

INTELIGENCIA BRITÁNICA DURANTE LA GUERRA DE MALVINAS

El masivo empleo de tecnología y la variedad de medios de obtención de información utilizados por el Reino Unido, desde el nivel Estratégico Nacional hasta el Operacional, tuvo una incidencia definitiva en el desembarco de las tropas inglesas en las Islas Malvinas.

PALABRAS CLAVE: ESTRATEGIA / INTELIGENCIA / SATÉLITE / COMUNICACIÓN / OPERACIÓN

Por **Gabriel Alejandro Esbry**

INTRODUCCIÓN

La Guerra de Malvinas significó para la corona británica un despliegue de medios que no se había realizado desde la Segunda Guerra Mundial. La marcada superioridad tecnológica anglosajona respecto de las Fuerzas Armadas argentinas redundó en beneficios estratégicos que contribuyeron al desarrollo de la campaña ofensiva (Operación Corporate). Pero lo que tuvo un valor trascendental fue la multiplicidad de medios de obtención de información en el nivel Estratégico Nacional/ Militar y en el nivel Operacional, lo que facilitó especialmente el desarrollo de la operación anfibia como antesala de la batalla terrestre. A la luz de los testimonios ingleses, se describen las acciones previas al desembarco del 21 de mayo de 1982, analizando desde el punto de vista de la inteligencia las actividades y tareas conducentes a reducir la incertidumbre sobre la capacidad del sistema defensivo argentino en Malvinas.

OPERACIÓN CORPORATE Y OPERACIÓN SUTTON

Después de que el 2 de abril de 1982 la Argentina pusiese fin a 149 años de colonialismo y usurpación de su soberanía sobre las Islas Malvinas, la corona británica alistó la Fuerza de Tareas Atlántico Sur N° 317, conformada genéricamente por un Grupo de Tareas Anfibia y un Grupo de Tareas Portaviones. El contingente naval superaría los 70 barcos entre buques de guerra y otros navíos auxiliares. El componente terrestre estuvo integrado por una Gran Unidad de Batalla conjunta de nivel División, constituida por dos brigadas con efectivos del Ejército, la Infantería de Marina, Tropas de Operaciones Especiales y un batallón de Rifleros Gurkas. El componente aéreo incluyó unidades tácticas de la Marina y la Fuerza Aérea Real británica. Después de haber alcanzado una zona de concentra-

ción en la Isla Ascensión, el 22 de abril el contingente militar partió rumbo al sur para llevar a cabo la Operación Corporate con el objetivo de invadir las islas y expulsar a las fuerzas militares argentinas que las custodiaban.

En términos generales, a dicha operación se la dividió en las siguientes fases¹:

- › Bloqueo de las islas mediante la Imposición de una Zona de Exclusión Total.
- › Reconocimiento de las Tropas de Operaciones Especiales².
- › Desembarco anfibia por parte de la 3ra Brigada de Comandos (Operación Sutton).
- › Consolidación de la cabecera de playa para permitir el desembarco de la 5ta Brigada.
- › Desembarco de la 5ta Brigada.
- › Recuperación de las islas (efecto impuesto recién el 10 de mayo de 1982).

La operación anfibia de desembarco recibió el código de encubrimiento Sutton³, y comenzó a ejecutarse en las

primeras horas del 21 de mayo, después de varios días de bombardeo naval y ataque aéreo de las posiciones argentinas en Puerto Argentino y sus alrededores. Dicha operación estuvo a cargo del Grupo de Tareas Anfibia, constituido por 21 embarcaciones entre destructores, fragatas, buques para el desembarco de tropas, navíos auxiliares y de transporte. La consolidación de la cabecera de playa en San Carlos estuvo a cargo de la 3ra Brigada de Comandos integrada por aproximadamente 5500 efectivos y el éxito de la operación permitió dar inicio a la batalla terrestre por la conquista de la capital de las Islas.

LA PLAYA DE DESEMBARCO

De las playas de desembarco analizadas en la Isla Soledad, el sector de Puerto San Carlos⁴ prevaleció por las siguientes ventajas⁵:

- › Se encontraba alejado de la mayor concentración de tropas argentinas en el sistema defensivo, que se ubicaban en

Se interceptaron comunicaciones, tanto en claro como cifradas, incluso cables diplomáticos. A nivel operacional y táctico, se destaca el empleo del destacamento de tareas especiales, movilizado por el Cuartel General de Comunicaciones del Gobierno para interceptar las frecuencias de los comandos y las unidades tácticas desplegadas en las islas.

1. Clapp, Michael y Southby Tailyour, Ewen. "Amphibious Assault - Falklands"; Pen & Sword; Yorkshire, Inglaterra; 1986; reedición 2012.

2. Hace referencia al Servicio Aéreo Especial y al Servicio Especial de Embarcaciones y al Cuadro para la Guerra en Montaña y el Ártico.

3. Si bien la orden fue recibida el 26 de abril, todavía no se sabía que San Carlos sería el lugar donde se establecería la cabeza de playa.

4. El 29 de abril el Comandante del componente Terrestre General Jeremy Moore expuso en la Isla Ascensión ante el Comandante de la Fuerza de Tareas las ventajas y desventajas de la propuesta de San Carlos como objetivo de desembarco. Para ese entonces ya se disponía de los informes de reconocimiento de playa efectuados por el Servicio Especial de Embarcaciones a partir del 18 de abril.

