del Capitán Giachino dejarían de lado los servicios públicos esenciales para asumir la tarea que previamente se le había asignado al Ejército: lograr la rendición del Gobernador antes de la llegada del grueso de la Fuerza de Desembarco a la localidad.

- La masa del Batallón de Desembarco hará el ataque principal desembarcando en vehículos anfibios a orugas el día D a H + 15 minutos a través de Bahía Yorke para conquistar el puerto y el aeropuerto; adquirirá cuanto antes el control de la localidad; capturará a los Royal Marines y a la milicia local.
- Una compañía de tiradores (-), reserva de la fuerza de desembarco, desembarcará a pedido mediante helicópteros; estará preparada para apoyar prioritariamente al ataque principal.
- Una batería de artillería de campaña desembarcará a pedido mediante helicópteros y vehículos anfibios a ruedas; prioridad de apoyo al ataque principal.

Como se puede apreciar, se concibió un ataque desde el Oeste sobre Moody Brook para neutralizar a los Royal Marines que hubiere en ese lugar o, en su defecto, realizar una operación de diversión con un nutrido fuego de armas desde ese lugar a la par que poco tiempo después, se produciría el avance desde el Este de los vehículos anfibios blindados. Así, el enemigo se vería amenazado desde dos direcciones casi simultáneamente. Con ello se contribuiría a disipar o diseminar su poder de combate.

Luego de asegurar la playa de Bahía Yorke, la compañía que desembarcó en primera ola pasaría a cumplir las tareas de vanguardia del batallón de desembarco. Al avanzar para vencer débiles resistencias, la vanguardia despejaría el camino para que el grueso de la fuerza de desembarco penetrara en la ciudad.

Finalmente, las dos compañías del batallón de desembarco ocuparían la localidad, realizarían tareas de control de la población, procederían a reunir y desarmar a los prisioneros y se constituiría la autoridad de asuntos civiles y gobierno militar.

La reserva, la artillería de campaña y los servicios para apoyo de combate desembarcarían a pedido y se empeñarían según previsiones determinadas para distintas alternativas, que por razones de brevedad las omito.

Cumplida la misión de la fuerza de desembarco, sería relevada por fuerzas del Ejército Argentino y –a orden- regresaría a sus bases mediante transporte naval y aéreo a determinar.



Sabemos lo que ocurrió entre las nueve de la noche del 1 de abril y las ocho y media de la mañana del 2 de abril de 1982, por lo que no me extenderé en ello.

Con posterioridad a la operación supimos que el despliegue inicial del enemigo era el siguiente:

- 1- Puesto comando adelantado control sobre el istmo
- 2- Puesto comando principal y grupo seg del Gobernador
- 3- Zona de la reserva

Como se aprecia en el gráfico precedente, no había tropas británicas en las playas de desembarco seleccionadas, lo que permitió llegar a tierra sin oposición e incrementar el logro del efecto sorpresa.

El desembarco principal y los secundarios se realizaron a través de playas al Norte y al Sur de la localidad, respectivamente:

Durante el amanecer del 2 de abril de 1982, el trepidar del suelo debido al avance de los vehículos blindados a oruga, el atronador rugido de sus motores, el desconcertante batir de las palas de los helicópteros, el ruido de las orugas sobre el pavimento y las siluetas de buques de guerra al Norte de Stanley deben haber producido efectos atemorizantes en las tropas británicas y en la población.

A poco, se escuchaban disparos alrededor de la casa del Gobernador por el Oeste mientras que varios vehículos blindados a oruga se movían desde el Este hacia el poblado. Como manifiestan varios de los defensores británicos en sus escritos posteriores, se vieron amenazados desde dos direcciones totalmente opuestas.

La dispersión inicial de los Royal Marines contribuyó a facilitar la maniobra de la vanguardia de la Fuerza de Desembarco, la que no tuvo más que un corto combate por el fuego con dos patrullas enemigas; pocos minutos después el grueso del Batallón de Desembarco comenzó la ocupación de Stanley (aún no se la había rebautizado Puerto Argentino).

Por el contrario, el repliegue y concentración de las patrullas británicas sobre la casa del Gobernador les permitió presentar una moderada resistencia, lo que significó un obstáculo para lograr la rápida caída de la plaza

El Capitán de Corbeta de IM D. Pedro E. Giachino y su patrulla de comandos anfibios tenían la misión de lograr la rendición del Gobernador antes de que la Fuerza de Desembarco entrara al poblado. En esos momentos Giachino veía y escuchaba el corto combate por el fuego de la vanguardia en los suburbios hacia el Este. Aún así, el Gobernador seguía en su casa (protegido por Royal Marines) sin responder a las intimaciones de rendición. Sin dudar, Giachino procedió a asaltar la casa al frente de su fracción. Cayó herido de muerte; dos de sus hombres resultaron con graves heridas.

Ante ese cuadro y viendo el despliegue de fuerzas muy superiores en tierra, mar y aire; con la escena de muertos y heridos a su alrededor; viendo su casa acibillada a balazos y ante insistentes ofertas de que se rindiera para evitar bajas y daños adicionales, el Gobernador pidió parlamento: nuestro héroe cumplió la misión de evitar la lucha en la localidad al precio de su vida⁴.

4- Ver www.cofradia2deabril.com.ar: "La heroica muerte del Capitán Giachino".

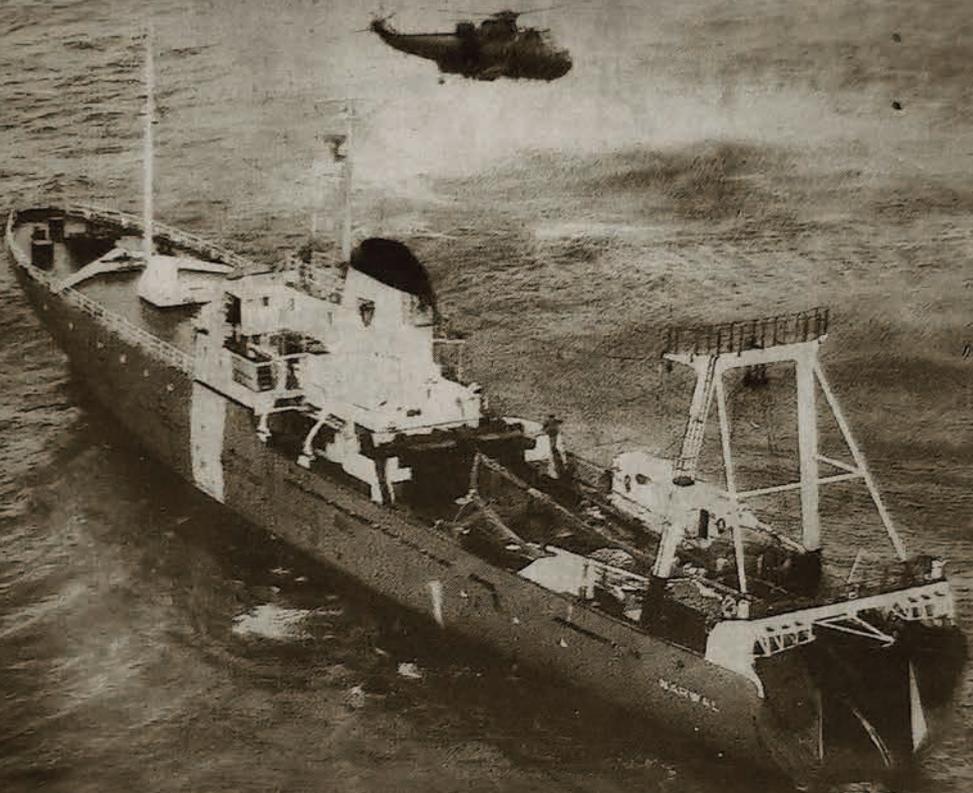
Los condicionamientos de no producir bajas, evitar combatir en la ciudad y producir el mínimo daño se habían cumplido totalmente.

Estos breves comentarios pretenden hacer luz sobre las razones por las cuales la fuerza de desembarco superó más que ampliamente el poder de combate de los efectivos británicos.

Sin duda, se trató de un asalto anfibio peculiar...

La Marina Mercante en La Guerra de Malvinas

Comisario Naval VGM Santiago Mario Tettamanzi





Santiago Mario Tettamanzi, Comisario Naval de la Marina Mercante Argentina. Egresado de la Escuela Nacional de Náutica Manuel Belgrano.

Desde 1958 a 1991 se desempeñó en buques de las empresas del Estado Argentino:

Flota Mercante del Estado

Flota Argentina de Navegación de Ultramar

Flota Argentina de Navegación Fluvial

Yacimientos Petrolíferos Fiscales

Servicio de Transportes Navales

Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA).

En las Operaciones de 1982 por la recuperación de las Islas Malvinas integró la Oficialidad del buque mercante ELMA “Río Carcarañá”, atacado por la aviación británica y hundido en el Estrecho de San Carlos, cuya tripulación náufraga permaneció en la Isla Gran Malvinas, retornando al continente en el Buque Hospital “Bahía Paraíso”.

Como a todos los Veteranos de Guerra se le ha otorgado la medalla “El Honorable Congreso de la Nación a los Combatientes. 2-4-82”. Y por la Armada Argentina, la medalla “Operaciones de Combate - Malvinas”.

Es autor del libro “RUMBO 105, MALVINAS”.

Fue Presidente del Centro de Civiles Veteranos de Guerra “Operativo Malvinas”. Es miembro del Instituto de las Islas Malvinas y Tierras Australes Argentinas.

La Marina Mercante en La Guerra de Malvinas

Comisario Naval VGM Santiago Mario Tettamanzi

Resumen

La Marina Mercante Argentina cumplió un rol esencial durante el conflicto del Atlántico Sur, no solo como transporte de pertrechos de guerra, personal y logística, reabasteciendo a las unidades de la flota de mar en el área de operaciones, sino también proveyendo valiosa información de inteligencia y protagonizando infinidad de arriesgadas misiones auxiliares que exigían un valor a toda prueba. Estos buques tripulados por civiles, en su mayoría voluntarios, a quienes se les asignó un oficial de la armada como enlace, carecían de armamento, sin embargo, dieron sobradas muestras de coraje, hidalguía, iniciativa e ingenio más allá del cumplimiento del deber. Varias de estas unidades dependían del Comando Naval Malvinas. El presente artículo les rinde un breve y merecido homenaje a estos héroes anónimos que se han ganado en buena ley un lugar de privilegio en la historia naval argentina.

Abstract

The Argentine Merchant Navy played an essential role during the South Atlantic conflict, not only as transport of war supplies, personnel and logistics, resupplying the naval units at sea in the area of operations, but also providing valuable intelligence and countless risky auxiliary missions that required unwavering courage. These ships, manned by civilian crews, mostly volunteers, were assigned a regular naval officer as liaison, but lacked any kind of weapons. However, they showed more than enough courage, initiative and ingenuity above and beyond the line of duty. Several of these units depended on the Malvinas Naval Command. This article pays a brief and well-deserved tribute to these anonymous heroes who have rightfully earned a privileged place in Argentine naval history.

1.- Sumaria introducción conceptual

La función esencial, dominante, de las marinas mercantes es la atención del comercio exterior e interior de las naciones, aún cuando, en algunos casos, el dominio del comercio marítimo ha sido la llave de expansiones imperiales.¹

Pero hay sucesos en el plano mundial que llevan a esos buques a cumplir sus funciones en condiciones extraordinarias. Una de ellas es el enfrentamiento bélico de los países, o grupo de países. Un ejemplo más contundente: las dos guerras mundiales que asolaron, una a principios y la otra a mediados, el pasado Siglo XX.

Nuestro País, precisamente, perdió en ambas, seis buques mercantes: tres en la Primera (“Monte Protegido”, “Oriana” y “Toro”) y tres en la Segunda (“Río Tercero”, “Uruguay” y “Victoria”) a pesar de ser la Argentina país neutral en la contienda, y hallarse sus buques claramente identificados como tales (pabellón nombre del buque y puerto de matrícula pintados a lo largo de sus cascos en ambas bandas).

En la Segunda Guerra la pérdida de buques mercantes llevó a los Aliados a utilizar las formaciones “en convoy” para proteger sus líneas logísticas. A pesar de ello, la acción del Eje, primordialmente submarina y aérea, causó estragos en las mismas; baste como ejemplo los Convoyes “PQ”, principalmente el “PQ-17” al norte de Europa (de Islandia a Mursmark), y el “Pedestal” en el Mar Mediterráneo (de Gibraltar a Malta).

Finalizada la contienda, y con la experiencia dejada por la misma, en 1950 un estudio publicado en el “Military Review” de la Escuela Militar de Kansas, EE.UU.², plantea las nuevas estrategias de los enfrentamientos bélicos del futuro; he aquí algunos párrafos determinantes: “...de nada vale a los países beligerantes salvar el personal y las unidades de la marina de guerra si sus transportes y buques mercantes son echados a pique...”, “el propósito único de dominar el mar es permitir el libre tránsito de sus embarques y fuerzas, y negarlo al enemigo...”, “...las flotas mercantes

1- “In 1651 the revolutionary government then ruling England passed a Navigation Act. This act may be considered the first of a long series of political measures by which the British colonial empire was built up. It was aimed against the Dutch carrying trade...” Palmer, R.R. “A History of the Modern World” Edit. Alfred Knopf, New York, 1961, pág. 140.

2- Díaz Cisneros, César, “Derecho Internacional Público”, Edit. Tea, Bs.As., 1966, Tomo II, pág 441/443.

son de vital importancia en la guerra actual... ”. Un detalle no menor: el origen del estudio es inglés.

2.- El usurpador

Y así entonces, casi como aseveración de lo anteriormente expuesto, nos encontramos en 1982 con el último gran enfrentamiento del Siglo XX: el originado por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (miembro de la Organización del Tratado del Atlántico Norte – OTAN, ó NATO,-) en su nueva aventura colonial-usurpadora-estratégica en el Atlántico Sur. En ella, el Reino Unido realiza el movimiento bélico más grande desde la Segunda Guerra Mundial³.

En su denominada Task Force se observa un total de 118 naves, de las cuales 80 (el 68% del total) son logísticas (30 de la Real Flota Auxiliar, 28 mercantes requisados y 22 mercantes fletados), compuestas por buques cisternas, porta-contenedores, frigoríficos, ferrys, trasatlánticos, remolcadores, aguateros, investigación oceánica, comunicaciones, taller (fueron reparados más de 80 buques en mar abierto).

El 25 de mayo la Argentina por medio de su aviación naval efectúa el único hundimiento de buque mercante de esa fuerza de tareas, el portacontenedores “Atlantic Conveyor”, nave de la Cunard Line. Por el cargamento bélico que transportaba, su pérdida significó un duro golpe a la logística destinada a la campaña terrestre de la invasión; los británicos lo han considerado un día trágico⁴. El por entonces Gobernador de Malvinas, General Menéndez, relata que el 14 de Junio, cuando firmó el cese de fuego, en un momento y ante un pedido y comentario suyo, el General británico Moore le respondió: *“Nosotros también perdimos todo cuando ustedes hundieron el “Atlantic Conveyor” porque también cometimos errores”* ⁵. Los errores a que se refería Moore eran haber centrado demasiado material para la campaña terrestre en un solo buque logístico.

3- Hastings, Max - Jenkins, Simon, La Batalla por las Malvinas (The Battle for the Falkland): “Ascension estaba destinada a ser el eje de la mayor operación de logística británica desde 1945...” (pág.140), “...es la operación más difícil que hemos intentado desde la II Guerra Mundial...”(pág.145).

4- J: El historiador Nigel West afirma: “cuando hundieron el Atlantic Conveyor estuvieron muy cerca de ganar la guerra. Hubieran atacado uno o dos buques más de la Marina mercante y estábamos terminados”. La Nación, Secc. Enfoques, Bs.As., 19-10-1997, pág.3.

5- Dabry, Hernán, “Entrevista al Gral.Mario Benjamín Menéndez”. Perfil.com.

El Almirante británico Sir Michael Layard, KCB, CBE,⁶ en su prólogo a la obra del oficial mercante John Johnson-Allen sobre la Marina Mercante en la Guerra de Malvinas⁷, afirma rotundamente en uno de sus párrafos; “... *captured for me the essence of our great merchant service and its people, to which we all owe so much throughout its five-hundred-year history...*”, “...*and as the title so aptly suggests, We Couldn't Have Done It Without Them...*”. En el mismo sentido se expresa el Almirante Right Honourable Lord West of Spithead, GCB, DSC: “*Quite simply, without the Merchant Navy the operation could not have happened...*”.⁸

Categoricos reconocimientos éstos, de altos miembros de la Armada Real sobre que sin la participación mercante, el componente armado de la Task Force no hubiera ido más allá de la Isla de Ascension y no se hubiera podido mantener durante todo su asedio alrededor de nuestros archipiélagos en aguas del Atlántico Sud-Occidental.

3.- Nuestros Mercantes

La Marina Mercante Argentina tuvo su participación activa en las operaciones de 1982.

El mismo 2 de Abril el buque “Isla de los Estados” de Transportes Navales participó de esa jornada, y luego diversas unidades, del mismo Transportes Navales, de las empresas oficiales y privadas del ámbito naviero, y de la pesca, fueron puestas al servicio de esa Causa Nacional, en un abanico logístico y de inteligencia que contó con todo el apoyo y disposición de sus estamentos directivos y embarcados, éstos últimos en carácter de voluntarios, pues no fue necesario dictar la movilización de esa reserva naval, como bien lo reconoció públicamente la Armada Argentina en la alocución que el Contralmirante VGM Adalberto Allovero pronunciara en la sede del Comando de la Armada en el homenaje de la Institución a los Marineros Mercantes y personal de la Prefectura Naval Argentina que intervinieron en las operaciones⁹.

6- Michael Layard en 1982 participó en la Task Force a bordo del portacontenedor “Atlantic Conveyor” como miembro de la Royal Navy, por entonces en calidad de Senior Naval Officer, a cargo del material aéreo embarcado y de las operaciones bélicas del buque. Sobrevivió a su hundimiento y luego escribió “Recollections of the Falklands Campaign”.

7- Johnson-Allen, John, “They Couldn't Have Done It Without Us”, The Merchant Navy in the Falklands War, Seafarer Books, Suffolk, UK, 2011.

8- Su declaración figura en la contratapa del citado libro de Johnson-Allen. En 1982 participó en la Task Force como Comandante de la fragata HMS “Ardent”, pasando a los trasatlánticos “Camberra” y “Queen Elizabeth 2” después del hundimiento de su buque durante el desembarco anfibio.

9- Texto del discurso del 9 de mayo 2008 en Muñoz, Jorge “Misión Cumplida”, Edit. Epopeya, 2º Edición, Bs.As., 2009, pág.260.

Las misiones asignadas pueden clasificarse en varios tipos: **A) Inteligencia;**
B) Abastecimientos y apoyos varios; **C) Transportes a las Islas.**



MV ELMA Rio Carcarañá

A) Inteligencia: Esta tarea se fundó especialmente en el seguimiento, ubicación e identificación de las unidades de la *Task Force* invasora. Por sus componentes y zonas de actuación, podría dividirse en dos grupos: a) Zona Isla de Ascensión - paralelo Río de la Plata; b) Zona paralelo Río de la Plata – Islas Malvinas.

El primer grupo estuvo conformado por los buques de la estatal ELMA que se hallaban navegando por el Atlántico en sus rutas comerciales habituales, tanto en NB como en SB. Avisados de la tarea a realizar y según sus posicionamientos modificaron sus derroteros para facilitar los posibles avistajes. Participaron de ello las siguientes unidades: “Río de la Plata”, “Misiones”, “Chubut”, “Glaciar F. Ameghino”, “Río Esquel”, “Alte. Stewart”, “Río Olivia”, “Río Iguazú”, “Glaciar P. Moreno”, “Río Limay”, “Tucumán” y “Chubut”.

En mérito a la brevedad de espacio, habremos de referirnos a la acción del mercante de ELMA “Río de la Plata” sobre la Isla de Ascensión: Durante su viaje SB de Bilbao a Buenos Aires, a la altura de Cabo Verde recibió directivas de incursionar en aguas de la mencionada isla, punto de

concentración y operaciones de abastecimiento de varias de las unidades de la *Task Force* invasora, entre ellas el trasatlántico “Camberra” trasportando tropas, el HMS “Fearless” buque de asalto con Infantes de Marina, la HMS “Antelope”, los transportes “Sir Galahad”, “Sir Tristan”, “Sir Bedivere”, “Stromnes” y “Pearleaf”. Llegado a proximidades del fondeadero, el mercante logró identificar y tomar fotografías de las unidades británicas, grabando las conversaciones radiales que mantenían abiertamente entre ellas y con la Isla. Una vez continuada su marcha fue requerido volver sobre su estela y completar más información, haciéndolo por la noche, con iluminación simulada de pesquero; todo material que fue entregado a su llegada a Buenos Aires¹⁰.

Tiempo después de finalizada la guerra, fuentes británicas dieron a luz que la incursión del “Rio de la Plata” llevó a creer a la comandancia de Ascension que el buque había desembarcado buzos tácticos para colocar explosivos en los cascos de las embarcaciones fondeadas, lo cual motivó una orden a las mismas de ir cambiando de fondeadero para generar un movimiento que impidiera dicha acción, inclusive a efectuar rastrellajes en el interior de la isla en busca de esos supuestos efectivos. En definitiva, toda la fuerza militar británica en la zona en máxima alerta, un gran logro de un inocente pero valiente buque mercante argentino.¹¹

A este grupo debe agregarse el buque, también de ELMA, “Tierra del Fuego II”, que sin estar en navegación comercial formó parte de un dispositivo especial (GT-17) bajo control de la Jefatura de Inteligencia Naval, con zarpada desde Buenos Aires, abarcando desde el límite exterior del río de la Plata hasta un área a la altura de Río de Janeiro, habiendo tenido contacto por instrumentos a 20 millas de un núcleo principal de la *Task Force*, y uno cercano de “vuelta encontrada” con una plataforma de desembarco de esa fuerza.

El segundo grupo de Inteligencia fue el conformado por pesqueros de diversas empresas, en una actividad coordinada de la Subsecretaría de Pesca, la Cámara de Armadores, e Inteligencia de la Armada. A su vez, este grupo puede dividirse en dos componentes: el primero, formando parte del ya citado GT-17, estuvo integrado por los buques “Usurbil”, “Mar Azul” y

10- La Nación, Secc. 7, Enfoques, Bs.As. 13 Junio 1999, pág 1 / 2.

11- Bishop, Patrick - Witherow, John. “La Guerra de Invierno, Las Malvinas”, Ed. Claridad, 1988, pág.73 (Citado en Boccazzi, J-A. “Compilación Malvinas”, Edit. Grafica Sur, 2004, pág.93).

“María Luisa”, desde el 21 de abril al 9 de mayo, con diversos avistajes. El segundo, cumpliendo otro GT, integró a los pesqueros “Narwal”, “María Alejandra” y “Constanza”, que partieron de Mar del Plata el 23 de abril a cubrir una amplia grilla en aguas cercanas a Malvinas.

Nuevamente razones de espacio obligan a centrarse en uno de sus integrantes, en este caso el pesquero “Narwal”, el cual, en el cumplimiento de su misión y habiendo sido ya interceptado por naves británicas, el 9 de mayo es atacado por aviones Harrier, y posteriormente, en una acción helitransportada de fuerzas SAS que se desplazaron sobre el buque, su tripulación fue llevada prisionera al portaaviones HMS “Invencible”, en donde es sepultado en el mar el Contraalmirante del pesquero, que había muerto en el ataque aéreo; el cadáver de Omar Rupp fue arrojado al mar envuelto en una bandera argentina, en una ceremonia a cargo del capellán del portaaviones. El “Narwal” se hundió el día siguiente. Un detalle: los tripulantes del pesquero fueron los únicos prisioneros argentinos que estuvieron en ese portaaviones, y el hecho de haber sido posteriormente trasladados a otra nave británica (el “Hecla”, el 19 de mayo), privó de haber tenido a bordo del “Invencible” testigos presenciales argentinos del ataque y daños que el día 31 de mayo realizó la aviación argentina al mismo, suceso éste que hasta el presente niega el usurpador.

A esta altura, cabe recordar que el 16 de abril el invasor había emitido un ultimato que rezaba así: *“El Gobierno de Su Majestad desea ahora dejar en claro que todos los buques argentinos incluidos los buques mercantes y de pesca que parezcan destinados a vigilar a las fuerzas británicas en el Atlántico Sur o dedicado a actividades de reunión de información contra dichas fuerzas serán considerados hostiles y susceptibles de recibir el trato correspondiente”*.

B) Abastecimientos y apoyos varios. Estas tareas requirieron operaciones diversas:

a) Abastecimiento de combustibles en navegación a los Grupos de Tareas de la Flota de Mar, (de los cuales formaron parte), a cargo de los buques cisterna de YPF “Campo Duran” y “Puerto Rosales”, unidades que contaban

con equipos especiales para esos suministros. El segundo de ellos, en una de sus operaciones, estuvo aprovisionando al Crucero ARA “General Belgrano” el día 1° de mayo. Es decir que la misma estuvo a la vista del periscopio del submarino británico “Conqueror” que hundió al crucero el día siguiente. Es de presumir qué hubiera sucedido si la orden de ataque se hubiese dado mientras los dos buques se hallaban unidos por los conductos de trasvase: el incendio del combustible del petrolero y la santabárbara del crucero hubiera sido una conjunción dantesca y mortal, con una enorme pérdida de vidas, mucho aún mayor de la realmente sufrida.

b) Abastecimiento a los puertos y bases patagónicas, búsquedas y salvamentos. Estas tareas a lo largo de todo el litoral marítimo estuvieron realizadas por diversos buques de varias armadoras: ELMA (“Lago Argentino”, “Lago Traful”, “Rio Neuquen”, “Rio Calchaqui”, “Chaco”), YPF (“La Plata”, “Cabo Espíritu Santo”, “Florentino Ameghino”, “Ing.Krausse”, “Gral. San Martín”, “Medanitos”). YCF (“Ceibo”, “Yaham”, “Santa Cruz”), TN (“Cabo de Hornos”, “Cabo San Blas”, “Canal Beagle”). Cabe consignar que los buques intervinientes navegaron en aguas invadidas por unidades submarinas británicas, sirviendo a título de ejemplo el Comunicado recibido por el Comandante del submarino “Conqueror” emitido por The Flag Officer Submarines (Vice Admiral PGM Herbert, OBE), donde en su primer párrafo felicita por el ataque al crucero “General Belgrano”, y en su segundo párrafo dice: *“I was also greatly impressed by your determination throughout the Patrol and in particular your penetration of the Golfo San Matias”*.

c) Patrullaje del límite exterior del Río de la Plata: A ello fue asignado el “Piloto Alsina” buque de la Escuela Nacional de Náutica Manuel Belgrano, y a esa tarea se le agregó el traslado a Buenos Aires de heridos y prisioneros que arribaron a Montevideo (R.O. del Uruguay), ya que por haber sido de origen un buque de pasajeros (ex-“Ciudad de Formosa”) tenía capacidad de alojamientos. Estuvo comandado por el Capitán de Ultramar Director de la Escuela, con Oficiales docentes de la Escuela, cadetes de 5° año de la misma, y marinos mercantes. Un informe oficial del Reino Unido comunicaba que se había decidido aplicarle la Zona de Exclusión al Río de la Plata al considerarlo parte del Atlántico Sur por ser un “*estuario*”; calificación ésta que fue rechazada ante el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas por Uruguay y Argentina.

C) Transportes a las Islas Malvinas: Los buques mercantes que fueron afectados a esta misión fueron los siguientes, de acuerdo a su pertenencia de registro: De la armadora La Naviera el “Mar del Norte”; de la armadora Geomater el “Yehuín”; de Transportes Navales el “Bahía Buen Suceso”, y el “Isla de los Estados”, de la armadora Elma el “Río Cincel”, el “Córdoba”, el “Formosa” y el “Río Carcarañá”.

“Mar del Norte”: este buque de 4.500 tons. de porte bruto, transportó un cargamento completo de tambores de combustible para aviación, tanto en bodegas como sobre cubierta, zarpando el 4 de abril de Puerto La Plata, debió sortear en su cruce una fuerte tormenta cuyo resultado fue la pérdida de los tambores estibados en cubierta, arribando a Malvinas el día 8, partiendo el día siguiente a Río Gallegos, luego de haber cumplido la descarga.

“Yehuín”: esta unidad mercante era un buque de apoyo a plataforma petroleras, con su casillaje a proa y una amplia cubierta hacia popa, fue cedida por su empresa propietaria a la Armada para operar en Malvinas como alijador, tomando su control un Capitán de Corbeta con una dotación subalterna militar, permaneciendo a bordo voluntariamente su tripulación mercante a la que se añadió el Gerente de Armamento de Geomater, zarpando de Río Gallegos el 29 de abril y arribando a Malvinas el 1° de mayo, donde cumplió diversas misiones logísticas hasta que con el arribo de los buques hospitales, “Bahía Paraíso” y “Almirante Irizar”, operó de transportador de heridos. El 17 de junio, tres días después del cese del fuego, fué abordado por una dotación de presa británica; con ese hecho, el suyo fue el último pabellón argentino en ser arriado. El “Yehuín” permaneció en Malvinas operado por la ilegal autoridad en las islas bajo el nombre de “Black Pigg” y posteriormente “Falkland Sound”, luego lo adquirió un armador griego y le enarboló pabellón panameño, luego lo explotó un armador argentino con el nombre de “River Express” en el litoral fluvial argentino. A instancias de Veteranos de Guerra se trató de rescatarlo como Patrimonio Histórico y dedicarlo a Museo Flotante e Itinerante, con trámite ante la Secretaría de Cultura de la Nación, sin resultado positivo.¹²

“Bahía Buen Suceso”: Este buque de 5.000 tons. de desplazamiento

12- Muñoz, Jorge, obr. cit., pág. 129.

partió de Puerto Belgrano el 8 de abril, arribando a Malvinas el 12, con un cargamento de material bélico y víveres, y tropa militar. Hallándose en las Islas se dispuso el reemplazo de la dotación mercante por efectivos militares, quedando a bordo su Capitán de Ultramar y, a propio pedido, tres subalternos mercantes. El buque permaneció en las Islas en misiones diversas como alijador y alojamiento de tropa. Previo al ataque británico del 1° de mayo dejó Puerto Argentino y amarró en un precario muelle de la costa este de la Bahía Zorro, en el suroeste del Estrecho de San Carlos, donde por consecuencia de un temporal quedó varado con imposibilidad de gobierno y propulsión. El 16 fue atacado por un par de Harriers por su banda de estribor, de proa a popa, resultando herido su Capitán y el radio operador; la tripulación militar y mercante tomó precautoriamente posición en tierra, donde se produjeron cañoneos navales de fragatas británicas, en uno de los cuales es muerto el Marinero Turano, del contingente militar. El 5 de junio son evacuados en el buque hospital “Bahía Paraíso” los componentes mercantes. El día 15, luego del “alto el fuego”, el buque es tomado por una dotación de captura de la fragata HMS “Avenger”; posteriormente, remolcado mar afuera como blanco de artillería del usurpador, es hundido, finalizando así sus 32 años de vida esta unidad emblemática de los Servicios de Transportes Navales y de las navegaciones del litoral marítimo patagónico, antártico y malvinense.

