

# ARMADA ARGENTINA OPERACIÓN ROSARIO

ESQUEMA DE MANIOBRA EN TIERRA DE LA FUERZA DE DESEMBARCO (G.T. 40.1)  
PARA LA RECUPERACION DE LAS ISLAS MALVINAS EL 2 DE ABRIL DE 1983

## UT 40.1

CLIM Carlos A. Büsser  
CNIM Miguel C. Pita

### UT 40.1.1

CFIM Alfredo R. Weinstabl

### UT 40.1.2

CCIM Hugo J. Santillán

### UT 40.1.3

CCIM Guillermo A. Sánchez Sabarots

### UT 40.1.4

CCCN Alfredo R. Cufre

### UT 40.1.5

CCIM Pedro E. Giachino

### UT 40.1.6

TFIM Mario F. Pérez

### UT 40.1.7

TNIM Oscar H. Oulton

### UT 40.1.8

CFIM Víctor H. Theaux

### Vehículos Anfibios

TNIM Mario D. Forbice

### Ejército Argentino (R.I.25) UT 40.1.9

Tte. Cnel. Mohamed A. Seinfeldin



- Avances argentinos
  - Objetivos
  - Posiciones de efectivos británicos
  - Comando Británico
  - Repliegue de las tropas británicas
  - Combates
- 1** Desembarco en botes de goma de los Comandos Anfibios.
  - 2** Lanzamiento desde submarino de los buzos tácticos e itinerario seguido en botes de goma hasta el marcado de la Playa Roja.
  - 3** Movimiento de aproximación hasta la casa del Gobernador, seguido por el grupo del Capitán de Corbeta IM Pedro F. Giachino.
  - 4** Movimiento de aproximación sobre el cuartel de las tropas británicas.
  - 5** Desplazamiento de los comandos anfibios en apoyo a la patrulla del Capitán Giachino.
  - 6** Lanzamiento y arribo a la playa de la Fuerza de Desembarco en vehículos anfibios a oruga (LVTP-7) a 0630.
  - 7** Conquista del Aeropuerto y del istmo.
  - 8** Arribo por helicóptero del primer escalón logístico.
  - 9** Asalto a Puerto Argentino con los vehículos anfibios.
  - 10** Desembarco por helicópteros de la Reserva.
  - 11** Desembarco de la artillería en vehículos anfibios a rueda (LARC-5).
  - 12** Camino seguido para la conquista de la Península Camber.
  - 13** Conquista del faro de Cabo Penbrooke a 0800.

**Glosario**

UT	Unidad de Tareas
GT	Grupo de Tareas
BIM1	Batallón de Infantería de Marina N° 1
BIM2	Batallón de Infantería de Marina N° 2 (Es.)
COIM	Comando de la Infantería de Marina
BRN1	Brigada de Infantería de Marina N° 1
BICO	Batallón Comando de la Brigada de IM N° 1
APCA	Agrupación de Comandos Anfibios
BIAC	Batallón de Artillería de Campaña N° 1
BIC1	Batallón de Comunicaciones N° 1
BIVH	Batallón de Vehículos Anfibios
RI25	Regimiento de Infantería N° 25 (E.A.)
APBT	Agrupación de Buzos Tácticos

# REFLEXIONES Y EXPERIENCIAS SOBRE LA RECUPERACIÓN DE LAS MALVINAS

CARLOS A. C. BÜSSER

**A 25 años de la guerra por las Malvinas casi no debería resultar de interés el relato de las acciones militares que se libraron durante esos días del enfrentamiento. Sí puede ser útil a los militares las reflexiones o conclusiones que hayan extraído de su experiencia quienes participaron de la lucha. Por esa razón, en las líneas que siguen me referiré a mis conclusiones personales como consecuencia de haber sido Comandante de la Fuerza de Desembarco que intervino en la recuperación de las islas Malvinas el 2 de abril de 1982.**

Se observará que no hay nada nuevo bajo el sol. La mayoría de ellas se encuentra en numerosos tratados del arte militar de cualquier época y han sido siempre preceptos bien establecidos en la Armada Argentina. Pero es bueno que la experiencia diga que son absolutamente válidos, comprobando su vigencia y su valor, muchas veces a pesar del deslumbramiento que parecen causar los admirables y sorprendentes adelantos tecnológicos actuales.