5. pp. cit.

En la Argentina continental, los satélites tuvieron una amplia utilidad respecto del análisis de la capacidad de refuerzo, dado que se habrían tomado fotografías de los distintos puertos y bases aéreas que permitieron actualizar la situación del orden de batalla argentino, y especialmente determinar si desde alguna guarnición militar ubicada al norte de Bahía Blanca se movilizaban aviones, buques, etc., hacia Chubut, Santa Cruz o Tierra del Fuego.

Puerto Argentino y sus alrededores aproximadamente a 130 kilómetros de San Carlos⁶. Esta situación geográfica impediría la ejecución de un contraataque por parte de fuerzas mayores que pudiesen poner en peligro la cabecera de playa en dicho lugar. Esta decisión fue tomada el 10 de mayo, cuando todavía no había presencia militar argentina en la zona de San Carlos⁷. Asimismo, de esta manera, se evitaban los puntos fuertes de la defensa (Puerto Argentino y Darwin) y se minimizaba el riesgo de poner en peligro a la masa de la población isleña. Por otro lado, San Carlos se encontraba a una distancia de aproximadamente 40 kilómetros de las fuerzas militares argentinas destacadas en Darwin.

- › Se encontraba cubierto por alturas que afectarían la eficacia del radar de vigilancia y control aéreo de la Fuerza Aérea Argentina ubicado en Puerto Argentino. Esto facilitaba la infiltración anfibia a cubierto y permitía alcanzar una superioridad aérea local, considerando la ausencia de sistemas de armas antiaéreas en el lugar. También se consideró que las alturas dificultarían el accionar de la aviación argentina sobre el Estrecho.
- › El acceso norte al estrecho estaba libre de minas de profundidad, información confirmada por el reconocimiento ejecutado por la fragata Alacrity realizado el 9 de mayo.

- › El impedimento de la aviación argentina para volar de noche, facilitaría la aproximación y el desembarco en horarios nocturnos o de escasa visibilidad.
- › Geográficamente, las aguas eran lo suficientemente profundas para permitir la navegación, y el sector de playa y sus alrededores permitieron el empleo de barcasas de desembarco.
- › Las Instalaciones de la Bahía Ajax (un sector rodeado de alturas) facilitarían el emplazamiento del Regimiento Logístico de la Brigada, y la construcción de un aeródromo de campaña reubicable que haría posible ampliar la autonomía de los aviones Harrier.

El establecimiento de un aeródromo de campaña contribuyó a garantizar la superioridad aérea local considerando que una Patrulla Aérea de Combate tardaba desde los portaviones hasta San Carlos aproximadamente 75 minutos en ir y volver, incluyendo el alistamiento y despegue. Dentro de ese lapso se contaban 10 minutos de operación efectiva para cumplir misiones de combate sobre las islas. La construcción de la pista le permitió a los

aviones aumentar su tiempo operativo sobre Malvinas ya que aterrizaban en San Carlos para repostar combustible y luego regresar al portaviones. La pista fue construida en Little Point, tuvo 260 metros de largo, y espacio de estacionamiento para 4 aviones.

Los aspectos que el Estado Mayor del Grupo de Tareas Anfibio consideró negativos en el análisis de San Carlos como playa de desembarco fueron:

- › Se encontraba dentro del rango de alcance de la aviación argentina proveniente tanto del continente como de los aeródromos insulares.
- › Podría encontrarse dentro del alcance de los aviones Sky Hawk A4Q de la aviación naval destacados en el portaviones ARA 25 de mayo.
- › La flota podría ser atacada por los submarinos argentinos en el estrecho.

INTELIGENCIA PREVIA

Durante la etapa de planeamiento de la Operación **Corporate**, el comandante anfibio sostuvo que para garantizar el éxito de la Operación **Sutton**, se deberían cumplir los siguientes objetivos⁸:

- › La Zona de Exclusión Total debería ser efectiva y permanente.
- › La amenaza del Portaviones ARA 25 de mayo debía ser neutralizada.
- › Se debía establecer la superioridad aérea y naval en el mar y las islas.
- › El aeropuerto de Puerto Argentino debía ser neutralizado junto con los sistemas de Artillería Antiaéreos y todas las aeronaves presentes en las islas.
- › Se debía tener inteligencia precisa de las playas, el terreno y posiciones del enemigo.
- › Se debían hostigar los sistemas logísticos argentinos para reducir su efectividad.

6. La fracción que podía incidir sobre San Carlos en un corto tiempo era la Reserva Helitransportada constituida por el Equipo de Combate Solari Compañía B del Regimiento de Infantería 12, aunque la acción solo podría haberse desarrollado en horas de visibilidad y con condiciones meteorológicas favorables.