“Isla de los Estados”: Este buque, de 3.900 tons de desplazamiento, formó parte del GT-40.2 en la recuperación de las Islas Malvinas del 2 de abril, habiendo atracado en Puerto Argentino ese día a las 12.00 hs, con cargamento militar procedente de Puerto Deseado y permaneció en las Islas en múltiples operaciones de aprovisionamiento entre los diferentes asentamientos, y alijes a los buques mayores. Una de sus misiones relevantes fue el sembrado de 25 minas marinas en las aguas de aproximación a Puerto Argentino. Su tripulación mercante era de 16 personas entre Capitán, Oficiales y subalternos, hallándose a bordo también una dotación de la Armada de 4 personas incluido el Coordinador militar. La noche del 10 de mayo, en el Estrecho de San Carlos, luego de finalizar el alije del mercante “Río Carcarañá”, y mientras navegaba de Bahía Rey a Puerto Howard, fue cañoneado por la fragata HMS “Alacrity”. Su peligrosa carga de tanques de combustibles, proyectiles de una cohetera y municiones, causó enormes explosiones, hundiéndose inmediatamente y sobreviviendo solo 2 personas

(el coordinador militar y un marinero mercante) que permanecieron náufragos en la Isla Cisne en medio del Estrecho, siendo rescatados 6 días después. Además de su dotación mercante y militar murieron también 2 miembros del Ejército, 1 de la Prefectura Naval y 1 de la Fuerza Aérea¹³, que habían abordado el buque ese día junto con el material a su cargo transportado en el “Río Carcarañá” habiendo llegado a Malvinas desde Buenos Aires a bordo de ese carguero de ELMA. Los caídos esa noche en el “Isla de los Estados” es un símbolo del esfuerzo conjunto de todos en la defensa de la soberanía nacional: hombres del Ejército, la Armada, la Fuerza Aérea, la Prefectura, la Marina Mercante. Los restos de la nave descansan en el lecho del Estrecho de San Carlos en su tramo medio, en cercanías de la Isla Cisne.

“Río Cincel”: Este buque, de 10.000 tons, zarpó de Buenos Aires el 4 de abril y arribó a Malvinas el día 7. Como dato técnico, era el primer buque de ELMA que tenía instalado un equipo de navegación satelital, y ese era el primer viaje con ese sistema. En su tripulación estaban enrolados 5 cadetes de la Escuela Nacional de Náutica de los cuales 2 femeninas. Su cargamento de planchas de aluminio para la pista de aterrizaje, máquinas viales, vehículos militares y combustible de aviación fue alijado al transporte “Isla de los Estados” en la rada de Puerto Argentino, operación realizada con interrupciones por temporal, garreo de ancla, acople de cadena con un pesquero fondeado en su cercanías, solucionado con la intervención de buzos de la Armada y Fuerza Aérea, sumado a ello la asistencia que tuvo que realizar con uno de sus botes salvavidas a la lancha de los buzos que por el mal tiempo había quedado peligrosamente al garete. Previo a su zarpada, se recibió a bordo procedente del Apostadero Naval de Malvinas un cofre cerrado conteniendo banderas y documentación de la ilegal administración colonial británica, para su entrega al regreso al Continente, dejando Puerto Argentino el día 10 rumbo a Puerto Madryn para retomar su actividad comercial normal en la línea a la Costa Este de EE.UU.

“Córdoba”: El 8 de abril zarpó de Buenos Aires con un doble cargamento: uno de material militar para la Fuerza Aérea y el Ejército Argentino, juntamente con 12 militares de pasajeros; y otro comercial para Chile y Europa. En la Base de Mar del Plata recibe más carga y pasaje militar.

13- Ejército: Cap. Novoa y Sargto. Benzo, Fuerza Aérea: Cabo Varas, Prefectura Naval: Marinero López.

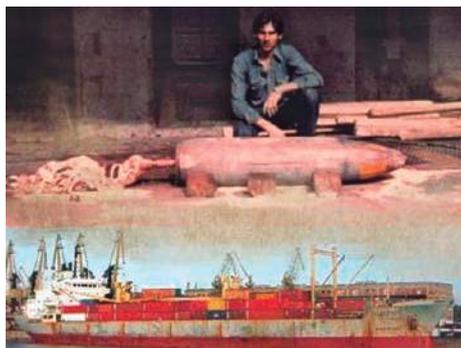
En navegación recibe cifrado de tomar puerto en Deseado y esperar instrucciones; en esa maniobra de atraque colisiona el muelle produciéndose un rumbo en el bulbo de proa. En ese puerto recibe orden de descargar el material bélico y fondear en rada, hecho lo cual, vuelve a recibir orden de atracar y reembarcar dicho material, con zarpada fijada al día 26; llegado el mismo, es anulada y ordenado una nueva descarga, zarmando el 29 para Punta Arenas con su carga comercial destinada al país chileno, regresando a Deseado el 9 de mayo, volviendo a cargar material militar y zarmando el día 15 para Malvinas con 12 pasajeros militares y orden de encontrarse en un punto prefijado con el pesquero “María Alejandra”. Hallándose en esa navegación, y según declaración de su Capitán, recibe orden de regresar a Deseado, donde se le dispone descargar el material bélico y se desafecta definitivamente de toda la operación, zarmando para Buenos Aires el día 20 para reanudar su tarea comercial a Europa.

“Formosa”: Zarpó de Buenos Aires el 13 de abril, y previa una estadía en Punta Quilla, arribó a Puerto Argentino el 19 descargando el material bélico en el lapso de una semana, debido principalmente a la precariedad de medios disponibles. El ataque británico al aeropuerto el 1° de mayo lo encontró fondeado en la rada, siendo sobrevolado por los aviones atacantes, tal como lo muestran los registros filmicos de ese día. Ordenado por el Comando Naval Malvinas abandonar la zona, inició navegación sudoeste, y estando rumbo al Continente es atacado por aviones con metralla y bombas; una vez pasado el mismo y al verificar daños, la tripulación encontró en el piso de una de las bodegas, una bomba sin explotar, que debido al movimiento del buque presentaba peligro de una eventual detonación. Arribado a Bahía San Sebastián, en Tierra del Fuego, fondeó en Punta Páramo, donde un Suboficial de Fuerza Aérea abordó la nave y reconoció a la bomba como proyectil de su Fuerza, aconsejando su inmovilización, por lo que fue trincada con gruesas cuñas de madera, siendo finalmente desactivada en tierra por personal de la Fuerza Aérea cuando el buque arribó a Buenos Aires.

El ataque había sido realizado por una escuadrilla de tres aviones de la FAA con el indicativo “Trueno”, quienes, en su bautismo de fuego, se hallaban en búsqueda de una avanzada de tres fragatas inglesas que desde el mediodía se hallaban hostigando con sus fuegos las inmediaciones de

Puerto Argentino, confundiendo así al “Formosa” como una nave enemiga. En el relato de sus memorias, el piloto argentino manifiesta: *“la mala visibilidad, la lluvia, lo avanzado de la hora en esas latitudes, la tremenda velocidad de acercamiento al blanco, la poca información sobre los barcos propios y nuestra inexperiencia en ese tipo de combate en el mar, produjeron un tremendo error... En los días siguientes me sentí realmente muy mal...”*

¹⁴. Años después de la guerra, un asado en el Club Comunicaciones en Buenos Aires unió en franca camaradería a extripulantes del “Formosa” con el Capitán de la Fuerza Aérea, Carballo.



Bomba en el buque ELMA Formosa

“Río Carcarañá”: Para el 2 de abril este buque, de 10.000 tons, se hallaba inactivo, fuera de servicio, amarrado en el Dique 4 del puerto de Buenos Aires, iniciándose el 13 su puesta en funcionamiento a pleno, con ajustes técnicos, aprovisionamiento y personal, listo el 19 para iniciar carga destinada a Malvinas, zarpando el 22 desde la Dársena B, con

material bélico, vehículos, cañones, municiones, tambores de combustible (tanto en bodegas como sobre cubierta), víveres, y una cohetera de CITEFA, con sus correspondientes proyectiles alojados en contenedores, y con 5 personal militar de pasaje y 1 Coordinador de la Armada. El cruce en soledad, con silencio radial y continuas prácticas de zafarrancho, tuvo un condimento que por entonces no fue del conocimiento público, ni de su tripulación, ya que en una reunión mantenida con posterioridad, en mayo en Buenos Aires, entre el por entonces Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Anaya, y el General estadounidense Walters, éste último le manifestó al primero, como muestra de la buena voluntad de su Gobierno, que los Estados Unidos habían impedido el hundimiento por los británicos del “Río Carcarañá” cuando éste realizaba su cruce de abril a las Islas¹⁵.

14- De: Carballo, P.M., “Dios y los Halcones”, Edt. Abril.

15- Caso Malvinas. Acusación, Defensa y Alegato Personal. Suplemento al Boletín del Centro Naval n° 751 – D-5 vol 105 año 106, Bs.As., 1987, pág. 52/53 y 73.

El 26 de abril al recalar en Cabo Belgrano, en Malvinas, fue sobrevolado por aviones propios en actitud hostil, hasta su reconocimiento, y luego de tomar contacto con el Guardacostas PNA 82, recibiendo plano del campo marítimo minado, atraviesa el mismo y fondea en Bahía Groussac, frente al aeropuerto. Por los mismos motivos que los indicados para el “Formosa” el inicio de descarga a alijador resultó muy lenta, casi inexistente. En el ataque británico del 1° de mayo al aeropuerto, fue ametrallado, por su babor, por uno de los aviones Harrier, sin que las ráfagas llegaran a hacer blanco. Junto con el “Formosa” fue ordenado esa mañana abandonar la zona de Puerto Argentino, por lo que inició navegación rumbo sudoeste, sobre la Isla Soledad, con cercanía de una avanzada de tres naves británicas, distancia aproximada 7 millas, que efectuaban cañoneo a tierra. En el extremo SO de la Isla recibió pedido de auxilio del “Formosa”, yendo a su encuentro, habiéndose cancelado luego por indicación del buque solicitante, y recalando finalmente en la entrada SO del Estrecho de San Carlos frente a la Bahía Zorro de la Isla Gran Malvina, internándose luego en el mismo, hasta alcanzar la Bahía Rey, en la margen de Soledad, donde finalmente fondeó. Allí procedió a entregar carga a los alijadores “Monsunen”, “Forrest” e “Isla de los Estados”. El 10 finalizó completamente la descarga quedando sus bodegas vacías, con la entrega final al último de los alijadores nombrados. Esa noche, dos horas después de separarse del “Río Carcarañá”, el “Isla de los Estados” fue hundido por la fragata HMS “Alacrity” en medio del Estrecho. A partir de ese momento, el “Río Carcarañá”, totalmente vacío, esperó instrucciones en su fondeadero de Bahía Rey, hasta que el 16 fue atacado por un pack de Sea Harrier con bombas y metralla de 35 mm perforante y explosiva, en tres pasadas sobre su banda de estribor.



Daños en la superestructura del ELMA Río Carcarañá

Verificados los daños en casco, compartimentos, cubiertas y botes salvavidas, y ante la imposibilidad de movilidad del buque, no descartándose otro ataque sobre la otra banda, la de babor (con sus botes y balsas de ella todavía utilizables), se ordenó el “abandono” por babor, realizándose un tren

botes-balsa hacia la costa de Soledad, distancia 1 milla, siendo sobrevolado por otro pack, uno de cuyo componente picó sobre el convoy de abandono, sin disparar; en tierra y ya en horas del poniente, la tripulación fue recogida por el requisado “Forrest” y llevada a Bahía Zorro Este, donde se hallaba varado el “Bahía Buen Suceso”.



Tripulación del Río Carcarañá desembarcando en Bahía Zorro



Tripulación del Río Carcarañá en Bahía Zorro

Allí tenía su asiento un contingente de la Cía. de Ingenieros 9 del Ejército Argentino, permaneciendo allí en calidad de náufragos durante 20 días y debiendo recurrir a la construcción de pozos de zorro debido a los cañoneos nocturnos de

naves británicas sobre esa zona, donde resultó, en uno de ellos, herido el 1er. Oficial Radiotelegrafista. Finalmente, fueron evacuados en el primer viaje a Malvinas del buque hospital “Bahía Paraíso”, el 5 de junio, arribando el 6 a Punta Quilla en el Continente, y trasladados luego vía aérea a Buenos Aires.

El “Rio Carcarañá”, en su solitario fondeadero, se hundió finalmente días después de su abandono, descansando sus restos en el lecho del Estrecho de San Carlos en profundidad estimada 25/33 metros, en posición latitud 51°53’50” Sur, longitud 59°33’28” Oeste.



In Memoriam

De los 16 Marineros Mercantes Caídos en Defensa del Ejercicio Pleno de la Soberanía Argentina:

- AGUIRRE**, Miguel- Jefe de Máquinas;
- BOLLERO**, Jorge- Cabo de Mar;
- BOTTARO**, José- 1°Oficial;
- CAYO**, Antonio- Marinero;
- CUEVAS**, Alejandro-1°Oficial de Máquinas;
- HUDEPOLL**, Enrique- Mecánico;
- IBAÑEZ**, Benito- Contraмаestre;
- LIMA**, Antonio- Marinero;
- LUZARDO**, Rafael- 1°Cocinero;
- MENDIETA**, Pedro- 1°Electricista;
- MINA**, Omar- Cabo de Máquinas;
- OLVEIRA**, Manuel-Marinero;
- PANIGADI**, Tulio- Capitán;
- POLITIS**, Jorge- 2°Oficial;
- RUPP**, Omar- Contraмаestre;
- SANDOVAL**, Néstor- Mayordomo.

El 23 de mayo de 1982 y la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque de la Aviación Naval

Dr. Mariano Pablo Sciaroni





Mariano Pablo Sciaroni es abogado y Magister en Estrategia y Geopolítica, así como posee una Especialización en Historia Militar Contemporánea. Es autor de varios libros y artículos sobre historia militar y naval, publicados en Argentina, el Reino Unido, Alemania y Rusia. Es miembro del Instituto Argentino de Historia Militar, así como Subteniente (Reserva) del Ejército Argentino.

El 23 de mayo de 1982 y la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque de la Aviación Naval

Dr. Mariano Pablo Sciaroni

Resumen

El 23 de mayo de 1982 la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque de la Aviación Naval despegaba una vez más para tratar de hundir, mediante el empleo de sus misiles AM-39 Exocet, a los portaaviones británicos. Si bien los dos pilotos no pudieron encontrar a los blancos, no deja de ser esta una misión extremadamente interesante, al ser la primera realizada sin el apoyo de un avión explorador y, desde el lado británico, al estrenarse ese día el equipo interferidor de misiles.

Palabras Clave: MALVINAS, AVIACIÓN NAVAL, SUPER ÉTENDARD, EXOCET, TASK FORCE

Abstract:

On 23 May 1982 the Second Naval Air Fighter and Attack Squadron of naval aviation took off once again to try to sink, by employing its AM-39 Exocet missiles, British aircraft carriers. Although the two pilots could not find the targets, this is still an extremely interesting mission, being the first carried out without the support of a scout plane and, from the British side, when the missile interfering equipment was released that day.

Key words: MALVINAS, NAVAL AVIATION, SUPER ETENDARD, EXOCET, TASK FORCE

Durante el día 23 por la mañana, la COC (Central de Operaciones de Combate) ubicada en la capital de las Islas Malvinas, analizando el movimiento aéreo británico, llegó a la conclusión que había, posiblemente, un portaaviones enemigo en latitud 52°00' S longitud 55°30' O.

Esta información provenía del radar Westinghouse AN/TPS-43 de la Fuerza Aérea Argentina ubicado también en Malvinas, que dejaba registrado desde hacía varios días, metódicamente, el lugar donde aparecían y desaparecían los ecos aéreos. Con ello, se tenía una idea más o menos aproximada de la ubicación de estos buques capitales.

Montar esa central fue algo realmente improvisado y que se hizo con escasos medios disponibles, como recuerda el Capitán de Fragata Luis Anselmi, comandante de la Estación Aeronaval Malvinas:

En la misma noche del 1ro de mayo comenzamos con la Central de Operaciones de Combate. Tuvimos que improvisar un tablero de movimiento con una lámina de plástico transparente, donde a mano alzada trazábamos los círculos de distancia y los radiales azimutales. Al mismo tiempo improvisamos operadores, adiestrando en una noche a dos conscriptos, quienes harían la guardia nocturna. El 2 de mayo nos establecimos en el mismo cuarto donde nuestra Fuerza Aérea recibía la información de sus radares, con la cual empezamos a dibujar las derrotas de los aviones y buques enemigos, desde que aparecían en pantalla hasta desaparecer. Gracias a la información que extractamos de los efectos personales del Teniente Nicholas Taylor derribado el 4 de mayo en Darwin, supimos que en determinadas configuraciones de armamento, la autonomía del Harrier en despegue con rampa no superaba los ochenta minutos y si el despegue era vertical, esa autonomía se reducía en un cincuenta por ciento. Considerando entonces la hora en que aparecían en pantalla y la hora en que desaparecían, no fue difícil fijar los puntos de partida y de llegada de las distintas trayectorias interpolando hasta el máximo de

sus autonomías y con ello poder determinar la posición del portaaviones enemigo con un círculo de error no superior a las 10 millas.

Era la forma de suplir la inexistencia de aviones exploradores con capacidad suficiente para operar al Oeste de las islas y mantener el contacto sobre la Fuerza de Tareas británica.

Ni los Grumman S-2E Tracker ni los recientemente incorporados Embraer EMB-111 Bandeirante Patrulha, ambos de la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina, se encontraban en condiciones de suplir el papel que antes efectuaron los viejos Lockheed SP-2H Neptune de la Escuadrilla Aeronaval de Exploración, que habían salido de servicio a mediados de mayo. Ni por autonomía, ni por el alcance de su radar.

Los datos procesados por la COC luego eran enviados al continente, para un segundo y nuevo análisis. Era lo mejor que se podía hacer para tratar de establecer donde se encontraba la flota británica y, especialmente, sus portaaviones (el blanco más importante), con el fin último de poder atacarlos con los misiles Exocet que cargaban los novísimos Dassault-Breguet Super Étendard de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque.

Sin embargo, con este método se prescindía de la incipiente doctrina generada por la Escuadrilla, que mandaba que poco antes de la llegada al blanco un avión explorador, que mantenía el contacto, debía actualizar la posición de este.

Como explicaba el Comandante de Aviación Naval Contralmirante Carlos Alfredo García Boll:

Vimos, con el transcurrir de los días, que el radar de Malvinas permanentemente daba la posición aproximada del portaaviones en base a las llegadas y salidas de los aviones, de los Harrier. En base a eso, Malvinas estimaba la posición del Portaaviones: 100 millas a 90 grados, 105 a 95 grados; permanentemente la estaba dando. Por un lado, empezamos a tenerle

confianza a esa información que proveía el radar de Malvinas y, por otro lado, vimos que los ingleses mantenían el portaaviones en un área muy pequeña. Entonces, decidimos lanzar el ataque sobre esa zona.

Además, había otro problema. Porque eran importante las dos cosas: que las marcaciones de Malvinas fueran correctas y que los ingleses se mantuvieran más o menos en la misma zona pequeña, durante largo rato. Con la información de Malvinas lanzábamos el ataque. Pero una vez largado el ataque, nadie podía hablar con los Super Étendard para no denunciarlos. Entonces, ya Malvinas no los podía guiar. Pero si se mantenía en una zona pequeña, el Super Étendard lo captaba con su radar.

Ante esta información, el Comando de la Aviación Naval ordenó a la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque planificar una nueva misión, alistándose el Super Étendard 3-A-202 (que sería pilotado por el Capitán de Corbeta Roberto “Toto” Agotegaray) y el 3-A-203, del Teniente de Fragata Juan José “Tierno” Rodríguez Mariani. Líder de sección y numeral, respectivamente.



El Teniente de Fragata Juan José Rodríguez Mariani y el Super Étendard 3-A-203 en la Base Hermes Quijada, previo al vuelo del 23 de mayo. El avión ya estaba casi listo para el vuelo (libro histórico de la 2da Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque)

Ambos pilotos estaban en constante apresto desde la salida del 4 de mayo que terminó con el impacto en el HMS *Sheffield*. Hacía 19 días que estaban

esperando esta oportunidad, con el incómodo traje anti-exposición (o “la goma”) colocado.

Había sucedido ya el desembarco británico en San Carlos (el 21 de mayo) y el callejón de las bombas era una realidad.

La Segunda Escuadrilla había visto partir, desde su misma base de Río Grande, a sus camaradas de A-4Q y los primos de “Las Avutardas Salvajes”, que volaban los IAI Dagger de la Fuerza Aérea Argentina. Ellos habían provocado enormes daños a los buques de la Royal Navy con sus bombas y cañones, pero el precio en máquinas y vidas había sido alto. Muy alto. Para ambos bandos.

“Estamos pagando fragatas por aviones” anotó el Almirante Woodward, Comandante de la Fuerza de Tareas enemiga, en su diario al final de ese día 23. Estaba en lo cierto con su reflexión.



Después de la guerra, varios miembros de la Escuadrilla posan en Espora delante del 3-A-202. De izquierda a derecha, Teniente de Fragata Rodríguez Mariani, Teniente de Navío Barraza, Capitán de Corbeta Curilovic, Capitán de Fragata Colombo (comandante de escuadrilla), Capitán de Corbeta Agotegaray, Capitán de Corbeta Francisco, Capitán de Corbeta Bedacarratz (vía Claudio Meunier)

Ahora era la oportunidad de la Segunda Escuadrilla de atacar el corazón de la flota en mar abierto buscando, como siempre, dejar fuera de combate a un portaaviones enemigo. Esta vez se atacaría con un desvío hacia el Sur, para no repetir el patrón de vuelo llevado a cabo en la misión anterior.

Se privilegiaría, como siempre, la discreción y la sorpresa, la que se lograría: 1) Evitando los radares enemigos, 2) Evitando el uso de la radio y el radar, cuyas emisiones electrónicas podrían ser interceptadas y 3) Aproximando para el lanzamiento del misil desde un lugar inesperado.

Según el Capitán de Corbeta Jorge Luis Colombo, comandante de la Escuadrilla:

Nosotros basábamos los éxitos de nuestros ataques en dos cosas. La discreción y la sorpresa, pero sobre todo la discreción. Éramos el enano que iba a atacar a un hombre que mide tres metros, en una noche oscura y por la espalda, en puntas de pie. No de frente. Sorpresa y discreción eran nuestras dos premisas.

El despegue se efectuó desde Río Grande a las tres de la tarde, después de una demora de 45 minutos por indisponibilidad del avión tanque. Era un día claro y soleado, excelente para volar.

A 1545 se produjo la reunión y reabastecimiento en latitud 55°00' S longitud 59°00' O. El Lockheed KC-130H Hércules matrícula TC-69 de la Fuerza Aérea, a cargo del Vicecomodoro Luis Litrenta, con el indicativo PARIS se encontraba en estación para apoyar la misión, como le fuera requerido.

Ambos aviones engancharon sin problemas, pero el avión del Teniente Rodríguez Mariani tuvo entonces la señal de un radar de tiro en su MAE (el equipo de detección electrónico del avión), lo que hizo que el piloto (aún conectado al avión tanque) girara bruscamente hacia ambos lados, intentando buscar el supuesto misil lanzado. En un día sin nubes, el misil debía ser fácilmente visualizado.

En la maniobra, el Super Étendard se acercó peligrosamente al Hércules, alertándose desde el mismo y pidiéndose distancia. Sin embargo, poco

después continuó la tarea sin problemas. Resultó toda una falsa alarma.

Luego del reabastecimiento (que no duraba demasiado, en tanto se podían transferir 1,800 litros en no más de 10 minutos), a 180 millas de la posición estimada del blanco los Super Étendard se desprendieron de las mangueras e iniciaron el descenso para iniciar la pierna de ataque, a los fines de encontrarse, a las 130 millas, en vuelo rasante.

La distancia necesaria para no ser detectados por los radares de búsqueda aire Tipo 965 de la flota.

A 55 millas ambas aeronaves treparon a 2,500 pies y emitieron con sus radares sin obtener ecos, y volvieron a trepar y emitir a 38 y 23 millas, variando la altura, sin resultados de ningún tipo. A 21 millas de dónde estaría el blanco, sin tener contactos en su radar, iniciaron el regreso.

Por doctrina, no podían llegar a una distancia menor del objetivo, ya que entraban (en la teoría) dentro del envolvente de tiro del misil Sea Dart.

En la vuelta, volando al sur de las islas (ya con oscuridad), el sistema MAE de ambos aviones detectó un radar, por lo cual evadieron hacia el sur y redujeron la altura, lo que hizo que poco después las señales cesaran.

Como relata el Capitán Roberto “Toto” Agotegaray:

Tuvimos una señal MAE en proa, en los dos aviones simultáneamente. Giramos entonces violentamente hacia el sur y seguimos con ese rumbo hasta el límite de bingo.

En la posición no había buques británicos (después del ataque al *Sheffield*, los mismos permanecían bien al Este de las islas), por lo que posiblemente lo que detectara el equipo MAE Thomson-CSF BF fueran las emisiones de radar del KC-130H indicativo ROMA, quien se había destacado para apoyar el vuelo de los aviones navales, para el caso que tuvieran problemas de combustible. Ese apoyo no había sido coordinado en el pre-vuelo, por lo cual los aviadores navales no conocían que en esa zona estaría un avión argentino.

El sistema de alerta radar, debe señalarse, no permitía un análisis de la señal, sino meramente distinguía un radar de búsqueda de otro de control tiro.

Según relata el Vicecomodoro Rubén Cabanillas, quien era el comandante de ese Hércules en configuración de tanquero y ya había desplegado las dos canastas para el reabastecimiento:

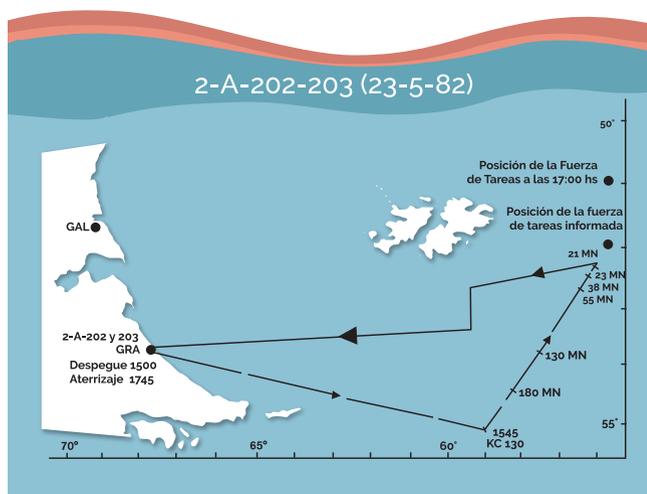
Recibimos una nueva orden del comando ... dirigiéndonos a otra posición ubicada 100 millas al sur de Darwin, sobre el mar, para asistir a dos Super Étendard que regresaban. Siempre resultó bastante difícil establecer enlace con los marinos. En este caso, pese a nuestros constantes llamados, no obteníamos respuesta. Mantenían silencio total por la posibilidad de que detectaran su posición al usar la frecuencia de radio. En esa oportunidad balbucearon su indicativo, haciéndonos entender que por una luz de alarma encendida en su equipamiento, estaban siendo detectados por el enemigo. Pasaron velozmente debajo de nosotros sin reabastecerse, con rumbo 270° y se perdieron en el horizonte rumbo a Río Grande.

Los dos aviones, luego del susto con las emisiones radar, modificaron nuevamente su rumbo hacia Río Grande, tomando altura y reduciendo luego potencia, para maximizar la economía de combustible.

Fue un aterrizaje perfecto en la base, a las 1745.

Lamentablemente, apenas aterrizados, se enteraron de la muerte del Capitán de Corbeta Carlos María Zubizarreta, quien no había logrado completar la eyección de su avión A-4Q (3-A-306), luego de que este sufriera un accidente en su aterrizaje en la propia base.

La guerra continuaba.



Si bien la información inicial para el ataque era muy buena, ya que el portaaviones HMS *Invincible* se encontraba, a las 0900 del 23 de mayo, a unas 8 millas al NE de la posición informada (y el HMS *Hermes*,

apenas más alejado y a 12 millas) la misma fue quedando desactualizada con el correr de las horas.

En efecto, ambos portaaviones (y el grupo de batalla completo) fue dirigiéndose hacia el norte, por lo cual a las 1700 se encontraban ambos portaaviones a unas 80 millas náuticas de la posición sobre la que se llevó a cabo el ataque.

Con un radar de ataque (y no de búsqueda) como el que poseían los Super Étendard, sería imposible encontrar los blancos. Por ello, la importancia doctrinaria de actualizar la posición de los mismos, algo que no pudo llevarse a cabo por falta de un avión explorador.

Los aviones no podían quedarse buscando o dando vueltas, como explicaba el entonces Capitán de Corbeta Roberto Curilovic:

Se hacía el vuelo y si el blanco no aparecía, no se seguía buscando, dando vueltas o exponiendo el avión o subiendo para tratar de ver. Se cumplía el perfil como estaba previsto. Era demasiado caro perder un avión por falta de combustible o por seguir adelante sin tener realmente conciencia de lo que había. Así que ellos regresaron. Lamentaban no haber podido lanzar.

El ataque pasó desapercibido para la flota. Aún con ello, el grupo de portaaviones tuvo su susto de Exocet ese día.



