

**ESTADO MAYOR CONJUNTO DE LAS FUERZAS ARMADAS
ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA CONJUNTA DE LAS FUERZAS
ARMADAS**



CURSO DE ESTADO MAYOR Y PLANEAMIENTO CONJUNTO
Trabajo de Investigación Profesional
Tema: Estrategia Operacional

Titulo: “Las Operaciones Anfibias en el marco de la Estrategia Operacional – Caso Teatro de Operaciones del Atlántico Sur año 1982”

Autor: CFIM César Raúl Bellato
- 2010 -

ABSTRACT

Una operación anfibia consiste en la proyección ofensiva del Poder Naval, lanzado desde el mar, en un esfuerzo coordinado de medios navales, aeronavales y de Infantería de Marina sobre objetivos terrestres en una costa hostil.

Formando parte de una concepción operacional, las operaciones anfibias proyectan el Poder Naval a tierra, facilitando el despliegue de medios propios, negando su uso al enemigo o simplemente constituyéndose en una amenaza con su empleo.

En el análisis del caso del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur del año 1982, se observó que las operaciones anfibias realizadas respondían a una concepción operacional y su grado de incidencia en la maniobra operacional dependió del momento en que cada operación anfibia fue ejecutada dentro de cada campaña.

Para el caso de las fuerzas de nuestro país la maniobra operacional fue de aproximación directa con un esfuerzo operacional principal sobre las islas Malvinas, la Operación “Rosario” y un esfuerzo operacional secundario sobre las islas Georgias del Sur, la Operación “Georgias”. Ambas consistieron en la ejecución de operaciones anfibias.

El Reino Unido diseñó su maniobra operacional como una maniobra de aproximación indirecta, la cual contenía varios puntos decisivos, entre los cuales varios de ellos consistían en operaciones anfibias. Ellas fueron la Operación “Paraquet” de recuperación de las islas Georgias del Sur, la Operación “Sutton” de desembarco en San Carlos y el desembarco en Bluff Cove.

Por lo tanto, puede concluirse que las operaciones anfibias realizadas tanto por la Argentina como por el Reino Unido durante la Guerra del Atlántico Sur en las islas Malvinas y Georgias del Sur respondieron a una concepción de maniobra operacional.

TABLA DE CONTENIDOS

Contenidos	Pág.
INTRODUCCIÓN	i
1 – Estado actual del tema.	i
2 – Planteo del problema.	i
3 – Alcances y limitaciones de la propuesta.	i
4 – Aportes teóricos y/o prácticos al campo disciplinar.	ii
5 – Objetivos.	ii
6 – Hipótesis.	ii
7 – Metodología.	ii
CAPÍTULO 1: Las operaciones anfibias	1
1.1 – Generalidades.	1
1.2 – Definición.	1
1.3 – Propósitos.	1
1.4 – Valores esenciales.	1
1.5 – Limitaciones.	2
1.6 – Clasificación.	2
1.7 – Requisitos a cumplir.	3
1.8 – Fases.	3
1.9 – Finalización de una operación anfibia.	4
CAPÍTULO 2: La Estrategia Operacional	5
2.1 – Generalidades.	5
2.2 – Niveles de la guerra.	5
2.3 – Elementos del diseño operacional.	6
2.4 – El Teatro de Operaciones.	7
2.5 – La Campaña.	8
2.6 – Las operaciones anfibias en el marco de la Estrategia Operacional.	9
CAPÍTULO 3: Las operaciones anfibias dentro del diseño Operacional argentino.	10
3.1 – Antecedentes.	10
3.2 – La Maniobra Operacional.	11
3.3 – La Operación “Rosario”.	12
3.4 – La Operación “Georgias”.	17
CAPÍTULO 4: Las operaciones anfibias dentro del diseño Operacional británico.	20
4.1 – Antecedentes.	20
4.2 – La Maniobra Operacional.	20
4.3 – La Operación “Paraquet”.	21
4.4 – La Operación “Sutton”.	25

4.5 – El desembarco en Bluff Cove.	29
CONCLUSIONES	32
ANEXOS	
Anexo 1: La Maniobra Operacional argentina.	34
Anexo 2: La Operación “Rosario”.	35
Anexo 3: La Operación “Georgias”.	36
Anexo 4: La Maniobra Operacional británica.	37
Anexo 5: La Operación “Paraquet”.	38
Anexo 6: La Operación “Sutton”.	39
Anexo 7: El desembarco en Bluff Cove.	40
GLOSARIO	41
BIBLIOGRAFÍA	44

INTRODUCCIÓN

1. Estado actual del tema.

Si bien existe una gran cantidad de bibliografía referente a la Guerra del Atlántico Sur, la misma aborda a las operaciones anfibias realizadas tanto por la Argentina como por el Reino Unido desde el punto de vista de las acciones tácticas. Se analizaron los aspectos esenciales de dichas operaciones y los principales inconvenientes presentados desde el punto de vista táctico, de comunicaciones, apoyos de fuego y logística para luego sacar enseñanzas sobre los mismos, pero no queda completamente claro, a mi entender, en qué concepción operacional se encontraban enmarcadas las mismas.

2. Planteo del problema.

En este contexto surge realizarse la siguiente pregunta a modo de planteo del problema: ¿Las operaciones anfibias realizadas por la Argentina y el Reino Unido en las islas Malvinas y Georgias del Sur durante la Guerra del Atlántico Sur respondieron a una concepción de maniobra operacional?

3. Alcances y limitaciones de la propuesta.

En relación al problema anteriormente definido, lo que se busca es analizar a las operaciones anfibias realizadas tanto por la Argentina como por el Reino Unido y su encuadre dentro de la maniobra operacional diseñada por ambos Comandantes, el del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur y el Comandante de la Task Force Británica.

Por la magnitud, cantidad de medios empleados y su carácter decisivo en las operaciones realizadas con posterioridad, únicamente se analizarán las operaciones anfibias principales, que son las que a continuación se detallan:

- a) Operación “Rosario”: desembarco de las fuerzas argentinas en Puerto Argentino.
- b) Operación “Georgias”: recuperación de las Georgias del Sur por Fuerzas Argentinas.
- c) Operación “Paraquet”: recuperación de las islas Georgias del Sur por parte de las Fuerzas Británicas.
- d) Operación “Sutton”: desembarco de la Fuerza de Desembarco del Reino Unido en el Estrecho de San Carlos e inicio de la fase terrestre.
- e) Desembarco en Bluff Cove: llevado a cabo por tropas del Reino Unido en Bahía Agradable.

4. Aportes teóricos y/o prácticos al campo disciplinar.

La contribución de este trabajo es la de realizar un aporte más al estudio del diseño operacional a través de este hecho histórico, que permita obtener conclusiones que puedan servir como enseñanzas que puedan ser aplicadas a futuro en esta Escuela Superior de Guerra Conjunta.

5. Objetivos.

5.1 Objetivo general.

- a) Analizar las distintas operaciones anfibia principales realizadas por la Argentina y Gran Bretaña durante la Guerra del Atlántico Sur y determinar si respondían a una concepción operacional.

5.2 Objetivos específicos.

- a) Comparar las distintas operaciones anfibia principales realizadas por la Argentina y Gran Bretaña.
- b) Identificar en dichas operaciones anfibia los aspectos relevantes de las mismas que respondieron o podrían responder a una concepción operacional.

6. Hipótesis.

Las operaciones anfibia realizadas tanto por la Argentina como por el Reino Unido durante la Guerra del Atlántico Sur en las islas Malvinas y Georgias del Sur respondían a una concepción de maniobra operacional.

7. Metodología.

Al ser una investigación sobre un hecho histórico, en donde no existe la posibilidad de construir la situación que se quiere estudiar, la misma responderá a un modelo de diseño no experimental, tal cual ocurre en las investigaciones en ciencias sociales y en humanidades.

El procedimiento empleado consiste en la observación y en la técnica de análisis de casos, basándose su diseño en el empleo de un modelo denominado descriptivo, en donde se ha recurrido a la utilización de un enfoque de carácter histórico.

Para la reunión de información se han utilizado fuentes de datos secundarias obtenidas a través de bibliografía que desarrolla los principales conceptos teóricos como

así también información de distintos documentos. Esta información fue analizada, catalogada y clasificada de las que se han confeccionados fichas, las cuales han sido comparadas entre sí para verificar la interrelación o no de los distintos problemas abordados.

El correspondiente marco teórico ha sido estudiado a la luz de la doctrina argentina tanto para las operaciones anfibias como para los conceptos del diseño operacional.

CAPÍTULO 1

LAS OPERACIONES ANFIBIAS

1.1 Generalidades.

El marco teórico referido a las operaciones anfibia se realizará desde la óptica de la doctrina que utiliza la Armada Argentina a través de la publicación “Procedimiento para las Operaciones Anfibia” (PROFUARA 4).

1.2 Definición.

Una operación anfibia consiste en la proyección ofensiva del Poder Naval, lanzado desde el mar, en un esfuerzo coordinado de medios navales, aeronavales y de Infantería de Marina sobre objetivos terrestres en una costa hostil. Es esencialmente una operación limitada en espacio y tiempo que se lleva a cabo sobre objetivos previamente seleccionados.

1.3 Propósitos.

Formando parte de una concepción operacional, las operaciones anfibia proyectan el Poder Naval a tierra, facilitando el despliegue de medios propios, negando su uso al enemigo o simplemente constituirse en una amenaza con su empleo para lograr uno o varios de los siguientes propósitos:

- a) Conquistar y/o destruir mediante una operación limitada en tiempo y espacio un objetivo terrestre de nivel estratégico operacional.
- b) Facilitar y apoyar la ejecución de operaciones terrestres destruyendo y/o aferrando fuerzas enemigas y/o reforzando fuerzas propias.
- c) Posibilitar el desembarco de una fuerza y facilitar su proyección hacia el interior del territorio en poder del enemigo.
- d) Causar bajas o daños en instalaciones enemigas.
- e) Obtener información.
- f) Capturar y/o evacuar personal o material.

1.4 Valores esenciales.

Sus valores esenciales son la movilidad y la flexibilidad. Movilidad que se refleja en la amenaza difusa que existe sobre toda la línea de costa, manteniendo al enemigo en la incertidumbre sobre el lugar en donde se va a proyectar la fuerza sobre tierra. La flexibilidad se pone de manifiesto en la posibilidad de desarrollar operaciones fluidas

contra objetivos terrestres materiales mediante la utilización de medios ágiles y versátiles, buscando explotar el factor sorpresa.

1.5 Limitaciones.

La limitación más seria que tiene este tipo de operaciones es la de desarrollar un poder de combate en tierra partiendo desde un cero inicial hasta alcanzar la máxima potencia para la conquista de los objetivos finales en la cabeza de playa.

Debe afrontar, además, la influencia de los elementos naturales como las condiciones meteorológicas desfavorables, condiciones de mar y accidentes hidrográficos, riesgos que no presentan las operaciones terrestres.

Los medios navales y aeronavales conforman lo que se denomina Fuerza de Tarea Anfibia (FTA) en tanto que los medios de Infantería de Marina conforman la Fuerza de Desembarco (FD).

1.6 Clasificación.

Las operaciones anfibias se clasifican de la siguiente manera:

- a) Principales: consiste en el Asalto Anfibio que abarca la totalidad de las fases y concluye con el establecimiento de una Fuerza de Desembarco en una costa hostil.

- b) Secundarias: normalmente no incluye el establecimiento de una Fuerza de Desembarco en una costa hostil, sin embargo los procedimientos doctrinarios para el asalto anfibio son igualmente aplicables a este tipo de operaciones. Se las clasifican en:
 - Retirada Anfibia: extracción de fuerzas por mar desde una costa hostil en buques y/o embarcaciones.
 - Demostración Anfibia: su propósito es la de engañar al enemigo induciéndolo a adoptar un modo de acción que le sea desfavorable.
 - Incursión Anfibia: consiste en el establecimiento de una Fuerza de Desembarco en una costa hostil con el objeto de ejecutar acciones contra objetivos limitados. La principal diferencia del Asalto Anfibio es que la Incursión Anfibia tiene la retirada planificada.