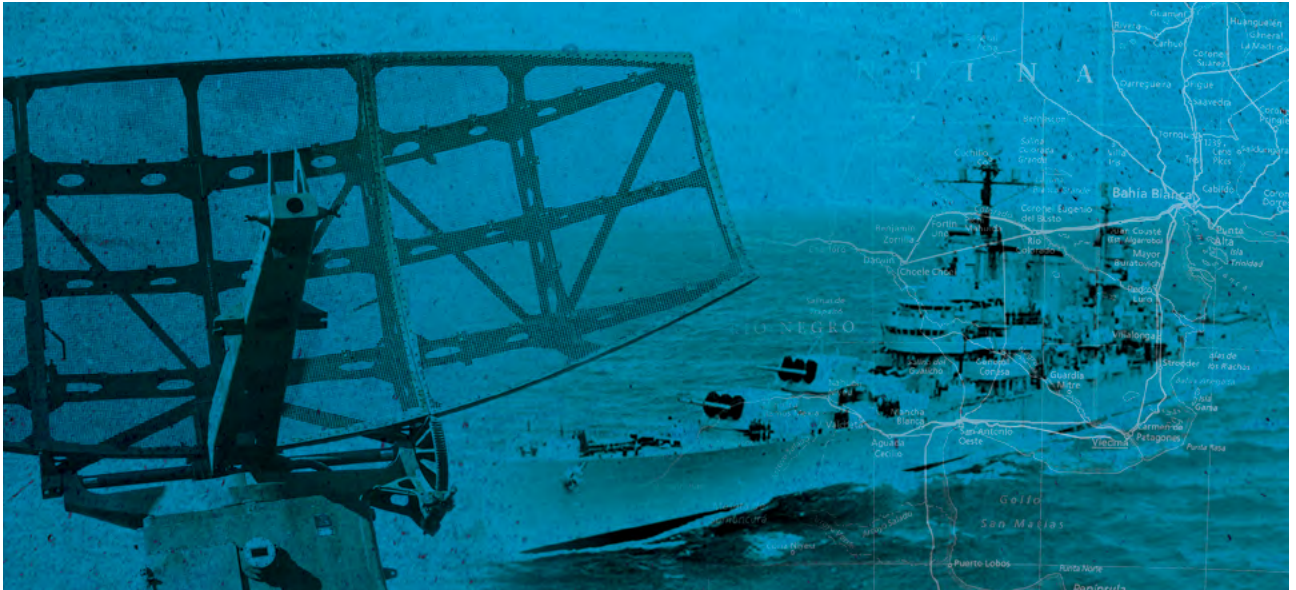
7. El 15 de mayo el Jefe de la Fuerza de Tareas "Mercedes"

emplazada en Darwin-Goose Green, destacó al Equipo de Combate Güemes con la tarea de ocupar San Carlos y alertar ante cualquier intento de desembarco.

8. Clapp; op. cit.; p. 138

9. op. Cit.; p. 142

10. Aldrich, Richard; GCHQ - The Uncensored Story of Britain's Most Secret Intelligence Agency; p. 427.



Analizando los hechos, se puede describir, en general, cuáles fueron las acciones que pudieron dar cumplimiento a los objetivos enumerados precedentemente:

Zona de Exclusión Total

Durante el planeamiento se estableció que la fase anfibia comenzaría con la imposición de la zona de exclusión a partir del 30 de abril hasta el 15 de mayo. Esta se llevó a cabo tanto por aire como por mar, y afectó fundamentalmente el sostenimiento logístico del sistema defensivo argentino en Malvinas. Aun así, se destacan la proeza de algunas embarcaciones y los aviones de transporte C 130 y Fokker que, con valor y pericia, pudieron desafiar y evadir el bloqueo hasta el final de la contienda.

El Portaviones ARA 25 de mayo

En un análisis preliminar de inteligencia, el Comandante del Grupo de Tarea Portaviones, Almirante Woodward, le asignaba un valor prioritario al portaviones argentino ya que podía proyectar la amenaza aérea de sus aviones Sky Hawk A4Q y Super Etendard sobre las islas, en menos tiempo que las aeronaves provenientes del continente. Fue

La inteligencia inglesa estuvo al tanto de los problemas logísticos de las unidades, y de las carencias que estaban sufriendo los efectivos en Malvinas por esta debilidad, explotada mediante el establecimiento de la zona de exclusión total por aire y mar.

en tal sentido que el 30 de abril se aprobaron las reglas de empeñamiento que autorizaban el hundimiento del Portaviones argentino ARA 25 de Mayo y el Crucero ARA General Belgrano, ya sea dentro o fuera de la zona de exclusión⁹. Para la detección de la flota argentina se emplearon, entre otros, los siguientes medios y/o procedimientos:

- › Reconocimiento marino o de superficie, ejecutado por cuatro submarinos nucleares.
- › Exploración electrónica, ejecutada por los radares de los buques británicos.
- › Inteligencia de comunicaciones, ejecutada por un Destacamento de Tareas Especiales que viajaba a bordo del HMS Intrepid, el cual tuvo la misión de interceptar las emisiones y analizarlas con intérpretes del idioma español. Asimismo, a nivel estratégico

nacional, distintas bases de inteligencia para la detección y el análisis de tráfico de comunicaciones (tanto en claro como encriptadas) diseminadas en países miembros de la OTAN o integrantes del Commonwealth, apoyaron a la inteligencia británica mediante la escucha de señales argentinas. Un claro ejemplo de la efectividad de este procedimiento fue la detección de las comunicaciones de la flota argentina, lo que tuvo como consecuencia inmediata el hundimiento del Crucero ARA General Belgrano¹⁰.