## OBJETO DE LAS FUERZAS ARMADAS

La misión básica de las fuerzas armadas es la de pelear en la guerra. Y la de los militares profesionales, ser la columna vertebral de las fuerzas que luchan. Cuando los gobiernos creen que en un conflicto ya no quedan argumentos ni esperanzas para negociar en la búsqueda de sus objetivos nacionales y entienden que el uso de la violencia es lo que resulta más conveniente para sus países, recurren a la guerra.

Las guerras son siempre indeseables, ya que causan innumerables sufrimientos, daños, destrucción, pobreza y cualquier otra calamidad que se quiera agregar a la lista. Por ese motivo los pueblos tratan por todos los medios de evitarlas y, en general, suelen ser exitosos en la búsqueda de la paz. Obsérvese los largos períodos de paz que gozan la mayoría de las naciones evitando el conflicto armado, en especial en sus propios territorios. Este hecho lleva a otra circunstancia en la que no siempre se repara: al existir prolongados períodos de paz, los militares pasan muchos años sin ejercer realmente su profesión, lo que siendo bueno y siempre deseable para sus comunidades, es malo para su calidad profesional.

Y esta nueva circunstancia conduce a otra en la que tampoco se repara demasiado: cuando llega el día de la guerra y hay que enfrentarse a un enemigo externo y real. Todos los que van al combate, aun los de mayores graduaciones, lo hacen por primera vez en su vida. Son todos primerizos. Y por ello, nadie sabe, ni ellos mismos, cómo se comportarán cuando llegue el momento de enfrentar al enemigo. Ésta es también la razón por la que en los primeros tiempos de toda guerra, los combatientes cometen tantos errores e incurren en tantas imprevi-

*El Contraalmirante de IM VGM (R) Carlos A. C. Büsser egresó de la Escuela Naval Militar en 1951. Fue profesor de la Escuela de Aplicación de Oficiales de IM y de la Escuela de Guerra Naval y cursó la Escuela de Inteligencia de la Armada. Entre 1963 y 1970 siguió la carrera de licenciado en Administración en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires. Fue Comandante del Batallón de Servicios del Regimiento de Artillería Antiaérea; del Batallón de Artillería de Campaña N° 1; de la Fuerza de Apoyo Anfibio y Jefe del Estado Mayor Conjunto. Comandó la Fuerza de Desembarco en la Operación Rosario para la reconquista de las Islas Malvinas en 1982.*



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

**Número 816**

Enero/abril de 2007

Recibido: 31.1.2007

siones. Es que el adiestramiento normal, si no ha sido de una intensidad tal que lo acerque estrechamente a los rigores del combate real, no alcanza para brindar toda la experiencia, la confianza y la madurez propias de un veterano. Todos los hombres que van al combate por primera vez, aunque no lo reconozcan y a veces aunque no se percaten de ello, se formulan una misma pregunta: ¿cómo me comportaré mañana?

Y ese comportamiento nada tiene que ver con el coraje de cada uno. En ese sentido deben distinguirse dos clases de coraje. Uno es el coraje físico, más necesario en el combatiente de menor jerarquía y que debe afrontar los mayores riesgos de ser batido por las armas que emplea el enemigo, llegando en algunos casos al combate cuerpo a cuerpo. La otra clase de coraje se refiere al coraje moral, más necesario en los niveles superiores o de comando, donde las resoluciones que se adoptan pueden causar bajas, daños y sufrimientos, no sólo a los hombres del enemigo sino a los propios, independientemente de los daños por los errores que se cometan y que puedan ser causas de alguna derrota.