- c) Operaciones Costa a Costa: consiste en el establecimiento de una Fuerza de Desembarco en una costa hostil partiendo desde una costa propia. Difiere de la operación terrestre de franqueo en que el apoyo a la Fuerza de Desembarco es brindado sustancialmente por medios navales y cuando la magnitud del espejo de agua hace que dicha fuerza no pueda ser apoyada por medios terrestres.

1.7 Requisitos a cumplir.

Para lograr el éxito en la ejecución de una operación anfibia es necesario que se cumplan los siguientes requisitos:

- a) Superioridad naval contra el enemigo de superficie y submarino.
- b) Considerable superioridad aérea.
- c) Sustancial superioridad sobre las fuerzas terrestres enemigas en la zona del objetivo anfibio.

1.8 Fases.

Las operaciones anfibia se ajustan a las siguientes fases:

- a) Planeamiento: abarca desde la impartición de la Directiva Inicial hasta el Embarco. La responsabilidad de la operación anfibia recae en el Comandante de la Fuerza de Tarea Anfibia, que es a quien se le impuso la misión en la Directiva Inicial. Sin embargo, teniendo en cuenta que las operaciones en tierra son conducidas por el Comandante de la Fuerza de Desembarco, aquellas resoluciones referidas a su ejecución deben ser tomadas en común acuerdo entre ambos comandantes. En caso de producirse desacuerdos, deberán ser sometidos a la autoridad que emitió la Directiva Inicial. Finalizada la fase del Planeamiento, el Comandante de la Fuerza de Tarea Anfibia asume la completa responsabilidad sobre la ejecución de la operación.
- b) Embarco: consiste en el embarco de las fuerzas con su correspondiente equipo y abastecimientos en los buques asignados.
- c) Ensayo: pueden ser totales o parciales y se realizan con la finalidad de:
 - Probar la suficiencia de los planes, la sincronización de las operaciones y el alistamiento de las fuerzas participantes.
 - Asegurar que los distintos escalones se familiaricen con los planes.
 - Someter a prueba las comunicaciones.

- d) Movimiento hacia el Objetivo: es el desplazamiento desde los puntos de embarco hasta la zona del objetivo anfibio (puede incluir el ensayo). Finaliza con el arribo de los componentes de la Fuerza de Tarea Anfibia a la zona del objetivo anfibio.
- e) Asalto: comienza con el arribo de las fuerzas de asalto más importantes de la Fuerza de Tarea Anfibia y finaliza con el cumplimiento de la misión de dicha fuerza.

1.9 Finalización de una operación anfibia.

Se considera que una operación anfibia finaliza al cumplirse con la misión asignada a la Fuerza de Tarea Anfibia de acuerdo a las instrucciones específicas contenidas en las instrucciones establecidas en la Directiva Inicial. Casi invariablemente, el establecimiento positivo de la Fuerza de Desembarco en tierra es una de dichas condiciones.

Se considera que una Fuerza de Desembarco se ha establecido positivamente en tierra cuando en opinión del Comandante de la Fuerza de Desembarco se han cumplimentado los siguientes requisitos:

- a) Se ha asegurado la cabeza de playa.
- b) Se han establecido en tierra las fuerzas de combate, de apoyo y de servicios para apoyo de combate suficientes para asegurar el desembarco ininterrumpido de tropas y material.
- c) Se han establecido en tierra el comando, las comunicaciones y las instalaciones para la coordinación de los fuegos de apoyo.

Cuando el Comandante de la Fuerza de Tarea Anfibia considere que la misión ha sido cumplida informará al respecto a la autoridad superior que emitió la Directiva Inicial. Esta autoridad podrá disponer:

- a) La finalización de la operación anfibia.
- b) La disolución de la Fuerza de Tarea Anfibia si correspondiera.
- c) La emisión de instrucciones adicionales acerca de nuevas relaciones de comando y disposiciones referentes a la ulterior utilización de las fuerzas.

CAPÍTULO 2

LA ESTRATEGIA OPERACIONAL

2.1 Generalidades.

La estrategia operacional vincula la estrategia nacional y la estrategia militar con la táctica. Consiste en interpretar la voluntad militar del gobierno. Quien realiza esta interpretación es el Comandante de Teatro de Operaciones que responde a un comportamiento estratégico, y es el encargado de traducirla a sus subordinados, que responden a un comportamiento táctico. De allí que la Estrategia Operacional se origine en la estrategia y se continúe en la táctica.

2.2 Niveles de la guerra.

Se establece que existen distintos niveles de la guerra, los cuales permiten realizar un análisis metodológico de los hechos que se presentan en la guerra. Estos niveles se los clasifican en:

- a) Estratégico General o Nacional o Gran Estrategia: consiste en la aplicación de la totalidad de los recursos que posee la Nación para el logro de los objetivos políticos nacionales.
- b) Estratégico Militar: corresponde a la aplicación de los recursos militares para contribuir al logro de los objetivos del nivel Estratégico General.
- c) Estratégico Operacional u Operacional: consiste en el planeamiento y ejecución de maniobras y apoyos logísticos de los recursos militares que se asignan a un determinado Teatro de Operaciones, colocándolos en una posición favorable para librar los enfrentamientos y así contribuir al logro de los objetivos estratégicos militares.
- d) Táctico: comprende el planeamiento y ejecución de operaciones por parte de los recursos militares que llevan a cabo los enfrentamientos para contribuir a cumplir los objetivos estratégicos operacionales.

2.3 Elementos del diseño operacional.

Para comprender mejor al concepto Operacional, es necesario conocer el alcance de los siguientes conceptos que conforman lo que se denomina el diseño operacional.

- a) Estado Final: es la situación política y/o militar que debería existir cuando la operación se da por terminada en términos favorables. Existe un estado final para los niveles estratégico general, militar y operacional.
- b) Centro de Gravedad: es aquella capacidad del enemigo que derrotada y/o eliminada, lo van a forzar a rendirse o negociar la paz. *“En los niveles Estratégico Operacional y Táctico el Centro de Gravedad siempre son las fuerzas enemigas o los medios que las transportan”* (Pertusio, 2005 p.56).
- c) Capacidades Críticas: se definen como la/s habilidad/es primaria/s de un Centro de Gravedad que lo constituye como tal, dentro de un escenario, o situación determinada.
- d) Requerimientos Críticos: son las condiciones, recursos y medios que son esenciales para que una Capacidad Crítica sea completamente operacional, o sea, exista en toda su magnitud.
- e) Vulnerabilidades Críticas: son aquellos Requerimientos Críticos o elementos componentes de los mismos, que presentan deficiencias o son vulnerables a la neutralización o destrucción, de manera que puede impedir que el Centro de Gravedad se sostenga o adquiera su Capacidad Crítica.
- f) Puntos Decisivos: es una ubicación geográfica, un suceso específico clave o un sistema de capacidades que permite a los comandantes obtener una ventaja marcada sobre un enemigo e influir en el resultado de una operación.
- g) Líneas de Operaciones: son las que conectan a la propia fuerza desde su base de operaciones hasta los objetivos.
- h) Momentum: consiste en la oportunidad, en el sentido de ejecutar una acción ahora y no antes ni después. Su aplicación oportuna puede ser esencial para obtener el éxito.

- i) Tempo: es mantener la presión constante para no dar respiro al enemigo, creándole nuevos problemas, antes que pueda resolver los anteriores.
- j) Esfuerzo Operacional: es la concentración de medios o fuerzas en un área particular donde el comandante busca obtener resultados favorables. Pueden ser principales (EOP), secundarios (EOS) o de apoyo (EOA).
- k) Maniobra Operacional (MO): es la combinación de movimientos y acciones que permiten aproximarse o sustraerse en un Teatro de Operaciones, para colocarse en una posición ventajosa respecto del enemigo. La maniobra puede ser ofensiva, de detención o de desgaste. Además, puede implicar una aproximación directa o indirecta.
- l) Punto Culminante: en la ofensiva es el punto en tiempo y espacio cuando el atacante no puede superar el poder de combate del enemigo. En la defensiva, cuando no tiene perspectivas de éxito en defenderse o contraatacar.
- m) Objetivo Operacional (OO): *“es un objetivo fijado por el nivel Estratégico Militar, cuyo efecto deseado se encuentra expresado como un resultado a lograr en un determinado Teatro de Operaciones”* (Pertusio, 2005 p.37).
- n) Pausa Operacional: consiste en un cese temporal de ciertas actividades durante el curso de una campaña. Normalmente preceden a la finalización de una fase de las operaciones antes de alcanzar los objetivos en su totalidad. Buscan incrementar el Alcance Operacional de una fuerza.
- o) Enlace Operacional: es la sincronización de las acciones de los elementos subordinados en tiempo, espacio y efectos en la estrategia del teatro lo que permite diseñar una operación mayor para su ejecución táctica.

2.4 El Teatro de Operaciones.

Será aquel territorio, tanto propio como enemigo, necesario para el desarrollo de operaciones militares en el nivel Operacional. Su constitución, prevista en los planes

correspondientes, se efectuará por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional. Dicho decreto contendrá entre otros aspectos:

- a) Los límites geográficos del Teatro.
- b) La denominación del Teatro.
- c) La designación de su Comandante.
- d) La fecha de puesta en vigencia.

El Comandante de un Teatro de Operaciones dependerá en forma directa del Presidente de la Nación y ejercerá la autoridad militar en el ámbito del Teatro, dentro del cual las autoridades civiles mantendrán la plena vigencia de sus atribuciones, excepto en los casos en que las circunstancias hicieran estrictamente indispensable el ejercicio de tales atribuciones por parte del Comandante del Teatro. Para el caso de Teatros de Operaciones en territorio enemigo bajo el propio control, toda autoridad será ejercida por el Comandante del Teatro.

El Comando de un Teatro de Operaciones tendrá, normalmente, carácter conjunto, pudiendo ser, en otros casos, específico o combinado, según sean la naturaleza, magnitud y origen de las Fuerzas asignadas al Teatro.

Desde el punto de vista geográfico, el Teatro de Operaciones podrá ser terrestre, marítimo o la combinación de ambos, comprendiendo en todos los casos el correspondiente espacio aéreo.

2.5 La Campaña.

Se define como campaña el conjunto de sucesivas maniobras operacionales (MO) en un teatro determinado. Cada maniobra operacional constituye una fase de la campaña, pudiendo darse el caso de una campaña que tenga una sola maniobra operacional. También se debe resaltar que tanto la maniobra operacional como la campaña tienen en común el objetivo estratégico militar (OEM).

En un Plan de Campaña, los Planes de Operaciones que lo integran pueden llevarse a cabo de forma sucesiva (uno después del otro) o en forma simultánea (al mismo tiempo). Es más sencillo llevar a cabo operaciones sucesivas, pero las operaciones simultáneas permiten obtener y mantener el tempo de la operación. En este sentido, es necesaria la

supervisión estrecha para poder detectar las oportunidades que permitan explotar una ventaja y los riesgos que ello conlleva.

Dentro del Teatro, las operaciones lineares son aquellas en que las fuerzas operan contiguas. Las operaciones no lineares son aquellas en que las mismas son aisladas o no contiguas, por ejemplo, en un Teatro de Operaciones amplio con pocas fuerzas.

2.6 Las operaciones anfibia en el marco de la Estrategia Operacional.

Varios autores tratan la reacción del mar sobre la tierra, denominando a este fenómeno bajo el término de reacción o acción. *“El mar reacciona sobre la tierra a través de las fuerzas navales con capacidad de proyección sobre ella”* (Pertusio, 2005 p.82). En este caso, una Fuerza de Desembarco es proyectada a tierra a través de medios navales y aeronavales llevando a cabo la ejecución de una operación anfibia, que como parte de una maniobra operacional, es diseñada por un Comandante de Teatro para el cumplimiento de un objetivo operacional.

Si bien las operaciones anfibia en sí son acciones tácticas, al formar parte de una maniobra operacional como parte de un esfuerzo operacional principal o secundario son parte de dicha concepción porque forman parte de la campaña. La ejecución de las mencionadas operaciones, además puede perseguir el cumplimiento de un objetivo operacional.