*Destructor Tipo 42 batch 2 (D89)
HMS Exeter (US Navy).*

A las 1410, el destructor Tipo 42 HMS *Exeter*, con su radar de largo alcance Tipo 1022 detectó un contacto a larga distancia y a alta velocidad, por lo que se ordenó una alerta roja por ataque inminente. Sin embargo, poco después, luego que el contacto desapareciera del radar y ante una nueva evaluación, se consideró que podría tratarse de un Sea

Harrier regresando de una estación de patrulla, relajándose entonces el nivel de tensión en la flota.

Hay que tener en cuenta que no se había detectado el despegue desde Río Grande de ningún avión, así como ninguna otra circunstancia hacía prever que se estaría materializando un ataque de Super Étendard.

Para ese momento, el sistema de alerta temprana británico se encontraba en apogeo. Debe señalarse que el submarino HMS *Valiant* se había estacionado frente a Río Grande el 20 de mayo, así como otros medios británicos y chilenos (entre estos últimos, especialmente el cercano radar ubicado en Punta Arenas) proporcionaban útil información a la flota, generando un preaviso de por lo menos 40 minutos.

Sin embargo, cuando ya había pasado el susto y minutos más tarde, fue informada una detección de una emisión de radar Agave, de los Super Étendard. Handbrake! Hanbrake! comenzó a emitirse, con bastante tensión por los circuitos de comunicación de la Task Force.

Cada buque ya sabía que hacer ante esta palabra clave, que anticipaba a un posible misil AM-39 Exocet en camino.

Rápidamente, los buques comenzaron el lanzamiento de chaff, procedieron a alterar el curso para poner la popa a la amenaza y se ordenó, desde el HMS *Invincible*, hacer despegar al helicóptero Lynx HAS.2 que se encontraba equipado con un interferidor de ondas electromagnéticas, listo para hacer frente a la amenaza misilística

El Lynx HAS.2 XZ725 (perteneciente al 815 Naval Air Squadron) había arribado al HMS *Invincible* el 17 de mayo, así como dos helicópteros iguales y con similares tareas, los matrícula XZ720 y XZ240, se encontraban en el *Hermes*.

Estos helicópteros contaban con dos medios para engañar a los misiles.

El primero era un cubo reflector radar, que hacía que el helicóptero, en teoría, se vea grande como un portaaviones para un radar enemigo. El segundo, era un interferidor radar de banda India, que serviría para confundir a la cabeza buscadora (radar ADAC) del misil. Debe decirse que el cubo reflector radar fue solo una solución temporaria o alternativa al uso del interferidor.

El complejo equipo electrónico, a su vez, había arribado a los portaaviones el día 22 y fue instalado esa misma noche. Había sido probado en vuelo por primera vez la mañana de este día 23, funcionando, en teoría, sin inconvenientes.

El sistema se conocía como “Hampton Mayfair”.

Resultaba de la combinación de un equipo originariamente provisto por Raytheon Company (de EE. UU.), en los años 60, con la designación original de JS-603 por el fabricante y como ARI 23165 en servicio en el Reino Unido y que, en ese momento, era utilizado por los Canberra T Mk.17 del 360 Squadron (un escuadrón combinado de la Royal Air Force y Royal Navy, especialista en guerra electrónica). Era primitivo y voluminoso, y se llevaba en lo que había sido la bahía de bombas de estos viejos aviones.

El sistema se integraba con un analizador de espectro Tektronix 492P, instalado en la cabina, así como los correspondientes montajes y antenas.



Un Lynx con el sistema Hampton Mayfair en el HMS Invincible (autor desconocido)

Según el Lieutenant Commander Dick O'Neill, que se encontraba destinado en el HMS *Hermes* como comandante de las aeronaves:

Desde el 26 de mayo hasta que me fui, estuvimos en Alerta 5 durante todo el día con el interferidor de Exocet, despegando cada vez que teníamos una Alerta Roja por ataque aéreo. El principal problema con los interferidores era que, en tanto eran muy viejos y con válvulas, necesitaban unos diez minutos para comenzar a funcionar. Por ello, invariablemente el ataque ya estaba casi terminando cuando el equipo quedaba listo. Además, cuando se llamaba Alerta Roja por ataque aéreo, todos los radares en banda India de la flota comenzaban a emitir sin restricciones, lo que hacía muy difícil identificar a un radar de Exocet en el intervalo muy corto que podríamos tener entre que el interferidor estaba funcionando y el misil encontraba su blanco.

Otro problema del sistema es que dependía de posicionamiento del helicóptero y, por tanto, de una alerta temprana del despegue de aviones enemigos. El mismo se encontraba siempre en ALERTA 15 minutos, durante todo el día y pasaba a ALERTA 5 minutos apenas recibido un informe de despegue desde Río Grande o directamente levantaba vuelo y se posicionaba a estribor, a 600 yardas del portaaviones y volando a 500 pies.

Es que, en lo que hace al funcionamiento, el interferidor se valía del conocimiento que el buscador ADAC del misil AM-39, una vez que detectaba interferencias (aún cuando se encontrara enganchado a un blanco) se dirigía en forma directa a las mismas (Home-on-Jam). Es decir, tomaba rumbo hacia el lugar donde se lo estaba tratando de interferir.

Por ello, si el equipo de interferencias se encontraba en un helicóptero, el misil se dirigiría hacia el mismo y lejos de los buques. En la teoría, en tanto el Exocet no podía superar los 100 pies de altura, un helicóptero volando a 500 pies podría seducir al misil, pero este pasaría inofensivamente debajo del mismo.

Más allá de estas limitaciones, hay que remarcar que, en menos de un mes de desarrollo (se había comenzado a principios de mayo), la Royal Navy tenía disponible un sistema de interferencias efectivo, el cual podría confundir a un misil como el Exocet.

Sin embargo, no influyó en esta misión ni en las misiones subsiguientes, en tanto siempre se encontró el helicóptero en cubierta (y sin tiempo de despegar), cuando los ataques realmente se materializaron.

A las 1420 (diez minutos después de la detección del *Exeter* y de la equivocada detección de emisiones de radar *Agave*), se pasó a Alerta Amarilla. En ese momento, los Super Étendard ni siquiera habían despegado de Río Grande.

La Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque capitalizó la experiencia operativa obtenida el 23. Dos días después, se organizaba una misión similar, pero para atacar a la flota británica desde el norte.

Y el SS *Atlantic Conveyor* terminaría hundido.

Bibliografía

Documentos oficiales.

CTG 317.8 Operation Corporate War Diary (ADM 202/892 and ADM 202/893)

HMS Invincible Falklands Islands Campaign Diary (DEFE 69/844)

Operation Corporate – Exocet attacks (DEFE 67/125)

Libro histórico de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque.

Libros / Artículos:

Brown David, The Royal Navy and the Falklands War (London: Arrow Edition, 1989)

Cabanillas Rubén Horacio, No apagues la luz cuando te vayas (Buenos Aires: BMPress, 2004)

Jeram-Croft Larry, The Royal Navy Lynx. An operational history (South Yorkshire: Pen & Sword, 2017)

Martini, Héctor A, Historia de la Aviación Naval Argentina - Tomo III (Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales, 1992)

Mayorga Horacio A, No vencidos (Buenos Aires: Planeta, 1998).

Meunier Claudio, Jamás Serán Olvidados (Buenos Aires: Grupo Abierto libros, 2012)

Scott Richard, “Born of Necessity – The Untold Story of HAMPTON MAYFAIR”, The Journal of Electronic Defense (January 2015), pp.39-44.

Woodward J.F. and Robinson P, One Hundred Days (London: Harper Collins Publishers, 2012)

Cuarenta años más tarde...

Contraalmirante VGM (R)
Máximo Pérez León Barreto





El Contraalmirante VGM (R) Máximo Pérez León Barreto

es Profesor de Arte Operacional Marítimo en la Escuela de Guerra Naval. Director de Asuntos Estratégicos de la Fundación Argentina Global. Profesor en la Universidad de Belgrano y la Universidad Austral. Profesor invitado en la Universidad Católica Argentina. Profesor tutor en el Centro de Estudios Internacionales de la Universidad de Belgrano para el área Atlántico Sur y Malvinas. Fue Subsecretario de Planeamiento Estratégico y Asuntos Militares del Ministerio de Defensa y asesor en la Secretaría de Asuntos Estratégicos de la Jefatura de Gabinete de Ministros de la Nación. Integró el Cuerpo de Comando, orientado en buques de superficie, especializado en comunicaciones y guerra electrónica. Veterano de la Guerra de Malvinas, de la Guerra del Golfo Pérsico y de la guerra durante la disolución de la ex Yugoslavia. Comandó la División de Destruyores de la Flota de Mar, la Corbeta Rosales y el Transporte Cabo de Hornos. Dirigió la Escuela de Guerra Naval, la Escuela de Oficiales de la Armada y la Escuela de Suboficiales. Representó al Ministerio de Defensa y la Armada como Agregado de Defensa y Naval en la República de Chile y a la Armada como oficial de enlace en los Estados Unidos de América. Sus servicios y desempeño han sido reconocidos por el Congreso de la Nación Argentina, la Armada Argentina y los gobiernos de Arabia Saudita, Chile, Estados Unidos de América y Kuwait. Es licenciado en Sistemas Navales y Oficial de Estado Mayor por el Instituto Universitario Naval.

Cuarenta años más tarde...

CL VGM (R) Máximo Pérez León Barreto

Resumen

El artículo resume el pensamiento del autor respecto del Arte Operacional y la evolución que su enseñanza ha tenido en los claustros militares nacionales desde la Guerra de Malvinas.

Abstract

The article summarizes the author's thinking regarding Operational Art and the evolution that his teaching has had in the national military cloisters since the Malvinas War.

Introducción

La ciencia no puede identificar cuando fue la primera guerra, menos aún predecir cuál será la última. Pareciera propio de los humanos ser por un lado cariñosos y afectuosos y por otro agresivos y letales. Mucho se ha hecho para propender a la solución pacífica de los conflictos y es imposible conocer cuantas vidas se han salvado a través de los mecanismos creados por la humanidad. Aún así, la posibilidad de emplear la fuerza en el conflicto queda reflejada en la decisión de los Estados de tener Fuerzas Armadas y lo es también de organismos internacionales como la Organización de las Naciones Unidas. En tanto exista la profesión militar, el desafío de la gente de armas es prepararse para ser un instrumento efectivo que aplique la fuerza plasmando fielmente las ideas en acciones.

Al cumplirse cuarenta años de la última guerra que involucró la totalidad del poder de la República Argentina en el conflicto que mantenemos con el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte por el territorio usurpado desde 1833, gloria y honor a nuestros héroes, el mayor respeto a sus deudos y el reconocimiento a los veteranos de guerra por el servicio prestado a la Nación Argentina. Al mismo tiempo, el compromiso de ser los mejores profesionales. Sería redundante destacar que la voluntad no es una capacidad y que las capacidades se construyen con esfuerzo, orientado por una visión de futuro que parta de la amplia comprensión del entorno. Por otro lado, sería desastroso empeñarse en resolver problemas inexistentes.

Cuarenta años después de la Guerra de Malvinas el mundo ha cambiado, nuevos valores, ideas y prácticas han ido modificando las doctrinas de las fuerzas militares. La incorporación del nivel operacional materializa la adopción de un nuevo modelo de observación y facilita el encuentro entre las ideas de la estrategia y la acción de la táctica, en el complejo entorno donde actúan las fuerzas militares. La interacción entre la estrategia, el nivel operacional y la táctica es penetrante.

Volátil, incierto, complejo y ambiguo

Un mundo caracterizado como volátil incierto, complejo y ambiguo; el futuro no está escrito, no se puede adivinar, está en permanente construcción.

Desde 1982, cuarenta acelerados años han pasado. Con muchos problemas resueltos y otros tantos pendientes, con realidades locales distintas, en donde los efectos de los fenómenos inciden diferencialmente; lo que para unos es una oportunidad, para otros puede ser una amenaza.

Hiperconectados pero fragmentados, con expectativas multiplicadas por las nuevas aplicaciones tecnológicas, pero financieramente limitados por la situación económica.

Con poblaciones crecientes, más jóvenes desempleados, nuevas formas de construirse, relacionarse y reconocerse individual y socialmente.

Es un mundo distinto: la seguridad ha virado su eje a lo individual y al desarrollo humano. La visión del planeta como un ecosistema conecta a nivel de las comunidades, de los Estados e internacional, con la responsabilidad por la gestión del cambio climático; nuevos valores que interpelan de cara al futuro. Las aplicaciones tecnológicas generan nuevas prácticas, calificadas como valiosas o disvaliosas, desde la perspectiva de los valores de las comunidades. Es también distinta la forma de abordar y entender el mundo; el modelo de observación imperante es el de la complejidad. Este caracteriza al entorno como volátil para indicar la potencial pérdida instantánea del equilibrio, incierto por el resultado desconocido de las interacciones, complejo por la cantidad de elementos interactuando que lo integran, y ambiguo, en cuanto a los significados múltiples y confusos de los hechos.

Los conceptos del planeamiento y conducción de las fuerzas a nivel operacional han sido incorporados en la doctrina militar nacional. El arte operacional y los elementos para el diseño componen hoy la caja de herramientas con las que los integrantes de nuestras Fuerzas Armadas abordan los problemas y sus soluciones.

Entenderse entre los niveles de conducción es vital

El arte operacional es una actividad asociada al nivel de conducción operacional que conecta la estrategia con la táctica en un entorno volátil, incierto, complejo y ambiguo donde el significado que se asigna a los términos está vivo y debe ser convenido.

Táctica, operacional y estrategia son construcciones intelectuales que reflejan la organización para abordar el camino desde un estado que se desea mantener o modificar hasta otro en donde se desea estar.

Observado desde la perspectiva de la defensa, la conducción está organizada en tres niveles interrelacionados para que las ideas se concreten en acciones, diferenciados por su naturaleza y comportamiento.

Las ideas corresponden al más alto nivel de la conducción nacional, al ámbito de la política, es el nivel de la estrategia. Este determina los fines a alcanzar para procurar los intereses nacionales y es a la vez el más elevado lenguaje del Estado. En el ámbito de la defensa, la acción, es centralmente militar. En este sentido, se habla del instrumento militar, para plasmar una idea, para alcanzar un fin que refleje fielmente la voluntad generadora de la acción.

El segundo nivel es el operacional, que esquematiza y conduce el cumplimiento de los objetivos fijados por la estrategia al instrumento militar.

El tercer nivel es el táctico, el de las acciones, los enfrentamientos y la batalla.

Las áreas de incertidumbre decrecen desde el nivel estratégico al táctico y resultan una consecuencia de la complejidad de los ámbitos de actuación en función de las variables de tiempo, masa y espacio a las que se dedican. Cada nivel debe entender integralmente la naturaleza del problema que le compete para que las acciones resuelvan fielmente la voluntad de las ideas que las generaron. Esta es una de las razones para el fuerte desarrollo del nivel operacional.

Los tres niveles interactúan para lograr el propósito planteado. Supone entenderse entre personas que se han formado en distintas disciplinas y suelen verificarse cuatro características.

1) Al hablar de estrategia en el ámbito militar hay un entendimiento casi común de su significado. Ha llevado años construir un edificio conceptual y plasmarlo en el cuerpo doctrinario militar. Sin embargo, fuera de este ámbito, otro puede ser el significado asignado al término estrategia. Frecuentemente es usado como sinónimo de plan a largo plazo, de programa. Puede leerse sobre estrategia de la empresa, del deporte o de la alimentación. Esta es una primera característica.

2) En segundo lugar puede señalarse que la mayoría de los estudios teóricos sobre estrategia han sido formulados desde las potencias conocidas como de primer orden, desde culturas diferentes y no siempre son comunes, compartidas o entendibles en todas sus dimensiones.

3) Una tercera característica es que, a lo largo de la historia, el abordaje teórico de la estrategia ha estado, principalmente, protagonizado por los ejércitos de tierra, los aspectos del mar han sido “hermanos menores”, incluso varios estrategas se han preguntado si existe acaso una estrategia naval.

4) La cuarta característica es que aún en el ambiente militar, agregar el término “marítimo” a la estrategia, suma dificultades para la comprensión de aquello que se pretende significar. Es un desafío aclarar dentro de la comunidad militar si se está refiriendo al ámbito del dominio marítimo como lo define la Organización Marítima Internacional e incorporan algunas doctrinas navales, y en tal sentido incluye los aspectos vinculados a la economía en tierra, el medioambiente y el desarrollo humano o, si en cambio, reseña a las fuerzas navales en sus históricos roles principales de control del mar y proyección del poder del Estado.

La interacción, el encuentro, supone reconocer que las palabras están vivas; no solo pertenecen a las comunidades que las emplean, además, cambian con el tiempo.

Es necesario identificar las cargas de significados, las metáforas y definiciones puestas en ellas desde la comunidad en que fueron pensadas.

Si bien es relativamente sencillo llegar al hecho de la comunicación con un glosario, diccionario o inventario de las palabras, esto suele no ser suficiente para confluir en el entendimiento común.

A veces se piensa que las palabras y los conceptos que representan solo tienen sentido con referencia a un sistema y que no hacer apelación constante a él sería caer en un pensamiento simplificante.

Optar por un sistema teórico único que emerge completamente armado de la cabeza de su creador conduce al aislamiento y la desconexión. En este sentido, el objetivo puede ser desarrollar una visión intelectual integradora, pero, en contra de ello, se debe considerar que la teoría se construye por sectores especializados en interacción con los datos y por lo tanto en permanente revisión.

Alcanzar una mayor homogeneidad teórica, impone la necesidad de realizar una traducción conceptual para aprovechar los materiales provenientes de otros ámbitos. La traducción no será obvia, y ella sería distinta si se planteara dentro de diez o de veinte años.

El conflicto y la complejidad

Los tres niveles que componen la comunidad de la defensa convergen entonces desde distintas perspectivas alrededor del conflicto, en un ambiente caracterizado como volátil, complejo, incierto y ambiguo.

El conflicto no se inicia con la intervención militar ni termina cuando se detiene la violencia, sino con la difícil construcción de una paz duradera.

Su complejidad resulta de los numerosos y diferentes elementos relacionados y cuyas interacciones no siempre son evidentes. Implica numerosos actores con relaciones intrincadas que tienen objetivos diversos, algunos pueden estar ocultos, o no definidos al inicio y evolucionan con el tiempo.

Ocurren en contextos, locales, regionales o internacionales, también variables con el tiempo y producen efectos imprevistos sobre la totalidad y cada una de las partes involucradas. Las estructuras se adaptan y evolucionan según su propia historia e información local en múltiples dimensiones. Su comprensión profunda requiere la confluencia de muchas disciplinas.

Desde la segunda mitad del siglo XX las ciencias de la complejidad han desarrollado un nuevo modelo de observación no reduccionista, que permea en forma diferencial el abordaje del conflicto y su prevención, en los niveles estratégico, operacional y táctico.

La de la complejidad es una ciencia en la que las cosas simples producen complejidad y las complejas producen simplicidad.

Complejo es un adjetivo que describe un tipo de sistemas en el que el resultado es más que la suma de sus partes, esto lo distingue de sistemas complicados que pueden describirse por la naturaleza y funcionamiento de sus componentes.

En los sistemas complejos, tanto la manera en que los elementos interactúan entre sí, como la interacción del sistema con el entorno, superan el conocimiento que podría proporcionar el análisis de las partes. El cerebro humano es un sistema complejo, las neuronas pueden cambiar las conexiones entre sí, por ejemplo, a través del aprendizaje.

Esta capacidad de auto organización es distintiva de los sistemas complejos. Una segunda característica importante es que exhiben propiedades emergentes. En el caso del cerebro, la conciencia es la propiedad que emerge de la relación entre las neuronas entre sí y no está en ninguna de ellas.

Si el producto que emerge excede a la suma de las partes, el desafío es cuestionar si el análisis de sus componentes es suficiente para su comprensión.

La palabra “análisis”, etimológicamente, proviene de “aflojar”. Supone aislar los elementos para entender cómo funciona.

En un sistema complejo donde la relación de las partes da cuenta de la totalidad, cortar analíticamente esas relaciones, destruye lo que se quiere entender.

Es necesario, entonces, observar la naturaleza de las relaciones que guardan los componentes entre sí. De esta observación surgen nueve características generales de los sistemas complejos:

- 1)** Están compuestos por un gran número de elementos.
- 2)** Esos elementos interactúan entre sí, dinámicamente, es decir cambian con el paso del tiempo.
- 3)** Los efectos de la interacción son penetrantes; cualquier elemento influye en muchos más y es afectado por varios otros.
- 4)** Las interacciones entre los elementos no son lineales. La relación entre la causa y el efecto no es proporcional; pequeñas causas pueden tener grandes efectos.
- 5)** Las interacciones son recursivas: hay retroalimentación positiva o negativa.
- 6)** Generalmente los sistemas complejos son abiertos, interactúan con su entorno, lo cual provoca adaptación y reorganización del sistema.
- 7)** Los sistemas están lejos del equilibrio.
- 8)** Los sistemas complejos tienen historia que es importante en su funcionamiento actual.
- 9)** Los elementos componentes ignoran la conducta del sistema en su totalidad. Es decir, el comportamiento de un elemento va en función de la información que recibe de su entorno inmediato y no del sistema en su totalidad. La complejidad es un fenómeno que emerge a partir de muchos elementos interactuando entre sí.

La prevención del conflicto y este mismo, como sistema complejo, es abordado diferencialmente, desde una comunidad heterogénea que puede decidir el empleo activo del instrumento militar para participar en su gestión en cualquier instancia de su intensidad, desde la paz a la guerra, desde el fomento de la cooperación hasta la aplicación de la violencia.

Diseñar cómo alcanzar los fines provenientes de la estrategia mediante el instrumento militar es responsabilidad del nivel operacional, interactuando simultáneamente con el nivel de conducción estratégico y el táctico.

Los progresos y resultados de la acción militar penetran la estrategia, la aceleran, demoran o modifican.

Arte operacional

El nivel operacional, imagina y ordena el empleo del poder militar observando otros elementos del poder nacional y la gran diversidad de actores presentes en un teatro de operaciones. Progresivamente, trabajando junto a otros Estados en operaciones combinadas. Crece la demanda del entendimiento común en doctrina y procedimientos.

¿Pero que es el arte operacional? Es el hábil empleo de fuerzas militares para lograr los objetivos asignados a través de su organización, integración y conducción.

En estrecha interacción con los niveles de conducción estratégico y táctico, el nivel operacional debe imaginar y ordenar el empleo del poder militar considerando los otros elementos del poder nacional y la gran diversidad de actores en el teatro de operaciones.

Se trata de un equipo, compuesto por el comandante operacional y su estado mayor, que combina los elementos del diseño operacional estructurando eficientemente acciones tácticas en espacio, tiempo y propósito, balanceando riesgos y oportunidades, para crear y mantener condiciones necesarias afines al logro de los objetivos.

El arte operacional es la actividad propia del nivel operacional, que visualiza y describe problemas complejos y gesta aproximaciones para su solución. Involucra el conocimiento del ambiente operacional, la identificación y entendimiento del problema, el estructurar la solución y aplicarla para alcanzar el estado final operacional.

Es la respuesta práctica del proceso creativo ante problemas complejos y debe ser adaptable a medida que evoluciona la situación.

Conocer el ambiente operacional supone identificar acabadamente el contexto en el que va a implementarse el diseño, lo que está pasando allí y lo que significa. Implica también conocer la historia real de los fenómenos que interactúan en el sistema.

El planteo del problema permitirá identificar los aspectos que deben ser agendados y dónde se debe actuar, las tensiones existentes, lo que hay que cambiar y lo que no, las condiciones de éxito, pensar consecuencias de reacciones inesperadas y los riesgos.

La solución es la respuesta al problema planteado al nivel operacional, el camino para llegar desde la situación presente a la deseada, las acciones simultáneas o secuenciales y las prioridades.

El diseño operacional considera como:

- 1)** traducir el estado final operacional como condiciones militares que resulten de obtener en un tiempo dado objetivos operacionales concretos, commensurables y alcanzables.
- 2)** Obtener el orden de las actividades, tanto sucesivas como simultáneas, para cumplir las condiciones militares hacia el éxito.
- 3)** Aplicar los recursos militares asignados, dentro de las limitaciones impuestas, para sostener las acciones.
- 4)** Identificar y ponderar riesgos y oportunidades para elegir las mejores opciones.

Abordar estos aspectos integralmente es esencial para comprender la ambigüedad e incertidumbre del ambiente operacional, conducir las fuerzas y el arreglo de las operaciones para alcanzar los objetivos.

Se trata, en definitiva, de armonizar los medios con los fines, desde el inicio hasta el fin.

En la medida que los problemas a resolver se visualizan como complejos y globales, el nivel operacional realiza su actividad, crecientemente, en coordinación con organizaciones de otras jurisdicciones, con fuerzas de defensa de otros Estados y organizaciones de la sociedad civil, aumentando la magnitud del desafío del entendimiento común y la capacidad de intercambio de información.

Este desafío se traduce en mayor demanda de doctrina, comunicación, y tecnología compatible para el intercambio de datos y gestión de información.

El camino del poder naval

Los estudios de futuro investigan las ideas impulsoras y las dinámicas emergentes para delinear tendencias globales, alertar acerca de disrupciones que pueden acelerarlas, frenarlas o anularlas y para concluir en potenciales escenarios. De ahí surge la visión de las oportunidades, desafíos riesgos y amenazas que modelan los fines de las estrategias.

Identificar tendencias estratégicas globales permite enfocarse en el estudio de áreas de incertidumbre.

Es una larga lista que dependerá del Estado o alianza que lo observe.

Así, los avances en el conocimiento científico, los cambios en la demografía y el desarrollo humano, la conciencia medioambiental, las aplicaciones tecnológicas y la economía, reconocidas como ideas impulsoras que interactúan a nivel individual, social, de los Estados y en el orden internacional, generan una dinámica de la que resultan tendencias como la fragmentación progresiva de las sociedades, los Estados y el orden internacional, el crecimiento disruptivo y costo de la gestión del cambio climático, el incremento de la demanda y competencia por los

recursos, la adaptación de las reglas del sistema internacional, la erosión de la autoridad de los Estados frente a otros actores, el incremento de la competencia por los bienes comunes globales, la proliferación de armas de destrucción masiva, el aumento del crimen y del extremismo, pero también, la necesidad de gestionar el cambio demográfico, el avance tecnológico, el uso de la inteligencia artificial y la necesidad de determinar prioridades ante limitadas posibilidades de financiamiento.

Las tendencias y las áreas de incertidumbre futuras se verifican en el dominio marítimo.

El conocimiento del ecosistema, en genética, en la dinámica de las masas de agua, en la morfología de los fondos marinos, en la influencia del mar sobre el cambio climático, entre otros, ejemplifican el origen de desarrollos tecnológicos para observar, explorar, identificar y explotar nuevos recursos.

Estos desarrollos van desde aplicaciones comerciales para la extracción de proteínas animales, la reproducción de mapas genéticos de las especies, la explotación de minerales sumergidos, hidrocarburos y producción de energía, hasta nuevos mecanismos para absorber el dióxido de carbono liberado a la atmósfera. Pero también, indirectamente, a medida que la economía global permite incrementar la calidad de vida de la población, surgen otras prácticas sociales generalizadas, como el turismo y los deportes en el mar.

Las prácticas, las tradicionales y nuevas, cada vez con mayor frecuencia, son valoradas en función del impacto que produce la huella humana en el medioambiente.

Colectivamente se le asigna alta prioridad a la necesidad del desarrollo sostenible del planeta, asociada al cambio climático y la imperiosa necesidad de su gestión.

Desde esta perspectiva las prácticas son calificadas, cada vez más, como valiosas o disvaliosas, dando lugar a la promulgación de nuevas normas plasmadas en el derecho nacional o internacional, que tienden a propiciar unas y desalentar otras.

Al mismo tiempo, el eje de la seguridad ha ido virando de la soberanía e integridad de los Estados al individuo, sumando normas vinculadas al desarrollo humano.

Esto amplía el alcance histórico de la protección de la vida humana en el mar, mientras persisten fenómenos disvaliosos tradicionales como piratería, trata de personas, tráfico de sustancias prohibidas y prevención de la pesca ilegal, por mencionar algunos ejemplos.

Las nuevas definiciones de dominio marítimo, por otro lado, amplían el ámbito de consideración de las normas a cumplir al incluir el territorio emergido en su vinculación con los espacios marítimos y fluviales y las actividades que allí se realizan.

¿Quiénes hacen cumplir estas normas vinculadas al dominio marítimo? El buen orden en el mar, o gobernanza marítima, ha sido históricamente una responsabilidad de los Estados para la que organizaron sus Armadas y, progresivamente, otras agencias, vinculadas a través de estrategias nacionales, asignando objetivos para ejercer así su poder en el mar.

Los nuevos marcos normativos amplían progresivamente las necesidades para la gobernanza marítima y los desafíos para las fuerzas navales, destacando cinco características:

- 1)** La seguridad humana y el futuro sostenible del planeta tienen alta prioridad en la agenda internacional y nacional.
- 2)** El escenario es nacional y global,
- 3)** la cantidad de actores presentes a considerar se ha multiplicado,
- 4)** las relaciones entre lo que pasa en el mar y en tierra van siendo identificadas con mayor precisión y detalle,
- 5)** las tecnologías para conocer y explotar lo que pasa en el mar crecen significativamente.

Como consecuencia, los fines de las nuevas estrategias marítimas son mucho más complejos y resultan un desafío para el nivel operacional, responsable de plasmar las ideas en acción a través de las Fuerzas Armadas, con particular peso en las Armadas.

La velocidad de cambio, por otro lado, le requiere a este nivel un estándar de adaptación continua que se contrapone con la inercia de la generación de capacidades navales, que generalmente deben programarse con muchos años de anticipación y resultan impactantes para las finanzas públicas.

Las estrategias de seguridad, promulgadas por varios Estados, regiones o alianzas, agrupan las políticas públicas e incluyen la participación de sus sistemas de defensa.

En este contexto, los océanos y sus recursos, reales y potenciales, vinculados a través del concepto de dominio marítimo, han tomado protagonismo creciente y se los identifica cada vez más como piedra angular para el futuro sostenible de la humanidad. Los últimos treinta años han sido prolíficos en cuanto a la formulación de estrategias marítimas que contemplan diferencialmente el rol del poder naval según características propias de cada Estado.