### **EL ADIESTRAMIENTO INDISPENSABLE**

¿Cómo se suple la falta de ejercicio profesional que se ha mencionado? La respuesta es sabida y repetida con frecuencia: se requiere un adiestramiento continuo y un estudio intenso. Son dos cosas fáciles de comprender y de asumir y generalmente ocurre así. Pero no es tan fácil encontrar quienes ejerciten ese adiestramiento y ese estudio en la medida intensa y casi obsesiva que debería ser el comportamiento normal de quienes saben que no pueden ejecutar operaciones reales pero que también es indispensable que asuman que el día que deban actuar realmente, no podrán cometer errores en su tarea, porque ellos, u otros hombres, camaradas suyos, podrían morir como consecuencia de sus fallas.

Debe tenerse en cuenta que cuando llega el día de la guerra, ya no queda tiempo para estudiar cosa alguna. Lo que no se aprendió en la paz a través de un estudio serio e intenso, ya no se podrá aprender si no es por la experiencia, que muchas veces cobra un precio demasiado alto. El mayor aprendizaje se logra con la lectura de los testimonios de los que han tenido que combatir. Los teóricos y pensadores pueden transmitir ideas buenas y brillantes, pero son los que han tenido experiencia real los que brindan lo que más se acerca a las vivencias propias, que son las grandes incógnitas del combatiente primerizo.

Otra incógnita es qué prioridades se debe atribuir al estudio de las distintas disciplinas que hacen al quehacer de la guerra. En este aspecto probablemente no hay límites. La guerra es el fenómeno social que provoca los mayores daños y puede brindar los mayores éxitos, donde afloran las conductas más abyectas y las más sublimes, a veces al mismo tiempo y en las mismas personas, que exige a cada combatiente una entrega integral de todas sus capacidades, de todas sus energías, y aun de su vida. Por esa razón el soldado profesional se debe capacitar a un máximo nivel para poder responder adecuadamente a esas exigencias, sean ellas propias de los instrumentos y armas que va a manejar en el combate, como de otras disciplinas que no siendo específicas de la profesión militar tienen estrecha relación con ella. En ese orden, debe tener conocimientos adecuados de meteorología, electrónica, mecanismos, psicología, sociología, administración, liderazgo, etc. Pero si está en los niveles superiores de comando deberá agregar a todo aquello un buen bagaje de conocimientos de historia, leyes internacionales, la historia del comportamiento militar y como sociedad de los posibles enemigos, de los posibles aliados y de aquellos países que pueden quedar involucrados de alguna manera en los conflictos que potencialmente pueda tener que enfrentar nuestro país.

La otra cara de la preparación es la referida al adiestramiento. Se puede estudiar y saber mucho. Se puede ser un erudito en el conocimiento de muchas cosas, pero la guerra es, como decía Napoleón, un arte todo ejecución. Y como tal, además de conocer y comprender sus reglas resulta indispensable la práctica constante. Pero ya se ha dicho que es característico de la profesión militar que sus profesionales no pueden practicar con frecuencia su profesión. Por

lo tanto debe recurrirse a las ejercitaciones. Es frecuente la ejecución de ejercicios tácticos donde el militar practica la aplicación de las doctrinas y el empleo de los medios de que va a disponer. Se enfrenta así a la doctrina, al manual, al procedimiento, lo que puede llevar a que se formen jefes que, conociendo todas las prescripciones reglamentarias, resulten poco agresivos el día del combate. Suele olvidarse que en la guerra se enfrenta a un enemigo que tiene voluntad, que seguramente es idóneo y capaz, que tiene la firme determinación de derrotarnos y que está animado de un profundo patriotismo. Para enfrentar a ese enemigo es indispensable la capacitación recurriendo a los ejercicios a partidos contrapuestos, donde a la propia voluntad de vencer se le opone la del otro bando, que ejercita toda su iniciativa e inventiva para derrotarnos. Esta modalidad de adiestramiento debería ser cotidiana para generar en el combatiente propio el sentido de que su objetivo fundamental no es meramente aplicar bien las doctrinas y procedimientos sino derrotar al enemigo.