CAPÍTULO 3

LAS OPERACIONES ANFIBIAS DENTRO DEL DISEÑO OPERACIONAL ARGENTINO

3.1 Antecedentes.

En el mes de septiembre de 1979 un empresario argentino, Constantino Davidoff, firmó un contrato con la empresa Christian Salvensen de Edimburgo (Inglaterra), adquiriendo instalaciones balleneras abandonadas en las Islas Georgias del Sur.

Luego de informar a la Embajada Británica en Buenos Aires se trasladó hacia allí a finales de 1981 a bordo del Rompehielos ARA “Almirante Irizar”, ya que dicha embajada negó el uso del HMS “Endurance” para tal fin.

El 19 de marzo del año siguiente regresó al lugar en el A.R.A. “Bahía Buen Suceso” en donde se produjo el izado de una bandera Argentina en las islas. Ante tal situación, el Foreign Office ordenó el envío del HMS “Endurance” con el objetivo de obligar a los operarios a arriar la bandera y evitar el desembarco del personal.

Después que la Junta Militar enviara al Transporte Polar A.R.A. “Bahía Paraíso” a las Georgias del Sur con el denominado Grupo “Alfa” a bordo, conformado por 14 buzos tácticos y comandos anfibios para evitar que los Royal Marines del HMS “Endurance” desalojaran por la fuerza a los trabajadores argentinos, se sucedieron una serie de reuniones y conversaciones de carácter diplomático para intentar desescalar el conflicto todas con resultado negativo.

Ante tal situación, el 26 de marzo la Junta Militar resolvió prestar apoyo y proteger a los citados operarios, enviando a las Georgias del Sur, aparte del Transporte Polar ARA “Bahía Paraíso” a la Corbeta ARA “Guerrico” con 40 infantes de marina del Batallón de Infantería de Marina N° 1 a bordo.

En vísperas del 2 de abril, mientras la guerra estaba por comenzar, seguían las tareas de desmantelamiento de la paralizada planta ballenera.

3.2 La Maniobra Operacional.

Luego de los sucesos de Georgias el Estado Mayor Conjunto elaboró la DIRECTIVA ESTRATÉGICA NACIONAL N°2/82 (DENAC N°2/82) que reemplazó a la DENAC N°1/82 y señalaba que agotados los esfuerzos diplomáticos para solucionar el diferendo, precipitado por la reacción inglesa ante la presencia de trabajadores argentinos en Puerto Leith en las islas Georgias del Sur, se tomaba la resolución de emplear parte del poder militar en la recuperación de las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur a fin de hacer efectiva la soberanía argentina en dichos territorios y sus aguas circundantes.

De la DENAC N°2/82 se elaboró la DIRECTIVA ESTRATÉGICA MILITAR N°1/82 (DEMIL N° 1/82) que en su Resolución Estratégica Militar establecía el empleo de parte del poder militar para conquistar, consolidar y asegurar el objetivo estratégico militar en el momento y circunstancias más favorables, previa resolución del Comité Militar.

En el Plan de Campaña Esquemático se nombraba como comandante del llamado Teatro de Operaciones Malvinas al Comandante del 5° Cuerpo de Ejército General de División Osvaldo J. García, de la fuerza terrestre al Comandante de la IX Brigada de Infantería General de Brigada Américo Daher, del componente aéreo al Jefe de la IX Brigada Aérea Brigadier Luis Castellanos, de la Fuerza de Tarea Anfibia al Comandante de la Flota de Mar Contralmirante Walter Allara, de la Fuerza de Desembarco al Comandante de la Infantería de Marina Contralmirante I.M. Carlos Busser y Gobernador Militar al Jefe de Operaciones del Estado Mayor General del Ejército General de Brigada Mario B. Menéndez.

Inicialmente la operación sobre Malvinas consistiría en una maniobra ofensiva con centro de gravedad sobre Puerto Argentino mediante la ejecución de dos operaciones coordinadas: una operación anfibia y una operación aeromóvil, precedidas por operaciones de infiltración. La fecha tentativa para llevarla a cabo estaba prevista inicialmente para después del 15 de mayo.

Los hechos en las islas Georgias del Sur previamente mencionados y la reacción del Reino Unido hicieron que los tiempos previstos se aceleraran y por ese motivo el día 23 de marzo la Junta Militar tomó la decisión que la ejecución de la operación debería llevarse a

cabo entre los días 1 y 3 de abril, dejando librada la fijación del día D al Comandante del Teatro de Operaciones.

Por tal motivo, se realizaron modificaciones a los planes concebidos originalmente. La maniobra operacional ejecutada fue recuperar las islas Malvinas mediante una maniobra de aproximación directa con un esfuerzo operacional principal (EOP) sobre las islas Malvinas a través de la ejecución de un asalto anfibio en proximidades de Puerto Argentino. Un esfuerzo operacional secundario (EOS) con un asalto anfibio en la zona de Grytviken en las islas Georgias del Sur (ver Anexo 1).

Sin embargo, cabe aclarar que la Operación “Rosario” fue planificada y conducida por el General de División Osvaldo J. García, Comandante del Teatro de Operaciones “Malvinas”. En cambio, la Operación “Georgias” fue conducida directamente por la Jefatura de Operaciones del Estado Mayor General de la Armada en la persona del Contralmirante Edgardo Otero.

3.3 La Operación “Rosario”.

Esta operación, denominada inicialmente Operación “Azul”, consistió en un asalto anfibio ya que su finalidad fue la de establecer positivamente una Fuerza de Desembarco en tierra. Dicha operación, además cumplió con todas las fases correspondientes a una operación anfibia.

La fase del Planeamiento comprendió desde el 15 de diciembre de 1981 hasta el 26 de marzo de 1982 y se desarrolló en distintos niveles de decisión: por un lado se planificó al nivel del Teatro de Operaciones bajo órdenes del Comandante del 5° Cuerpo de Ejército, General de División Osvaldo J. García y con la participación del Comandante de Operaciones Navales, Vicealmirante Juan José Lombardo y el Brigadier Mayor Sigfrido Plessl de la Fuerza Aérea Argentina.

Por otro lado se llevó a cabo el proceso de planeamiento anfibio entre los Estados Mayores de quienes conformarían la futura Fuerza de Tarea Anfibia y Fuerza de Desembarco, bajo las características de dicho planeamiento que consiste en ser detallado, paralelo y simultáneo. En este período, y a los fines de mantener el secreto de la operación, participaron del mismo muy pocos oficiales, no siendo más de seis en el Estado Mayor de

la Fuerza de Desembarco.

Existían tres condicionantes que se debían tener en cuenta para la planificación de las futuras operaciones:

- a) Debía ser incruenta respecto a la población y a las tropas británicas.
- b) Su ejecución debía ser llevada a cabo con sorpresa.
- c) Ser de duración muy breve.

Mientras se llevaba a cabo el planeamiento de la operación, se cumplió con la fase del Ensayo que para los futuros participantes de la operación consistió en la realización de la instrucción básica anfibia en donde se práctico fundamentalmente el movimiento buque a costa. Esta ejercitación se desarrolló entre el 19 y 26 de marzo en la zona de Punta Buenos Aires en el Golfo San José.

El 28 de marzo se concretó la fase del Embarco de la Fuerza de Desembarco en los muelles de la Base Naval de Puerto Belgrano y ese mismo día con la zarpada de las distintas unidades dio comienzo a la fase del Movimiento hacia el Objetivo que culminó en la noche del 1 de abril con la llegada de las primeras unidades a la zona del objetivo anfibia.

En consecuencia tanto la Fuerza de Tarea Anfibia como la Fuerza de Desembarco quedaron organizadas de la siguiente manera:

1. Fuerza de Tarea Anfibia (FT 40):
 - a) GT 40.1 Fuerza de Desembarco.
 - b) GT 40.2 Grupo de Transporte.
 - UT 40.2.1 Buque de Desembarco ARA “San Antonio”.
 - UT 40.2.2 Rompehielos ARA “Almirante Irizar”.
 - UT 40.2.3 Transporte ARA “Isla de los Estados”.
 - c) GT 40.3 Grupo de Escolta.
 - UT 40.3.1 Destructor ARA “Hércules”.
 - UT 40.3.2 Destructor ARA “Santísima Trinidad”.
 - UT 40.3.3 Corbeta ARA “Drummond”.
 - UT 40.3.4 Corbeta ARA “Granville”.
 - d) GT 40.4 Grupo de Tareas Especiales.

- UT 40.4.1 Submarino ARA “Santa Fe”.
 - UT 40.4.2 Agrupación de Buzos Tácticos (-)
2. Fuerza de Desembarco (GT 40.1) conformada por las siguientes Unidades de Tarea:
- a) UT 40.1.1 Batallón de Infantería de Marina N°2 (-).
 - b) UT 40.1.2 Sección de Tiradores Reforzada del Batallón de Infantería de Marina N°2.
 - c) UT 40.1.3 Agrupación de Comandos Anfibios (-).
 - d) UT 40.1.4 Agrupación de Buzos Tácticos (-).
 - e) UT 40.1.5 Comandos Anfibios más Buzos Tácticos.
 - f) UT 40.1.6 Batería “Alfa” del Batallón de Artillería de Campaña.
 - g) UT 40.1.7 Sección de Tiradores Reforzada del Batallón de Infantería de Marina N°1.
 - h) UT 40.1.8 Batallón de Apoyo Logístico.
 - i) UT 40.1.9 Asuntos Civiles y Gobierno Militar.
 - j) UT 40.1.10 Sección de Tiradores (-) del Regimiento de Infantería N° 25.

También se conformó la FT 20 como Fuerza de Cobertura compuesta por el Portaaviones ARA “25 de Mayo” y su Grupo Aeronaval Embarcado. Los destructores ARA “Py”, ARA “Bouchard” y ARA “Piedrabuena”. El Buque Tanque ARA “Punta Médanos” y el Grupo Aeronaval de Exploración con base en tierra.

Con el arribo de las primeras unidades a la zona del objetivo anfibio comenzó la fase del Asalto. Las operaciones se llevaron a cabo de acuerdo al siguiente detalle (ver Anexo 2):

- a) Desde las 21:15 hs. hasta las 23:30 hs. del 1 de abril se produjo el desembarco de las UT 40.1.3 y 40.1.5, destacándose a cumplir con sus objetivos en el Cuartel de los Royal Marines en Moody Brook y la Casa del Gobernador respectivamente.
- b) Entre las 23:50 hs. del 1 de abril y las 05:15 hs. del día siguiente se produjo el lanzamiento de la UT 40.1.4, buzos tácticos, desde el submarino ARA Santa Fe para el marcado de la playa ROJA en donde desembarcarían los elementos de maniobra de la FD.
- c) Entre las 00:35 hs. hasta las 05:30 hs se produjo el movimiento de aproximación a la casa del gobernador a órdenes del Capitán de Corbeta de IM Giachino. También en ese horario se llevó a cabo la aproximación sobre el cuartel de los Royal Marines por parte de la UT 40.1.3.