La seguridad marítima es clave dentro de la seguridad nacional e internacional, los fines que fija la política desde esta perspectiva, resultan determinantes para el nivel operacional que debe diseñar el hábil empleo de fuerzas navales para lograr los objetivos a través de su organización, integración y conducción. Siempre el instrumento militar, debe plasmar una idea, para alcanzar un fin que refleje fielmente la voluntad generadora de la acción.

En Argentina, a partir de 2022, como resultado de varios años de trabajo, comenzará a funcionar el Comando Conjunto Marítimo subordinado al Comando Operacional. Será responsable de conducir permanentemente las operaciones de vigilancia y control en los espacios marítimos y fluviales a fin de contribuir a la preservación de los intereses vitales de la Nación Argentina.

Es la respuesta práctica del arte operacional aplicado a una necesidad presente, de cara al futuro sostenible del mar, que permitirá fusionar la información disponible del dominio marítimo para abordar el conocimiento continuo de los procesos en curso en el mar, reconocidos como un ambiente complejo y dinámico.

A modo de epílogo

La interacción entre la estrategia y el nivel operacional resulta en nuevos productos emergentes. El desafío para la interacción efectiva es el entendimiento común y la comunicación eficaz, que le permita al nivel operacional plasmar fielmente las ideas en acciones en el complejo entorno global, contemplando el ritmo de cambio posible.

El conocimiento del dominio marítimo común y compartido entre los niveles de conducción estratégico, operacional y táctico es vital para identificar el amplio espectro de interacciones dinámicas que se verifican en la gestión de los conflictos en los que se prevé la participación del poder naval.

Destaca claramente el valor y significado del esfuerzo permanente del equipo operacional para fusionar los datos, transformarlos en información y comunicarlos desde el diseño y durante toda la ejecución de la acción militar. La profusión de datos disponibles de la realidad y el producido de las investigaciones deben ser reunidos, ordenados y clasificados para transformarlos permanente y rápidamente en información que desarrolle y proteja el proceso de toma de decisiones.

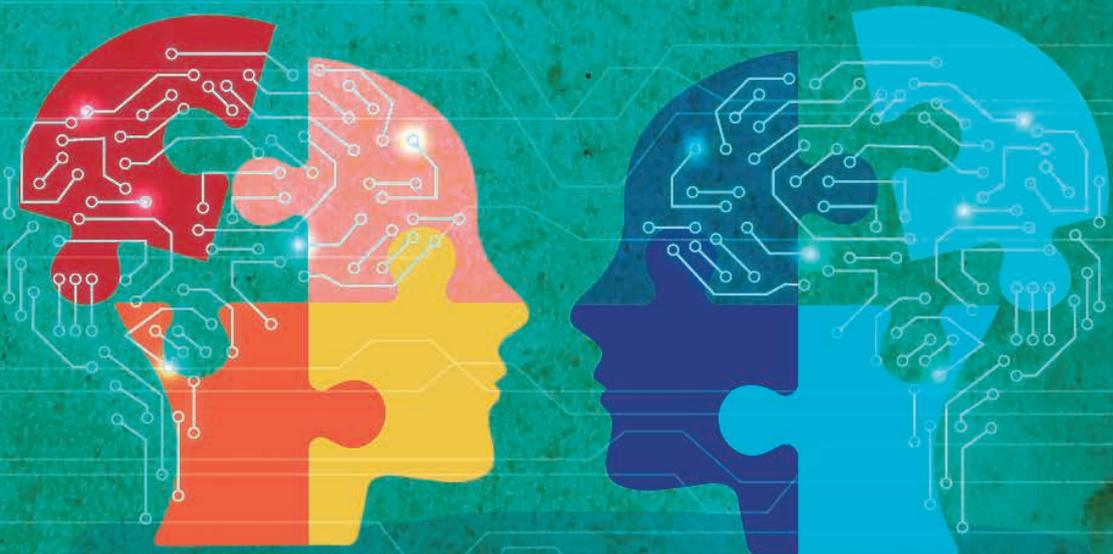
El nivel operacional es la piedra angular del intercambio de información vital para el éxito de la estrategia. Los integrantes de los niveles estratégico y táctico, conjuntos y combinados, los representantes de otros componentes del poder del Estado, los actores que están presentes, interactúan o influyen en el dominio marítimo, todos ellos componen al mismo tiempo la heterogénea audiencia a la que se debe llegar para asegurar coherencia y coordinación y a la vez son generadores de información.

El arte operacional produce que la estrategia ya no sea lo que era; es recíproco, la estrategia, a través del arte operacional, hace que el ejercicio del poder naval cambie con el tiempo. La relación entre la estrategia y el ejercicio del poder naval es dinámica, penetrante y recurrente.

A cuarenta años de la Guerra de Malvinas, haber cambiado el modo de abordar la realidad, identificar los problemas, construir las soluciones y aplicarlas a través del arte operacional es trascendente para asegurar que los objetivos institucionales sean adaptables y estén alineados permanentemente a los fines de la estrategia para que los esfuerzos sean perdurables y significativos. Las lecciones son caras, lo importante es haberlas aprendido.

Las Percepciones y Sesgos en la Guerra Malvinas

Capitán de Navío VGM (R) Álvaro Figueroa





Capitán de Navío VGM (R) Alvaro Figueroa, Magister en Gestión de la Comunicación en las Organizaciones (Universidad Austral), Profesor Universitario (Universidad del Salvador) y Licenciado en Sistemas Navales (Instituto Universitario Naval). Oficial de Estado Mayor, Jefe de Centrales de Informaciones de Combate e Inteligencia. Ejerció comandos de unidades en tres oportunidades y es veterano de la Guerra de Malvinas (TOM y TOAS). Ha realizado cursos de perfeccionamiento en diferentes universidades e institutos de formación públicos y privados. Es profesor del Instituto de Inteligencia de las FF.AA, de la Escuela de Guerra Naval y de la Escuela Superior de Guerra Conjunta de las FF.AA.

Las Percepciones y Sesgos en la Guerra Malvinas

CN VGM (R) Álvaro Figueroa

Resumen

Cualquier decisor, responsable del destino de un grupo, organización o país, debe estar preparado para adoptar las mejores providencias para su futuro. Ello implica ejercitar un pensamiento crítico, cuyas etapas generalmente son buscar información, evaluar su procedencia y calidad, entender sus implicancias y la interacción entre sus partes, comprender la situación y, finalmente, adoptar la mejor decisión entre las múltiples opciones que tenga a su disposición. En el inicio de todo el proceso se encuentra la manera en que el decisor distingue los estímulos externos que conforman la realidad, y su capacidad de mitigar los sesgos y barreras que atentan contra la percepción más fidedigna del panorama circundante. Al decir de Lucio Séneca: No hay viento favorable para el que no sabe adónde va.

Absatract

Any decision-maker, responsible for the destiny of a group, organization or country, must be prepared to adopt the best measures for its future. This implies exercising critical thinking, the stages of which are generally to search for information, evaluate its origin and quality, understand its implications and the interaction between its parts, understand the situation and, finally, make the best decision among the multiple options available to you. At the beginning of the whole process is the way in which the decision maker distinguishes the external stimuli that make up reality and his ability to mitigate the biases and barriers that threaten the most reliable perception of the surrounding panorama. As Lucio Seneca says: No wind will be favorable to you If you don't know where you are going.

Introducción

Si bien no es el enfoque de este artículo ahondar en la validez de los derechos atribuidos por cada una de las partes en la cuestión Malvinas, es útil recordar que las fuentes de posesión territorial son básicamente tres: el descubrimiento, la continuidad geográfica y la herencia. De estas fuentes emanan los derechos geográficos, históricos y jurídicos.

Así también, cabe recordar la convulsionada etapa histórica en la que se encontraba el mundo occidental en el momento de la ocupación británica de las islas Malvinas en 1833¹. Período que abarcó la primera mitad del siglo XIX, en la que durante y tras la caída del régimen napoleónico se reconfiguraron estados nacionales, se restauraron coronas y mutaron de dueño territorios de ultramar.

En este contexto resulta normal y hasta aceptable que emerjan argumentos variados, controvertidos y mutuamente excluyentes entre la Argentina y Gran Bretaña respecto de la soberanía. Es en este terreno, entonces, en el que las percepciones siembran en lo cultural y germinan visiones contrapuestas.

Solo para jugar con las ideas piénsese que, si se pone el acento en la continuidad geográfica, Groenlandia sería canadiense. En caso de privilegiar los descubrimientos, Norteamérica sería posesión de algún país nórdico. ¿Y por herencia? Por ella Medio Oriente sería un caos mayor, de final indefinido y consecuencias inciertas para el mundo actual.

Los mitos y las leyendas modelan también el pensamiento de los pueblos. Hay dudas sobre la veracidad de los viajes de Marco Polo al extremo oriente, de Américo Vespucio a Centro y Sudamérica y se cree que los almirantes chinos Zhou Man y Hong Bao navegaron los mares adyacentes a la costa americana desde Venezuela al estrecho de Magallanes hacia 1421².

1- Cabe recordar que este problema no fue mencionado tanto en el Tratado Southern-Arana de 1849, durante el gobierno de J.M. de Rosas, como tampoco en el Pacto Roca-Runciman durante la presidencia de Agustín P. Justo. Si bien eran instrumentos específicos firmados en situaciones diferentes, la ocupación británica no fue un obstáculo para la concreción de los fines propuestos

2- <http://www.loc.gov/today/pr/2005/05-105.html> - <https://www.bbc.com/mundo/noticias-54407243>

Finalmente, para cerrar esta breve introducción es interesante pensar en estos argumentos cuando se analizan los conflictos limítrofes, y qué rol juega cada nación vista por las otras. Un importante aporte en este tema, en el caso de Argentina y Chile, fue el del grupo de trabajo binacional encabezado por los historiadores Luis Alberto Romero (Argentina) y Manuel Antonio Garretón (Chile) en 1998, orientado a "... buscar en los libros de texto las marcas de esas actitudes prejuiciosas, y de proponer las modificaciones que los hicieran compatibles con la manifiesta voluntad de acuerdo e integración de ambos estados..."³.

Las percepciones físicas

La definición genérica de percepción la encuadra como la sensación interior resultante de una impresión material producida en los sentidos corporales como efecto de percibir; que es captar por uno de los sentidos las imágenes, impresiones o sensaciones externas. Pero más allá del hecho en sí, es una cualidad del intelecto que permite comprender o conocer algo.

Contribuyente a ejemplificar de manera física el problema de la percepción, se señala la existencia del fenómeno óptico denominado anamorfosis, ampliamente utilizado por artistas plásticos formales e informales, consistente en generar figuras deformadas que mediante el simple recurso de observarlas desde un punto de vista único adquieren sentido. Las siguientes figuras ilustran cómo se aprecian un dibujo en la acera, un mensaje en un muro y una escultura, desde un exclusivo punto de vista y no comprensible desde otras posiciones. Que exista un sólo abordaje para comprender una cuestión y que no sea compartido por el resto es uno de los principales problemas en las relaciones personales, institucionales e internacionales.

3- La Argentina en la escuela, Ed. Siglo XXI, 2004.



¿Qué otras funciones tienen las percepciones?

En un sentido ajeno a la Física, los principios de la percepción fueron propuestos por primera vez por la Gestalt⁴. Esta escuela está basada en la noción de forma (gestalt), que es la experiencia total resultante de organizar fragmentos de información en patrones significativos. En todos los procesos psíquicos, la aprehensión de la totalidad precede a la comprensión de la entidad o concepto, de allí la reiterada frase de que “el todo es más que la suma de las partes”. Las propiedades del todo surgen de las interacciones mutuas de los elementos percibidos y de su organización en espacio y tiempo. El significado de esta manera de interpretar la realidad es mucho más rico que la mera separación (análisis) y agrupación (síntesis) de sus partes componentes. Viene al caso la sentencia de Edgar Morin respecto que *“La realidad es compleja y normalmente se la aborda bajo los principios de disyunción, reducción y abstracción (paradigma de la simplificación), pero luego al sintetizarla el analista deberá comprender sus interacciones mutuas y eventuales contradicciones, las que generarán el inicio de un nuevo proceso de análisis”*⁵.

Según los gestaltistas las personas tienden a ver los puntos en patrones y grupos, los que se basan en dos principios: la Proximidad y la Similitud. La cognición humana tiende a percibir formas completas incluso en casos donde están incompletas. Los principios de la Gestalt sirven para entender cómo el ser humano agrupa sus sensaciones y llena los vacíos para poder interpretar el mundo.

Las principales leyes de la Gestalt⁶, recuérdese que este trabajo no es un tratado de psicología, son:

FONDO FIGURA: hay una figura central y un fondo que completa la imagen total, y no es posible apreciar ambas simultáneamente.

4- Escuela psicológica alemana de principios del siglo XX que postulaba que los organismos perciben patrones o configuraciones completos, no solamente sus partes componentes. Los principios y leyes de la Gestalt, proximidad, similitud, figura-fondo, continuidad, cierre y conexión, establecen cómo las personas perciben las imágenes vinculadas con los distintos objetos y entornos.

5- Morin, Edgar, Introducción al pensamiento complejo, 1990.

6- Koffka, K., Principles Of Gestalt Psychology, Harcourt Brace Co., 1935

PREGNANCIA: o de la buena forma, por la que la experiencia perceptiva adopta las formas más simples posibles.

LEY DEL CONTRASTE: Una forma es mejor percibida cuanto mayor sea la discrepancia entre el fondo y la figura.

LEY DE JERARQUIZACIÓN: La mente tiende a separar lo principal de lo accesorio

LEY DE MEMORIA: Una forma es mejor percibida cuantas más veces haya sido vista.

LEY DE CLAUSURA: Una forma es mejor distinguida cerrando mentalmente los puntos de su contorno.

LEY DE LA CONTINUIDAD: Si el patrón de una forma se rompe, la mente tiende a continuarlo.

LEY DE LA PROXIMIDAD: La mente agrupa elementos individuales pero cercanos entre sí.

LEY DE LA SIMETRÍA: Elementos separados, pero con cierta concordancia, tienden a ser considerados como grupos.

LEY DE LA SIMILITUD: Elementos aislados, pero con cierta semejanza, tienden a ser apreciados en conjunto.

LEY DE LA EXPERIENCIA PASADA: implica que, en algunas circunstancias, los estímulos visuales se clasifican de acuerdo con una rutina previa.

Con la sola mención de estas leyes se comprenderá bajo qué orientación se construyen los test psicotécnicos, los juegos mentales y las sencillas pruebas que, sosteniendo retardan el desarrollo del Alzheimer⁷, circulan en internet.

7- Enfermedad mental progresiva que se caracteriza por una degeneración de las células nerviosas del cerebro y una disminución de la masa cerebral; las manifestaciones básicas son la pérdida de memoria, la desorientación temporal y espacial y el deterioro intelectual y personal.

Cabe aclarar que los sentidos no son los únicos capaces de configurar estímulos en la mente, los elementos también surgen en ella a través de la memoria, pensamientos e inteligencia. Si bien muchos conceptos se relacionan con estímulos físicos especialmente visuales y auditivos, su aplicación es extensiva a todos aquellos que se encuentran en la mente al ser evocados voluntariamente o no. Se verá más adelante que las barreras cognitivas para comprender el entorno son similares a las ilusiones ópticas.

Las percepciones preceden a la razón y a la emoción. ¿Las preceden? En forma lineal y pasiva puede parecer que es así, aunque en realidad es un fenómeno circular y activo puesto que se retroalimentan de manera tal que la razón y la emoción conducen a percibir el ambiente de manera sesgada. La percepción es "...un proceso de inferencia en el que la gente crea su propia versión de la realidad sobre la base de la información proporcionada a través de los cinco sentidos"⁸. Las razones y las emociones están bajo la influencia de las experiencias pasadas, la educación, los valores culturales y el contexto. La subjetividad del individuo da un paso más en su actividad mental y modela las percepciones por la tendencia a percibir lo que se espera percibir, descartando aquellos estímulos que lo contradicen. En general la persona que percibe es reactiva al cambio de un estímulo, y se inclina a sentir las nuevas incitaciones como semejantes a las existentes, provocando que se pasen por alto los cambios graduales.

Por la misma causa sobreviene la dificultad de distinguir eventos con nitidez cuando se arriba desde un estado de ambigüedad. Esto sucede en la vida real "...a pesar de los estímulos ambiguos, las personas elaboran una especie de hipótesis tentativa acerca de lo que ven. Cuanto más tiempo están expuestas a esta imagen borrosa, más confianza depositan en esta impresión inicial que, quizá, sea errónea..." y pasado cierto tiempo "...a medida que la imagen se vuelve más nítida, no hay una contradicción obvia; los datos nuevos se asimilan a la imagen previa y se mantiene la interpretación inicial hasta que la contradicción se vuelve tan obvia que se le impone a nuestra conciencia"⁹. El corolario es que hace falta mayor y mejor información para invalidar la apreciación inicial en las personas que, con poca plasticidad, se forman hipótesis con datos imprecisos.

8- Heuer, R., *Psicología del análisis de inteligencia*, 2003.

9- *Idem*.

Esta breve introducción al mundo de las perspectivas y las percepciones permite luego viajar al mundo de las barreras y los sesgos, indispensable conocimiento para todo líder político, militar, eclesiástico, empresarial o responsable de los destinos de una organización de cualquier sector.

Barreras y Sesgos

Se consideran barreras al conjunto de prejuicios culturales, organizacionales y personales que nublan y perturban la labor de análisis de una determinada persona o de una organización.

Los prejuicios culturales son internalizados por las personas, y luego por las organizaciones¹⁰, mediante una socialización temprana e inconsciente. Interfieren notablemente quitando o amortiguando la habilidad de pensar como el adversario, función esencial de todo líder. La información disponible respecto de la cultura ajena no alcanza si no es posible internarse en ella liberado de ataduras, y esa información será tratada como si se viera de manera lejana. El valor de la vida, los marcos temporales, el orgullo de estirpe, el respeto de las tradiciones, la importancia de la religión y la veneración de los ancestros serán, entre otros, conceptos vacíos. En una distinción derivada de la antropología cultural, es necesario reconocer los puntos de vista propios de los ajenos¹¹ puesto que desconocer esa distinción puede llevar a errores de juicio y decisiones erróneas. Son intangibles de gran valor que, combinados con factores tangibles y cuantificables, le brindan al decisor el mejor panorama de una situación.

Los prejuicios organizacionales se derivan de aquellos grupos humanos que forman colectivos dedicados a tareas específicas con una identidad muy definida, como acontece con los integrantes de organizaciones armadas, ambientalistas, de derechos humanos, órdenes religiosas, partidos políticos, etc. Poseen metas específicas y la condición necesaria es compartirlas para no ser segregado. Cualquier análisis hecho dentro de organizaciones de esta naturaleza no será tan objetivo como uno efectuado externamente a ellas. La reunión de información tiende a tornarse selectiva y los productos suelen adecuarse a la cosmovisión que se comparta.

10- En Pedagogía se describe este fenómeno, descubierto por el psicólogo ruso Lev Vygotsky en 1920.

11- Conceptos Etic y Emic, Hoebel, A. & Weaver, T., Antropología y experiencia humana, Omega, 1985

Los prejuicios personales son aquellos más ligados a la psicología individual que a la social. Es en este conjunto en el que se ubican los denominados sesgos cognoscitivos, que se describirán a continuación, entendiéndose por ellos a la expresión específica referida a los fallos mentales previsibles motivados por estrategias simplificadoras, inconscientes, utilizadas en el proceso.

A manera de resumen, las barreras son mecanismos generalmente inconscientes que se aplican en el análisis de la información dando por resultado un producto impuro y alejado de la solidez que merece la evaluación por parte de un funcionario de alto rango. Las barreras pueden tener origen en el ambiente cultural, institucional, inspirados en intereses particulares o como consecuencia de una tendencia emocional o intelectual para arribar a una conclusión predeterminada. Generan deformaciones que son difíciles de superar, individual o institucionalmente.

La investigadora del Departamento de Defensa de Estados Unidos Lisa Krizan formalizó y publicó en 1999 una serie de sesgos cognoscitivos¹². De ellos se extraen aquellos que, según se detallará más adelante, habrían dificultado la toma de decisiones estratégicas en 1982:

Pensamiento dominante: El pensamiento está influido por experiencias previas. Se tiende a relacionar la nueva información con el pasado o con preocupaciones actuales sin sentido crítico.

Presunción por hipótesis no confirmada: Una nueva evidencia que aparece como coherente con creencias preexistentes no debidamente confirmadas, permite refutar otros puntos de vista y realizar un rápido cierre de un problema.

Lecciones superficiales de la Historia: Análisis acrítico y ligero de conceptos o eventos históricos que conducen a una generalización excesiva de sus factores componentes, y su extrapolación inadecuada a la situación que se estudia.

12- Intelligence Essentials for Everyone, Joint Military Intelligence College, Washington, DC.

Adhesión institucional: Es un enfoque selectivo de rígida adhesión a las resoluciones, normas o lealtades de la organización. Puede ser también el resultado de la especialización funcional o un pensamiento grupal estereotipado. También es llamado “efecto obediencia”.

Imagen espejo: Percepción de los demás similar a como uno se percibe a sí mismo. Se encuentra facilitado en los sistemas cerrados o de compartimentación excesiva. Especie de automorfismo.

Etnocentrismo: Proyección hacia otros de la propia cultura, creencias, ideologías, doctrinas, o expectativas. Exageración de la importancia causal de la propia acción.

Falta de empatía: Incapacidad para entender la percepción de los demás sobre su mundo, la concepción de su papel en él, y la definición de sus intereses. En definitiva, ponerse en lugar del otro adoptando sus puntos de vista.

Actor racional: Hipótesis de que los otros actúan siempre de manera racional, sustentado normalmente en la sobre estimación de la propia racionalidad.

Rechazo de evidencia: Impugnación de la información que entra en conflicto con la información de base existente. Puede llevar a la excesiva búsqueda de consistencia o “efecto de comprobación”.

Exceso de confianza en las estimaciones subjetivas: Evaluación optimista. Puede dar lugar a un cierre prematuro o acelerado del análisis. Se correlaciona con el efecto Exceso de Confianza, de asignar a la propia pericia resultados que son notoriamente producidos por la suerte.

Optimismo excesivo (Complejo de Pollyanna): Hipercredulidad. De esta exageración nacen la autocomplacencia y el exceso de confianza.

Mejor análisis: Exceso de seguridad en las estimaciones subjetivas. Evaluación optimista basada en la predisposición cognitiva y las creencias

generales de que los actores se comportarán como se estima, respetarán los intereses usuales o preferencias políticas previstas.

En un trabajo breve y conciso la Dra. Patricia Bonatti¹³ describe los sesgos que contribuyen a la toma de decisiones, de los que se destacan:

Efecto “marco” o “El principio de invariación” o “La trampa de la expresión”: cuando cambia el contexto, puede cambiar la decisión. Un componente clave en este sesgo es la forma de expresar el problema por cuanto una situación problemática erróneamente expresada puede influir en el proceso decisorio. Es también una variación del efecto de “anclaje”.

Sesgo de dominancia fáctica: obstinación por la primera acción posible, en lugar de analizar todas las acciones factibles. Se agrava si la dominancia lejos de ser real, es inventada por el decisor. Sostiene Bonatti: “Es una de las fallas más peligrosas, ya que anula todo el proceso de decisión posterior. No contemplar todas las posibilidades implica, en el peor de los casos quedarse sin elección; y en el mejor, elegir la alternativa que nos llevará al fracaso”.

Como aprendizaje de la Historia, por ejemplo, puede establecerse que la combinación entre el principio de invariación, la situación creada y el efecto comprobación son los sesgos que, presentes en el comandante de la Flota del Pacífico con asiento en Pearl Harbour, habrían facilitado el resultado destructivo de la aviación japonesa en 1941. Fue relevado diez días después, investigado por una comisión ad-hoc y encontrado culpable de incumplimiento del deber.

Percepciones, Barreras y Sesgos en las decisiones estratégicas de la Guerra de Malvinas

Los fenómenos psicológicos mencionados, pero no profesionalmente explicados, se manifestaron especialmente en las apreciaciones de

13- Los sesgos y las trampas en la toma de decisiones - U.B.A. Facultad de Ciencias Económicas. Cátedra I Teoría de la Decisión.

orden estratégico y estratégico militar realizadas en el año previo a la guerra, durante la crisis inicial y comenzada esta hasta el desembarco británico en San Carlos. Se adoptan como fuentes primarias los informes de la Comisión Rattenbach¹⁴ (en adelante CR) y Franks Committee¹⁵ (en adelante IF). Muy crítico sobre las decisiones tomadas, el primero; y controversial¹⁶ el segundo, pero documentados ambos. Una exploración semántica breve de ellos muestra que palabras como “apreciación” y “evaluación” aparecen en el informe Rattenbach unas ochenta veces, en tanto que “advice”, “warning” y “perceive” lo hacen en el informe Franks en aproximadamente cincuenta ocasiones. Estos vocablos son conducentes a expresar en los hechos lo que la percepción de los datos de la realidad a través de los sentidos, pero condicionados por los sesgos cognoscitivos, les permitía concluir.

El informe Rattenbach expresa en reiteradas oportunidades, desde el punto 109 al 142 las fallas en el planeamiento de alto nivel que abarcaba, según el método de la época, desde los Objetivos Nacionales¹⁷ hasta la Directiva Estratégica Militar. Ese fue el puntapié inicial por el que se encaminó la estrategia argentina. Esto afectó el desarrollo posterior impidiendo que el accionar de los mandos y fuerzas de nivel táctico, pese al manifiesto coraje personal, sumado a la iniciativa y creatividad para emplear medios obsoletos, no logran el anhelado éxito. Caben aquí dos reflexiones provenientes de la historia. La brindada por Lucio Séneca¹⁸ hace dos mil años sobre que *“No hay viento favorable para el que no sabe dónde va”* por lo que una táctica bien llevada no podría mejorar una estrategia errada. Y la segunda, que se hubiera triunfado en

14- Comisión creada por el decreto 15/82 para investigar el desempeño en el ejercicio de las funciones y las responsabilidades emergentes respecto de la conducción política y estratégico militar del conflicto...Las responsabilidades de cualquier persona, sean de carácter penal, disciplinario y/o del honor que surjan de lo actuado y que, a su juicio, deban ser investigadas y juzgadas por la jurisdicción común o militar respectiva, en la forma que legal y reglamentariamente corresponda

15- Report of a Committee of Privy Counsellors, Chairman: The Rt Hon the Lord Franks, OM, GCMG, KCB, CBE, Presented to Parliament by the Prime Minister by Command of Her Majesty, London, January 1983. Las traducciones de este informe obrantes en el texto son responsabilidad del autor.

16- La controversia comenzó tan pronto como se presentó el informe en la Cámara de los Comunes. Se informa que Thatcher leyó las principales conclusiones del informe entre gritos de “encubrimiento” y vítores irónicos de la oposición. Fuente: <https://news.google.com/newspapers?id=RMFAAAAIBAJ&sjid=6KUMAAAIBAJ&pg=3918,2900819&hl=en> ‘Thatcher basa su caso en hallazgos que la liberan de culpa’, Stuart Trotter, The Glasgow Herald, 19 de enero de 1983.

17- Si por objetivos nacionales se toman los del Preámbulo de la Constitución Nacional (constituir la unión nacional, afianzar la justicia, consolidar la paz interior, proveer la defensa común, promover el bienestar general, y asegurar los beneficios de la libertad) no parece haber existido la necesaria correspondencia estratégica entre medios y fines.

18- Político y filósofo romano del siglo I.

el corto plazo pero por la reconocida tenacidad bélica¹⁹ británica según muestran sus antecedentes político-militares, en una etapa posterior la victoria probablemente se hubiera convertido en derrota.

Un ejemplo de apreciación errónea acontece durante la entrevista Galtieri-Haig el 16/04/82, apenas a una quincena de iniciado el conflicto. Allí aparece claramente la diferencia de percepciones entre uno y otro, expresada en el éxito ya obtenido versus un posible beneficio en el mediano plazo. Allí el secretario de estado norteamericano dijo:

“Yo creo que hay dos exigencias que están en conflicto una con otra; una, es una ventaja o beneficio inmediato y visible para Argentina a los sacrificios que ha hecho. Yo creo que nosotros debemos prever de una manera muy perceptible, mucho más importante, alcanzar la solución final sobre este problema histórico que realice finalmente sus aspiraciones”²⁰.

La visión de reemplazar lo ya materializado y concreto de la ocupación de las islas por algo posible pero azaroso, en un futuro indeterminado, no fue aceptada por el general argentino en ejercicio de la presidencia.

Entre las múltiples observaciones realizadas por la Comisión Rattenbach se citan textualmente:

- También debe imputársele una errónea evaluación sobre la actitud que asumiría EE.UU. en caso de conflicto, a la luz de los intereses políticos en juego. (CR, 95)
- Fallas en las apreciaciones de los distintos niveles de comando, por falta de información del enemigo y de una adecuada elaboración de sus capacidades. (CR, 148)

19- El concepto describe la voluntad de un contendiente para reponerse de un revés y derrotar al mismo adversario al cabo de un corto período. Gran Bretaña como actor internacional se destaca históricamente por tres características: protección de sus posesiones, memoria imperial y tenacidad bélica. Esta última cualidad es la resultante de su gran determinación, poca aversión al riesgo, escasa empatía y notable orgullo. Son demostrativas de este perfil batallas ocurridas durante sus guerras imperiales Jartum – Omdurmán (contra los árabes); y Isandhlwana – Ulundi (contra los zulúes); Sta. Cruz de Tenerife – Trafalgar (guerras napoleónicas); y Galípoli – Jerusalén y Coronel-Malvinas (1ra. Guerra Mundial), Tobruk – El Alamein y la Batalla del Atlántico (2da. Guerra Mundial). Mencionado por el autor en la Revista de la Escuela de Guerra Naval N° 59.