- › Vigilancia marítima ejecutada por los aviones NIMROD MR1 equipados con sistemas de guerra electrónica. Estas aeronaves despegaban tanto desde la isla Ascensión como de la isla San Félix (en el Pacífico) e iniciaron su patrullaje aéreo a partir del 7 de abril.

Superioridad aérea y naval

La superioridad naval fue alcanzada con el hundimiento del ARA General Belgrano (el 2 de mayo de 1982) y el consecuente retiro de la flota de superficie argentina de la zona de combate. La superioridad aérea en el mar se logró mediante la provisión por parte de Estados Unidos de los misiles aire-aire Sidewinder AIM 9L, el apoyo de los radares chilenos que detectaban e informaban el movimiento de los aviones argentinos desde el continente, el repliegue a puerto del portaviones ARA 25 de Mayo, y el aporte del Servicio de Inteligencia Secreto británico, evitando que Argentina adquiriese misiles Exocet AM 39 en el mercado mundial de armamentos. Respecto de lo enunciado anteriormente, se puede decir que en el nivel estratégico nacional, el gobierno británico contribuyó también obteniendo el respaldo

del gobierno francés, ya que este último decretó un embargo de armamento sobre Argentina¹¹, negando la segunda entrega de los misiles franceses que la Marina ya había comprado para la aviación naval. Por otro lado, el Servicio Secreto Francés le facilitó a su par inglés la firma electrónica del radar que el Exocet tenía incorporado en su interior y dio lugar así a una temprana detección y la adecuación de contramedidas para su neutralización¹². A pesar de estas facilidades a favor de los británicos, los pilotos argentinos lograron con éxito impactar tres de los cinco misiles y hundieron el destructor Sheffield y el carguero Atlantic Conveyor.

El aeropuerto de Puerto Argentino, los sistemas de Artillería Antiaérea y las aeronaves

La lucha por la superioridad aérea en las islas significó para los británicos el

cumplimiento de las siguientes tareas:

- › Neutralización del aeropuerto de Puerto Argentino, lo que implicó el bombardeo sistemático efectuado por aviones Vulcan y Harrier y el fuego naval ejecutado por los buques de guerra.
- › Neutralización de armas antiaéreas que incluían los sistemas de alerta temprana como radares. Dicho efecto no fue alcanzado sino hasta el final de los combates. En particular, la Base Aérea Militar ubicada en Darwin, fue objeto de sucesivos ataques propiciados por Harriers GR3 y Sea Harriers desde el 1 de mayo sin resultado positivo para los británicos y con varios aviones derribados y otros averiados. Las armas antiaéreas de la Fuerza Aérea Argentina y el Ejército Argentino, sólo pudieron ser silenciadas entre el 27 y 28 de mayo por la Infantería británica mediante el empleo de misiles Milan y proyectiles de morteros. La Base Aérea Militar Malvinas en Puerto Argentino tuvo un desempeño similar, aunque fue objeto de una mayor cantidad de ataques, entre los que se destacó el empleo de misiles antirradar Shrike disparados desde aviones Vulcan. El 1 de junio uno de estos misi-

Se desplegó un número no determinado de submarinos al Oeste de Malvinas con la finalidad de intentar detectar y escuchar la frecuencia de los pilotos argentinos que pudiesen despegar desde el continente.



les impactó en el sistema Skyguard del Ejército y produjo víctimas fatales. En resumen, la Base Aérea Militar Malvinas recibió los impactos de 51 bombas de 1000 libras, 140 de 500 libras, 1200 disparos de fuego naval, 16 bombas de racimo o fragmentación¹³ y cinco misiles Shrike. A pesar de ello, tanto la pista como el radar operaron hasta el final de la contienda, mientras que las armas antiaéreas combatieron hasta agotar munición.

) La destrucción de todas las aeronaves en las islas como objetivo, tuvo su inicio a partir del 1 de mayo con los bombardeos sobre la Base Aérea Militar Malvinas (Puerto Argentino) y la Base Aérea Militar Cónдор (Darwin). Hacia fines de abril la Inteligencia Británica, en lo que se presume la combinación de procedimientos relacionados con la exploración electrónica y la interceptación de comunicaciones, confirmó la existencia del Aeródromo Auxiliar Calderón en la Isla Borbón (Gran Malvina). Finalmente el 15 de mayo, luego de un reconocimiento estratégico efectuado tres días antes por el Servicio Especial de Embarcaciones, miembros del Servicio Aéreo Especial ejecutaron un golpe de mano en el aeródromo (Operación Prelim), inutilizando tanto la pista como los aviones. Cabe aclarar que de los 34 aviones de combate que fueron desplegados en Malvinas y que estaban en condiciones de afectar en forma inmediata el desembarco en San Carlos, para el 20 de mayo una veintena de ellos habían sido destruidos por los británicos o habían sufrido un accidente operativo.