- d) Aproximadamente a las 06:00 hs. la UT 40.1.5 rodeó la casa del gobernador y se produjo un combate con los Royal Marines que se encontraban defendiendo la misma. A las 07:00 hs. cayeron gravemente heridos el Capitán de Corbeta de IM Giachino, el Teniente de Fragata García Quiroga y el Cabo Segundo Enfermero Urbina, constituyéndose en las únicas tres bajas de la operación. Finalmente el Capitán Giachino murió cuando era evacuado.
- e) A la hora H (06:30 hs.) arribaron a la playa de desembarco las UT 4.1.2 y UT 40.1.10. y se dirigieron en primer lugar al aeropuerto, que fue conquistado por la UT 40.1.10 a las 07:00 hs. A ese mismo horario, la UT 40.1.2 al aproximarse a las afueras de la localidad, recibió fuego de ametralladoras. Se le sumó la UT 40.1.1 y se produjo un breve combate sin presentar bajas propias ni del enemigo. Finalmente ambas UT ingresaron a la localidad de Puerto Argentino a 08:00 hs. A esa misma hora la UT 40.1.7, la Reserva de la FD entró en posición en proximidades del aeropuerto luego de haber realizado un movimiento buque a costa helitransportado.
- f) Al no encontrar a los Royal Marines en Moody Brook, los comandos anfibios se desplazaron en su búsqueda en la localidad, a donde arribaron a 08:30 hs.
- g) A las 08:30 hs. las UT 40.1.4 y UT 40.1.7 conquistaron el faro San Felipe, uno de los objetivos estratégicos militares impuestos en la DEMIL N° 2/82.
- h) Aproximadamente a las 08:45 hs. el Gobernador Rex Hunt se rindió al Comandante de la FD.
- i) A las 08:50 hs. la artillería se encontraba en posición luego de haber desembarcado parte por superficie y parte de modo helitransportado.
- j) Arribó al aeropuerto a las 09:00 el primer helicóptero del escalón logístico.
- k) Entre las 10:00 hs. y las 11:10 hs. se llevó a cabo la conquista de la península Camber por parte de la UT 40.1.2.

Al promediar la mañana, la situación local estaba completamente controlada, el gobernador Hunt se había rendido y el General de División Osvaldo J. García en su condición del Comandante de Teatro de Operaciones “Malvinas” tenía la situación bajo control. Los aviones C-130 Hércules de la Fuerza Aérea Argentina aterrizaban en el aeropuerto para desembarcar los efectivos del Ejército.

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

El 3 de abril el buque de desembarco ARA “Cabo San Antonio” embarcó los vehículos anfibios que se habían empleado en el desembarco y el resto del material de la Infantería de Marina, completando de esa manera el total repliegue de los últimos elementos de la FD.

En puerto Argentino el plan de operaciones se cumplió con cronométrica exactitud. Sin embargo, las fuerzas británicas en la isla se encontraban alertadas desde el día 1 de abril. Por dicho motivo las mismas habían abandonado su cuartel en Moody Brook y se encontraban defendiendo la casa del gobernador.

Desde el punto de vista operacional, esta operación anfibia resultó ser la cuestión central de toda la maniobra operacional. Ya la DEMIL N° 2/82 había establecido como centro de gravedad la localidad de Puerto Argentino y como objetivos estratégicos militares el Cuartel de los Royal Marines, la localidad de Puerto Argentino, el aeropuerto y el faro San Felipe. En este sentido, los objetivos estratégicos militares coincidieron con los objetivos operacionales, ya que su efecto deseado correspondía a un resultado a lograr en el Teatro de Operaciones.

Con respecto al centro de gravedad, en el nivel operacional consistió en las fuerzas militares británicas, ya que derrotadas las mismas, el gobernador se vio forzado a rendirse.

Para la operación su vulnerabilidad crítica la constituyó el movimiento buque a costa, porque de haber sido destruida o neutralizada la FD en ese momento impediría que el centro de gravedad propio se sostuviera o adquiriera su capacidad crítica.

El estado final tanto militar como estratégico operacional se logró al reintegrar las islas Malvinas a la soberanía de la República Argentina.

Con respecto al condicionante existente para la operación en cuanto la misma debía ser incruenta respecto a la población y a las tropas británicas, el mismo pudo cumplirse debido a que la masa aplicada fue muy superior a la del enemigo y el momentum o tiempo oportunidad fue el adecuado, permitiendo cumplir eficazmente con el objetivo político impuesto.

3.4 La Operación “Georgias”.

Luego de ejecutada la Operación “Rosario” en las islas Malvinas el 2 de abril, la Jefatura del Estado Mayor General de la Armada, ante la inminente promulgación de la Resolución 502 de la ONU que prohibía el uso de la fuerza, decide apurar las acciones y dio las directivas para desalojar a los pocos ingleses, civiles y militares que se encontraban en Grytviken.

Para ello se dispuso que el Capitán de Navío Trombetta, comandante del Grupo Naval Antártico, embarcado en el Transporte Polar ARA “Bahía Paraíso”, que estaba en las proximidades luego del desembarco del grupo “Alfa”, asumiera el comando de la operación. Para ello, el día 26 de marzo zarpó de la Base Naval de Puerto Belgrano la Corbeta ARA “Guerrico” con 40 infantes de marina del Batallón de Infantería de Marina N° 1 a bordo, la cual arribó a la bahía Cumberland en las Georgias del Sur el día 2 de abril, conformándose de esa manera el Grupo de Tareas 60.1.

El Concepto de la Operación del Comandante del GT 60.1 consistía en un asalto anfibio por modo helitransportado. El apoyo de fuego sería brindado por un helicóptero Alouette y por la Corbeta ARA “Guerrico”. El Grupo “Alfa” se constituiría en la Reserva y realizaría a orden el movimiento buque a costa por superficie. Puerto Leith estaba bajo propio control, encontrándose en ese lugar los operarios a los cuales se había ido a dar seguridad (ver Anexo 3).

No se dispuso del tiempo necesario para llevar a cabo la etapa de planeamiento que requiere toda operación anfibia como así tampoco los medios propios eran los más aptos para llevar adelante la misma. Los objetivos materiales a conquistar no quedaban claros ni se tenía información de la ubicación y armamento con que contaban las fuerzas enemigas.

Las acciones comenzaron a las 11:35 hs. cuando la Corbeta ARA “Guerrico” ingresó a la bahía Cumberland y avistó a las tropas británicas. A las 11:55 hs. abrió fuego con sus cañones y minutos más tarde recibió un disparo de un lanzacohetes Carl Gustav desde tierra, ocasionándole un muerto, cinco heridos y daños considerables.

Simultáneamente comenzó el movimiento buque a costa helitransportado llevado a cabo con un helicóptero Puma del Ejército Argentino, siendo escoltado por el helicóptero Alouette. La primera ola aterrizó a las 11:40 hs. en proximidades de un paraje denominado King Eduard Point. La segunda ola recibió fuego de ametralladoras y el helicóptero aterrizó de emergencia en la margen opuesta, quedando el mismo fuera de combate. Las bajas sufridas por el ataque fueron de 2 muertos y 4 heridos.

El resto de los infantes de marina fue desembarcado por el helicóptero Alouette en sucesivas olas fuera del alcance de las armas británicas. Al mismo tiempo, las tropas de la primera ola comenzaron su marcha hacia la casa Shackleton, pero una vez abatido el helicóptero, los británicos concentraron sobre ellos todo su poder de fuego. En vista de eso, se requirió a la Corbeta ARA “Guerrico” apoyo de fuego naval.

Una vez que se puso fuera del alcance de las armas de los británicos, desde las cercanías de la roca Hobart, la corbeta reanudó el fuego con sus cañones de 40 milímetros, reparados y nuevamente en servicio. A las 12:48 hs. las tropas británicas cesaron el fuego y a las 13:00 hs. se rindieron a las fuerzas argentinas. De los 22 efectivos tuvieron únicamente un herido que fue evacuado al ARA “Bahía Paraíso”.

Mientras los infantes de marina consolidaban el objetivo y ocupaban las instalaciones de Grytviken, los prisioneros y civiles británicos eran llevados a bordo del ARA “Bahía Paraíso” por el grupo “Alfa”.

El HMS “Endurance” envió a uno de sus helicópteros [Wasp](#) a la [bahía Cumberland](#). El helicóptero aterrizó allí y detectó a los buques argentinos en el interior de la caleta Capitán Vago, pero no encontró señales de combate. El HMS “Endurance” permaneció en las aguas de las Georgias del Sur hasta el 5 de abril.

El Comandante del GT 60.1, de acuerdo con órdenes de Buenos Aires, ese mismo día a 20:00 hs. zarpó con el Transporte Polar ARA “Bahía Paraíso” y la Corbeta ARA “Guerrico” de regreso al continente. Se temía la posible presencia de submarinos enemigos. En Puerto Leith quedó el grupo “Alfa” y en Grytviken los infantes de marina, que eran en su mayoría conscriptos. Antes de alejarse, el Capitán de Navío Trombetta dejó a ambos grupos las instrucciones escritas que habían sido preparadas por el Estado Mayor

General de la Armada.

Al respecto, el Vicealmirante Juan José Lombardo, quien se desempeñara a partir del 3 de abril como Comandante del Teatro de Operaciones “Atlántico Sur” sostuvo lo siguiente: *“En las Georgias y ante la imposibilidad de prestar ningún apoyo se deberían emplear efectivos reducidos, tanto en personal como en material, puesto que, si había reacción inglesa se perderían irremediablemente. La defensa debía ser honorable, produciendo bajas al enemigo pero sin necesidad de llegar al exterminio de la propia tropa.”* (Lombardo, 2001 p.57).

Habiendo transcurrido la acción y teniendo en cuenta los elementos del diseño operacional, puede inferirse que el centro de gravedad lo constituía los 22 Royal Marines que se encontraban en tierra, consistiendo el objetivo operacional la captura de Grytviken.

La vulnerabilidad crítica propia estaba dada por el movimiento buque a costa helitransportado. Prueba de ello fue el derribo del helicóptero Puma en la segunda ola, que condicionó seriamente a la operación.

El estado final se logró con la rendición de las tropas británicas y la ocupación efectiva de Grytviken.

CAPÍTULO 4

LAS OPERACIONES ANFIBIAS DENTRO DEL DISEÑO OPERACIONAL BRITÁNICO

4.1 Antecedentes.

Como consecuencia de la escalada del conflicto en las islas Georgias del Sur el gobierno del Reino Unido comenzó con una serie de acciones para el caso de tener que destacar una Fuerza de Tareas al Atlántico Sur. Con ese propósito, el 25 de marzo el Almirante Fieldhouse visitó en la base de Gibraltar a los buques que participaron en el ejercicio “Springtrain” con el objeto de conocer la situación de los mismos. Cuatro días más tarde, el 29 de marzo, se dispuso el envío de tres submarinos nucleares hacia Malvinas y comenzaron los preparativos para alistar una fuerza de superficie.

El 31 de marzo el Almirante Fieldhouse recibió la orden de efectuar secretamente los preparativos para la organización de una Fuerza de Tarea destinada a operar en el Atlántico Sur, acción que fue dada a conocer a la opinión pública británica el 2 de abril luego que la Argentina llevara a cabo la Operación “Rosario”.

El 5 de abril zarparon de la base de Portsmouth los portaaviones HMS “Invincible” y HMS “Hermes” junto con otras unidades navales de superficie. Lo mismo hacían otras unidades desde la base de Gibraltar. Ese mismo día la 3° Brigada de Comandos del Royal Marines junto con el 3° Batallón de Paracaidistas completaron su alistamiento y se embarcaron en los buques de transporte de tropas destinados a tal efecto.

La Fuerza de Tareas, denominada Task Force, fue puesta al comando del Almirante Woodward, quien recibió la orden de trasladarse a la isla Ascensión para iniciar desde allí las operaciones para la recuperación de las islas Malvinas, Sándwich y Georgias del Sur.

4.2 La Maniobra Operacional.

El Comando del Teatro de Operaciones sería ejercido por el Almirante Fieldhouse en su carácter de Comandante en Jefe de la Flota, quien asumió el mando total de la Operación “Corporate” como comandante de la FT 317 y FT 324.

Este Comando Conjunto fue ejercido desde el Cuartel General de Northwood y era responsable directo ante el Jefe de Estado Mayor de las Defensa.

La maniobra operacional diseñada consistió en una maniobra de aproximación indirecta. Del análisis de la misma, puede inferirse que estaba compuesta por distintas líneas de operaciones que contenían los siguientes puntos decisivos (ver Anexo 4):

- a) PD1: Concentración en la isla Ascensión.
- b) PD2: Recuperación de las islas Sándwich y Georgias del Sur.
- c) PD3: Establecimiento de una zona de exclusión alrededor de Malvinas.
- d) PD4: Obtención de la superioridad aérea.
- e) PD5: Desembarco en las islas Malvinas.
- f) PD6: Recuperación de Puerto Argentino.