20- Rattenbach, 346

- Con respecto a la defensa inicial de la zona recuperada, no existió, a nivel de este documento, un planeamiento previo, ya que no estaba contemplada la reacción británica...(CR, 148)
- La falta de elaboración de las apreciaciones con la profundidad y el detalle que las circunstancias imponían, dieron por resultados documentos estratégicos incompletos, superficiales y erróneos (CR, 168).
- El apoyo del canciller a la decisión de la Junta Militar se basó en la apreciación efectuada en RR.EE., cuya conclusión determinó que en ese momento “NO HABÍA UNA OPCIÓN MEJOR”²¹. (CR, 241)
- “Cuáles son los dos hechos que a mí (Costa Méndez), personalmente, como Ministro y por lo tanto como asesor del Poder Ejecutivo, me llevan a pensar que no hay otra salida de esta situación que la ocupación, con todas las limitaciones y los inconvenientes que surgían de esta situación: una, la confianza en la mediación. Es decir, yo estaba convencido de esa posibilidad, y lo estaba en el Ministerio y creo que también el Poder Ejecutivo”. (CR, 291) “...nosotros pensamos y teníamos la convicción de que Estados Unidos iba a intentar enérgicamente una mediación y que, antes de inclinarse a un lado, iba a intentar enérgicamente una negociación”. (CR, 298)
- Por lo tanto, haber adoptado la decisión de ocupar las Islas bajo el supuesto de que EE.UU. aportaría la solución del conflicto, para luego no aceptar su propuesta, implica que hubo un error inexcusable: O NO SE EFECTUÓ UNA CORRECTA APRECIACIÓN PREVIA O, PRODUCIDO EL RESULTADO PREVISTO, NO SE TUVO LA DECISIÓN DE ACEPTARLO²². (CR, 401)

Como final, que sintetiza la noción de una percepción generalizada y errónea, el informe concluye:

21- Las mayúsculas son de la fuente.

22- Ídem anterior

El pueblo acompañó sin retaceos la decisión de la Junta Militar, mientras que los medios de comunicación, por su efecto multiplicador y por la calidad de la evaluación realizada sobre las posibles consecuencias de la medida adoptada, contribuyeron a una pérdida generalizada de la objetividad. Ante esta euforia nacional, el gobierno vio disminuida su capacidad de analizar reflexivamente la realidad, lo cual habría de tener, más adelante, un peso considerable en el desarrollo de las negociaciones. (CR, 291)

En resumen, la falta de una apreciación correcta e integral del conflicto en todas sus alternativas y dinámica, originó la carencia de una estrategia general que integrara la conducción parcial en los distintos niveles Político, Militar, Económico y Psicológico/social. Todo ello se vio acentuado por la inexistencia de un organismo con adecuada organización y capacidad para la conducción de la guerra y con unidad de criterios y de esfuerzos. La prescindencia del empleo de los organismos específicos disponibles se sumó a lo expuesto y provocó, en definitiva, que todo el país, en modo alguno interviniera en el conflicto como "una nación en armas". (CR, 760)

¿Los únicos que tuvieron fallas de percepción fueron los líderes argentinos? No, de ninguna manera. Opíparos, orondos y satisfechos con la lentitud impuesta al reclamo argentino y los británicos no supieron o no quisieron ver el cambio de los tiempos. Luego de la Segunda Guerra Mundial manejaron con solvencia la descolonización y fortalecieron una comunidad británica de naciones, pero en la disputa que motiva este análisis pasaron por alto reiterados hechos que *La Disputa Subestimada*²³ - Gabriel Urchipia y José Torres debieron llamar su atención como los incidentes del "Operativo Cóndor"²⁴ en 1966 y la

23- Security and Defense Review - Volume 4 No. 2- Fall 2004

24- El Operativo Cóndor fue una acción armada llevada a cabo el 28 y 29 de septiembre de 1966 por un grupo de argentinos liderado por Dardo Cabo, que se apoderó de un avión de Aerolíneas Argentinas que viajaba de Buenos Aires a Río Gallegos, obligando a su comandante a aterrizar en las islas Malvinas.

persecución del destructor ARA Alte. Storni al RRS Shackleton²⁵ en 1976.



En el Informe Franks consta:

En noviembre de 1979, el Comité Conjunto de Inteligencia reevaluó la amenaza argentina a las Malvinas. Revisó la evolución desde la última evaluación (en noviembre de 1977), desde cuando, a su juicio, la amenaza militar argentina se había visto atenuada por la decisión del Gobierno británico de negociar y por la preocupación de Argentina por mayores prioridades en asuntos exteriores, en particular su disputa con Chile por el Canal Beagle, y con cambios en el gobierno argentino. Sin embargo, consideró que no había ninguna disminución en la determinación de Argentina de extender su soberanía al área de las Malvinas, y que la consideración primordial para el gobierno argentino seguía siendo su percepción de la voluntad del gobierno británico de negociar y eventualmente

25- El 4 de febrero de 1976, mientras participaba en un estudio económico británico de las Islas Malvinas dirigido por Lord Shackleton (hijo), el RRS Shackleton fue perseguido por el destructor ARA Almirante Storni en un episodio precursor del conflicto de Malvinas. El comandante del Destructor argentino ARA "Almirante Storni", ordenó al buque británico de investigación oceanográfica que detuviera sus máquinas, con el propósito de abordarlo, a 78 millas al sur de Puerto Argentino, pero dentro del límite de 200 millas náuticas que pertenecían a la ZEE argentina según el Derecho del Mar. El capitán del buque británico, siguiendo órdenes de Neville French, gobernador inglés de las Malvinas, ignoró las órdenes argentinas y continuó la marcha. El destructor —siguiendo procedimientos de rutina— hizo varios disparos de cañón a proa del Shackleton sin obtener respuesta. Finalmente, asistido por un avión de exploración marítima P2-V "Neptune", continuó persiguiendo al buque inglés hasta seis millas de Puerto Argentino.

transferir, soberanía. Concluyó que, si bien el Gobierno argentino preferiría alcanzar sus objetivos de soberanía por medios pacíficos, si las negociaciones fracasaran o si por alguna otra razón el Gobierno argentino calculara que el Gobierno británico no está dispuesto a negociar seriamente sobre soberanía, habría alto riesgo de que recurran rápidamente a medidas más contundentes contra los intereses británicos; y que en tales circunstancias no se podía descartar una acción militar directa contra la navegación británica o contra las Islas Malvinas, aunque "el riesgo de tal acción no sería tan alto como hasta ahora".(IF, 77)

Esta apreciación fue refrendada más tarde, en julio de 1981, agregándole al malestar argentino la actitud refractaria de los isleños.

A principios de año, Argentina había reducido los vuelos programados a las islas y retrasó un barco de suministro. Estas acciones se consideraron una prueba de que, en cualquier escalada de la controversia, es probable que tales medidas sean lo primero. Sin embargo, se pensó que no se podía descartar una acción militar en una escala relativamente pequeña. El párrafo final de la evaluación establecía que, si Argentina llegaba a la conclusión de que no había esperanzas de una transferencia pacífica de soberanía, habría un alto riesgo de que recurriera a medidas más contundentes contra los intereses británicos y que podría actuar con rapidez y sin previo aviso. En tales circunstancias, no se podía descartar una acción militar contra la navegación británica o una invasión a gran escala de las Islas Malvinas. (IF, 95)

Poco tiempo después aparece un juicio contradictorio dentro de la secuencia del análisis, permitiendo que algunos analistas después de la guerra pensarán que más que un error de evaluación pudo ser una maniobra deliberada:

No se tuvo suficientemente en cuenta la posibilidad de que el gobierno militar argentino, sujeto a presiones políticas y económicas internas, actuara de manera impredecible si en algún momento se frustraba en el curso de las negociaciones. La evaluación de inteligencia de julio de 1981 había advertido que en esas circunstancias existía un alto riesgo de que Argentina recurriera a medidas más contundentes de forma rápida y sin previo aviso. (IF,296)

A fin de marzo de 1982 y con el "incidente Georgias" en progreso, funcionarios británicos todavía creían que era una maniobra destinada a negociar:

Existía la posibilidad de que, tanto por la fuerza del sentimiento público argentino sobre el tema como por la coordinación imperfecta y los consejos confusos dados por varios funcionarios y asesores de servicio argentinos, la Junta pudiera tomar alguna acción inesperada. La evaluación concluyó que el principal objetivo de la Junta Argentina en su manejo de la disputa de las Islas Malvinas era persuadir al gobierno británico para que negociara la transferencia de soberanía, y era probable que intentara utilizar el incidente en Georgia del Sur para obtener la apertura anticipada de las conversaciones, sobre la base discutida en Nueva York en febrero. (IF, 230)

Fue recién comenzado 1982 en que Gran Bretaña consideró, es decir observó, que su evaluación inicial no era correcta:

Se nos informó que los cuatro factores principales que el personal de evaluación consideró al asesorar sobre la amenaza argentina fueron: el progreso de la disputa de Argentina con Chile por el Canal Beagle; la situación política y económica de Argentina; el estado de la rivalidad entre sus Fuerzas Armadas allí; y, lo que es más importante, la percepción que tiene Argentina de

las perspectivas de avanzar mediante la negociación. No se pensó que la información que recibieron después de julio de 1981 indicara ningún cambio significativo en estos factores que hubiera justificado una nueva evaluación. Las conclusiones a las que se llegó en julio de 1981 sobre las intenciones argentinas y las opciones que se les ofrecían se consideraron compatibles con la inteligencia más reciente y, por lo tanto, aún eran válidas". (IF, 308)

Creemos que no habría sido apropiado preparar un gran grupo de trabajo con capacidad para retomar las Islas Malvinas antes de que hubiera pruebas claras de una invasión. Como hemos explicado, esto no se percibió como inminente hasta el 31 de marzo. El envío de tal fuerza habría sido una respuesta desproporcionada, y de hecho provocativa, a los acontecimientos de Georgia del Sur, y habría sido incompatible con los intentos que se están realizando para resolver los problemas allí por medios diplomáticos. (IF, 325)

Tan así fue que el plan de reducción de su flota había seguido adelante, motivo por el que varios observadores creyeron ver en la intransigencia británica para la instalación de chatarreros argentinos en Leith una oportunidad para revertir esa tendencia.

Carecieron de planes operativos concretos para la eventualidad de una ocupación por parte de Argentina.

Las ponencias elaboradas en diversas ocasiones por el Ministerio de Defensa a solicitud de la Cancillería y el Commonwealth no fueron planes de contingencia en este sentido, sino una apreciación mucho más amplia de la acción que sería necesaria para contrarrestar las diversas formas de acción militar de Argentina. (IF, 109)

En síntesis, pese a la centenaria experiencia británica en relaciones internacionales, habrían infravalorado el riesgo considerando que, pese a

la continuada morosidad y dilación manifestada en atender el núcleo del problema, no se llegaría finalmente a un conflicto armado.

Si se adhiere a la creencia de que la militarización de la cuestión Malvinas no fue un plan premeditado sino simplemente el aprovechamiento de una oportunidad, podría entonces encuadrarse estos errores de percepción en que sus analistas fueron víctimas del sesgo de la confirmación o del ancla. Esta desviación se produce por cierta adhesión a un primer análisis por la que luego, al evaluar nuevas informaciones a la luz de esta primera, se tiende a aceptar solamente aquello que la ratifica desechando lo que la refuta, arribando a un nuevo resultado similar a la inicial. No deben descartarse tampoco su atávica falta de empatía, el efecto comprobación esperando mayor certeza y el rechazo a demostraciones como las mencionadas desde 1966 hasta 1981.

Conclusiones

Los buenos líderes políticos están acostumbrados a la resolución de problemas no estructurados (estrategia), en tanto los líderes militares de mediano y alto nivel suelen desempeñarse mejor en la solución de problemas estructurables (planeamiento) y, en la medida que se desciende en las jerarquías el desempeño normal es el cumplimiento de procedimientos y normas (planes y órdenes de operaciones). Esto no va en desmedro de nadie, simplemente son actividades diferenciadas en las que su valor reside justamente en esas características. Cada uno debe hacer bien lo que sabe en la función que, por propia decisión, ha elegido.

Viene al caso entonces, la frase de Clausewitz²⁶ que reza:

El primer acto de discernimiento, el mayor y el más decisivo que llevan a cabo un estadista y un jefe militar, es el de establecer correctamente la clase de guerra en la que están empeñados y no tomarla o convertirla en algo diferente de lo que dicte la naturaleza de las circunstancias. Este es, por lo tanto, el primero y el más amplio de todos los problemas estratégicos.

En su tesis doctoral sobre el proceso de toma de decisiones durante la Guerra de Malvinas, la Dra. Bonatti expresa “*Son las fallas de percepción, las analogías erróneas, el efecto marco, el anclaje, etcétera, también llamados “sesgos”, que interactúan y se potencian en la mente del Decisor. Será entonces un “mundo percibido” que estará en mayor o menor medida alejado de la realidad, dependiendo de la magnitud de los efectos de los sesgos individuales y subjetivos*”²⁷.

Las percepciones preponderantes en el gobierno argentino, posteriormente graves errores estratégicos, pueden resumirse en cuatro:

1) La administración norteamericana asumiría el rol de mediador entre dos aliados, si bien de diferente categoría ambos importantes en el contexto de la Guerra Fría; en vez del apoyo explícito a Gran Bretaña que finalmente adoptó.

26- De la Guerra, Libro I, Capítulo I ¿En qué consiste la guerra?, pto. 27.

27- Bonatti, Patricia, Análisis de una situación de decisión del mundo de la estrategia, con altos niveles de incertidumbre y complejidad: la ocupación de las Islas Malvinas, UBA, 2005

2) Un tratado internacional creado específicamente para la Guerra Fría (TIAR - Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca - Río de Janeiro – 1947) sería de aplicación en el caso de una guerra entre un país americano y uno integrante de la OTAN.

3) Los antecedentes históricos que dan cuenta del empeño y perseverancia británicos en la obtención de sus objetivos y protección de sus intereses eran cosa del pasado.

4) La ocupación de la factoría de Puerto Leith con personal militar, no constituía un casus belli o acto de guerra²⁸ violatorio del art. 2º inc. 4 de la Carta de las Naciones Unidas²⁹.

De la no exhaustiva relación de los sesgos citados precedentemente es posible afirmar que aquellos que resultaron más relevantes fueron:

Pensamiento dominante: la validez del reclamo argentino de su soberanía sobre las islas era tal que resistiría la prueba ácida de una guerra, que justamente no fue la visión de Gran Bretaña avalada por el art. 51 de la Carta ONU citada³⁰.

Presunción por hipótesis no confirmada: la posible reducción de la flota británica, especialmente sus portaaviones, más los problemas internos derivados del ajuste económico imperante en su país, dificultarían una intervención bélica por su parte en una zona alejada del mundo.

Rechazo de evidencia: los indicios de una futura omisión del apoyo de Estados Unidos a la Argentina se transformaron en hechos concretos durante la conversación telefónica entre el general Galtieri y el presidente Reagan, pero no modificaron las decisiones.

28- Cabe recordar que las causas de guerra más frecuentes en la historia mundial son: agresión al territorio, bienes o patrimonios de ciudadanos o a ciudadanos de un país, invasión, ocupación no autorizada o algún acto intrusivo, actos hostiles relevantes por parte de un país que malogran un tratado establecido o la convivencia armónica, incumplimiento de tratados y amenaza evidente sobre un bien nacional.

29- “Los Miembros de la Organización, en sus relaciones internacionales, se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado, o en cualquier otra forma incompatible con los Propósitos de las Naciones Unidas”.

30- “Ninguna disposición de esta Carta menoscabará el derecho inmanente de legítima defensa, individual o colectiva, en caso de ataque armado contra un Miembro de las Naciones Unidas, hasta tanto que el Consejo de Seguridad haya tomado las medidas necesarias para mantener la paz y la seguridad internacionales”.

Falta de empatía: al no ponerse los líderes argentinos en el lugar de sus homónimos británicos se privaron de la mirada opuesta que, en función de las mismas evidencias, hubieran colaborado en ampliar sus opciones. También omitieron hacerlo con Estados Unidos y verificar probable su preferencia por su socio de la OTAN.

Efecto marco: la situación estratégica y operacional sufrió sucesivos cambios, en las que se fueron comprobando el apoyo norteamericano a Gran Bretaña, la prescindencia internacional y el avance, lento pero constante, de las fuerzas británicas. Pese a ello se mantuvo la decisión de atacar el 2 de abril y reforzar a partir del día D+3. Se combinó, potenciándose, con la *dominancia fáctica*.

Otros sesgos que coadyuvaron fueron exceso de confianza, optimismo excesivo y mejor análisis.

Los recaudos para evitar las deformaciones provenientes de los sesgos son el trabajo en grupos multidisciplinarios, formados por profesionales destacados en la materia, sobre la base de datos concretos analizados con métodos rigurosos. Esa es la esencia de los gabinetes de crisis y los estados mayores. En el planeamiento militar moderno resulta insuficiente la contraposición “operaciones versus inteligencia” y se han incorporado las denominadas “células rojas” (en inglés red cell o red team). En cualquier nivel los integrantes de la célula roja, con especialización y experiencia en las características del adversario desafían las concepciones imperantes al desempeñar el papel de un oponente pensante y no colaborativo. La inclusión de estos equipos permite eludir una falencia clave denominada “imagen espejo” en la que se juzga el comportamiento del otro actor utilizando las creencias, experiencias, valores o procedimientos operativos estándar propios, situación que difícilmente suceda excepto en guerras civiles. De allí que sea una práctica nociva que la función N-2 (Inteligencia) pueda ser acumulada con la de N-3 (Operaciones) en un estado mayor reducido.

Vistos los efectos positivos de dichas células rojas, recientemente se han incorporado las células verdes, cuya misión es asesorar convenientemente sobre los factores poblacionales y ambientales de un área para promover

y articular acciones y dinámicas de individuos, grupos, activos tangibles y factores socioculturales seleccionados en el entorno civil que pueden tener un impacto significativo en las operaciones, con un enfoque en probar y modificar cursos de acción para mejorar los efectos deseados y mitigar las posibles secuelas negativas. En la guerra actual no se triunfa si los daños colaterales humanos y ambientales son mayores por intervenir que por no hacerlo.

Como corolario, el problema de personas, organizaciones y gobiernos no es tener percepciones erróneas por la existencia de sesgos, sino desconocerlos, y en caso de conocerlos no buscar modos y medios para morigerarlos.

Políticas Asimétricas: El Estilo Pendular de la Política Exterior Argentina en torno a Malvinas

Licenciada Natasha Julieta Tarapow





Natasha Julieta Tarapow, Licenciada en Relaciones Internacionales por la Universidad de San Andrés (2020), graduada con honores. Educada en Argentina, Estados Unidos de América y Uruguay. Entre otras actividades se desempeñó en el CARI, en la Secretaría del Tratado Antártico, y fue asistente de investigación del Profesor Marcelo Leivas. Participó de numerosos cursos y seminarios vinculados a su especialidad. Habla fluidamente el inglés y el francés.

Políticas Asimétricas: El Estilo Pendular de la Política Exterior Argentina en torno a Malvinas

Lic. Natasha Julieta Tarapow

Resumen

El presente artículo analiza como las sucesivas administraciones argentinas desde 1976 (gobiernos de facto) hasta diciembre de 2019 (gobierno de Mauricio Macri) abordaron la cuestión Malvinas, intentando transformarla, a veces con mayor o menor éxito, en una verdadera política de Estado. También aborda las complejas estrategias utilizadas por los distintos actores y la implementación de acciones gubernamentales concretas en torno a lograr un objetivo común: la recuperación de la soberanía del archipiélago.

Palabras clave: MALVINAS, POLÍTICA DE ESTADO, MAURICIO MACRI, ESTRATEGIA

Abstract

This article analyzes how the successive Argentine administrations from 1976 (de facto governments) to December 2019 (Mauricio Macri's government) addressed the Falklands/Malvinas issue, trying to transform it into a State Policy, with greater or lesser success. It also addresses the complex political strategies used by the different actors and the implementation of concrete government actions to achieve a common national goal: the recovery of the sovereignty of the archipelago.

Key words: FALKLANDS/MALVINAS, STATE POLICY, MAURICIO MACRI, STRATEGY.

Introducción

Cuando hablamos de la cuestión Malvinas como una “política de estado”, ¿de qué hablamos realmente? Desde 1833, ocupación británica de las Islas Malvinas, existió una disputa bilateral pacífica, reconocida por la ONU, interrumpida una sola vez por la guerra en 1982. Esta es una cuestión con gran importancia en la política exterior de todos los gobiernos argentinos, más allá de las banderas políticas, pero hubo diversos caminos tomados. La variedad de medidas, incluyendo la Guerra, la política de seducción, el reclamo en organismos multilaterales, dificultan la definición de una “política de estado”.

Todo esto puede llevar a preguntarnos sobre las causas de por qué se elige una determinada política exterior en cada momento. Considerando todo esto, podemos preguntarnos: ¿cuáles fueron las medidas de política exterior respecto a las Islas Malvinas tomadas por los distintos gobiernos argentinos entre 1976 y 2019 y por qué se tomaron estas medidas?

Diversos autores como Lasagna (1995, 1996), Russell, (1990) y Van Klaveren (1992) apuntan a los factores de segunda imagen como el principal determinante de la política exterior en América Latina. Es decir, sería una intuición avalada por la literatura decir que los cambios en el régimen político argentino podrían dar lugar a cambios en la política exterior respecto a las Islas Malvinas. La lógica detrás de esto es que cuanto más significativo sea el cambio en el régimen político, más necesidad de diferenciarse del régimen anterior tendría, y más libertad para establecer un cambio en la estrategia de política.

En este punto, se entiende al régimen político como “la forma de organización política” (Van Klaveren, 1992, p.179), y se supone que está formado por tres propiedades: en primer lugar, las ideologías, valores y creencias que sustentan el proyecto del régimen; en segundo lugar, las reglas de juego que regulan la vida política; y en tercer lugar, las estructuras de autoridad, que expresan la forma en que habrán de comportarse quienes ocupan cargos políticos. Entonces, se dará un cambio de régimen político cuando estas propiedades se vean alteradas. Consideramos que existen tres modalidades de cambio, a las cuales podemos llamar, de más leve a más significativa: cambio formal, cambio gradual y cambio radical/revolucionario. (Lasagna, 1995)

Por otro lado, se considera que el sistema de creencias de los líderes de Estado y el tipo régimen político influye en la política exterior. Se entiende que los cambios en política exterior suceden en un continuum, del cual se pueden identificar tres niveles, de más a menos intenso: reestructuración, reforma y ajuste (Lasagna, 1995). Particularmente, en la cuestión de las Islas Malvinas se suele considerar que hay dos corrientes principales que los gobiernos han elegido de forma intermitente (Merke, 2018), y que se diferencian en 5 aspectos principales. La corriente nacionalista/tradicionalista privilegia los foros internacionales como canal diplomático, mantiene relaciones confrontativas con el Reino Unido, evita negociar sobre cualquier cuestión que no incluya la soberanía, busca aumentar los costos de ocupación de las islas, y no considera a los isleños como un actor en el conflicto. Por otro lado, la corriente liberal/ditellista privilegia el trato bilateral, busca relaciones amistosas con el Reino Unido, aplica el “paraguas de soberanía”, busca relaciones amistosas con los isleños y permite su participación en el conflicto (ver Cassese 2005; Corigliano, 2012; Gil y Aponte Tíno, 1999; Merke, 2018).

Sin pensarlo demasiado, ya podemos encontrar un contraejemplo a esta intuición: tanto antes como después de la transición democrática de 1982, la estrategia fue nacionalista, es decir, con una mentalidad territorialista y relaciones tensas con el Reino Unido. Entonces, podemos pensar en alguna explicación alternativa a este fenómeno.

Podríamos pensar que los cambios en el régimen político no alteran la orientación de la política exterior (entendida en términos de liberal o nacionalista), sino los medios a utilizar en la implementación de esta política. Considerando que hay dos tipos de medios, el uso de la fuerza y medidas diplomáticas pacíficas, se esperaría que un cambio radical en el régimen político, es decir, una transición de la democracia a la dictadura o viceversa, tenga como consecuencia un cambio en los medios a utilizar.

Entonces, la orientación de la política exterior podría verse influida por otro factor. Existe una corriente del análisis de la política exterior que apunta al sistema de creencias individual como un determinante con gran relevancia. Se entiende que las creencias funcionan como un lente a través del cual cada individuo mira la realidad, y a partir de lo que observa decide la mejor manera para actuar. Podemos pensar, para este caso, que las creencias

individuales de los líderes del Estado Argentino (y otros actores cercanos a su entorno e influyentes en la política exterior, como los cancilleres) podrían definir la orientación de la estrategia de política exterior hacia las Islas Malvinas. Se considera que características como el apego a la Patagonia, o visiones territorialistas o éticas de la política, llevarán a un tipo de estrategia nacionalista, y la cercanía al Reino Unido o visiones de la política exterior con fines económicos lleven a un tipo de estrategia liberal.

El “Proceso de Reorganización Nacional”

Empezamos el análisis con el “Proceso de reorganización nacional”, que tuvo su origen en el golpe militar de 1976. Este fue un régimen dictatorial dividido en 3 Juntas, caracterizado por fuertes violaciones a los derechos humanos, un plan económico que pareció funcionar en un principio, y luego llevó a un derrumbe económico y una pérdida de apoyo del pueblo, lo que se intentó revertir a través de una exacerbación del nacionalismo con la Guerra de Malvinas. (Gamba, 1987)

En cuanto al sistema de creencias del régimen militar en general, se puede destacar como aspectos principales la visión geopolítica territorialista, el anticomunismo, el nacionalismo, y el liberalismo económico (Russel, 1996)

Más particularmente, destacamos a los elementos que caracterizan las creencias los representantes de la última junta en cuanto a Malvinas. El general Galtieri afirmaba tener una posición de política exterior en contra de los grises defendiendo los intereses permanentes de la Nación. A su vez, en sus discursos ponía el énfasis en la idea de mantener la dignidad y el honor de la Nación, como algo que no se puede negociar ¹.

En cuanto a Jorge Isaac Anaya, cabeza de la Armada en la Tercera Junta, habría sido quien convenció a Galtieri de recuperar Malvinas. Desde que estudió en la Escuela de Guerra Naval Argentina, Anaya tenía el anhelo de reconquistar Malvinas. El almirante había cumplido funciones como Agregado Naval en el Reino Unido, donde consolidó la idea de que, ante una recuperación argentina, Reino Unido no enviaría una fuerza militar hacia Malvinas (Bóveda, 2019; Yofre, 2011).

1- Archivo Histórico RTA (1982). [Cadena nacional: discurso de Galtieri en Plaza de Mayo]. Recuperado de <http://www.archivorta.com.ar/asset/cadena-nacional-discurso-de-galtieri-en-plaza-de-mayo/>

Entonces, ¿cómo fue su política exterior respecto a las Malvinas? El gobierno del “Proceso” eligió la estrategia nacionalista, aunque sin recurrir inicialmente al uso del poder militar. Esta estrategia se basó en los siguientes puntos. En primer lugar, la priorización del canal bilateral para las negociaciones, luego de intentos fallidos de negociación en organismos multilaterales. De todos modos, cabe destacar que las relaciones con el Reino Unido fueron confrontativas. En segundo lugar, se puso énfasis en la cuestión de la soberanía en todas las negociaciones, sin embargo, estas no lograron acuerdos significativos, básicamente porque Reino Unido se enfocaba en negociar sobre cooperación económica y Argentina en la soberanía. En cuanto al lugar de los isleños en la cuestión, Argentina no aceptó la aplicación del principio de autodeterminación, rechazando la participación de los isleños en foros internacionales. Eventualmente, empezaron a surgir ciertas dificultades en la relación bilateral, que llevaron a analizar el uso del poder militar por parte de ambos países, y finalmente culminaron en la Guerra de Malvinas el 2 de abril de 1982. (Cisneros y Escude, 1998; Gamba, 1987; Lanús, 2016).

Gobierno de Raúl Alfonsín

En diciembre de 1983 con la elección del Presidente Alfonsín, comenzó paulatinamente una transición democrática, pactando un llamado a elecciones, las que ganó Alfonsín en representación de la UCR. A pesar de que existieron ciertas amenazas a la democratización y limitaciones al gobierno, se puede hablar de una vuelta a un gobierno democrático (ver Garretón, 1993; Mazzei, 2011), lo que implica un cambio radical en el régimen político, de acuerdo con las clasificaciones de Lasagna (1995).

En cuanto al sistema de creencias de este gobierno, podemos afirmar que, en términos generales, fueron casi siempre contrarias a las del “Proceso” respecto a temas como los derechos humanos, valores democráticos y derecho internacional (Russel, 1996). Particularmente, sobre a las creencias de Raúl Alfonsín cabe resaltar como algunos de los aspectos más destacables son la negación al uso de la fuerza y la búsqueda de una política no utilitaria sino con fines éticos. Sobre la cuestión de las Malvinas, este presidente afirmaba a la soberanía como un objetivo indeclinable y no negociable, pero rechazando la fuerza como una posibilidad (Cisneros y Escudé, 1998). Su canciller, Dante Caputo, proponía buscar un canal de diálogo con el Reino

Unido. En sus discursos, destaca la diferencia entre la lógica expansionista del Reino Unido, y la paz y racionalidad argentina.²

Entonces, la estrategia de política exterior elegida fue Nacionalista. Se priorizó la diplomacia multilateral como medio de reclamo para presionar al Reino Unido a negociar a través del apoyo en la ONU, OEA y MPNA. En estas instancias se buscó dejar en claro que no apoyaban la decisión de la guerra, y se intentó presionar al Reino Unido para negociar. Considerando lo anterior, la relación bilateral fue confrontativa: el gobierno de Alfonsín se negó a declarar el cese de las hostilidades y restaurar las relaciones comerciales regulares. Sobre los temas incluidos en la negociación la postura de Alfonsín era hablar sobre soberanía y después todo lo demás. Sin embargo, paulatinamente flexibilizó su postura y se empezaron a incluir negociaciones sobre otras temáticas, como recursos ictícolas, servicios aéreos, entre otros. De hecho, hacia fines de su administración, se empezó a plantear el “paraguas de soberanía” que comenzó a ser aplicado por el gobierno siguiente. En cuanto a la relación con los isleños, se puede mencionar que nunca se hizo referencia a ellos en foros multilaterales ni se intentó un acercamiento, en definitiva, nunca fueron considerados como un actor válido. La idea de este gobierno era que, a partir del aumento de los costos de ocupación, tanto los isleños como el Reino Unido declinarían seguir ocupando las islas. En resumen, existió un cambio en aspectos parciales pero importantes de la política exterior, por lo que se pudo hablar de una reforma. (ver Cisneros y Escudé, 1998; Baisotti, 2017; Romero; 2019).

Gobierno de Carlos Menem

Carlos Saúl Menem asumió como presidente en Julio de 1989 en un contexto de grave crisis económica. El fracaso del modelo anterior dio margen al gobierno de Menem a establecer un paradigma neoliberal, con un Estado más ausente y una economía en manos del mercado. Su gobierno se caracterizó por un fuerte presidencialismo, evidenciado en parte por el gran uso de Decretos de Necesidad y Urgencia para gobernar (Garretón, 1993; Rubio y Goretti, 1996). Considerando esto, se podría afirmar que existió un cambio gradual en el régimen político.