El hundimiento del destructor HMS Sheffield (el 4 de mayo de 1982), le hizo

La Inteligencia Operacional jugó un rol muy importante en la determinación de la ventana estratégica y del camino que la conducción militar británica tenía que aprovechar, contribuyendo a modificar la situación estratégica en la zona de combate a cincuenta días de haberse iniciado el conflicto.

comprender al Gabinete de Guerra Británico que la aviación naval argentina podía atacar con efectividad cualquiera de los dos portaviones de la flota. El propio Comandante afirmaba que la pérdida de uno de ellos significaría el fracaso de la operación anfibia, ya que se corría seriamente el riesgo de fracasar en la lucha por la superioridad aérea¹⁴. Ante tal situación, el Grupo de Operaciones Especiales planificó el empleo de tropas Comando en el continente argentino para ejecutar las operaciones **Plum Duff**, **Mikado**, y **Kettle Drum**. La primera tenía la misión de ejecutar el reconocimiento de la Base Aeronaval en Río Grande (Tierra del Fuego) desde donde operaban los aviones Super Etendard que portaban los misiles Exocet. La segunda operación estuvo planificada para el mismo objetivo, pero con la tarea de destruir los aviones y misiles, y eventualmente matar a los pilotos. La tercera, que estuvo a cargo del Servicio Especial de Embarcaciones, tenía la misión de atacar la base aérea en Puerto Deseado (provincia de Santa Cruz). **Plum Duff** fracasó en su intento y la tripulación y patrulla debieron exfiltrarse a través de Chile, Mikado fue cancelada el 7 de junio por el riesgo que significaba la operación y **Kettle Drum** fue abortada el 3

de junio (a 24 horas de alcanzar su objetivo) por deficiencias en los botes que serían utilizados para la infiltración del equipo de asalto del Servicio Especial de Embarcaciones.

Por otro lado, el mismo 21 de mayo la reserva helitransportada constituida por el Equipo de Combate Solari del Regimiento de Infantería 12, ubicada en la zona de Monte Kent, fue detectada por una patrulla del Servicio Aéreo Especial desde un Puesto Observatorio. Transmitida dicha novedad al portaviones HMS Hermes, rápidamente se ejecutó un ataque aéreo que destruyó 3 de los 4 helicópteros que se encontraban presentes en el lugar.

Inteligencia precisa

En cuanto al objetivo de obtener inteligencia de las playas y el sistema defensivo argentino, se realizaron las siguientes actividades:

Para el reconocimiento de las potenciales playas de desembarco se contó inicialmente con el aporte de un ex Jefe del Destacamento Naval 8901 de los Royal Marines con asiento en Puerto Argentino. Conocedor en detalle de la geografía de Malvinas, proporcionó información valiosa que ayudó a seleccionar los lugares más apropiados para la ejecución de la operación anfibia. Respecto de la cartografía, por intermedio de un requerimiento británico, el Centro aeroespacial de la Agencia de Cartografía de Defensa de los Estados Unidos¹⁵ ubicada en San Louis, estado de Missouri (Estados Unidos), proveyó a los británicos de cientos de mapas y cartas topográficas que fueron impre-

11. Con el embargo de armamento, el gobierno francés también retiró los primeros días de abril un equipo de técnicos que estaban trabajando en nuestro país para asegurar el funcionamiento del misil. Es por ello que inicialmente la inteligencia británica apreciaba que los ingenieros argentinos no serían capaces por sí solos de hacer funcionar los Exocet. Pero grande sería la sorpresa cuando el 4 de mayo, uno de los cinco misiles

que tenía la Aviación Naval Argentina impactaría en el destructor HMS Sheffield.

12. Southby y Taillyour, op. cit.; p. 72

13. Artillería Antiaérea en la BAM Cónдор - Zona Darwin. http://www.fuerzaaerea.mil.ar/historia/acta_congreso.pdf

14. Durante el conflicto, Gran Bretaña careció de un sistema de Alerta Temprana Aerotransportada.

15. Southby y Taillyour, op. cit.; 317.



sos en tiempo récord, y posteriormente distribuidos a toda la flota, batallones y compañías de las fuerzas terrestres mientras se alistaban en la Isla Ascensión. Por otro lado, el Servicio Especial de Embarcaciones habría iniciado sus tareas de reconocimiento a partir del 18 de abril. Asimismo, y debido a que un submarino británico detectó que un buque de la armada se encontraba minando los alrededores de Puerto Argentino, se asumió que la boca del estrecho de San Carlos podría estar minada. Para corroborar esta presunción, se envió el 9 de mayo al navío HMS Alarcrity y se confirmó la ausencia de obstáculos en dicho lugar.

Las actividades de reconocimiento del terreno y exploración de las posiciones argentinas fueron ejecutadas por los escuadrones D y G del Servicio Aéreo Especial. Las primeras patrullas fueron infiltradas en las islas los primeros días de mayo, aprovechando los bombardeos aéreos y el fuego naval que buscaba afectar las instalaciones y posiciones argentinas, pero también encubrir la infiltración helitransportada de los comandos ingleses. Los objetivos de exploración y reconocimiento de

los primeros días fueron el aeropuerto de Puerto Argentino y sus alrededores. Para ello se instalaron diferentes Puestos de Observación desde donde podían controlar las zonas mencionadas. También lo fueron la localidad de Darwin y el camino que une este poblado con la capital malvinense. Además, se exploró la Gran Malвина, con la finalidad de detectar cualquier fuerza que pudiese poner en riesgo el desembarco. Es por ello que el Monte Rosalía, altura dominante en la costa Este sobre la boca del estrecho, fue preocupación permanente del Comandante anfibio, al igual que la altura 234 (Fanning Head) al norte de San Carlos.