El esfuerzo operacional principal consistiría en la recuperación de las islas Malvinas y sus dos objetivos operacionales secundarios serían la recuperación de las islas Sándwich y Georgias del Sur y el control del mar dentro de la zona de exclusión establecida.

El centro de gravedad serían las fuerzas militares argentinas, en un primer momento materializado por las fuerzas navales y posteriormente por las fuerzas terrestres que defendían las islas Malvinas.

Con respecto a la vulnerabilidad crítica de los británicos, podría suponerse que estaría materializada prácticamente a lo largo de toda la campaña por los portaaviones, los transportes de tropas y los buques logísticos.

El estado final operacional y militar estaría dado por la rendición de las fuerzas argentinas en Malvinas, en tanto que el estado final político sería la recuperación de la soberanía por parte del Reino Unido de las islas Malvinas, Sándwich y Georgias del Sur.

4.3 La Operación “Paraquet”.

Desde el comienzo, fue evidente que el primer objetivo operacional británico iba a ser la recuperación de las islas Georgias del Sur. En primer lugar, porque ya se encontraba un buque británico en el área, el HMS “Endurance”. En segundo lugar, porque los datos de

inteligencia informaban que la presencia militar argentina en estas islas prácticamente inhabitables se reducía a una pequeña fracción de infantes de marina, compuesta en su gran mayoría por soldados conscriptos.

Reconquistar estas islas permitiría el establecimiento de una base de apoyo logístico que sirviera a la flota británica, pero sobre todo tendría un efecto de acción psicológica de gran importancia para la población argentina, la británica y la opinión pública internacional. El planeamiento para la operación comenzó el 7 de abril y estuvo a cargo directamente del Comandante de Teatro de Operaciones, el Almirante Fieldhouse. Estaba previsto llevar a cabo la misma con una cadena de mando distinta de la que utilizaban las fuerzas que se preparaban para reconquistar las Malvinas.

La conformación de las fuerzas para la realización de esta operación fueron las siguientes:

1. Fuerza de Tarea Anfibia:

- a) Destructor HMS “Antrim”.
- b) Fragata HMS “Plymouth”.
- c) Fragata HMS “Brilliant”.
- d) Buque de Patrulla Antártica HMS “Endurance”.
- e) Submarino HMS “Conqueror”.
- f) Buque Petrolero RFA “Tidespring”.
- g) Aviones de reconocimiento marítimo Victor de la Royal Air Force.

2. Fuerza de Desembarco:

- a) Compañía M de la Unidad 42 de Comandos de los Royal Marines.
- b) Elementos del SAS (Special Air Service).
- c) Elementos del SBS (Special Boat Squadrom).

El 14 de abril el Mayor Sheridan, 2º Comandante del Comando 42 fue designado Comandante de la FD y comenzó con el planeamiento para las operaciones en tierra. El Concepto de la Operación contemplaba en términos generales las siguientes acciones (ver Anexo 5):

- a) Desembarco previo de patrullas SAS y SBS para la obtención de información sobre el dispositivo defensivo argentino en Grytviken y Puerto Leith.

- b) Un escuadrón del SAS desembarcaría en el glaciar Fortuna, al Norte de Puerto Leith y avanzaría hacia ese lugar. Un escuadrón del SBS desembarcaría en Hound Bay y avanzaría hacia Grytviken por el fiordo Moraine.
- c) La Compañía M del Comando 42 se encontraría a flote y desembarcaría a orden para conquistar Grytviken y posteriormente Puerto Leith.

Finalmente, las operaciones se llevaron a cabo de la siguiente manera (ver Anexo 5):

- a) El 19 de abril el Submarino HMS “Conqueror” ocupa un área de patrulla próxima a las islas Georgias del Sur con la finalidad de negar el área a unidades de la flota argentina y brindar seguridad al HMS “Endurance”.
- b) El 20 de abril, un avión de [reconocimiento](#) Victor realizó tareas de exploración en el área, pero no halló a ninguna unidad de superficie argentina.
- c) A las 07:00 hs. del día 21 de abril 3 patrullas del SAS intentaron helidesembarcar en el glaciar Fortuna pero resultó imposible debido a las pésimas condiciones meteorológicas. A las 10:00 hs. se intentó realizar nuevamente la operación, pero esta vez con éxito.
- d) El 22 de abril a 08:00 hs. las patrullas SAS solicitan su urgente evacuación con motivo de las muy malas condiciones meteorológicas. Se destacaron dos helicópteros para esa tarea pero ambos se estrellaron en el glaciar. Finalmente un tercer helicóptero logra evacuar al personal del SAS y las tripulaciones de los helicópteros siniestrados.
- e) La infiltración de las patrullas SBS realizada el 23 de abril también resultó un fracaso, debiendo ser evacuados sus integrantes durante la noche por un helicóptero.
- f) A las 06:30 hs. del día 25 de abril dos helicópteros armados con cargas de profundidad y misiles Sea-Skua atacaron al Submarino ARA “Santa Fe” que se encontraba navegando en superficie de regreso a Grytviken. Para asombro de todos, especialmente de sus ocupantes, el ARA “Santa Fe” logró llegar trabajosamente a Grytviken y ser evacuado. Quedó varado, y allí sigue todavía.
- g) Ante esta situación, y dado que el RFA “Tidespring” con la Compañía M se encontraba a más de 200 millas náuticas del lugar, se organiza la FD con personal del SAS, SBS y los destacamentos Royal Marines embarcados, alcanzando un total de 75 efectivos.
- h) Aproximadamente a las 10:00 hs. comenzó el fuego naval de apoyo proveniente del HMS “Antrim” y HMS “Plymouth”, realizando fuego de neutralización sobre los lugares donde se había detectado movimientos de fuerzas argentinas.

- i) A las 12:00 hs. se realizó el movimiento buque a costa de la FD hacia al Sur del Monte Brown, iniciando posteriormente la marcha hacia Grytviken.
- j) A 15:00 hs. el grueso de la FD se encontraba a 1000 mts. de la punta Kig Edward. Se ordenó el helidesembarco de otros efectivos en el valle Bore, al Norte de Grytviken.
- k) A las 17:00 hs. se observaron banderas blancas y a las 17:15 se aceptó la rendición argentina.
- l) El día 26 por la mañana se firmó la rendición de todas las tropas argentinas, quedando las islas Georgias del Sur bajo el control del Reino Unido.

Como resultado de las acciones hubo un episodio confuso a bordo del Submarino ARA “Santa Fé” en donde resultó muerto el Suboficial Primero Artuso de la dotación de dicha unidad por un disparo de arma de fuego realizado por un Royal Marine que se encontraba custodiando el submarino mientras el mismo era conducido al muelle de Grytviken. El Suboficial Artuso fue la única baja que se produjo en esta operación.

Con relación a la Operación “Paraquet”, puede decirse que se cumplió con todas las fases de una operación anfibia, a excepción del ensayo, que no queda claro si el mismo fue realizado o no. Sin embargo, esta fase no es precisamente necesaria que se cumpla.

Analizando los elementos del diseño operacional y su relación con esta operación anfibia, se aprecia que el centro de gravedad de los británicos lo constituía las fuerzas argentinas que se encontraban en tierra, consistiendo el objetivo estratégico operacional la captura de Grytviken y Puerto Leith.

La vulnerabilidad crítica para las fuerzas del Reino Unido fueron las pésimas condiciones meteorológicas existentes, las cuales pusieron en peligro el éxito de toda la operación. Este aspecto se pudo apreciar en la infiltración de las patrullas del SAS y SBS y los problemas para recuperar las mismas, perdiendo en esa acción dos helicópteros.

El estado final para esta operación se logró con la rendición de las tropas argentinas y la ocupación efectiva de Grytviken y Puerto Leith.

La Operación “Paraquet”, a pesar de sus dificultades, fue un éxito que los británicos supieron explotar muy bien. Al respecto, una frase atribuida al Almirante Woodward dice

lo siguiente sobre esta operación: *“Las Georgias del Sur fueron el aperitivo, ahora se trata de la gran trompada que viene detrás. Mi grupo de batalla está en buena forma y listo para atacar. Éstas son las preliminares de la gran pelea, que según mi opinión será un triunfo fácil. Apuesto veinte a uno a que ganamos”* (Woodward, 1992 p.125).

4.4 La Operación “Sutton”.

La Operación “Sutton” constituyó otro punto decisivo de la maniobra operacional británica. La misma fue planificada a bordo personalmente por el Comandante de la Task Force, Almirante Woodward, luego de descartar la opción de realizar una operación anfibia sobre Puerto Argentino. Como Comandante de la FTA sería designado el Comodoro Clapp y como Comandante de la FD el General Thompson, Comandante de la 3° Brigada de Comandos del Royal Marines.

La aprobación de San Carlos como zona general de desembarco y su consecuente cabeza de playa, fue decidida el día 10 de mayo a bordo del HMS “Fearless”. Las principales consideraciones que rigieron para esta selección, son las que a continuación se detallan:

- a) Nulas o escasas fuerzas defensoras, con una remota probabilidad de refuerzo de las mismas debido a la distancia en que se encontraban las tropas argentinas (las más cercanas eran las de Darwin a más de 30 Km.) y dificultad de su rápido desplazamiento por el terreno de difícil acceso.
- b) Existencia de un buen fondeadero con aguas protegidas contra el ataque de misiles Exocet y submarinos.
- c) Certeza respecto a que esas aguas no se encontraban minadas.
- d) Adecuadas instalaciones para el desarrollo de una base logística en tierra.
- e) El terreno facilitaba el aseguramiento de la cabeza de playa y su defensa antiaérea.

El 13 de mayo a bordo del HMS “Fearless” el General Thompson, Comandante de la 3° Brigada de Comandos del Royal Marines en su carácter de Comandante de la FD, impartía la orden de operaciones que contemplaban básicamente en desembarcar en Puerto San Carlos y establecer en el lugar una cabeza de playa para la posterior proyección de operaciones terrestres.

El desembarco sería nocturno y comprendería tres fases: la primera el asalto simultáneo por superficie para ocupar San Carlos, Monte Verde y Monte Sussex respectivamente. Durante la segunda fase se ocuparían el complejo Bahía Ajax y las instalaciones del Puerto San Carlos. La tercera fase consistiría en el helidesembarco de la artillería de campaña y antiaérea para dar apoyo de fuego y contribuir a asegurar la cabeza de playa.

Para la ejecución de la operación se cumplió con la siguiente organización:

1. Fuerza de Tarea Anfibia:
 - a) Buque de Desembarco HMS “Fearless”.
 - b) Buque de Desembarco HMS “Intrepid”.
 - c) Buque de Desembarco HMS “Sir Galahad”.
 - d) Buque de Desembarco HMS “Sir Geraint”.
 - e) Buque de Desembarco HMS “Sir Lancelot”.
 - f) Buque de Desembarco HMS “Sir Percivale”.
 - g) Buque de Desembarco HMS “Sir Tristram”.
 - h) Buque Transporte de Tropas HMS “Stromness”
 - i) Buque Transporte de Tropas HMS “Fort Austin”
 - j) Buque Transporte de Tropas SS “Canberra”.
 - k) Ferry MV “Europic Ferry”.
 - l) Ferry MV “Norland”.
 - m) Destructor HMS “Antrim”.
 - n) Fragata HMS “Argonaut”.
 - o) Fragata HMS “Ardent”.
 - p) Fragata HMS “Plymount”.
 - q) Fragata HMS “Yarmount”.
 - r) Fragata HMS “Brilliant”.
 - s) Fragata HMS “Broadsword”.

2. Fuerza de Desembarco:
 - a) Comando 40 del Royal Marines.
 - b) Comando 42 del Royal Marines (Reserva de la FD).

- c) Comando 45 del Royal Marines.
- d) 2° Batallón de Paracaidistas (2 PARA).
- e) 3° Batallón de Paracaidistas (3 PARA).
- f) Regimiento 22 del SAS.
- g) Escuadrón Aéreo de la 3° Brigada de Comando.