2- Discurso del Sr. Canciller Dante Caputo en el 41° Período de Sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas. Recuperado de <https://cancilleria.gob.ar/es/actualidad/discursos/dante-caputo>

En este contexto, resulta importante entender el sistema de creencias de los líderes de este gobierno. Algunos elementos centrales de las creencias de Carlos Menem son el interés nacional en términos de desarrollo económico y la idea de eliminar enfrentamientos con grandes potencias (Aradna, 2004; Raimundi, 2013). En cuanto a la cuestión de las Malvinas, Menem favoreció la idea de un diálogo abierto con el Reino Unido, y de incluir el diálogo con los isleños en la solución del conflicto (Romero, 2019). Su canciller Guido Di Tella había vivido en Gran Bretaña y mantenía contactos con la academia británica lo que le permitía entender su idiosincrasia, por la que tenía un especial aprecio (Cassese, 2005). Él apuntaba a tener un diálogo constructivo con el Reino Unido y los isleños, y consideraba la idea de una solución intermedia entre ambos países.³

Por primera vez en la historia argentina se tomó una estrategia liberal. Esta se caracterizó, en primer lugar, por un acercamiento bilateral al Reino Unido. Es decir, se abandonó la presión en organismos multilaterales, manteniendo el reclamo solamente en el Comité de Descolonización. A partir de los Acuerdos de Madrid de octubre de 1989, se aplicó la fórmula del “paraguas de soberanía”. Argentina y Reino Unido podían negociar distintas cuestiones, como el uso de recursos de pesca y petróleo, sin que esto debilite o cambie sus reclamos de soberanía. (Cisneros y Escudé, 1998; Pfirter, 2016; Romero, 2019). Otro aspecto muy importante de esta política fue la famosa política de seducción de Di Tella. El Canciller condujo una serie de iniciativas con el fin de establecer una relación personal y directa con los isleños. Esto incluyó contactos por vía epistolar, telefónica o por la radio. Esta estrategia totalmente distinta implica una reestructuración en la estrategia de política exterior. De todos modos, estas medidas no tuvieron los resultados esperados, lo que llevó a que, hacia fines de este gobierno se modificara la estrategia: se empezaron a tomar medidas para aumentar los costos de ocupación (Cassese, 2005).

Gobierno de Fernando de la Rúa

En diciembre de 1999 llega a la presidencia el Dr. Fernando de la Rúa. Para este momento, habían cambiado ciertos aspectos de las reglas de juego político. Por un lado, el bipartidismo fue reemplazado por un multipartidismo con posición dominante del PJ. Por otro lado, la situación

3- Di Tella: en un año habrá una solución para Malvinas. (8 de mayo de 1997). La Nación. Política. Recuperado de <https://www.lanacion.com.ar/politica/di-tella-en-un-ano-habra-una-solucion-para-malvinas-nid68503>

del gobierno, que era de coalición y dividido, le daba muy poco margen de maniobra (Mustapic, 2005). No obstante, la realidad es que se mantuvieron en términos generales las condiciones de la Constitución del 94, por lo que podemos hablar de un cambio formal en el régimen.

De manera general, se puede destacar algunas creencias y objetivos que guiaron al gobierno de De La Rúa. Se vio a la política exterior como medio para contribuir al desarrollo económico del país. A su vez, se buscó apoyo en el sector regional, en especial Mercosur (Diamint, 2003). Más particularmente, para el caso Malvinas, De la Rúa se basó en las siguientes ideas: los organismos multilaterales (en particular la ONU) como autoridad en este tipo de conflictos y la idea de Argentina como un país pacífico, que busca solucionar este conflicto a través del diálogo ⁴. Su canciller Adalberto Rodríguez Giavarini se caracterizó por una postura de no llevarle la contra a las grandes potencias para evitar perjuicios económicos. A su vez, él mantuvo una idea de convivencia con el Reino Unido y los isleños, de colaborar con los primeros y de respetar los intereses de los últimos (Rodríguez Giavarini, 2000; Romero, 2019).

Entonces, la política exterior elegida fue nacionalista. Argentina volvió a priorizar el canal diplomático multilateral, buscando apoyo en la ONU, OEA y diversos foros regionales (Barrios y Lavallén Ranea, 2016). Se buscó dejar de lado la hostilidad y mantener relaciones cooperativas con el Reino Unido, basándose en valores e intereses compartidos en cuestiones políticas y económicas (Rodríguez Giavarini, 2000). Por otro lado, se levantó la fórmula del “paraguas de soberanía”. Se intentó negociar sobre soberanía, y se tomó una posición más firme respecto a los acuerdos por recursos petroleros y pesqueros (Bologna, 2001). Finalmente, se abandonó la “política de seducción”, manteniendo una relación con los isleños que no fue ni hostil ni amistosa. No dejaron participar a los isleños en foros internacionales. Pero a su vez, no se tomaron medidas concretas para aumentar los costos de ocupación (Romero, 2019). La realidad es que fue un período caracterizado por la ausencia de definiciones e inercia. Entonces, como no se produjeron cambios muy drásticos, clasificamos a este cambio como una reforma en política exterior.

4- Discurso de asunción de presidente Fernando de la Rúa (1999). Recuperado el 21 de marzo de <https://www.educ.ar/recursos/129109/discurso-de-asuncion-de-presidente-fernando-de-la-rua-1999>

Gobierno de Néstor Kirchner

Néstor Kirchner fue electo presidente con un pronóstico de baja legitimidad política. No obstante, llevó a cabo fuertes modificaciones en las estructuras de autoridad. Por un lado, se abandonó el modelo neoliberal, otorgando al Estado el rol regulador del mercado y quitándole poder a las grandes corporaciones. Por otro lado, se llevaron a cabo cambios en la cúpula de las Fuerzas Armadas y la Policía Federal y de la provincia de Buenos Aires y se enjuició a los miembros de la Corte Suprema acusados de corrupción (Cheresky, 2004; Diamint, 2003). Al haber importantes cambios en las estructuras políticas, hablamos de un cambio de régimen gradual.

En cuanto al sistema de creencias de esta administración, se pueden resaltar ciertos elementos principales, como la necesidad de diferenciarse del gobierno de Menem, y una búsqueda de una relación con el mundo que implicaba un margen de “dignidad” con EEUU y un fortalecimiento de las relaciones regionales, con especial énfasis en organismos como el Mercosur (Aranda, 2004; Diamint, 2003). En particular sobre la cuestión de las Malvinas, destacamos las visiones del presidente y el canciller. Kirchner veía a Malvinas como una causa nacional irrenunciable, y esto está muy anclado a su propia identidad santacrucense⁵. A su vez, se mostró a favor de la idea de recuperar las Malvinas por la vía del diálogo, pero sin perder la dignidad, afirmando que las medidas del gobierno de Menem implicaron “ponerse de rodillas”⁶. Su canciller, Jorge Taiana, entendía que los acuerdos firmados en el gobierno de Menem eran una etapa para generar un clima favorable y luego poder negociar. También afirma, con desaprobación, que el Reino Unido realiza actos unilaterales violando la soberanía argentina⁷.

De acuerdo con estas creencias, esta administración fue mucho más firme en la posición nacionalista que el gobierno anterior. Su estrategia de política exterior se caracterizó por la priorización del canal diplomático multilateral, apostando por una participación activa de la cuestión en todos los organismos o foros multilaterales en los que Argentina tenía presencia. En cuanto a las relaciones bilaterales, se mantuvo una relación confrontativa con el Reino Unido, con

5- Los Kirchner y las Malvinas. (17 de febrero de 2010). La Nación: Política. Recuperado el 27 de diciembre de <https://www.lanacion.com.ar/politica/los-kirchner-y-las-malvinas-nid1234282>

6- Homenaje de Néstor a los caídos en Malvinas, 2004. Recuperado de <https://www.cfkargentina.com/homenaje-de-nessor-a-los-caidos-en-malvinas-2004/>

7- Discurso del Sr. Canciller Jorge Enrique Taiana, XXVI Asamblea General Ordinaria de la OEA. Recuperado de <https://cancilleria.gob.ar/es/actualidad/discursos/jorge-enrique-taiana-25>

picos de tensión relacionados a la militarización británica de las islas y los desacuerdos por los recursos de las islas (Barrios y Lavallén Ranea, 2016; Romero, 2019). Cabe destacar que este gobierno cerró definitivamente la fórmula del paraguas, con el fin de abrir negociaciones sobre la soberanía. En esta línea hubo un endurecimiento en la defensa de los recursos en la zona en disputa (Colalongo y Ecker, 2014). Por otro lado, las relaciones con los isleños fueron tensas, y se tomaron medidas dirigidas a aumentar los costos de ocupación de las islas, como prohibir actividades de empresas petroleras británicas y establecer una política de vuelos más exigente. A su vez, el gobierno buscó dejar en claro que no considerarían a los isleños como un actor en la disputa, consiguiendo que el Comité de Descolonización dejara afuera el derecho de autodeterminación de los isleños (Barrios y Lavallén Ranea, 2016; Romero, 2019). Para resumir, a pesar de que al igual que el gobierno anterior la estrategia fue nacionalista, se profundizó el distanciamiento de la estrategia de Menem, por lo que hablamos de una reforma en política exterior.

Gobierno de Cristina Fernández

El gobierno de Cristina Fernández de Kirchner llegó al poder en diciembre de 2007 tuvo dos mandatos presidenciales, y continuidad con la presidencia anterior, lo que permitió la planificación de medidas a largo plazo. Su gobierno contó con un gran apoyo popular debido a su avanzado sistema de políticas sociales y derechos civiles, y continuó con las modificaciones a las estructuras de autoridad que había llevado a cabo Néstor Kirchner (Corigliano, 2011; Pérez Liñán, 2013). De acuerdo con esto, podemos hablar de una continuidad en el régimen político.

El sistema de creencias de este gobierno se caracterizó por ciertos elementos principales como las críticas al neoliberalismo y la defensa de los derechos humanos. Además, su visión del sistema internacional promovía un modelo orientado a los bloques regionales con un marcado alejamiento de las potencias occidentales (Corigliano, 2011, 2018). Para el caso Malvinas particularmente, destacamos ciertos elementos de las creencias de Cristina Fernández. En primer lugar, la idea de Malvinas como una política de Estado, la cual debe ser continuada en una misma línea en lugar de generar rupturas

a través de estrategias no convencionales⁸. A su vez, su canciller Héctor Timerman criticaba la aplicabilidad del principio de autodeterminación, y afirmaba que el Reino Unido actuaba en contra de la ONU, al pretender transformar a su población trasplantada en víctima⁹.

Entonces, el gobierno de Cristina Fernández, igual que el de Néstor Kirchner, tomó una estrategia nacionalista. Se priorizó como medio de reclamo el canal multilateral, en la ONU y organismos regionales, donde argumentó que el motor que guiaba la presencia del Reino Unido en las Islas Malvinas no era la defensa de principio de autodeterminación de los isleños, sino la riqueza que podían obtener de los recursos de la zona en disputa (Romero, 2019). La relación bilateral fue confrontativa. El gobierno argentino puso a la soberanía como tema “infaltable” en las negociaciones, lo que generó tensiones en el dialogo bilateral. Además, se tomaron medidas destinadas a frenar al Reino Unido y los habitantes de las Malvinas en la explotación de los recursos, es decir, no se permitieron avances del Reino Unido en cuestiones de recursos ictícolas e hidrocarbúricos (Ariza Muñoz, 2013; Gómez, 2010). Se mantuvo la posición del gobierno anterior de negarse a considerar a los isleños como un actor en la disputa. En este punto, también se buscó aumentar los costos de ocupación de las islas a través de las medidas mencionadas anteriormente (Corigliano, 2012, Romero, 2019). Así, podemos hablar de una continuidad y profundización de la política exterior. Se trata del gobierno que aplicó con más contundencia la estrategia nacionalista.

Gobierno de Mauricio Macri

En diciembre de 2015, Mauricio Macri fue electo presidente, como representante de la alianza Cambiemos, creada como oposición al modelo kirchnerista. Cabe destacar que se trata del primer ajeno al bipartidismo histórico de la historia democrática argentina. El gobierno intentó quitar intervenciones del Estado en el mercado, volviendo a otorgar a este último el poder sobre la economía. En un escenario de peronismo dividido, las intensas movilizaciones sociales y los sindicatos fueron el principal freno a este modelo económico (Míguez, 2017;

8- Palabras de la Presidenta de la Nación, Cristina Fernández de Kirchner, en el acto central del día del Veterano y de los Caídos en la guerra de Malvinas, en Ushuaia, provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Recuperado de <https://www.casarosada.gob.ar/informacion/archivo/28517-palabras-de-la-presidenta-de-la-nacion-cristina-fernandez-de-kirchner-en-el-acto-central-del-dia-del-veterano-y-de-los-caidos-en-la-guerra-de-malvinas-en-ushuaia-provincia-de-tierra-del-fuego-antartida-e-islas-del-atlantico-sur>

9- Cuestión Malvinas: Discurso completo del Canciller Timerman en el Comité de Descolonización de las Naciones Unidas (ONU). Recuperado de <https://cancilleria.gob.ar/es/cuestion-malvinas-discurso-completo-del-canciller-timerman-en-el-comite-de-%20descolonizacion-de-las>

Natanson, 2018). En este sentido, podemos hablar de un cambio de régimen político gradual.

Destacamos algunos elementos del sistema de creencias de este gobierno: la concepción de la política exterior como económica y comercial por excelencia, y la búsqueda de acuerdos comerciales con las grandes naciones (Corigliano, 2018). En el tema de las Malvinas resulta pertinente analizar las creencias del presidente y los dos cancilleres. En primer lugar, Macri consideraba que esta cuestión no debía tener tanta trascendencia en la agenda, debido a los perjuicios que consideraba que generaba para el país. En este sentido, hacía foco en que no quiere que el reclamo por las islas interfiera con la relación con otros países del mundo (Corigliano, 2018; Romero, 2019). Sus cancilleres, Susana Malcorra y Jorge Faurie, este último diplomático de carrera, apuntaron a buscar una agenda compatible a ambos países, incrementando la cooperación en temas de interés común¹⁰. También se opusieron a la aplicación del principio de autodeterminación de los isleños¹¹.

Entonces, el gobierno de Macri retomó la estrategia liberal. Durante este gobierno, se usaron con poca frecuencia los canales multilaterales, y se priorizó el canal bilateral para negociar. La idea era mantener una relación amistosa con Reino Unido y enfocarse en dialogar sobre cuestiones que consideraba prioritarias como el comercio y la inversión (Mántaras, 2019; Mastropiero y Argemi, 2016; Romero, 2019). De cierta forma, se volvió a aplicar la fórmula del “paraguas de soberanía”. Esto se ve reflejado en el Comunicado Foradori-Duncan, donde se contempló la eliminación de medidas restrictivas en cuanto al petróleo, gas y pesca en Malvinas, y cuestiones referidas a la navegación, comercio y vuelos (Corigliano, 2018; Mántaras, 2019). En lo que respecta a la relación con los isleños, la gestión de Macri no necesariamente retomará la política de Di Tella de seducción, pero sí descartará las estrategias dirigidas a aumentar los costos de ocupación de las Islas. De todos modos, no se los consideró un tercer actor en la disputa (Romero, 2019). El cambio drástico de estrategia respecto al gobierno anterior, indica que se trata de una reestructuración en política exterior. En los últimos años del gobierno de Macri, aumentó la presencia de la cuestión Malvinas en organismos internacionales,

10- Malvinas: Faurie dijo en la ONU que “la recuperación plena de nuestra soberanía es un objetivo permanente e irrenunciable”. (25 de junio de 2019). Cancillería. Noticias. Recuperado de <https://www.cancilleria.gob.ar/es/actualidad/noticias/malvinas-faurie-dijo-en-la-onu-que-la-recuperacion-plena-de-nuestra-soberania-es>

11- Canciller Susana Malcorra en la ONU, Nueva York. Discurso ante el Comité Especial Encargado de Examinar la Situación con Respecto a la Aplicación de la Declaración sobre la Concesión de la Independencia a los Países y Pueblos Coloniales. Recuperado de <https://cancilleria.gob.ar/es/actualidad/discursos/susana-malcorra>

se retomó el tema de la soberanía en los discursos del presidente, adoptando una posición más firme en cuestiones de recursos (Arnaud, 2019).

Conclusiones

A modo de conclusión, podemos afirmar que, de los seis gobiernos democráticos analizados, cuatro utilizaron la estrategia nacionalista, mientras que dos optaron por la liberal. Incluso dentro de cada tipo de estrategia hubo variaciones y matices notorios. Se puede destacar que Cristina Fernández tuvo el mandato en el cual se utilizó con más intensidad la estrategia nacionalista, y la estrategia liberal tuvo su mayor expresión en el gobierno de Carlos Menem. Cabe destacar que los casos más extremos también son consecuencia de un sistema de creencias que busca distanciarse de un gobierno anterior que ha tomado estrategias distintas.

Respecto a la influencia del régimen político en la política exterior, cabe notar que en la mayoría de los casos las modificaciones más fuertes no coinciden con un cambio en el régimen político de la misma magnitud. En caso de que esto fuera cierto, lo que veríamos sería que los cambios radicales en el régimen coinciden con una reestructuración de política exterior, los cambios graduales coincidan con una reforma, y los cambios formales con un ajuste. Dado que este no ha sido el caso, se puede afirmar que no existe, de ninguna manera, una relación lineal entre estas dos variables.

En cuanto al peso del régimen político en los medios utilizados para la implementación de la estrategia, de los gobiernos analizados, el único que utilizó la fuerza militar como un medio de implementación de la política fue el régimen del “Proceso”, que a su vez se trata del único gobierno no democrático. Los presidentes posteriores utilizaron en su totalidad, solamente las negociaciones diplomáticas para llevar a cabo su estrategia de política exterior. Entonces, parece que la variable independiente, cambio de tipo de régimen político, está más cercanamente relacionada a los medios utilizados para la implementación de la política exterior, que a la orientación de ella. En este punto, cabe destacar la comparación con las medidas que históricamente tomó Argentina en esta cuestión. Desde la ocupación británica de las Islas 1833 hasta 1976 existieron otros regímenes dictatoriales en Argentina, que acudieron al canal multilateral para realizar reclamos y mantuvieron una actitud relativamente tensa, pero ninguno de ellos recurrió al uso del poder

militar para resolver el tema Malvinas. El análisis de esta cuestión excede los alcances de esta investigación.

La relación entre los sistemas de creencias de los líderes y la estrategia de política exterior elegida parecería verse con más claridad. Para todos los gobiernos, se describieron los sistemas de creencias y características personales, y se estableció una relación entre ellos y su estrategia de política exterior. Aquellos que tuvieron un sistema de creencia con elementos como apego personal a la Patagonia e identificación de la nacionalidad con un modelo territorialista, una mirada que considera de manera ética y casi como un dogma que las Malvinas nos pertenecen, y una necesidad de distanciamiento a las ideas neoliberales, llevaron a plantear una estrategia nacionalista. Mientras que los elementos del sistema de creencias que permitieron una estrategia liberal estaban relacionadas a un modelo más bien neoliberal y de acercamiento e identificación personal con las grandes potencias. En todos los casos se observa una influencia de las creencias en la estrategia elegida, que ha podido plasmarse en acciones concretas con mayor o menor intensidad de acuerdo con las oportunidades y constreñimientos del régimen político.

Bibliografía

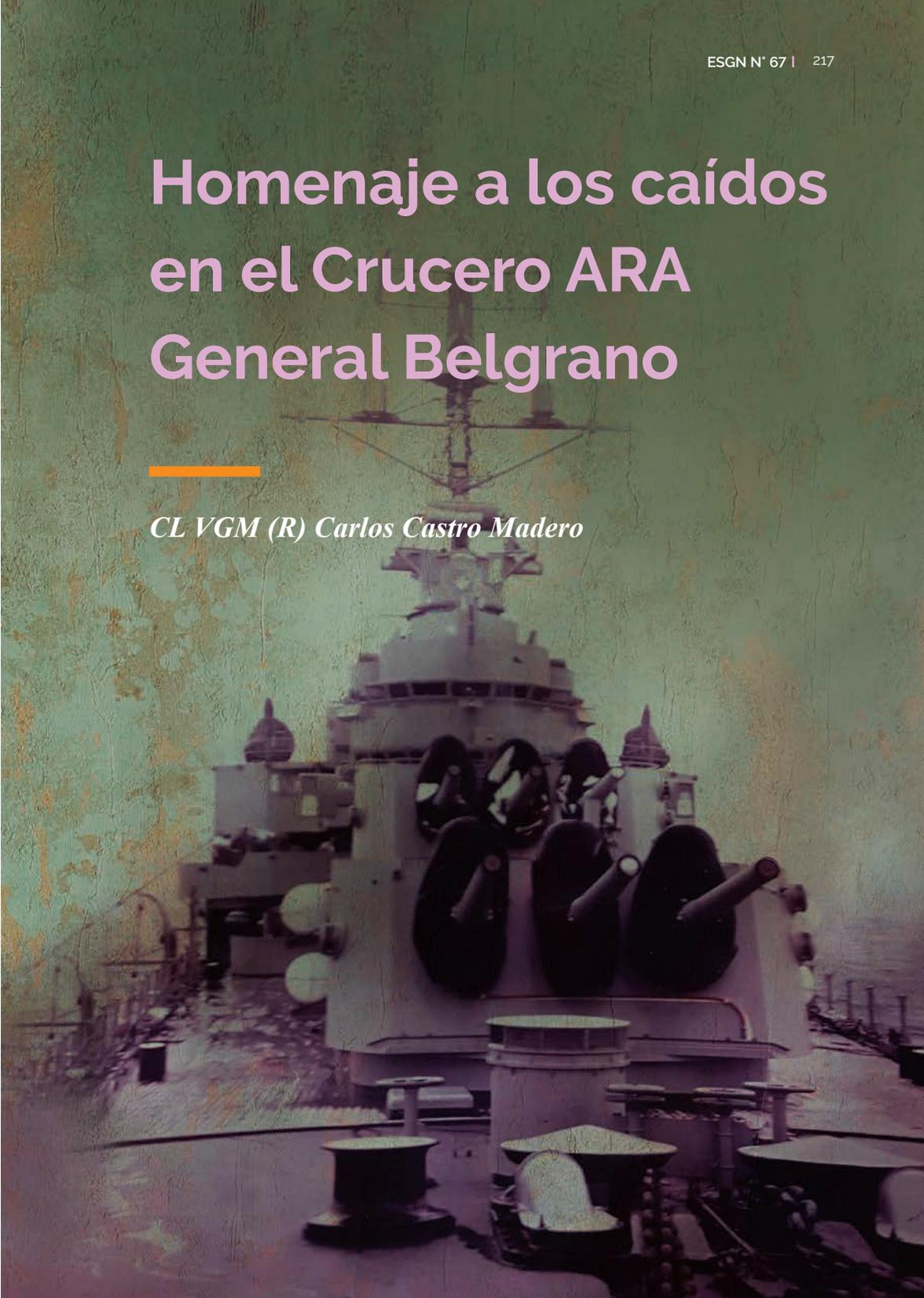
- Aranda, R. A.** (2004). La política exterior Argentina: De Menem a Kirchner. *Relaciones Internacionales*, 13(27).
- Ariza Muñoz, D. P.** (2013). *Análisis del conflicto de las Malvinas a la luz de la descolonización y el principio de determinación de los pueblos Periodo 1982 - 2012* (Tesis). Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, Bogotá, Colombia.
- Arnaud, V. G.** (2019). Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur, ¿Qué hacer? *Boletín del Centro Naval*, 850, pp. 25-33.
- Baisotti, P.** (2017). Diplomacias y soberanía. Argentina y Gran Bretaña (1982-1989). *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea*, (29, 1).
- Barríos, M. A. & Lavallén Ranea, F.** (2016). Política y diplomacia en la disputa de soberanía del Atlántico Sur. 2000-2015. En J. A. Lanús (Ed.), *Repensando Malvinas: una causa nacional*. (pp. 297-339). Buenos Aires: Editorial El Ateneo.
- Bologna, A. B.** (2001). Malvinas: el final de la política de seducción. En A. B. Bologna (Ed.) *La Política Exterior Argentina 1998-2001. El Cambio De Gobierno ¿Impacto O Irrelevancia?* (pp. 111-144). Rosario, Argentina: CERIR.
- Bóveda, Jorge R.** (2019). “Una fractura cultural: La Guerra de Malvinas”. *Boletín del Centro Naval CXXXVII* (851). ISSN 0009-0123.

- Cassese, N.** (2005). ¿Seduciendo lo imposible? La estrategia argentina sobre Malvinas. *Agenda Internacional*, 3, 82-98.
- Cheresky, I.** (2004). Argentina. Cambio de rumbo y recomposición política. *Revista Nueva Sociedad*, 193, 4-16.
- Cisneros, A. & Escudé, C.** (1998). *Historia general de las relaciones exteriores de la República Argentina* (No. 327 (82) (091)). Centro de Estudios de Política Exterior (CEPE) Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI). Recuperado de <http://www.argentina-ree.com/historia.htm>
- Colalongo, R., & Ecker, G.** (2014). Hacia un replanteo estratégico de la política exterior argentina en torno a las islas del Atlántico Sur en el siglo XXI. *OASIS: Observatorio De Análisis De Los Sistemas Internacionales*, (20), pp. 113-136
- Corigliano, F.** (2011). La política exterior del gobierno de Cristina Fernández de Kirchner: una típica política peronista del siglo XXI. *Mural Internacional*, 2(1), 22-27.
- Corigliano, F.** (2012). Malvinas: actores e intereses en juego. *Criterio*, N°2381. Recuperado de: http://www.revistacriterio.com.ar/bloginst_new/2012/05/01/malvinas-actores-e-intereses-en-juego/
- Corigliano, F.** (2018). Flexibilidad en un mundo incierto: Creencias, espacios y lineamientos de la política exterior del gobierno de Macri al promediar el mandato. *Perspectivas*, 3(5), 62-97.
- Diamint, R.** (2003). Diez años de política exterior argentina: de Menem a Kirchner. *Colombia Internacional*, (56-57), 12-27.
- Gamba, V.** (1987). *The Falklands/Malvinas war: a model for North-South crisis prevention*. Allen & Unwin.
- Garretón, M. A.** (1993). Los partidos y la transformación política de América Latina. Santiago, *CLACSO y FLACSO-Chile*.
- Gil, S., & Aponte Tino, S.** (1999). *Las Islas Malvinas y la política exterior argentina durante los '90s: acerca de su fundamento teórico y de la concepción de una política de Estado*. Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales. DTI N° 1, 1-33
- Gómez, F. M.** (2010). *Cinco presidentes, tres dimensiones, quince años de Política exterior hacia la Cuestión Malvinas*. Trabajo presentado en el V Congreso de Relaciones Internacionales, La Plata, Argentina.
- Lanús, J. A.** (2016). Malvinas a partir de la Segunda Guerra Mundial. 1945-1982. En J. A. Lanús (Ed.), *Repensando Malvinas: una causa nacional*. (pp. 23-82). Buenos Aires: Editorial El Ateneo.
- Lasagna, M.** (1995). Las determinantes internas de la política exterior: un tema descuidado en la teoría de la política exterior. *Estudios Internacionales*, N° 111, Año XXVIII, Santiago, Revista del Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad de Chile, pp.387-409.
- Lasagna, M.** (1996). Cambio institucional y política exterior: un modelo explicativo. *CIDOB d'afers internacionals*, 45-64.

- Mántaras, M.** (2019). La fórmula del paraguas de soberanía hacia la cuestión Malvinas: ¿aplicable a la Política Exterior de Macri? *Relaciones Internacionales*, 28(56), 217-231.
- Mastropiero, O. & Argemi, D.** (2016). El gobierno de Mauricio Macri y la cuestión de las Malvinas. *VIII Congreso de Relaciones Internacionales* (La Plata, 2016).
- Mazzei, D.** (2011). Reflexiones sobre la transición democrática argentina. *Pol His*, 4(7), 8-15.
- Merke, F.** (2018). The Malvinas conundrum. *British Politics Review*. 15(1), pp.14-15.
- Míguez, M. C.** (2017). La política exterior del primer año de gobierno de Mauricio Macri. *Estado y Políticas Públicas*, 5(8), 103-119.
- Mustapic, A. M.** (2005). Inestabilidad sin colapso. La renuncia de los presidentes: Argentina en el año 2001. *Desarrollo Económico*, 263-280.
- Natanson, J.** (2018). Mauricio Macri en su ratonera: el fin de la utopía gradualista. *Nueva Sociedad*, (276), 24-33.
- Pérez Liñán, A.** (2013). Liderazgo presidencial y ciclos de poder en la Argentina democrática. *Revista SAAP. Publicación de Ciencia Política de la Sociedad Argentina de Análisis Político*, 7(2), 389-399.
- Pfirter, R.** (2016). Política de reconciliación. 1989-1999. En J. A. Lanús (Ed.), *Repensando Malvinas: una causa nacional*. (pp. 243-296). Buenos Aires: Editorial El Ateneo.
- Raimundi, C.** (2013). Treinta años de política exterior argentina. *Voces en el Fénix*, 31, pp.88-97. Recuperado de: <http://www.youblisher.com/p/773837-Voces-en-el-Fenix-No-31-Suenos-de-libertad/>
- Rodríguez Giavarini, A.** (2000). Política exterior Argentina. *Ponencias Vol. 5, no. 8/11 (2000 dic.)*, p. 181-194.
- Romero, A. M.** (2019). *Herramientas para la política exterior argentina: Malvinas, la solución a la controversia*. Manuscrito no publicado.
- Rubio, D. F., & Goretti, M.** (1996). Cuando el presidente gobierna solo. Menem y los decretos de necesidad y urgencia hasta la reforma constitucional (julio 1989-agosto 1994). *Desarrollo Económico*, pp. 443-474.
- Russell, R.** (1990) Política exterior y toma de decisiones en América Latina: aspectos comparativos y consideraciones teóricas, en Russell, R. (ed.), *Política exterior y toma de decisiones en América Latina*, Buenos Aires, GEL, pp. 255-274
- Russell, R.** (1996). *Sistema de creencias y política exterior argentina: 1976-1989*. FLACSO, Buenos Aires.
- Van Klaveren, A.** (1992). Entendiendo las políticas exteriores latinoamericanas: Modelo para armar, *Estudios Internacionales*, N° 98, Santiago de Chile, pp. 169-216
- Yofre, Juan B.** (2011). *1982: Los Documentos Secretos de la Guerra de Malvinas/Falklands y El Derrumbe del Proceso* (2.ª edición). Buenos Aires: Sudamericana. ISBN 978-950-07-366

Homenaje a los caídos en el Crucero ARA General Belgrano

CL VGM (R) Carlos Castro Madero





Contraalmirante VGM (R) Carlos Castro Madero. El Contraalmirante Carlos Castro Madero fue Secretario General Naval, Subsecretario de Relaciones Institucionales y Subsecretario de Intereses Marítimos de la Armada Argentina. Fue Comandante de la División Corbetas, Agregado Naval La Embajada Argentina en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Secretario del Subjefe de la Armada Argentina y Comandante de la Corbeta ARA Espora. Como Capitán de Fragata fue Edecán del Sr. Presidente de la Nación, Dr. Fernando de la Rúa. Como Capitán de Fragata Alumno del Curso de Comando y Estado Mayor Naval y Comandante del Transporte ARA Bahía San Blas. De octubre de 1994 a febrero de 1996 revistó en la Secretaría General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en el Departamento Mantenimiento de la Paz, Nueva York. Durante el conflicto por las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur fue parte de la plana mayor del Crucero ARA General Belgrano, como Jefe de la Batería de 5 pulgadas. Condecoraciones y Distinciones: “Congreso de la Nación a los Combatientes”, “Operaciones de Combate” y “Al Esfuerzo y la Abnegación” otorgados por la Armada Argentina por haber luchado en la guerra por la reivindicación territorial de las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur a bordo del Crucero A.R.A. “General Belgrano”. “Medalla de las Naciones Unidas”, otorgada por el Secretario General de las Naciones Unidas. Estudios: Certificado Programa Ejecutivo “Management” en ESEADE (2011); Licenciado en Sistemas Navales (1977); Diplomado en Comando y Estado Mayor Naval (Escuela de Guerra Naval- Bs.As - 1997); Curso de Especialización en Artillería (Escuela de Oficiales de la Armada – 1981); Escuela Naval Militar (1974-1977)

Palabras pronunciadas por el Sr. Contraalmirante Carlos Castro Madero, náufrago del crucero, con motivo de conmemorarse el 39° Aniversario de su hundimiento durante la Guerra por las Islas Malvinas el 4 de mayo de 1982.