El reconocimiento aéreo diurno estuvo principalmente a cargo de los Harriers, que fueron equipados con un sistema aerofotográfico de alta velocidad. Durante la noche, tuvieron una activa

Decisivo fue el aporte del Servicio de Inteligencia Secreto británico, evitando que Argentina adquiriese misiles Exocet AM 39 en el mercado mundial de armamentos.

y decisiva importancia los helicópteros que tenían capacidad de vuelo nocturno, los que además estaban dotados con una cámara térmica que les permitía identificar a las tropas argentinas con sus sistemas de armas. Por otro lado, y para darle un mayor grado de exactitud a la capacidad de defensa argentina, contaron con el apoyo satelital de los Estados Unidos¹⁶. Respecto de esto último, el empleo de estos medios sobre Malvinas estuvo marginado a las condiciones meteorológicas, ya que tanto las nubes como la noche neutralizaban la eficacia del sistema sensor de las plataformas espaciales. En cuanto a la Argentina continental, los satélites tuvieron una amplia utilidad respecto del análisis de la capacidad de refuerzo, dado que se habrían tomado fotografías de los distintos puertos y bases aéreas que permitieron actualizar la situación del orden de batalla argentino, y especialmente determinar si desde alguna guarnición militar ubicada al norte de Bahía Blanca se movilizaban aviones, buques, etc., hacia Chubut, Santa Cruz, o Tierra del Fuego¹⁷.

La Inteligencia de Comunicaciones tuvo un papel trascendental durante toda la contienda, especialmente en el

16. Southby y Tailyour, op. cit.; 185.

17. The US & the Falklands War (2): the CIA. Margaret Thatcher Foundation. Recuperado de <http://www.margarethatcher.org>

18. Ramonet, Ignacio; "El 'Gran Hermano' estadounidense. ¿Todos fichados?"; Le Monde Diplomatique. Nro. 124; 2013.

19. Aldrich, op. cit.; p. 437

20. Aldrich, op. cit.; pp. 402-403.

21. Aldrich, op. cit.; p. 432.

22. Aldrich, op. cit.; p.413.

23. The US & the Falklands War (2): the CIA. Margaret Thatcher Foundation. <http://www.margarethatcher.org/archive/us-CIAfalklands.asp>

24. Clapp, op.cit. - Southby y Tailyour, op.cit.; p. 316.

período previo al 21 de mayo. En el plano estratégico, se contó con el apoyo de la red ECHELON¹⁸ y sus bases de escucha desplegadas en el mundo. También los Estados Unidos modificaron la órbita de un satélite de comunicaciones de uso militar, para posicionarlo sobre la zona del conflicto¹⁹. De acuerdo a las fuentes consultadas, se interceptaron todo tipo de comunicaciones, tanto en claro como cifradas, incluso cables diplomáticos. A nivel operacional y táctico, se destaca el empleo del destacamento de tareas especiales, que fue movilizado por el Cuartel General de Comunicaciones del Gobierno para interceptar las frecuencias de los comandos y las unidades tácticas desplegadas en las islas. Este último instaló en el portaviones HMS Hermes, buque insignia de la flota donde se encontraba el puesto de comando del Almirante Woodward, un sistema de comunicación satelital encriptado para poder difundir la inteligencia o información del orden de batalla argentino que se obtenía por las otras bases desplegadas en el mundo²⁰. Los días previos al desembarco, el destacamento de tareas especiales interceptó las comunicaciones de

las fuerzas argentinas destacadas en la Altura 234 y Puerto San Carlos, lo que originó la posterior necesidad de confirmar dicha información mediante un reconocimiento nocturno, ejecutado por un helicóptero Wessex equipado con una cámara térmica proporcionada por Estados Unidos²¹.

“Durante la Guerra de Malvinas, el 90% de la Inteligencia provino de la Inteligencia de Señales. La Inteligencia de Comunicaciones fue de un valor incalculable”

Tte Gr1 Sir James Glover – Jefe de Inteligencia del Real Ejército Británico durante 1982²²

En un documento desclasificado por el gobierno de los Estados Unidos, puede advertirse claramente la situación de las fuerzas militares argentinas en las Malvinas. Con fecha del 19 de mayo, y en lo que podríamos categorizar como un “resumen de inteligencia”, se describe con una llamativa precisión el dispositivo argentino, sus sistemas de armas y hasta las carencias en cuanto al equipamiento y la logística en general, lo que brinda una idea muy aproximada de lo que nuestras tropas estaban viviendo

por aquella época²³. Por otro lado, según el Comodoro Clapp, se interceptó una transmisión radial entre Menéndez y Galtieri en la que se afirmaba la imposibilidad de mantener una situación equilibrada de fuerzas ante un posible desembarco naval o aéreo de los británicos en las cercanías de Puerto Argentino²⁴.