Ultimado los últimos detalles de los planes, las operaciones se llevaron a cabo de la siguiente manera (ver Anexo 6):

- a) El 19 de mayo se produjo la operación de trasbordo de tropas desde el SS “Canberra” al HMS “Fearless” y HMS “Intrepid”.
- b) El 20 de mayo la FTA continuó con la aproximación a la zona del objetivo anfibio, encontrándose a las 00:30 hs. del 21 de mayo a la entrada del Estrecho de San Carlos. Aproximadamente a esa hora una patrulla del SBS desembarcada previamente desde el HMS “Brilliant” constató la presencia de efectivos argentinos del orden de una Sección de Tiradores (Equipo Guemes) en Fanning Head.
- c) Entre las 01:30 hs. y 03:00 hs. comenzó el movimiento buque a costa por superficie con muchas dificultades. Una de ellas, la errónea información, en donde el Comando 40 y el 3 PARA encontraron en sus respectivas playas AZUL 1 y VERDE peligrosos afloramientos de rocas.
- d) Los efectivos del SBS que debían eliminar la fracción que se encontraba en Fanning Head, no pudieron cumplir con la misión en forma subrepticia y debieron, alrededor de las 05:00 hs. entrar en combate, teniendo que recurrir al fuego naval de apoyo para la captura del objetivo, perdiendo de esa manera la sorpresa.
- e) Cumpliendo el plan previsto, el 2 PARA ocupó las Alturas Sussex, mientras que el Comando 40 hizo lo propio con las Montañas Verde. El flanco Sur, de cara a la posición argentina de Darwin, estaba asegurado. Al amanecer las barcasas con la segunda [ola de desembarco](#) estaban llegando a la playa en los sectores asignados. El Comando 45 tomó posiciones en un frigorífico en Ajax Bay (sector occidental del desembarco) y el 3 PARA desembarcó cerca de Puerto San Carlos. El 42 Comando, constituido en la Reserva de la FD, desembarcó en Puerto San Carlos para reforzar al 3 PARA.

- f) En horas de la mañana, efectivos del orden de una Compañía de Tiradores (-) del Regimiento de Infantería N° 25 que se encontraba a 2 Km. Al Este de Puerto San Carlos, derribaron dos helicópteros Gazelle sobre Camerons Point.
- g) A aproximadamente las 10:00 hs. como consecuencia de la alarma dada por las tropas argentinas, un avión [Aermacchi MB-339](#) enviado desde Puerto Argentino confirmó la magnitud del desembarco británico y realizó un ataque contra la fragata [HMS “Argonaut”](#), a la que provocó algunos daños.
- h) En horas de la tarde comenzaron las incursiones aéreas argentinas en la que los británicos denominaron la Batalla de “La Avenida de las Bombas”. El HMS “Antrim” fue impactado en la popa por una bomba que no estalló. Posteriormente el HMS “Ardent” fue hundido por bombas que sí estallaron.
- i) Con las últimas luces del día D ya se encontraban en tierra 3000 hombres y se habían descargado 1000 Tns. de carga. A partir de las 20:30 hs. el Puesto Comando de la FD se encontraba operando en tierra en el establecimiento San Carlos.
- j) El 22 de mayo se continuó con la consolidación de la cabeza de playa y entraron en posición una Batería de misiles Rapier antiaéreos y 4 Baterías de Artillería de Campaña.
- k) El 23 de mayo en un nuevo ataque aéreo fue impactado el HMS “Antelope”. La bomba, que inicialmente no estalló, explotó al intentar ser desactivada, produciendo el hundimiento del buque.
- l) Al finalizar el día 23 de mayo la cabeza de playa se encontraba completamente consolidada y se había completado el desembarco de 5500 hombres y 5000 Tns. de carga. Las instalaciones de Bahía Ajax ya se encontraban funcionando como Zona de Apoyo Logístico y lo continuaría haciendo en esa condición hasta finalizar la campaña (ver Anexo 6).

En el marco del diseño operacional, la Operación “Sutton” constituyó un punto decisivo dentro de la maniobra operacional británica, ya que el establecimiento de la cabeza de playa en San Carlos permitió una marcada ventaja sobre las fuerzas argentinas e influyó de sobremanera en el resultado final de la operación.

El centro de gravedad para los británicos lo constituyeron las fuerzas argentinas. En primer lugar se encontraba materializado por las fuerzas terrestres próximas a San Carlos. Desaparecida esa amenaza, el centro de gravedad pasó a ser los aviones de la Fuerza Aérea

Argentina y la Aviación Naval que bombardearon las unidades navales de superficie en la denominada Batalla de “La Avenida de las Bombas”.

La vulnerabilidad crítica que presentaban las fuerzas del Reino Unido se encontraba materializada en un primer momento por los buques de desembarco y las tropas que se encontraban realizando el movimiento buque a costa. Posteriormente pasó a ser la defensa antiaérea de las unidades navales de superficie que se encontraban en San Carlos y que fueron bombardeadas por la aviación argentina.

Con respecto al objetivo estratégico operacional para esta fase de la campaña puede determinarse que el mismo estaba dado por la cabeza de playa en San Carlos, lo que permitió llevar a cabo el inicio de la fase terrestre de la campaña. No existió un estado final debido a que la Operación “Sutton”, como se mencionó anteriormente, constituía un punto decisivo. Dicho estado final se lograría más adelante con la rendición de la guarnición argentina que defendía Puerto Argentino.

4.5 El desembarco en Bluff Cove.

Con la llegada de la 5° Brigada a Malvinas, los británicos enfrentaron la decisión de su oportuna utilización para el avance hacia Puerto Argentino. Para ello tenían dos alternativas básicas. La primera consistía en mantenerlos embarcados como reserva para apoyar, cuando fuera necesario, a las fuerzas que estaban ya operando. La segunda alternativa consistía en utilizarla en una segunda operación anfibia, fuera al Noreste o Suroeste de Puerto Argentino, a fin de abrir un segundo eje de avance sobre el objetivo. Dada la falta de recursos, principalmente armas antiaéreas para establecer una segunda cabeza de playa, esta idea fue inicialmente rechazada y elementos de la 5° Brigada comenzaron a ser desembarcados en San Carlos el 1° de junio.

El tempo o tiempo ritmo para llevar a cabo la concentración en proximidades de Puerto Argentino, debido a la falta de transporte, produjo un gran desgaste en las tropas que debieron trasladarse a pie desde San Carlos. Por ello se volvió a la idea de la realización de una operación anfibia en proximidades de Puerto Argentino para aumentar la masa de las fuerzas atacantes (ver Anexo 7). Esta acción fue un resultado directo del

hundimiento, por un avión de la Aviación Naval, del transporte SS “Atlantic Conveyor” y con él de varios enormes helicópteros, los Chinook, que este traía.

Para llevar a cabo esta operación, se realizó un rápido planeamiento, en la cual no se tomaron en cuenta aspectos que después resultaron decisivos a la hora de ejecutar la misma. Entre ellos es que no se realizó un estudio detallado de los lugares de desembarco más aptos para llevar a cabo el desembarco por superficie de las tropas y abastecimientos. Además, *“La falta de disciplina y de adiestramiento anfibio en el Ejército y la falla en las comunicaciones, originaron luego bajas causadas por el fuego entre las mismas fuerzas”* (Bolia, 2005 p.258).

El apresurado desplazamiento de las unidades que conformaban la 5° Brigada hacia Bluff Cove comenzó la noche del 5 al 6 de junio cuando el Batallón de los Guardias Escoceses fue transportado desde San Carlos a bordo del HMS “Intrepid” hasta proximidades de la isla Bougainville y desde allí en LCU (Landing Craft Utility o lancha de desembarco utilitaria) hasta Bluff Cove en una navegación que duró más de 5 horas en condiciones meteorológicas sumamente adversas.

La noche del 6 al 7 de junio, parte del Batallón de Guardias Galeses son transportados a bordo del HMS “Fearless” desde San Carlos hasta la isla Dirección y desde ese lugar en LCU hasta Bluff Cove.

La noche del 7 al 8 de junio el resto de los Guardias, a excepción de los Guardias Nepaleses, son trasladados por el HMS “Sir Galahard” y HMS “Sir Tristram” directamente hacia Fitz Roy. Este cambio fue decidido por lo riesgoso de las maniobras realizadas las noches previas. Los buques navegaron sin la correspondiente escolta y debían realizar toda la maniobra de modo nocturno para aprovechar la sorpresa.

El desembarco se demoró mucho más de lo previsto como consecuencia de las malas condiciones hidrográficas de las playas de Fitz Roy, las cuales no habían sido reconocidas previamente. Además influyeron en las demoras la poca disponibilidad de embarcaciones de desembarco y la oposición de los Guardias Galeses a desembarcar en ese lugar y tener que afrontar una marcha a pie de 19 Km. Por lo tanto, permanecieron a bordo del HMS

“Sir Galahad” a la espera de disponibilidad de embarcaciones de desembarco que los trasladara directamente hasta Bluff Cove.

Las tropas argentinas que se encontraban en las posiciones defensivas alrededor de Puerto Argentino habían detectado los movimientos (Robacio – Hernández, 2006 p.182). Esto no había presentado un problema los días anteriores dadas las adversas condiciones meteorológicas que impedían el accionar de la Fuerza Aérea Argentina, pero el 8 de junio la meteorología mejoró considerablemente.

Ante esta situación, y ante la falta de defensa antiaérea, siendo aproximadamente las 14:45 hs. una formación de aviones Mirage III, Dagger y Skyhawk atacaron en Bahía Agradable la fragata HMS “Plymount” y en Bluff Cove a los buques transporte de tropas HMS “Sir Galahard” y HMS “Sir Tristram”, siendo gravemente averiados los tres buques (ver Anexo 6). Las pérdidas humanas fueron de 50 hombres entre muertos y heridos.

Con respecto a los elementos del diseño operacional de esta operación en particular, el centro de gravedad para la aviación argentina consistió en las unidades navales de superficie de la Royal Navy. La vulnerabilidad crítica de los británicos se encontraba representada por el movimiento buque a costa y la concentración de tropas en la playa.

La finalidad de esta operación fue la de incrementar el tiempo ritmo o tempo para acelerar el ataque final sobre Puerto Argentino. Para ello lo que se buscó fue incrementar la masa en el diseño. Esto fue factible de realizar debido a la flexibilidad que existían en los planes.

“La inadecuada estructura de comando de la fuerza conjunta, las comunicaciones deficientes, la intolerancia del servicio y la falta de ejercicios conjuntos (y por lo tanto de una planificación conjunta) originaron el desafortunado desembarco de los Guardias Galeses en Fitz Roy” (Bolia, 2005 P.265). A pesar de todo, la batalla no alteró el resultado de la guerra, por lo cual se podría haber evitado la tragedia.

CONCLUSIONES

Las operaciones anfibas consisten en acciones tácticas, entendiendo a dichas acciones como *“la acción a llevar a cabo por una fuerza, grupo o unidad, según su doctrina específica”* (Pertusio, 2005 p. 38). Pero esas acciones pueden tener una incidencia tal que puede llegar a definir el resultado de una campaña.

En el análisis del caso del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur del año 1982, se observó que las operaciones anfibas realizadas respondían a una concepción operacional y su grado de incidencia en la maniobra operacional dependió del momento en que cada operación anfibia fue ejecutada dentro de cada campaña.

En todas las operaciones anfibas analizadas pudieron visualizarse distintos elementos del diseño operacional, tal cual fue mencionado para cada una de ellas en los capítulos correspondientes, pudiéndose sacar distintas lecciones de cada una de las mencionadas operaciones.

La Operación “Rosario” resultó ser una operación planificada al más mínimo detalle en donde se cumplieron todas las fases que requiere una operación anfibia. El establecimiento de la FD en tierra tuvo como intención el cumplimiento de los objetivos estratégicos militares impuestos en la DEMIL 2/82, es decir que dicha operación fue la finalidad de toda la maniobra operacional. Se cumplió con los condicionantes políticos impuesto a la operación y se alcanzó el estado final tanto militar como estratégico operacional al reintegrar las islas Malvinas a la soberanía de la República Argentina.