“Una vez más la Plaza de Armas del Edificio Libertad es testigo del sentido y profundo homenaje que queremos rendir, a aquellos queridos camaradas del Crucero General Belgrano, quienes ofrendaron sus vidas en pos de cumplir con el compromiso irrenunciable y permanente del pueblo argentino, como es resguardar nuestra soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes. Asimismo, en esta conmemoración de un nuevo aniversario del hundimiento del Crucero ARA General Belgrano, también recordamos a todos los que cayeron en defensa de la Patria en el Conflicto del Atlántico Sur.

Nada más justo que reiterar este testimonio público de respeto y emocionado afecto por nuestros colegas caídos.

Como ex integrante de aquella gloriosa última dotación del Crucero ARA General Belgrano, no me es fácil revivir aquellos momentos. Pero debo hacerlo para testimoniar el reconocimiento de quienes ofrendaron su vida por la Patria, pero también para rescatar ese ejemplo de patriotismo y disciplina de la dotación del Crucero, con un comportamiento que debe llenarnos de orgullo y satisfacción.

Aquel 2 de mayo de 1982, durante una operación de ataque a las Fuerzas Británicas, donde participaba el grueso de la Flota de Mar, dos torpedos impactaron nuestro buque iniciando una rápida escora a su babor.

Nuestro Crucero estaba herido de muerte y comenzaba a hundirse con la dignidad de un grande, esa dignidad que lo acompañó durante toda su vida en el mar.

Al recibir el parte de la dotación de control de averías sobre la imposibilidad de mantener a flote el buque, nuestro comandante, irreductible en su función de mando y con toda entereza, tuvo que dar la orden que, sin duda, ningún Comandante es la que quiere dar: ¡Abandonar el buque! A esta valiente actitud del Capitán Bonzo, se le sumó el ejemplo entregado por la dotación del crucero, con un comportamiento que, como dije antes, me llena de orgullo y satisfacción. En esos momentos dramáticos, se puso en evidencia todo ese cúmulo de valores que la Armada Argentina nos inculca desde el primer momento que ponemos nuestros pies en ella, que

permitieron sortear tan difíciles circunstancias, que hoy quiero destacar.

Aquellos valerosos marinos, venidos de los más recónditos lugares de nuestro país, de todas las clases sociales y de todas las jerarquías que, en condiciones extremas y desfavorables, pusieron en evidencia valores como el coraje, el patriotismo, el compromiso y el espíritu solidario, dando pelea, sin el menor atisbo de claudicación ante las más difíciles circunstancias.

No hubo lugar para titubeos, actitudes egoístas o pérdidas de control ante la situación tensa que se estaba viviendo. Todo lo contrario: liderazgo, disciplina, determinación por salvar al buque y cumplimiento de todos los procedimientos aprendidos durante las sesiones de adiestramiento, se hicieron presentes.

El mar estaba muy encrespado y la oscuridad era cada vez mayor. Se percibía claramente que el buque estaba hundiéndose. No obstante, la maniobra de abandono se realizó con total profesionalismo y solo imperó el espíritu solidario con el camarada en dificultades.

Ver hundiéndose a nuestro Crucero es una de las situaciones más traumáticas de mi vida. Parecía una película, no podía creer que eso estuviera pasando de verdad. Sabíamos que adentro quedaban muchos camaradas que no habían podido salir.

Y en el último adiós al guerrero herido, cuando su figura desaparecía de nuestras retinas hundiéndose en la inmensidad del océano, un solo grito se escuchó desde todas las balsas que comenzaban su largo periplo en el mar.

“¡Viva la Patria, Viva el Crucero Belgrano!”

Noble como siempre, partió a su apostadero definitivo, dando tiempo a que gran parte de su dotación pudiera abandonar el mismo, llevando consigo 323 marinos convertidos en su más leal guardia de honor, acompañándolo en el lecho del mar para su reposo final.

En esa actitud de enfrentar la adversidad, quiero rendir homenaje también a los cientos de marinos que, desde el mar y desde el aire, se comprometieron en la operación de rescate, acudiendo a nuestra ayuda con altísimo riesgo.

Como aquella aeronave Neptune de la Aviación Naval que localizó las primeras balsas y que antes de ese encuentro, su dotación aceptó continuar la búsqueda a pesar de que por el escaso remanente de combustible debía

abandonarla, so pena de verse obligados a tener que amerizar y volverse ellos mismos náufragos.

Y la actitud de todos los hombres y mujeres que participaron del rescate, quienes no dudaron en concurrir a la búsqueda del camarada en dificultades sabiendo que agazapado, listo para hacerse de una nueva presa, podía estar el submarino británico.

Todo ese cúmulo de valores mencionados, quedan resumidos en la respuesta que dio el entonces Comandante del Aviso ARA “GURRUCHAGA”, bastión en esta operación, que permitió el rescate de cientos de camaradas, cuando ante la pregunta de un integrante de su dotación, ya agotado después de tanto esfuerzo y en conocimiento del enorme riesgo al que estaban expuesto, sobre hasta cuanto más iban a permanecer en el área de operaciones. La respuesta fue clara y contundente “¡hasta la última balsa!”

“Hasta la última balsa”, resume el espíritu y el valor que prevaleció en todos aquellos marinos que debieron enfrentar una situación extrema en ayuda al camarada en dificultades.

Lamentablemente 323 marinos argentinos no volvieron, muchos otros lo hicieron, pero con secuelas, ya sean físicas o psíquicas. Ellos y sus familias, que todos los días sufren la ausencia de un ser querido, son los verdaderos depositarios de nuestra evocación, y debería ser un compromiso ineludible de nuestros compatriotas, expresarle todo nuestro apoyo y reconocimiento. Hacerles sentir que su sacrificio no ha sido en vano y que por siempre perdurará en nuestros corazones, el afecto y agradecimiento por su entrega incondicional hacia la Patria.

Es por ello un motivo de enorme emoción y congoja porque estamos evocando a los verdaderos héroes de esta contienda, aquellos que cumplieron con la mayor consigna que nos impone el enorme privilegio de ser argentinos, como es dar la vida por nuestra Patria.

Sus nombres se inscriben en las páginas más emotivas de la Historia de nuestro país.

Evocarlos nos genera un sentimiento de pesar y desazón, ante la irreparable pérdida y la dolorosa ausencia, pero también engrandece y exalta el orgullo y respeto que nos suscitan. Ellos se han hecho acreedores de nuestro más sincero reconocimiento y del recuerdo imperecedero nuestro y de las generaciones venideras.

Hoy, 323 voces nos hablan de Patria e ideales, resuenan como un eco profundo en nuestras almas, humedecen nuestros ojos y nos marcan una ruta y un destino. Su ejemplo nos compromete en el presente y en el futuro, a luchar unidos, firmes, con determinación y sentido de grandeza, por una patria mejor para nuestros hijos

Hoy un pueblo conmovido y emocionado agradece a aquellos que sufrieron la pérdida de un ser querido y les dicen que nunca serán olvidados

En nuestros corazones y en nuestras mentes hasta el final de nuestros días recordaremos y transmitiremos a las nuevas generaciones vuestro glorioso sacrificio.

323 tripulantes continúan firmes en sus puestos de guardia, en esas bravas y heladas aguas, custodiando nuestra soberanía y en fechas como estas, nos recuerdan que hay una misión no concluida.

En este acto, donde recordamos, reconocemos y agradecemos a los que dieron su vida durante la Gesta de Malvinas y a aquellos que sufren la pérdida de un ser querido, reafirmamos nuevamente nuestra firme convicción de sostener más que nunca aquella vieja consigna:

iLas Malvinas, fueron, son, y serán argentinas!

Solo muere el que es olvidado. El olvido está fuera de toda consideración para ustedes, héroes del Belgrano.

A aquellos camaradas que lo dieron todo, debemos decirles que los hombres y mujeres de la patria, no los hemos olvidado y que hemos aprendido de su ejemplo. Que su legado marca una impronta profunda en nuestras almas, y que pese a los innumerables problemas que a diario se interponen, lucharemos cada día por mantener, alto y vivo nuestro espíritu y el orgullo de ser argentinos, poniendo nuestro mayor esfuerzo en construir un país mejor, con el mismo patriotismo, compromiso y entrega con que ellos lo hicieron.

¿Hasta cuándo? ¡Hasta la última balsa!

Que, por la intersección de nuestra Patrona Stella Maris, el Señor acoja las almas de nuestros caídos en su seno, bendiga a quienes quedaron sufriendo la ausencia de un ser querido, y que nos ilumine para que los argentinos podamos cada día ser dignos de su ejemplo de sacrificio y honor.”

Reflexiones de Jóvenes Oficiales Jefes Cursantes sobre el Conflicto por las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur

Introducción del Sr. Director de la Escuela de Guerra Naval

Después de un acontecimiento de la envergadura del “Conflicto por las Islas Malvinas”, resulta imprescindible pensar, cada uno desde su lugar, si hemos logrado capitalizar las enseñanzas recibidas y generar las condiciones para comprender las lecciones aprendidas. El pensamiento crítico aparece como fundamental.

Esta sección permite la publicación en la revista de pensamientos y reflexiones de jóvenes Oficiales Jefes cursantes de esta Escuela de Guerra Naval sobre la temática del “Conflicto por la Islas Malvinas”. Sin los rigores académicos y editoriales exigidos normalmente, reflejan y nos muestran el real sentir de aquellos que no fueron protagonistas pero, sin dudas, han asimilado muchísimas enseñanzas de aquellos que sí lo han sido. Asimismo nos permite, mediante una muy pequeña muestra, inferir un futuro de nuestra querida Armada; y ese futuro a mi entender, considerando solo sus argumentos y expresiones, es muy promisorio. BRAVO ZULU.

Muchas gracias

Capitán de Navío **Ciro Oscar García Repetto**
Director de la Escuela de Guerra Naval

El Diseño Operacional durante la Guerra de Malvinas

Capitán de Corbeta Augusto Amaya



Este artículo busca reflexionar sobre la aplicación de los conceptos del diseño operacional en el conflicto del Atlántico Sur entre Argentina y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte como elemento de estudio.

El 2 de abril de 1982, Argentina desembarcó una fuerza militar, en el marco de la operación Rosario, recuperando las Islas Malvinas e iniciando un conflicto armado con el Reino Unido, el cual culminó el 14 de junio de ese mismo año. Durante las acciones de combate desarrolladas se pueden encontrar elementos del diseño operacional, doctrina no aplicada durante el conflicto, pero que podría haber apoyado al Comandante Operacional argentino en la organización y coordinación eficiente en el empleo de los medios para alcanzar la misión impuesta por el nivel superior durante la defensa de las islas.

Variaciones Orgánicas

El Teatro de Operaciones Malvinas (TOM) quedó constituido desde la recuperación de las Islas hasta el 7 de abril de 1982. Para esta parte del conflicto, se llevó adelante una excelente planificación, la que incluía la recuperación de las Islas y el establecimiento de una gobernación, dejando asentada una pequeña guarnición militar. No se elaboró un plan para la defensa de las islas.

El 7 de abril, con la conformación del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), se decide cambiar el plan original de una pequeña guarnición a una defensa total. Recién ahí se resuelve comenzar a planificar la defensa de la isla, sin una estrategia ni un plan general, sino como parte de una reacción ante las respuestas del RU. Se asignan

al COTOAS, todos los medios navales, aeronavales y los ya asentados en Malvinas.

El 9 de abril se constituye el Teatro de Operaciones Sur (TOS), quedando subordinadas las bases y unidades militares ubicadas en la costa atlántica patagónica desde el paralelo 42°S, con el propósito de la vigilancia y defensa del litoral marítimo, como así también, la protección interior del territorio.

Con la creación del Centro de Operaciones Conjuntas (CEOPECOM) el 22 de mayo, se trató de resolver las fallas de coordinación entre las fuerzas, dependiendo de este el TOS, el TOAS y el Comando Aéreo Estratégico (CAE).

Algunos elementos del Diseño Operacional de la defensa Argentina

Centro de gravedad: tropas de defensa de puerto argentino. Puerto Argentino como centro político y las tropas que lo defendían eran el CDG para poder mantener ese centro político.

Capacidades Críticas (CC): relacionadas directamente con lo que las tropas de defensa podían efectuar, tales como defensa antiaérea, defensa de las posiciones, apoyo de fuego y protección de Pto. Argentino.

Requerimientos Críticos (RC): aquí entran en juego los medios y recursos involucrados para que las CC sean operativas, tales como las baterías antiaéreas, la artillería de campaña y las municiones.

Vulnerabilidades Críticas: en este punto encontramos los componentes de los RC que afectados, inciden en las capacidades de los RC, de las CC e inciden en el CDG; donde podemos encontrar principalmente al sostenimiento logístico de las unidades, afectado principalmente por el bloqueo naval del RU y por la geografía de las Islas.

Principios de la guerra más afectados

Unidad de comando: no se contó con una cadena de comando claramente definida, afectada por los cambios en la organización. Esto provocó interferencias y complejidad en las coordinaciones sobre todo en las acciones de la aviación.

Sostenimiento: no se logró el sostenimiento continuado, afectando principalmente a las unidades del ejército.

Libertad de acción: gran parte de las tropas terrestres sin adecuada movilidad ni preparación previa en terrenos similares, condicionó la explotación de la libertad de acción.

Conclusiones y Enseñanzas

Si bien los conceptos del Arte Operacional no existían para la época que se desarrolló la guerra de las Malvinas, no puedo dejar de mencionar que tampoco existía un concepto de operaciones conjuntas, doctrina conjunta y que el adiestramiento conjunto era muy escaso.

Desde el análisis operacional se destacan acciones muy bien planificadas y ejecutadas, como fue la operación Rosario.

También encuentro otras que tuvieron una afectación negativa como el cambio en la estructura organizacional y en las autoridades, influyendo en las funciones operacionales de comando y control, maniobra y movimiento, dificultando la sincronización de estas con todos los medios disponibles.

Las interferencias constantes de la Junta Militar, también están ligadas a la falta de una organización clara.

No fue hasta la creación del CEOPECOM, que las unidades de la FFAA estuvieron subordinadas al comandante operacional, pero para ese entonces ya se había producido el desembarco de las fuerzas terrestres británicas.

El escaso tiempo para la planificación de la defensa, impactó directamente en la logística necesaria para la campaña, convirtiendo el sostenimiento logístico en un factor crítico

En la guerra los medios siempre son escasos y es por eso que el empleo de estos tiene que estar orientado a los correctos objetivos militares, es aquí donde un Estado Mayor asesora al Comandante sobre el correcto empleo de los medios disponibles.

Las oportunidades no siempre estuvieron del lado Argentino, pero las hubo. Lo que me lleva a preguntar ¿Qué hubiera pasado si en lugar de centrar los ataques de la aviación en los buques de apoyo el 21 de mayo, se hubieran realizado sobre los buques de desembarco y transporte de tropas? Puedo suponer que sin tropas de invasión el RU no hubiera podido recuperar las islas.

¿Si la toma de decisiones por los altos mandos argentinos hubiera sido de forma activa y no reactiva? Me hacen pensar en una defensa mejor preparada y correctamente sostenida logísticamente con un apropiado acopio y distribución de elementos.

¿Si se hubieran definido desde la planificación de la campaña las funciones y responsabilidades de cada fuerza? Puedo imaginar esfuerzos organizados y coordinados para apoyar el cumplimiento de la misión y no recibiendo órdenes de los comandantes de cada fuerza.

No quedan dudas de que existió un desbalance de fuerzas entre los medios y la tecnología con la que contaban las tropas argentinas con respecto a las del Reino Unido, pero que a pesar de ello, cada hombre y mujer desplegados en el teatro de operaciones hizo lo mejor que pudo con los medios que se contaban y que de haber aplicado los conceptos de Diseño Operacional, se hubieran podido explotar de mejor manera el resultado de las acciones argentinas, protegiendo eficazmente las posiciones defensivas por mayor tiempo, y por qué no suponer que esto podría haber obligado a los británicos a insumir más medios y recursos e incluso llevado a modificar sus planes.

El Conflicto de Malvinas

Capitán de Fragata Leonardo Martín Debernardi



La Guerra de Malvinas fue el último conflicto militar en el que participó nuestro país. Tras haber transcurrido casi 40 años de su acontecimiento, resulta muy enriquecedor analizarlo con herramientas de estudio actuales, especialmente lo referido a los elementos del diseño operacional.

Nivel Estratégico:

En general, las decisiones estuvieron caracterizadas por la incertidumbre, con errores y cálculos equivocados en ambos bandos.

Históricamente, los sucesivos gobiernos argentinos consideraron el uso de la fuerza militar como una herramienta secundaria a las acciones diplomáticas para recuperar la soberanía de las islas. Por otro lado, el Reino Unido de Gran Bretaña siempre generó un manto de superioridad respecto a sus capacidades militares (ciertas o no) y el potencial uso de sus fuerzas armadas para defender sus intereses. Esta circunstancia logró que la alta estrategia argentina tuviera la convicción de no poder prevalecer en una confrontación militar con el Reino Unido de Gran Bretaña.

De esta manera, entre la Operación Rosario y el hundimiento del crucero A.R.A. General Belgrano, la Junta Militar actuó con la convicción de que se encontraba envuelta en el manejo de una crisis diplomática. Los británicos en todo momento dieron por hecho que estaban en guerra. Los documentos de ambos bandos así lo atestiguan. El objetivo político argentino fue lograr “una solución diplomática para recuperar la soberanía sobre las islas”. Por otro lado, los objetivos británicos se orientaron a “defender los intereses de los residentes en las islas y castigar la agresión”.

Algunos autores consideran que “la Argentina perdió la guerra entre el 2 y el 12 de abril, cuando no aprovechó la oportunidad que tenía de emplear

buques de carga en el transporte de artillería y equipo pesados para el movimiento de tierra, lo cual hubiera permitido al personal en la isla (Puerto Argentino) poder operar sus aeronaves A4 y Mirage. La indecisión, basada en el preconceito argentino de que era imposible derrotar a los británicos en un conflicto armado, fue el elemento dominante en el resultado final¹.”

Nivel Operacional:

Tras el establecimiento de la Zona de Exclusión, ambos bandos coincidieron en el límite geográfico para el Teatro de Operaciones.

Por un lado, el comandante de teatro de operaciones argentino nunca pudo ejercer efectivamente su comando al carecer de efectivo control sobre los medios asignados. En general, puede afirmarse que cada una de las FF.AA libró su estrategia en forma separada.

En el periodo que va desde el inicio de las hostilidades (01 de mayo) hasta el establecimiento de la cabeza de playa en San Carlos (30 de mayo), el centro de gravedad enemigo considerado por Argentina fueron los portaaviones Hermes e Invencible junto a su grupo aeronaval embarcado. En esta circunstancia, la Armada Argentina buscó un combate naval decisivo que finalmente no se produjo. Tras el hundimiento del crucero A.R.A. General Belgrano (02 de mayo) se resolvió no comprometer las fuerzas navales en combates frontales y llevar una guerra de desgaste.

Una vez concretado el desembarco, el centro de gravedad se trasladó a las fuerzas terrestres británicas desembarcadas en la Isla Gran Malвина.

En el otro bando, las autoridades navales británicas planificaron en forma CONJUNTA una estrategia compuesta por cuatro (4) fases, a fin de permitir un adecuado dimensionamiento progresivo de sus fuerzas.

■ La Primera Fase comenzó el 12 de abril, cuando los submarinos de ataque llegaron para efectuar patrullados al W de las islas con la misión primaria de hacer cumplir la Zona de Exclusión.

1- Harry Train – “Malvinas: Un caso de estudio” - BCN 748 enero/marzo 1987.

- La Segunda Fase se inició el 22 de abril con el arribo de las unidades de superficie y duró hasta el desembarco en San Carlos, el 21 de mayo.
- La Tercera Fase comenzó con el desembarco el 21 de mayo y continuó hasta el 30 de mayo, con el objetivo de establecer una cabeza de playa, apoyar a las tropas en tierra y protegerlas de ataques aéreos.
- La Fase Final comenzó el 30 de mayo y continuó hasta el cese de las hostilidades.

Hasta el 2 de mayo (hundimiento del crucero A.R.A. General Belgrano), los británicos consideraron al portaviones A.R.A. 25 de Mayo y su grupo aeronaval embarcado como el centro de gravedad enemigo.

A partir de esa fecha, tras la retirada hacia aguas poco profundas de la flota argentina, el centro de gravedad se trasladó a las unidades aéreas y aeronavales que operaban desde la Patagonia.

Nivel Táctico:

A diferencia del nivel estratégico, las unidades tácticas argentinas sí tenían la convicción de que podían llegar a un triunfo en el conflicto y generaron la primera confrontación naval desde la Campaña del Pacífico en la Segunda Guerra Mundial.

La Fuerza Aérea Argentina y la Aviación Naval produjeron cuantiosas pérdidas en esta guerra librada en el mar. Las mismas incluyeron 2 destructores (HMS Sheffield y Coventry), 2 fragatas (HMS Ardent y Antelope), 1 buque de desembarco (HMS Sir Galahad) y 1 buque mercante logístico (Atlantic Conveyor). A éstos hay que agregar 2 destructores, 14 fragatas y 2 buques de desembarco dañados, todos ellos por incursiones aéreas con bombas, misiles, cohetes y cañones. No debe obviarse la concreción del primer ataque desde una batería costera con un misil antibuque sobre el destructor HMS Glamorgan. También 37 aviones británicos fueron perdidos por causas diversas. Estos logros fueron obtenidos con un alto precio en pérdidas humanas y materiales por parte

de las unidades aéreas argentinas que no pudieron sostener el ritmo de combate a lo largo del tiempo.

A la Fuerza de Tareas británica le faltó defensa en profundidad debido a su limitado reconocimiento táctico y alerta aérea temprana. Los aviones Sea Harrier embarcados demostraron una gran superioridad sobre las aeronaves argentinas debido a los misiles aire-aire estadounidenses pero carecieron del alcance y la velocidad adecuadas. La defensa aérea de la flota británica fue muy vulnerable a los ataques aéreos a baja altura y casi indefensa ante los misiles antibuque.

Por su parte, la Flota de Mar argentina demostró su incapacidad de defensa en guerra antisubmarina y sostenimiento logístico para operaciones prolongadas en el mar.

Particularmente, este análisis está basado en hechos concretos, reales y fácticos, pero igualmente y dejando de lado la aclaración, me pregunto cómo podría haber sido el resultado final de este conflicto si las Fuerzas Armadas de la República Argentina hubiesen operado bajo doctrina conjunta real, y si hubiese comenzado el conflicto unos meses más tarde, en el año 1983, luego del arribo al país de las unidades tipo destructores MEKO 360, corbetas tipo MEKO 140, los misiles Exocet MM-40 y los submarinos TR-1700 adquiridos en Alemania.

Los héroes no nacen, los despierta la patria a 40 años de la gesta de las islas malvinas

Capitán de Corbeta Ignacio Di Marco



Existen muchas maneras de pensar el conflicto del Atlántico Sur, varias experiencias del pasado son actualmente parte de la doctrina, dejando un saldo positivo a pesar del dolor por la pérdida de compatriotas que no merma luego de cuatro décadas.

También están las visiones más críticas al respecto, aislando contexto y enemigo o enemigos a los cuales la Nación Argentina hizo frente asociando el episodio bélico con el gobierno militar solamente. Mi visión sobre la guerra desde los primeros recuerdos familiares fue siempre de admiración y cierta intriga. La cuestión en sí rondaba sobre ¿qué es lo que hay que tener para ser un héroe?, ¿quién nombra a los héroes y dónde es que se encuentra la escuela de héroes? Porque si lo supiera ¿quién no querría inscribirse?

A cuarenta años del comienzo del conflicto armado por la soberanía de nuestras Islas Malvinas, Georgias, Sándwich del sur y los espacios marítimos circundantes, el sentimiento más patriótico especialmente en cada uno de los que portamos un uniforme militar se mantiene siempre vivo, en conmemoración de este tiempo pasado y por ser esta gesta bélica un eje de nuestra identidad, considero pertinente volver a plantearme qué hizo emerger a los héroes de entre las filas para ocupar un lugar épico en la historia argentina.

Héroes por tierra

El 2 de abril de 1982 se ejecutó la exitosa operación “Rosario”. Un grupo de comandos anfibios al mando del Capitán de Corbeta Sabarots tomaría las barracas inglesas, otro grupo al mando del Capitán de Corbeta Giachino tendría la misión de ir a la casa del gobernador a exigirle la rendición. Mientras tanto daría inicio el desembarco de los vehículos anfibios desde el ARA Cabo San Antonio hacia las islas junto con el BIM2 Reforzado y una Sección de Tiradores del regimiento de Infantería N°25 del Ejército Argentino. A las 0630 el Capitán Giachino con la orden de no producir bajas al enemigo cercó la casa del gobernador, lugar en que en pos de cumplir con su orden caería abatido por una ráfaga de ametralladora. Su segundo el Teniente García Quiroga y el cabo Urbina también cayeron heridos. El arrogante Gobernador de las islas, consciente de que estaba rodeado negoció su rendición ante el CLIM Busser – “los intimo a que abandonen las islas” –expresó el gobernador Hunt, a lo que el CL le respondió “Desembarcamos en 1833, ríndase”.

Ese mediodía el pabellón Nacional volvió a ondear en el mástil de Puerto Argentino, finalizando en este acto con 149 años de ocupación ilegítima e inició una guerra que resultó muy arraigada al sentimiento nacional y de pertenencia de las Islas a la Soberanía argentina.

Las acciones de combate defensivo del Batallón de Infantería de Marina N°5 son reconocidas por su heroísmo hasta por el enemigo, el cual en varias oportunidades asombró por el profesionalismo y bravura.

Cuando se llegó al límite de lo racional para un combatiente profesional fue impulsado por un instinto patriótico que estaba más allá del frío, el cansancio y la superioridad del enemigo. Si, estaban adiestrados y alistados como era necesario, pero esta es razón necesaria y no suficiente para lograr combatir con tal efectividad y valor. Esto último fue el efecto de esta escuela de héroes que intentamos identificar.

Héroes por Mar

A mediados de abril de 1982, el Crucero ARA General Belgrano, zarpó hacia la isla de los Estados, mientras defendía las costas australes, aceleraba

su mantenimiento y adiestramiento para el combate. El 2 de mayo la orden del gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña de atacar, impartida al submarino Conqueror, nos llevó a vivir el trago más amargo en la historia de nuestra Armada. Este fatídico episodio tuvo un saldo de las 323 vidas perdidas y del noble crucero. Nos quedaron historias de esfuerzo, valentía y arrojo solo conocidos en los límites más extremos en la conducta del hombre, cuando la propia vida pasa a un lugar secundario y es la Patria, el compañero y nuestro buque lo que impulsa la voluntad acción tras acción. En las historias que fui escuchando a lo largo de mi carrera, fueron estas, las de los sobrevivientes, y las de los que fueron a su rescate, las que más me impactaron. Como decimos en nuestro idioma militar: Si algo puedo llevarme en la mochila, son estas historias, las de superación y patriotismo para pensar que pese al cansancio, la meteorología o la crudeza de lo que se veía *“era posible salvar a uno más, siempre uno más”* (del relato del Sr CN Osvaldo Martinetti).

Héroes por aire

Las acciones aeronavales en Malvinas fueron muy eficaces, contribuyeron al logro de los objetivos fijados por la estrategia nacional, quedando en la historia de los conflictos internacionales por su profesionalismo y valía. Esto lo hicieron con un mínimo preaviso y sin improvisación ya que todo resultó de las capacidades navales fijadas en planes de adiestramiento y alistamiento en vigor por entonces. Nadie hizo nada para lo cual no estuviera preparado. Por ello es que todavía hoy en día sus aeronaves ostentan un buque hundido pintado en su fuselaje, no hay otros que lo tengan así. Ello fue producto de un largo camino que en este caso en particular lo podemos poner como punto de partida en el año 1916 cuando la Armada decidió incorporar aeronaves para la realización de operaciones navales con medios aéreos. Las acciones de combate aéreo sobre San Carlos, los vuelos al ras de la superficie para no ser detectados antes de lanzar los misiles EXOCET, o las extensas horas de búsqueda de sobrevivientes del Crucero ARA Belgrano a bordo del Neptune, dan un destacado parámetro de como la Aviación Naval puso toda su capacidad en el combate, pero me pregunto qué era lo que mantenía a los pilotos al ras del agua rumbo al portaviones HMS Invencible y otras naves al ver que sus numerales explotaban a causa de la artillería y misiles antiaéreos enemigos.