En cuanto al análisis de los efectivos, a pesar de los logros en la ubicación y la identificación de las unidades, los medios de inteligencia estratégicos no eran precisos en los detalles sobre la magnitud de las unidades tácticas del componente terrestre argentino. El propio Comandante de la 3ra Brigada británica se quejaba de que los informes difundidos por el nivel superior, no siempre tenían el valor táctico necesario para planificar las acciones de combate. Un caso típico fue el combate de Goose Green, en el que la apreciación de efectivos de Fuerza de Tareas Mercedes y la Base Aérea Militar Cóndor fue menor a la realidad con que se tuvo que enfrentar el Regimiento de Paracaidistas 2. A esto se le suma el convencimiento que tenían los estrategas británicos, quienes afirmaban que los soldados argentinos se rendirían ante el primer disparo. Ca-



be aclarar que inicialmente el Servicio Aéreo Especial había informado que en dicho lugar se encontraban desplegados efectivos de nivel Compañía (120 hombres), lo que se contrastaba con lo producido por la Inteligencia de Señales, que según su orden de batalla electrónico había un elemento de nivel regimiento. Posteriormente, una imagen aérea (tomada después del 1 de mayo) confirmaría la presencia de aviones y sistemas antiáéreos, por lo que la inteligencia británica apreció que la guarnición tendría mayoría de efectivos de la Fuerza Aérea Argentina y que una mínima presencia del Ejército respondía a necesidades de seguridad de la base aérea, estimando los efectivos en 400.²⁵ Finalmente, la Inteligencia de comunicaciones confirmó el emplazamiento de una Fuerza de Tareas, sumado a los diferentes problemas logísticos y de poder de fuego que afectaban su eficiencia para el combate.

SISTEMAS LOGÍSTICOS

Según varias publicaciones británicas, entre las que se puede destacar “**The silent listener-Falklands 1982: British Electronics Surveillance**” de D.J. Thorpe²⁶, gracias a la interceptación de las comunicaciones argentinas, la inteligencia inglesa estuvo al tanto de los graves problemas logísticos de las unidades, y de las carencias que estaban sufriendo los efectivos en Malvinas por esta debilidad. Conscientes de que esto afectaría la eficiencia en combate, la interdicción de los canales de abastecimiento dentro de las islas y hacia el continente se concretó mediante el establecimiento de la zona de exclusión total por aire y mar, y el constante bombardeo de los buques y aviones Harriers sobre las posiciones.

INTELIGENCIA DURANTE LA OPERACIÓN SUTTON

A los efectos de brindar la alerta necesaria sobre cualquier amenaza argentina que pudiese poner en peligro la Operación Sutton, se llevaron a cabo las siguientes actividades: Se desplegó un número no determinado de subma-

OBJETIVOS DE RECONOCIMIENTO EJECUTADOS CON UN HELICÓPTERO EQUIPADO CON UNA CÁMARA TÉRMICA



rinos al Oeste de Malvinas con la finalidad de intentar detectar y escuchar la frecuencia de los pilotos argentinos que pudiesen despegar desde el continente. Según los propios británicos, esta actividad se llevó a cabo a pesar de que los submarinos no contaban con los equipos adecuados para interceptar las comunicaciones de las aeronaves y se obtuvieron resultados negativos.

La fragata HMS Ardent se infiltraría por la boca del estrecho al norte con la misión de determinar la presencia de minas y embarcaciones argentinas hasta Grantham Sound (Bahía de Ruiz Puente), y posteriormente apoyar por el fuego naval el ataque simulado del Escuadrón D del Servicio Aéreo Especial sobre Darwin. Simultáneamente, dicho navío destacaría un helicóptero equipado con una cámara de visión termal hacia la Altura 234 (Fanning Head) para confirmar que la Sección GATO del Equipo de Combate Güemes destacada en ese lugar no había sido reforzada.

En D-10, una fracción de la Batería de Observación Adelantada 148 se infiltró en bote por el Estrecho de San Carlos y ocupó una posición en las alturas Sussex con la intención de confirmar

Durante la Guerra de Malvinas, el 90% de la Inteligencia provino de la Inteligencia de Señales. La Inteligencia de Comunicaciones fue de un valor incalculable.

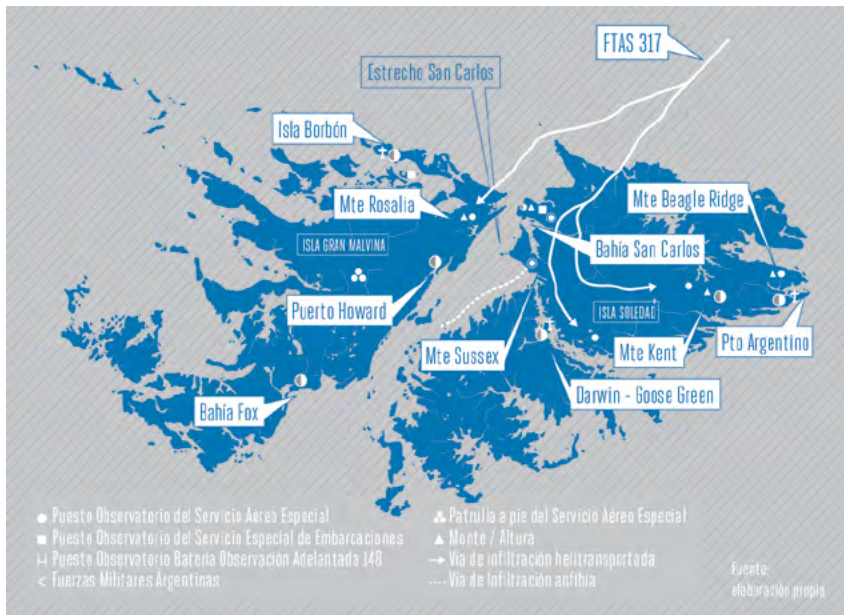
la presencia de tropas argentinas y dirigir los fuegos navales durante el desembarco.