La Operación “Georgias” consistió en acciones tácticas entre fracciones menores. Dichas acciones tuvieron una duración aproximada de 2 hs. Sin embargo, puede inferirse que el objetivo logrado tenía alcance operacional debido a la importancia del mismo para definir el éxito de la campaña. En cuanto a la operación en sí existieron graves errores que trajeron como consecuencia la pérdida de vidas humanas y medios materiales. El proceso de planeamiento se realizó de manera muy expeditiva y sin la participación de quien conduciría las operaciones en tierra.

La Operación “Paraquet” tuvo características similares a la Operación “Georgias” en cuanto a la magnitud de las fuerzas enfrentadas, la maniobra realizada y el objetivo a lograr. Dado su importancia por ser la primera acción de combate a llevar a cabo por las fuerzas del Reino Unido, la misma fue planificada por el Comandante del Teatro de Operaciones Almirante Fieldhouse. En dicha operación se produjeron una serie de inconvenientes producto de las adversas condiciones meteorológicas que podrían haber complicado seriamente el desarrollo de las acciones posteriores.

La Operación “Sutton” es otro ejemplo distinto a los anteriores en cuanto al rol cumplido por las operaciones anfibas en el marco de la estrategia operacional. La citada operación constituyó un punto decisivo dentro de la maniobra operacional británica, y a diferencia de la Operación “Rosario” no implicó el alcanzar un estado final, ya que el mismo se lograría al finalizar la campaña. Otras lecciones que se desprenden de la mencionada operación fue que a pesar que la misma tuvo su planeamiento, el estudio de los lugares de desembarco no fueron los adecuados. Además, al concentrar una gran cantidad de medios navales en las aguas restringidas en la boca del Estrecho de San Carlos, permitió que tanto la Fuerza Aérea Argentina como la Aviación Naval atacaran a las citadas unidades navales, hundiéndolas o produciéndoles cuantiosos daños que pusieron en peligro el desarrollo de las futuras operaciones.

Con respecto al desembarco en Bluff Cove, el mismo fue realizado con la finalidad de acelerar el tempo o tiempo ritmo de las operaciones en tierra. El fracaso de dicha operación se debió a tres factores. En primer lugar, los lugares de desembarco seleccionados no eran los adecuados desde el punto de vista de las condiciones hidrográficas del lugar. En segundo lugar las tropas de la 5° Brigada se caracterizaban por su indisciplina y su mala relación con el personal de la Royal Navy. Por último, a diferencia de los Royal Marines, estas tropas carecían de adiestramiento anfibia básico. A pesar de todo, esta batalla no alteró el estado final que buscaban las fuerzas del Reino Unido.

Por todo lo expresado precedentemente, puede afirmarse que las operaciones anfibas realizadas tanto por la Argentina como por el Reino Unido durante la Guerra del Atlántico Sur en las islas Malvinas y Georgias del Sur respondieron a una concepción de maniobra operacional.

ANEXO 1

LA MANIOBRA OPERACIONAL ARGENTINA

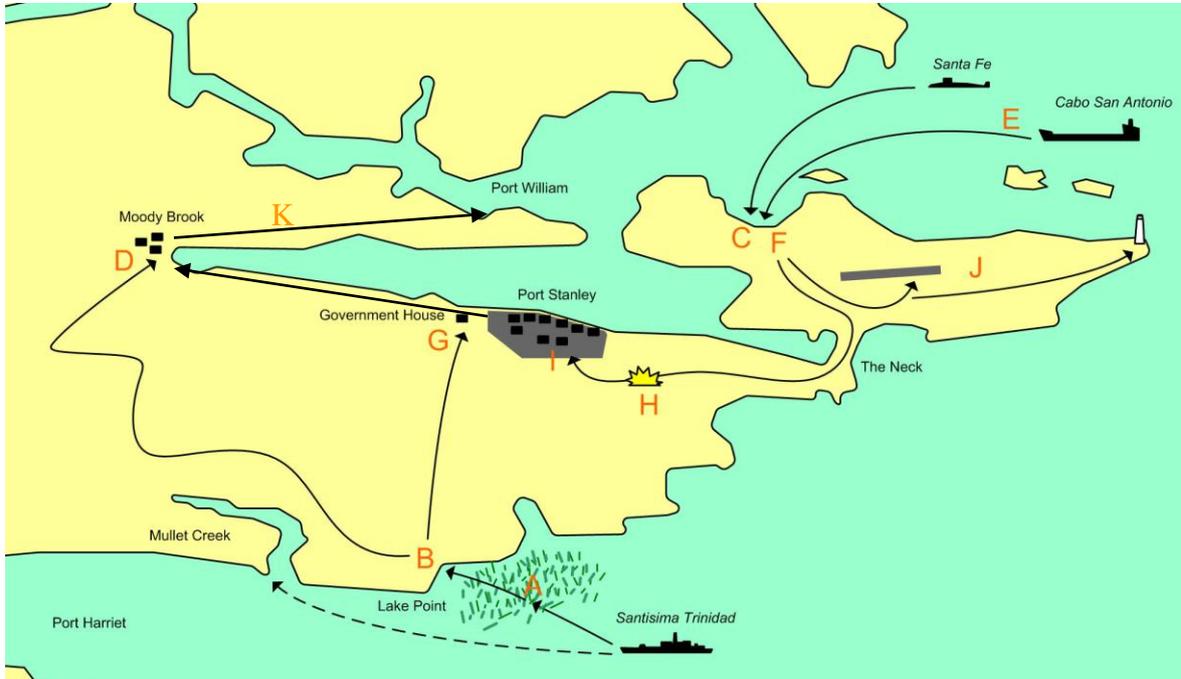
Gráfico de la Maniobra Operacional.



ANEXO 2

LA OPERACIÓN “ROSARIO”

Esquema de maniobra



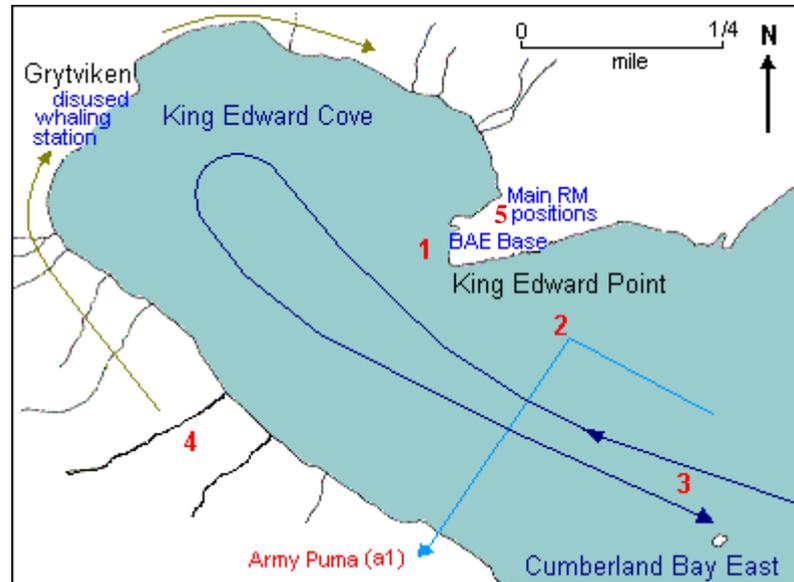
Referencias:

- A – Aproximación de las UT 40.1.3 y UT 40.1.5.
- B – Inicio del desplazamiento de las UT 40.1.3 y UT 40.1.5.
- C – Marcado de la playa de desembarco por parte de la UT 40.1.4.
- D – Llegada de la UT 40.1.3 al Cuartel de Moody Brook.
- E – A la Hora H las UT 40.1.2 y UT 40.1.10 arriban a la playa.
- F – La UT 40.1.10 conquista el aeropuerto.
- G – Se produce el combate en la Casa del Gobernador con la UT 40.1.5.
- H – La UT 40.1.2 recibe fuego de ametralladoras a la entrada de Puerto Argentino.
- I – Las UT 40.1.1 y UT 40.1.2 ocupan la localidad de Puerto Argentino.
- J – Las UT 40.1.4 y UT 40.1.7 conquistan el Faro San Felipe.
- K – La UT 40.1.2 conquista la península Camber.

ANEXO 3

LA OPERACIÓN “GEORGIAS”

Acciones llevadas a cabo durante la Operación “Georgias”



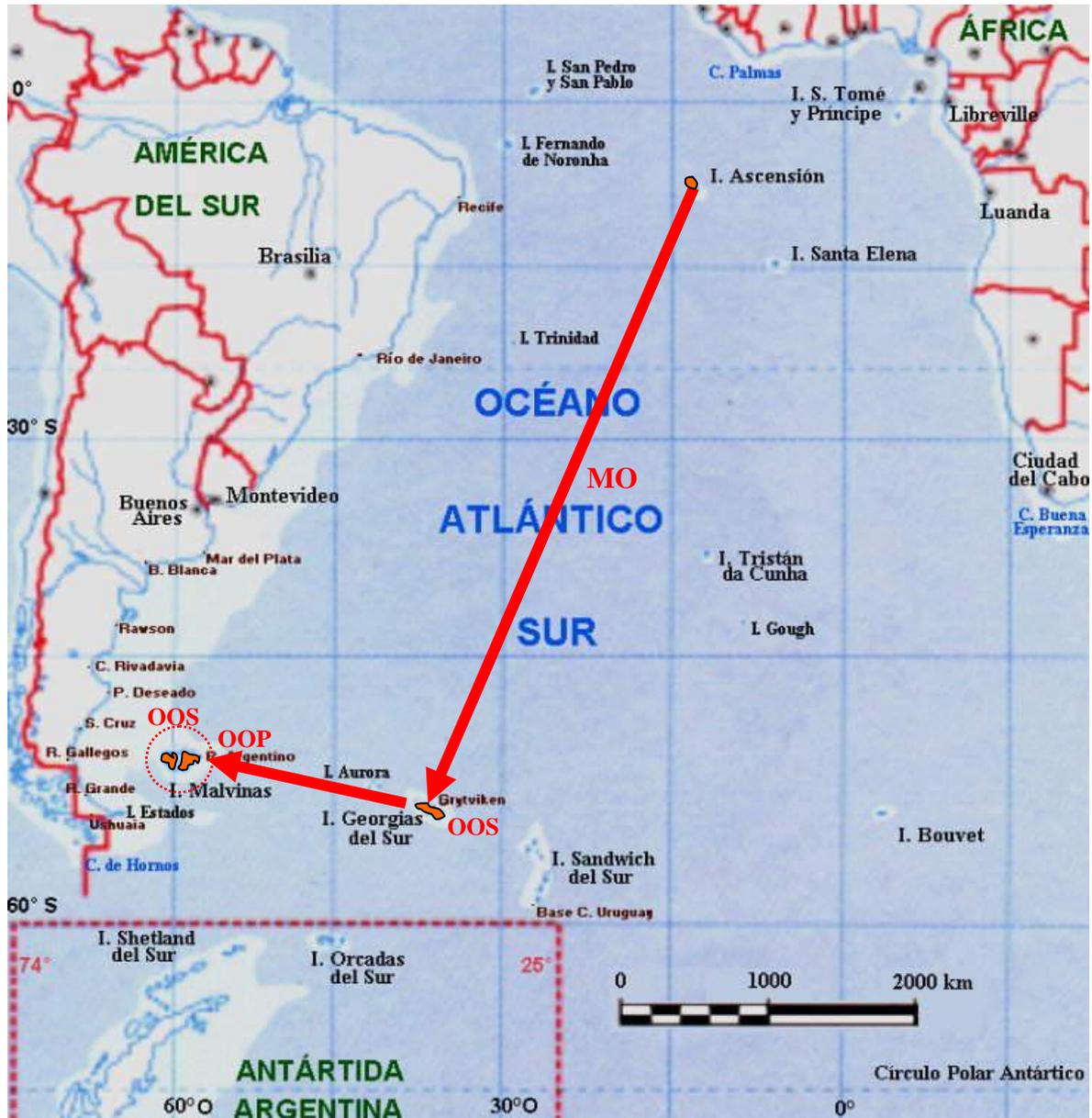
Referencias:

1. Desembarco de la primera ola helitransportada en proximidades de King Edward Point.
2. Lugar donde cayó el helicóptero Puma con la segunda ola helitransportada.
3. Derrota seguida por la Corbeta ARA “Guerrico” dentro de la Bahía Cumberland.
4. Desplazamiento de la fracción correspondiente a la segunda ola helitransportada.
5. Posiciones de los Royal Marines.