Héroes bajo la superficie

Las acciones llevadas a cabo por el submarino ARA “Santa Fe” tenían dos misiones: la primera de ellas era acercarse al personal de la Agrupación Buzos Tácticos al norte de Puerto Argentino. La segunda misión sería la más peligrosa y la definitiva para la nave de guerra. El 16 de abril zarpó desde la Base Naval Mar del Plata con 23 torpedos y un grupo de Infantes de Marina equipados para reforzar militarmente a las Islas Georgias del Sur. Desde el día de la zarpada hasta el 23 de abril, debió sortear fallas en los sistemas y mala meteorología. Pero todas esas dificultades pasaron a segundo plano en la previa de la medianoche, cuando logró desembarcar el personal de infantería sobre las costas de la caleta Capitán Vago. Para ponerse al día con las reparaciones de a bordo, el 25 de abril el Capitán Bicain ordenó partir de caleta en busca de refugio. Luego de una hora de navegación, el S-21 fue atacado por helicópteros británicos Wessex, Sea Lynx y Wasp. Es este último, el que lanzó un misil AS-12 que impactó en la vela del submarino argentino, hiriendo al Cabo Segundo Alberto Macías, quien repelía el ataque desde la vela con un fusil FAL.

Por la mañana el Santa Fe amarró en el muelle de caleta Capitán Vago para quedar a la protección de las armas de las tropas de Infantería de Marina. Luego de un breve combate y ante la abrumadora superioridad militar británica en el terreno, tanto la dotación del submarino como la de Infantería de Marina se rindieron por la tarde. Al día siguiente, las fuerzas inglesas decidieron trasladar al submarino argentino capturado. Durante la maniobra, en un episodio confuso, un soldado inglés disparó una ráfaga al Suboficial Félix Artuso, causando su muerte. Resistiéndose a ser un trofeo de guerra, el Santa Fe se hundió tiempo después mientras era remolcado por las fuerzas británicas. *Tanto el Suboficial Artuso como el propio buque quedarán por siempre en la historia naval argentina. La reacción ante la superioridad del enemigo y la adversidad impostergable demostró una vez más que el acaso nunca superó la valía del marino.*

El ARA San Luis, estaba comandando por el Capitán de Fragata Fernando Azcueta con la orden de desgastar a la fuerza incursora expedicionaria británica en el área focal Malvinas/Georgias. La campaña duró de 40 días. Encabezó tres ataques a barcos ingleses, pero el más importante fue el del 1 de mayo. Ese día lanzó un torpedo SST-4 sobre un blanco a distancia

(clasificado como destructor/fragata) sin dañarlo. Pero al ser detectado fue acosado durante 22 horas ininterrumpidas por buques y helicópteros ingleses.

Ante semejante ataque, el Capitán Azcueta decidió posar el buque en el lecho del mar para intentar desaparecer de los sonares y evitar ser impactado. El ARA San Luis obligó a replantear a la tercera potencia naval mundial su doctrina antisubmarina. El sigilo, profesionalismo y temple de su dotación pusieron la vara un nivel por encima de todo lo esperado en una situación como la vivida por este submarino. *Pese a las fallas técnicas del sistema de control tiro, la situación crítica ante el intenso ataque se vio recompensada con el mantenimiento de su velo y el regreso sano a puerto.*

Entonces...

Al escuchar atentamente sobre estos hombres y sus acciones en el campo de batalla, en los valores éticos propios de quienes en defensa de los intereses de la Nación, juraron a la Patria, tal como nosotros, seguir constantemente su bandera y defenderla hasta perder la vida, somos testigos de lo que puede hacer el argentino cuando el objetivo es de todos, cuando hay convicción y determinación. Pequeños triunfos en grandes corazones, convirtiendo decisiones en actos de heroísmo. Puedo ver de dónde estos hombres trascendieron del cumplimiento del deber al heroísmo y épica del combate. No existe una escuela o instituto castrense que los certifique como héroes, *fue la Patria quien les demandó y los despertó como tales.*

Ningún esfuerzo humano relacionado con la Guerra de Malvinas ha sido sin sentido. El valor demostrado por los integrantes de nuestras Fuerzas Armadas será eternamente parte de nuestro legado y llama constante para nuestra vocación. Recordamos la gesta luego de 40 años con la mirada altiva esperando ver nuestro pabellón flamear en Puerto Argentino una vez más.

Reflexión de Malvinas. Comando y Control

Capitán de Corbeta Juan Manuel Janiot



La guerra de Malvinas nos dejó un sinnúmero de enseñanzas y lecciones que, como militares, las debemos estudiar y comprender para aprender de ellas y mejorar profesionalmente.

Dentro de la extensa y rica experiencia y lecciones que nos dejó el conflicto, en mi opinión, el Comando y Control, a nivel operacional y conjunto, fue una de la más importante. Para el año 1982 no existía publicación conjunta alguna más allá de la Doctrina Básica, las fuerzas armadas no estaban acostumbradas a adiestrarse y operar de esa de manera, su adiestramiento era independiente y cada fuerza manejaba su propia logística. En este contexto de doctrina y adiestramiento, se pretendió en el ámbito político de conducción un accionar conjunto durante el conflicto. Primero durante la Operación Rosario con el General García como Comandante de la operación y luego con la designación del Vicealmirante Lombardo como Comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), sin embargo, y pese a la pretensión de un accionar conjunto, cada fuerza luchó su propia guerra en vez de aunar esfuerzos en una verdadera acción conjunta, contra un objetivo en común.

Uno de los principios de la guerra relacionados con la conducción de las operaciones, es el de unidad de comando, cuyo propósito es el de asegurar la unidad de esfuerzo bajo un Comandante responsable para el cumplimiento de la misión. Significa que todas las fuerzas operan bajo una sola autoridad, la que debe dirigir las y emplearlas para alcanzar el objetivo.

Definido un Teatro de Operaciones por parte de la más alta autoridad nacional, como lo fue el TOAS posterior a la recuperación de las Islas Malvinas,

se designó un Comandante para el mismo, quien inició junto a su Estado Mayor, con integrantes del Ejército y de la Fuerza Aérea la planificación, preparación y ejecución de las operaciones para la defensa de las islas.

Establecido el TOAS, su comandante y la misión, se asignaron las fuerzas correspondientes. Ellas fueron las propias de la Armada, más las establecidas en Malvinas que comprendían la Guarnición Malvinas y las fuerzas del Ejército, de la Armada y de la Fuerza Aérea. Todo lo que estaba por fuera del Teatro no era responsabilidad del Comandante del TOAS, como por ejemplo el Comando Aéreo Estratégico (CAE), cuya responsabilidad era la de conducir las acciones de la Fuerza Aérea dentro del teatro. Todas las operaciones de las fuerzas que estaban por fuera de la órbita del Comandante del TOAS, debían ser coordinadas en los niveles correspondientes, atentando contra la simplicidad y unidad de esfuerzo.

Además, en la práctica y durante el conflicto, se hizo evidente la injerencia en los niveles tácticos de conducción de las operaciones de las autoridades del Comité Militar (COMIL), que en ese momento eran los mismos Comandantes en Jefe de cada una de las fuerzas, pasando por alto la autoridad del Comandante de Teatro. Muchas de las decisiones adoptadas sobre la defensa de las islas y las acciones, fueron tomadas directamente por este comité sin ser comunicadas al Comandante del Teatro, diluyendo de esta manera su autoridad y atentando contra la integración, sinergia, sincronización, unidad de comando y unidad de esfuerzo de las fuerzas armadas.

Con el propósito de solucionar esta falta de integración y coordinación entre las fuerzas, hacia el final de la guerra, el COMIL decidió crear el Centro de Operaciones Conjunto (CEOPECON), el que estuvo integrado por los comandantes del Vto Cuerpo de Ejército, del TOAS y del Comando Aéreo Estratégico. Este triunvirato, que no representaba el concepto de unidad de comando por ser tres miembros, debía coordinar las acciones a desarrollar por el poder militar, naval y aéreo en los espacios terrestres, marítimos y aéreos correspondientes al TOAS, incluyendo además las bases aéreas, navales, aeronavales, instalaciones militares, puntos de apoyo logístico y todo otro lugar en el Continente.

El conflicto puso en evidencia la importancia de la conducción de las operaciones por una sola autoridad, representada en el Comandante de Teatro y la subordinación de los medios asignados sean de la fuerza que sean, y las consecuencias que trae aparejado la superposición de tareas, la injerencia de autoridades de nivel estratégico por sobre la autoridad operacional, una cadena de comando poco clara y falta de comunicación y coordinación.

La doctrina conjunta actual y el diseño del instrumento militar priorizan el accionar conjunto y la integración operativa de sus fuerzas. La creación de los diferentes comandos conjuntos para tiempos de paz y la designación de un Comandante de Teatro en caso de conflicto, claramente reflejan la importancia de la unidad de comando y de esfuerzo para la conducción de las operaciones. El mismo debe asegurar la unidad de esfuerzo, mediante la sincronización y coordinación de las operaciones para el cumplimiento del objetivo.

Bajo ese concepto, las fuerzas armadas deben subordinarse a un solo Comandante, dejando de lado ideologías y diferencias, respetar la cadena de comando y la organización establecida para el beneficio de la defensa de la nación y lograr los objetivos propuestos. De esta manera se logra la sinergia y el instrumento militar se complementa para potenciar sus capacidades.

Reflexiones a 40 años de la Gesta de Malvinas

Capitán de Corbeta Sebastián Eduardo Sánchez



Por haber nacido en febrero del año 1982, no tengo un recuerdo propio de la Guerra por las Islas Malvinas. Por otro lado, desde que tengo memoria, ha sido un tema de gran orgullo en la familia, teniendo a un veterano miembro de esta, y varios conocidos con la misma distinción.

Mi forma de ver y analizar la Guerra de Malvinas y a sus veteranos ha ido variando con el correr de los años. Inicialmente, como estudiante de escuela primaria y colegio secundario, sin conocimientos militares profesionales, la misma fue siempre buscando conocer hechos e historias, leer lo escrito por esos veteranos de carne y hueso que realizaron acciones notables, como quien lee a Sandokán y sus tigres de la Malasia, pero sabiendo que estos fueron hombres reales.

Con el ingreso a la Escuela Naval Militar, la búsqueda no varió demasiado. En esta etapa comienzan a sumarse las exposiciones en el cine o diferentes interacciones con los protagonistas que ayudaron a conocer, de primera mano, las historias leídas años atrás.

Con el aditamento de comenzar a escuchar estas historias, surgen las incógnitas que todos los oficiales de la Armada, y me atrevería a decir, que todos los conocedores de esta Guerra se hacen. ¿Qué hubiera pasado si...? ... si los torpedos no hubieran fallado? ...si las bombas hubieran detonado? ...si hubiéramos mandado las tropas del ejército que se encontraban en la cordillera, equipadas y adiestradas para combatir en el frío? ...si se hubiera llevado a cabo el ataque del Iero de mayo? ...si los aviones hubieran atacado a la fuerza de desembarco en lugar de los buques de protección? Y tantos otros interrogantes como entendidos de esta guerra hay.

Los distintos cursos y especializaciones realizados en mi carrera han aportado conocimientos para razonar e interpretar los diversos acontecimientos, responder algunas incógnitas, plantear otras y, por sobre todo, aceptar lo acaecido y buscar las diversas enseñanzas.

El curso de especialización en Armas Submarinas me llevó a entender lo difícil del enfrentamiento con un submarino, y la presencia de seis de ellos conllevaba un gran riesgo para la Flota de Mar. Contando con cinco de ellos nucleares capaces de, una vez detectada la fuerza, seguirla y realizar el ataque en el momento que consideraran oportuno.

El curso de Posgrado en Tácticas y Planeamiento Naval para Oficiales del Escalafón Naval, amplió mis conocimientos doctrinarios, logrando entrever los sucesos desde la óptica de las otras especializaciones y orientaciones, entendiendo lo difícil del planeamiento con tiempo reducido, y lo finito de las capacidades en general, y lo exiguo de nuestros medios en particular.

El curso de Comando y Estado Mayor, me acercó finalmente a la óptica de la toma de decisiones a nivel de Comandante Táctico o del Comandante de Componente Naval, la consideración fundamental de la logística, la importancia trascendental de un buen planeamiento y el gran valor de la coordinación operativa durante la ejecución de la operación.

Para finalizar, lo estudiado durante todos estos años me ha llevado a la conclusión de que estos héroes enfrentaron a una potencia integrante de la OTAN, primer aliado de la primera potencia mundial, la cual le brindó apoyo y armamento. No tuvieron la posibilidad de utilizar el ciento por ciento de sus capacidades por el temor de una guerra posterior, o al mismo tiempo, con un país vecino. Combatieron con lo que tenían en el momento, sin preaviso, entrenamiento ni alistamiento planificado. A pesar de todo ello, lograron infringir daños fuera de toda proporción a la Fuerza de Tareas Conjunta del Reino Unido. Por todo lo expuesto, considero que nuestros veteranos supieron cumplir airoosamente con el deber que impone la Constitución Nacional a todos los argentinos de defender la Patria, y muchos de ellos a costa de entregar su propia vida, siendo para todos ellos mi más sincero respeto y admiración.



Victoria (Niké), escultura encontrada en la isla griega de Samotracia, realizada en honor del general ateniense Temístocles, héroe de la batalla naval de Salamina (480 a.C.) Se exhibe en el Museo Louvre, París, Francia- Foto Carlos Cal.

Actividades de la Escuela de Guerra Naval 2020-2021

Año 2020

Biblioteca

Publicación en Facebook y redes sociales acerca del nuevo acceso virtual a la **Biblioteca de la Escuela de Guerra Naval** – “Desde la Biblioteca Dr. Isidoro Ruiz Moreno, continuamos compartiendo información sobre la Revista de la Escuela de Guerra Naval. HOY: CÓMO ACCEDER A LA VERSIÓN DIGITAL DE LA REVISTA”

Seminario de Malvinas 2020

Esta nueva edición el seminario se realizó de forma virtual y el mismo fue dividido en 5 jornadas con diferentes disertantes. El Seminario fue dirigido a alumnos del curso CUCOM (Comando y Estado Mayor de la Armada) e invitados de la Escuela de Guerra Naval. Esta actividad académica persigue generar en los alumnos incentivos para indagar, analizar y comprometerse en la situación actual y políticas de estado, vinculadas con la problemática de las Islas Malvinas, Antártida y Archipiélagos del Atlántico Sur, al recibir experiencias relatadas en primera persona por quienes participaron en el conflicto durante 1982.

Día 1 – 21/10/2020: El CN (R) Guillermo TAJÁN, Jefe de la División Extensión y Vinculación, actuando como moderador, realizó la presentación de la actividad académica para luego ceder la palabra al Director de la ESGN, CN Claudio GARDENAL quien dio inicio al conjunto de exposiciones en modalidad virtual, en el marco de la emergencia pública sanitaria decretada por la Ley N° 27541 y que luego, mediante el Decreto N° 297/20 dispuso el “aislamiento social, preventivo y obligatorio”. En este contexto, el Director se dirigió a los asistentes recordando al recientemente fallecido Contraalmirante VGM (R) José Luciano Acuña, quien fuera comandante del Buque de Desembarco ARA “Cabo San Antonio” durante el conflicto del Atlántico Sur. Seguidamente, el Doctor CN (R) Guillermo

OYARZABAL, fue el encargado de ofrecer la primera exposición que versó sobre los aspectos históricos del conflicto de las Islas Malvinas.

Día 2 – 28/10/2020: En esta oportunidad, tuvo lugar un relato de experiencias de Guerra por parte del CN VGM (R) Roberto CURILOVIC, quien, durante el conflicto, fue piloto de un avión Súper Etendard, perteneciente a la 2da Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque de la Armada Argentina y participó de la operación que resultó en el hundimiento del buque Logístico de transporte inglés “Atlantic Conveyor”, con un misil aire – mar Exocet AM 39, entre otras operaciones.

Día 3 – 04/11/2020: En este día fue el turno del Contralmirante (VGM) Ricardo Raúl CHRISTIANI, quien durante el conflicto armado de Malvinas estuvo destinado en el Aviso Francisco de Gurruchaga, buque que participó del rescate de náufragos del Crucero A.R.A. General Belgrano, relatando su experiencia auxiliando las balsas que habían quedado diseminadas en las frías aguas del sur, a 165 millas de la Isla de los Estados.

Día 4 – 12/11/2020: En esta oportunidad, fue el turno del CNCO (VGM) Fernando SANTOS, quien estuvo embarcado, siendo Guardiamarina, en el Buque Hospital ARA BAHÍA PARAÍSO durante el conflicto Malvinas. Durante el mismo, esta unidad realizó tareas humanitarias como buque hospital y participó en el operativo de búsqueda y rescate de los sobrevivientes al hundimiento del Crucero ARA General Belgrano. El Capitán SANTOS destacó la fuerte importancia de contar con Buques Logísticos en general y Hospital en particular durante un conflicto armado.

Día 5 – 19/11/2020: En esta oportunidad, el Capitán de Navío IM (R) VGM Waldemar AQUINO brindó a los oyentes relatos de experiencias operativas, adquiridas durante el conflicto de Malvinas, en el Batallón de Infantería de Marina N° 5.

Juego de Guerra “SIRIUS 2020”

Organizado por la Escuela de Guerra Naval: En esta nueva edición, se plantea una situación marítima ficticia donde participan oficiales de las Armadas de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, China, Estados Unidos, Paraguay, Perú

y Uruguay. Asimismo, y a fin de completar su formación académica, a partir del 19 de octubre se incorporó a los equipos de trabajo los oficiales del Curso de Estado Mayor Especial (C.U.E.M.E.S.). El juego está conformado principalmente por una fase de análisis estratégico de la crisis, una fase de planeamiento operacional y finalmente la resolución del juego de guerra en el simulador “JUPITER” desarrollado por el personal de la Escuela de Guerra Naval.

Año 2021

Cambio de Dirección de la Escuela de Guerra Naval

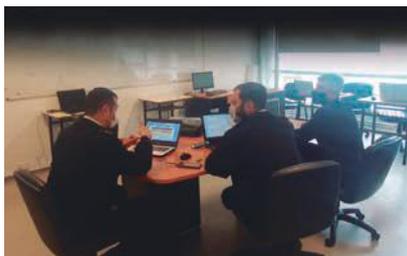
El **18 de febrero**, cumpliendo con los protocolos estipulados por el CEFFAA en el presente contexto de aislamiento preventivo y social producto de la pandemia mundial COVID 19, tuvo lugar la ceremonia de cambio de Director de la Escuela de Guerra Naval, en la que el Sr. Capitán de Navío **Ciro GARCÍA REPETTO** tomó el cargo en reemplazo del Sr. Capitán de Navío **CLAUDIO GARDENAL**.

El **5 de abril** se llevó a cabo la Ceremonia “**Día del Veterano y de los Caídos en la Guerra de Malvinas**”

Juegos de Guerra

Entre los días **28 y 29 de junio** se realizó un **Juego de Simulación – Negociación y Manejo de Crisis, entre la Escuela de Guerra Naval y la Universidad de Buenos Aires.**

El mismo permite poner en práctica conceptos relacionados con los procesos de negociación y manejo de crisis, cuyos conceptos y técnicas fueron vertidos en las dos Instituciones.



Seminarios Intereses Marítimos 2021

A los efectos de ampliar el campo de difusión de los intereses marítimos nacionales se instrumentó el dictado de seminarios en modalidad on line. Esta

circunstancia permitió una mayor difusión educativa en todo el territorio de la República Argentina y eventualmente en el exterior, de acuerdo con los lineamientos expresados en la Resolución Ministerial N°2641-E/17.

La actividad se desarrolló desde la Sede Escuela de Guerra Naval –integrante de la Facultad de la Armada y dependiente de la Universidad de la Defensa Nacional –UNDEF-

“Il Seminario de Intereses Marítimos Argentinos en el Atlántico Sudoccidental - Alte. Segundo Rosa STORNI”

Resumen

Seminario de difusión académica semestral. Tratará sobre materias y aspectos relativos a los intereses marítimos de la República Argentina en el escenario AS, abordando asuntos de la defensa nacional como: soberanía e integridad territorial, recursos naturales, Antártida e islas del Atlántico Sur y sus aguas circundantes, política exterior argentina, entre otros. Los ejes 2020-2021 UNDEFA -directos o indirectos- en los cuales se puede encuadrar el Seminario “Hacia la 40° Conmemoración del Conflicto del Atlántico Sur”, “Fomento de una cultura de la Defensa Nacional.”, “Promoción de la Antártida Argentina...”. Al ser un espacio de vinculación con Universidades (públicas y privadas), y organismos públicos, algunas de las jornadas se realizarán en los campus o sedes de estas universidades. Culminando el seminario con una disertación del Ministerio de Defensa y de la Armada Argentina en la Universidad de la Defensa respecto a la necesidad de la protección de los diferentes intereses marítimos nacionales.

Seminarios para Comandantes de Tercera Clase Designados

Con el objeto de incrementar la preparación de los futuros comandantes de unidades ya designados para el siguiente año, se organizaron estos Seminarios en 2020 y 2021. La temática abordada se centró en la Conducción y el Liderazgo. Se realizaron ejercicios prácticos sobre toma de decisiones, trabajo en equipo y responsabilidades del futuro Comandante como líder y administrador.

Autoridades de la Conducción Superior de la Armada y Comandantes de Componentes dieron durante su transcurso charlas de actualización de la situación de sus respectivas áreas de incumbencia.

Seminario Malvinas 2021

Durante los días 8 y 9 de noviembre, se llevaron a cabo las jornadas correspondientes al “Seminario Malvinas 2021” organizado por la Escuela de Guerra Naval.

La apertura, estuvo a cargo del Jefe del Estado Mayor General de la Armada, Almirante Julio Horacio GUARDIA, junto al Director de la Escuela de Guerra Naval CN Ciro GARCIA REPETTO. Se contó con la presencia de la Secretaria de



Extensión y Comunicación, Lic. Claudia DECÁNDIDO de la Universidad de la Defensa, representantes de otras FFAA y autoridades de la Armada.

El Doctor CN (R) Guillermo OYARZABAL, fue el primer disertante y expuso acerca de aspectos históricos del conflicto, Seguidamente, el CL VGM (RE) Ricardo Raúl CHRISTIANI, se refirió acerca de las operaciones de superficie del Aviso “A.R.A. GURRUCHAGA”, unidad que participó en forma destacada en el rescate de los náufragos del Crucero “A.R.A. General Belgrano”.

Los siguientes expositores fueron, el CL VGM (R) Carlos Castro MADEIRO y el CN VGM (R) Gustavo CATILLO quienes abordaron la temática de las operaciones del crucero “General BELGRANO” durante el Conflicto del Atlántico Sur, además de experiencias vividas durante el hundimiento

También el VL VGM (R) Eduardo FONDEVILLA SANCET y el CN VGM (R) Sergio BAZÁN, brindaron detalles de lo acontecido con el Buque Auxiliar Aviso ARA “Alférez SOBRAL”.



En horas de la tarde, el relato de experiencias sobre la participación de la Marina Mercante estuvo a cargo del Comisario Naval VGM (R) Santiago TETTAMANZI. A continuación, el turno fue del CN VGM

(R) Roberto CURILOVIC quien brindó detalles de las operaciones aeronavales y para finalizar la primer jornada, el CN VGM (R) Fernando Bernabé SANTOS expuso detalles de las tareas llevadas a cabo desde el Transporte Polar “ARA Bahía Paraíso”.

En la segunda jornada, que estuvo presidida por el Director General de Educación de la Armada, Contraalmirante Marcelo Cristian TARAPOW, el CL VGM (R) Ricardo ALESSANDRINI y el CL VGM (R) Alejandro MAEGLI, se refirieron a las Operaciones con Submarinos durante el conflicto del Atlántico Sur.



Para finalizar las jornadas de disertaciones, el CN VGM (R) Waldemar AQUINO brindó un relato de experiencias de guerra acerca de las operaciones de la Infantería de Marina.

El seminario finalizó con palabras de Cierre a cargo del Contraalmirante TARAPOW, quien remarcó la invaluable participación de los veteranos y la especial importancia de sus relatos en primera persona.

Obituario



*Capitán de Navío VGM (R)
Ricardo Horacio Aumann Q.E.P.D*

El 20 de abril de 2020 falleció, a la edad de 82 años, el capitán Aumann, miembro de una antigua y distinguida familia naval. Había nacido en Bahía Blanca el 24 de abril de 1937. Ingresó a la Escuela Naval Militar el 19 de enero de 1953, siendo designado en tercer año abanderado del cuerpo de cadetes. Egresó a la edad de 21 años con el grado de guardiamarina del Escalafón Comando Naval el 15 de diciembre de 1958 (Promoción 85) tercero de un total de 61 oficiales. Posteriormente realizó en Mar del Plata el curso de orientación en submarinos, del cual egresó con honores, en el primer lugar.

Durante su extensa y distinguida carrera naval prestó servicios en distintas unidades de la flota como el crucero 9 de Julio, crucero General Belgrano, submarinos Santa Fe y Santiago del Estero, destructores Espora y Hércules, entre otros. Ejerció el comando del aviso Gurruchaga y del pesquero Aracena (1978), fue comandante del submarino Salta (1981) y durante el Conflicto del Atlántico Sur (1982) ejerció la secundía del Portaaviones 25 de Mayo, buque insignia de la flota de mar, que era un blanco prioritario para el enemigo, debido a su grupo aéreo embarcado. Este destino le deparó grandes satisfacciones en el ámbito profesional además de granjearse el respeto y afecto de toda su plana mayor y dotación. Al tomar conocimiento de que el comando del submarino *Salta* había quedado vacante -en plena guerra- se ofreció como voluntario para comandarlo, destino que finalmente no se materializó.

Fue Director de la Escuela de Submarinos y en 1988/89 fue designado agregado naval en la República Federativa de Brasil. País con el que mantuvo estrechos lazos durante toda su vida.

Luego de su retiro en 1990 se desempeñó como profesor de la Catedra de Logística en la Escuela de Guerra Naval durante veinte años, materia donde formó a cientos de oficiales jefes en un área tan esencial para las FFAA. Debido a sus expertos conocimientos sobre el tema participó activamente en la redacción de la nueva Doctrina Logística de la Armada, dio clases en calidad de profesor invitado en la Escuela Superior de Guerra del Ejército, y en muchos otros institutos nacionales y extranjeros, incluyendo clases de planeamiento en el CUEMES, además de escribir notas y artículos vinculados a su especialidad.

Fue el capitán Aumann quien propuso la idea de invitar a los veteranos de guerra para que expusieran sus experiencias, costumbre que con el paso del tiempo se convirtió en el Seminario Malvinas que se dicta anualmente en este instituto.

La Escuela de Guerra Naval despide con profundo dolor y le rinde un merecido homenaje a quien, fuera en vida un referente de este instituto de formación superior y un destacado miembro de su cuerpo docente y de la comunidad naval argentina. Que la vocación de servicio de la que dio sobradas muestras el capitán Aumann durante tantos años, sirva de ejemplo e inspiración para las futuras generaciones de oficiales y para todos aquellos que algún día abracen la carrera naval.



*Capitán de Navío D.
Guillermo José Montenegro - 1935 - 2021*

El pasado 15 de febrero de 2021 falleció el señor Capitán de Navío D. Guillermo José Montenegro, cuyos restos fueron inhumados el día siguiente en el Cementerio Parque de Pilar.

Ingresó a la Armada el 19 de febrero de 1950 integrando la promoción 82° de la Escuela Naval Militar. Se graduó de Guardiamarina el 27 de octubre de 1955. Años más tarde, en la Escuela de Submarinos se formó como submarinista y en la Escuela Politécnica Naval obtuvo la especialización en Armas Submarinas.

Durante su prolongada y exitosa carrera, prestó servicios en la Escuela Naval Militar, Submarinos ARA “Santiago del Estero y ARA “Santa Fe”, en la Dirección de Personal de la Armada, Jefe de la Misión Naval Argentina de Instrucción en la República del Paraguay, Jefatura del Estado Mayor General de la Armada, Área Naval Austral y Jefatura de Operaciones de la Armada.

Como es de rigor, los puntos culminantes de su desempeño operativo fueron los comandos de tercera clase en el Aviso ARA Irigoyen, de segunda en el Submarino ARA Salta y jefe del estado mayor de la Fuerza de Submarinos, último destino dentro de su orientación profesional.

Pasó a retiro el 1° de junio de 1985, pero el cambio de condición de revista fue solamente una anécdota puesto que comenzó su etapa docente como profesor de la Escuela de Guerra Naval. En ella se integró a la cátedra de Historia Naval, dictando numerosas conferencias sobre las grandes batallas navales. Fue autor del libro “El Armamentismo Naval Argentino en la era del desarme” y coautor de “El Poder Naval y el Entorno Geopolítico (1890-1945)”. Una capacidad digna de mención es que, uniendo su manejo del idioma inglés con su acervo profesional, tradujo al español una

significativa cantidad de obras de interés naval que pusieron al alcance de sus lectores importantes conocimientos profesionales. En sus últimos años de actividad docente se desempeñó como Profesor Decano de la Escuela de Guerra Naval.

Más allá de los valores profesionales de abnegación en el cumplimiento fiel de su deber, idoneidad y vasta competencia técnica, su huella también queda en quienes, camaradas, amigos, colegas docentes y alumnos compartieron su vida y su afecto.

La Escuela de Guerra Naval despide con pesar al señor Capitán de Navío D. Guillermo José Montenegro con el convencimiento de que el vacío que deja será muy difícil de llenar. Amplio de pensamiento y breve en sus palabras pensadas escrupulosa y cuidadosamente, junto con los silencios que lo hicieron célebre serán recordadas por mucho tiempo. Que nuestra señora Stella Marís, patrona de la Armada, lo envuelva en los pliegues de su manto y navegando por aguas seguras proteja su arribo al puerto de la bienaventuranza eterna.



www.armada.mil.ar



www.esgn.edu.ar