En D-1 una patrulla del Servicio Especial de Embarcaciones había sido desembarcada en la retaguardia de la Sección GATO. Con ellos se encontraba también un Observador Adelantado de Fuegos Navales, que tuvo la misión

25. Van der Bijl, Nick; *NINE BATTLES TO STANLEY*; Pen & Sword; South Yorkshire; Gran Bretaña; 1999.

26. Durante la Guerra de Malvinas, D.J. Thorpe (oficial de Comunicaciones del Ejército Real), se desempeñó como Jefe del destacamento de tareas especiales, organismo responsable de la Inteligencia de Comunicaciones a nivel Operacional.

SITUACIÓN DE LOS PUESTOS OBSERVATORIOS BRITÁNICOS PARA LAS PRIMERAS HORAS DEL 21 DE MAYO DE 1982



de dirigir el bombardeo de las fragatas HMS Antrim y del buque de desembarco HMS Intrepid sobre la Altura 234.

- › A pesar de que en D-5 una patrulla del Servicio Especial de Embarcaciones había estado buscando la presencia de tropas argentinas en San Carlos, durante las primeras horas del 21 de mayo otro elemento se infiltró en Bahía Ajax para cumplir con la misma tarea, mientras que otras fracciones de comandos servirían de guía para atraer desde la costa a las lanchas de desembarco.
- › En D-1, fracciones del Servicio Aéreo Especial habían sido infiltradas en distintos puntos entre San Carlos y Puerto Argentino para establecer puestos observatorios.

Gabriel Alejandro Esbry

Teniente Coronel. Oficial de Estado Mayor. Licenciado en Estrategia y Organización. Licenciado en Relaciones Internacionales. Especialista en Inteligencia Militar. Actualmente se desempeña como segundo jefe de una subunidad de Inteligencia del Ejército argentino.

- › Una patrulla de dicho servicio fue apostada en el Monte Rosalía (Gran Malvina) frente a San Carlos, y por otro lado, según varios autores, una fracción del Servicio Especial de Embarcaciones habría estado observando las actividades del Aeródromo Auxiliar Calderón después del ataque del 15 de mayo, ya que se creía que podría instalarse un radar o una batería de misiles Exocet.
- › EL 21 de mayo (Día D), después de haberse realizado el desembarco de tropas, dos patrullas del Cuadro para la Guerra en Montaña y el Ártico fueron desplegadas a cuarenta kilómetros al Este de San Carlos con la finalidad de instalar un puesto observatorio en Evelyn Hill y Bull Hill, y observar las posiciones argentinas que se encontraban en la dirección de avance que tomaría la 3ra Brigada Comando hacia Puerto Argentino.

CONCLUSIONES

Una correcta articulación y empleo de los medios de obtención de información le permitió a la Inteligencia británica identificar las debilidades del sistema defensivo argentino. Así, pudieron lle-

var a cabo una de las operaciones militares más complejas: el asalto anfibio, que fue ejecutado con eficacia en el marco de una operación conjunta.

En razón de que la batalla terrestre debía durar treinta días, la oportunidad del desembarco se fijó para el 21 de mayo considerando que entre los últimos días del mes de junio y la segunda semana del mes de agosto, el clima se tornaría más riguroso, con temperaturas más bajas, y una reducción de las horas de luz a menos de ocho horas. A esto se le sumaron las limitaciones de abastecimiento logístico más allá del período considerado.

En función de las características del ambiente geográfico, y muy especialmente del dispositivo de defensa argentino, el movimiento ejecutado respondió a la clásica “maniobra de aproximación indirecta”, en la que el esfuerzo principal se orientó hacia una debilidad que incrementaría la degradación del Centro de Gravedad de los defensores, abriendo un segundo frente de batalla: el primero se puede decir que se trató de un frente naval, en el que los buques de guerra británicos podían navegar con cierta libertad de acción y bombardear las posiciones en Puerto Argentino y sus alrededores. El segundo frente sería el terrestre, en el que la Infantería buscaría obtener la decisión camino a la capital isleña a través de una maniobra convergente llevada a cabo por la 3ra Brigada Comando y la 5ta Brigada de Infantería, con la intención de posicionar todos sus medios para librar una batalla de cerco sobre Puerto Argentino.

De esta manera, la Inteligencia Operacional jugó un rol muy importante en la determinación de la ventana estratégica y del camino que la conducción militar británica tenía que aprovechar, contribuyendo a modificar la situación estratégica en la zona de combate a cincuenta días de haberse iniciado el conflicto.

› ARTÍCULO CON REFERATO