ANEXO 4

LA MANIOBRA OPERACIONAL BRITÁNICA

Gráfico de la Maniobra Operacional.



ANEXO 5

LA OPERACIÓN “PARAQUET”

Acciones llevadas a cabo durante la Operación “Paraquet”.



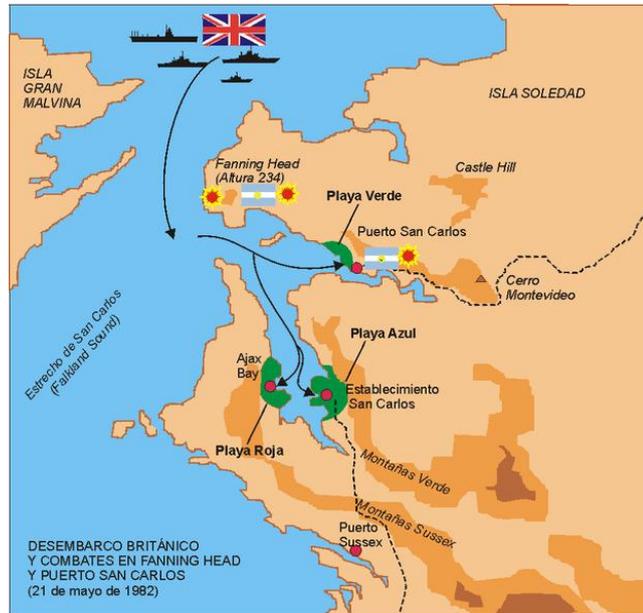
Referencias:

1. Helidesembarco de patrullas SAS en el glaciar Fortuna el 21/04. Rescatados el 22/04.
2. Inserción en botes de patrullas SBS el 22/04. Rescatados el mismo día.
3. Helidesembarco de patrullas SBS el 22/04. Rescatados el mismo día.
4. Inserción en botes de patrullas SAS el 23/04. Rescatados el mismo día.
5. Helidesembarco de los Royal Marines al Sur de Monte Brown el 25/04 y posterior captura de Grytviken.

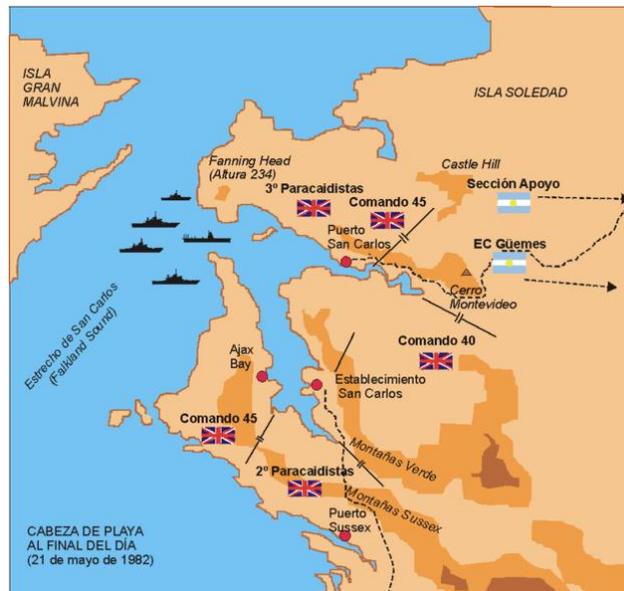
ANEXO 6

LA OPERACIÓN “SUTTON”

Desembarco británico y combates de Fanning Head y San Carlos.



Dispositivo final de la Cabeza de Playa en San Carlos.



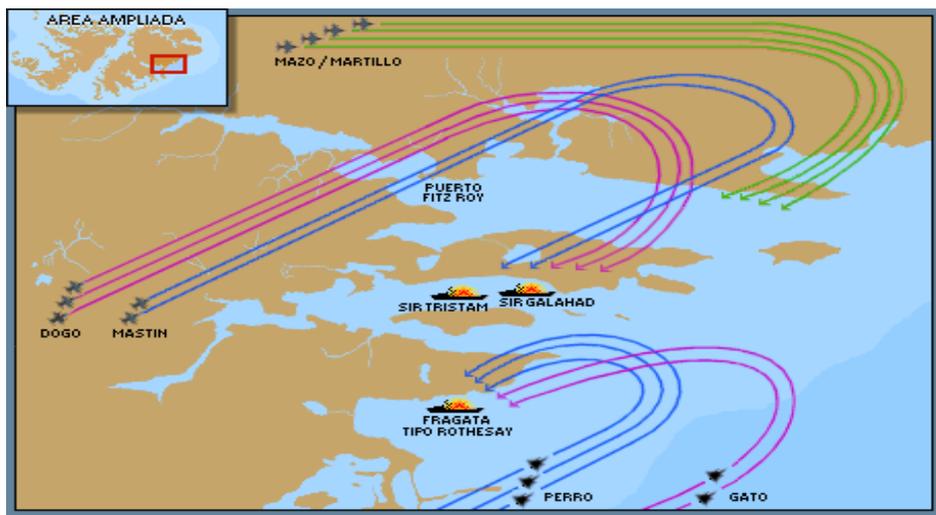
ANEXO 7

EL DESEMBARCO EN BLUFF COVE

Desplazamiento de la 5^o Brigada desde San Carlos a Bluff Cove.



Ataques de la Fuerza Aérea Argentina del día 8 de junio.



GLOSARIO

Para una mejor comprensión del trabajo, a continuación se incluye la definición de algunos términos que aparecen en el mismo, de acuerdo a lo establecido en la publicación de la Armada Argentina “Procedimientos para las Operaciones Anfibia” - PROFUARA 4 – (RO – 2-009) – 3° Ed. 1982.

BATALLÓN DE DESEMBARCO: Batallón de Infantería de Marina convenientemente reforzado para el asalto anfibio.

CABEZA DE PLAYA: determinada zona de una costa enemiga que, una vez conquistada y mantenida, asegura el desembarco ininterrumpido de personal y material, proveyendo el espacio de maniobra para las operaciones en tierra necesarias para el cumplimiento de la misión de la fuerza de tarea anfibia.

COMANDANTE DE LA FUERZA DE DESEMBARCO: oficial designado en la directiva inicial para ejercer el comando de la fuerza de desembarco.

COMANDANTE DE LA FUERZA DE TAREA ANFIBIA: oficial naval designado en la directiva inicial como comandante de una fuerza de tarea anfibia.

DIRECTIVA INICIAL: la directiva inicial constituye una orden dirigida al comandante de la fuerza de tarea anfibia, que dispone la ejecución de una operación anfibia. Es emitida por la autoridad que tiene la responsabilidad total de la operación y fundamentalmente fija la misión a cumplir, los medios disponibles y la zona del objetivo.

FUERZA DE DESEMBARCO: organización de tarea, componente de una fuerza de tarea anfibia, constituida principalmente por unidades de Infantería de Marina reforzadas con unidades o fracciones de otros componentes de la Armada y eventualmente del Ejército, destinada a ejecutar el asalto a la/s playa/s y coordinar las operaciones en tierra hasta la conquista de los objetivos asignados.

FUERZA DE TAREA ANFIBIA: organización de tarea formada para ejecutar una operación anfibia. Incluye, en todos los casos, Fuerzas Navales, Aeronavales y de Infantería de Marina.

LUGAR DE DESEMBARCO: segmento continuo de la costa donde se pueden desembarcar por medios de superficie tropas, equipo y abastecimientos.

MOVIMIENTO BUQUE A COSTA: parte de la fase del asalto que contemple el oportuno despliegue de las tropas y su equipo desde los transportes de asalto a las posiciones seleccionadas en tierra dentro de la zona de general de desembarco.

OLA: formación de buques o embarcaciones de desembarco, vehículos anfibios o helicópteros que transportan a los elementos de la fuerza de desembarco.

PLAYA DE DESEMBARCO: parte de la línea de costa utilizable requerida normalmente para desembarcar en asalto un batallón de desembarco o unidad equivalente. Puede también ser parte de la línea de playa de un accidente de importancia táctica, como la playa de una bahía, en que puede desembarcar una fracción menor que un batallón de desembarco.

ZONA DE APOYO LOGÍSTICO: zona del terreno donde se hallan las instalaciones, depósitos de abastecimientos, equipos y otros elementos necesarios para el sostén logístico de la fuerza de desembarco.

ZONA DEL OBJETIVO ANFIBIO: zona geográfica terrestre, marítima y aérea donde se desarrolla una operación anfibia. Define el ámbito de exclusiva responsabilidad del comandante de la fuerza de tarea anfibia. Su tamaño se determina considerando la posibilidad de mantener el control positivo de las operaciones dentro de la misma (Unidad de Comando) y en particular el cubrimiento radar para la eficaz conducción de las operaciones aéreas.

ZONA GENERAL DE DESEMBARCO: parte de la zona del objetivo donde se ejecutan las operaciones de desembarco de una fuerza de tarea anfibia. Comprende las zonas de aire,

mar y tierra necesarias para ejecutar y apoyar el desembarco y el establecimiento de la cabeza de playa seleccionada por el comandante de la fuerza de desembarco.

BIBLIOGRAFÍA

Libros.

- a) WOODWARD, Sandy y ROBINSON, Patrick – “Los Cien Días” – Editorial Sudamericana – Buenos Aires - Ed. 1992.
- b) ROBACIO, Carlos H. y HERNÁNDEZ, Jorge R. – “Desde el Frente” – Instituto de Publicaciones Navales – Buenos Aires – Ed. 1996.
- c) PERTUSIO, Roberto Luis – “Estrategia Operacional” – Instituto de Publicaciones Navales – Buenos Aires - 3° Ed. 2005.
- d) BÜSSER, Carlos Alberto – “Operación Rosario” – TIARA S.R.L. – Buenos Aires - 3° Ed. 2006.

Publicaciones reglamentarias.

- a) “Procedimientos para las Operaciones Anfíbias” - PROFUARA 4 – (RO – 2-009) – 3° Ed. 1982.
- b) “Manual de Estrategia y Planeamiento para la Acción Militar Conjunta Nivel Operacional – La Campaña” (MC 20-01) – Ed. 2010.

Documentos.

- a) GIMÉNEZ, Guillermo C. – “La Acción Enemiga en el Atlántico Sur” – Revista de la Escuela de Guerra Naval N° 19 – Buenos Aires – Ed. 1983.
- b) PIUMA, Horacio José y PONS, Luis Alberto – “El Mar contra la Tierra” – Revista de la Escuela de Guerra Naval N° 19 – Buenos Aires – Ed. 1983.
- c) “Operación Rosario” – Revista Desembarco - Separata N° 11 – Buenos Aires - Ed. 1994.
- d) “Reconquista de las Georgias” – Revista Desembarco - Separata N° 12 – Buenos Aires - Ed. 1994.
- e) LOMBARDO, Juan José – “Malvinas: Errores, Anécdotas y reflexiones” – Escuela de Guerra Naval – Buenos Aires - Ed. 2001.
- f) BOLIA, Robert S. – “La Guerra de Malvinas: El Desastre de Bluff Cove – Revista de Publicaciones Navales N° 690 – Buenos Aires - Ed. 2005.
- g) COFS “Los Submarinos en el Conflicto de Malvinas” – Revista de Publicaciones Navales N° 695 – Buenos Aires . Ed. 2007.
- h) De VERGARA, Evergisto – “Estrategia, Métodos y Rutinas” – Ed. 2009.

Internet.

- a) www.ara.mil.ar/malvinas
- b) www.fuerzaaerea.mil.ar/conflicto