Un capítulo aparte merece para la Infantería de Marina la necesidad de un intenso adiestramiento en combate nocturno. La guerra por las Malvinas nos mostró cómo esa modalidad puede ser la más frecuente del combate que se deba enfrentar. Casi podría llegar a afirmarse que el adiestramiento diurno debería ser sólo el paso intermedio necesario para adquirir las habilidades esenciales para poder ejecutar adecuadamente el combate nocturno. Lograr la capacidad para desplazarse sigilosa y rápidamente durante la noche, en forma individual y por fracciones o unidades de tropas, la habilidad para mantener la cohesión de los movimientos, para determinar exactamente el lugar ocupado por cada unidad, para preparar y ejecutar fuegos eficaces durante las horas de poca visibilidad, la habilidad para operar los equipos modernos de visión nocturna y de localización, etc. debería ser una preocupación permanente e indeclinable.

Pero toda la capacitación y habilidades personales se alojan en el cuerpo de cada soldado, cualquiera sea su jerarquía. Por eso no se debe olvidar la importancia del adiestramiento físico, que permite sobrellevar esfuerzos, sacrificios y penurias que de otro modo podrían doblegar nuestro espíritu y obnubilar nuestro pensamiento.

Y si después de toda esa capacitación y de todo ese adiestramiento intenso y realizado con todos los medios posibles se llega al día de la guerra, seguramente arribaremos a la conclusión de que aquéllos debieron ser más amplios, más duros, más exigentes. Eso es lo que nos pasó a muchos de los que debimos intervenir en la guerra por las Malvinas y es, tal vez, una de las enseñanzas más valiosas que nos dejó el conflicto.

## **LA RECUPERACIÓN DE LAS ISLAS MALVINAS EN 1982**

### **Planeamiento preventivo inicial**

En los últimos días del año 1981 el gobierno argentino, ante la evidencia de la decisión británica de no acatar la reiterada exhortación de la Asamblea General de las Naciones Unidas para resolver la disputa de soberanía sobre los archipiélagos del Atlántico Sur, adoptó dos resoluciones. Por la primera dispuso instrumentar una propuesta al Reino Unido para negociar a todo lo largo de 1982, mediante una agenda preestablecida que condujera a la solución definitiva de la disputa. Por si ese camino fallaba o si Gran Bretaña rechazaba la propuesta, dispuso planificar la recuperación militar de las islas Malvinas, como medida extrema para obligar a Gran Bretaña a una negociación seria, lo que sería una operación a ejecutar, si las circunstancias lo aconsejaban, en un momento posterior hacia fines de 1982.

Para realizar esta última tarea se integró un equipo de trabajo conformado por un General, el Comandante del V Cuerpo General Osvaldo Jorge García, un Almirante y un Brigadier, el Brigadier Sigfrido Plessl, que comenzaron sus trabajos a fines de enero de 1982. El Almirante Lombardo, Comandante de Operaciones Navales, fue el representante de la Armada, que integró su equipo con los Comandantes de la Flota de Mar, Almirante Allara, de la Aviación

Naval, Almirante García Boll, y de la Infantería de Marina. Las primeras reuniones marcaron la necesidad de una inteligencia amplia y actualizada, que en el caso de la Armada estaba disponible, como consecuencia de haberse realizado en frecuentes oportunidades, a título de ejercitación, planeamientos similares. También la Fuerza Aérea Argentina tenía bastante información sobre personas.

Lo que se acaba de expresar conduce a una importante conclusión. Los largos períodos de paz deben servir para acumular toda la inteligencia posible sobre todos los potenciales enemigos. Y desde el punto de vista de lo que debe ser la preparación de las fuerzas armadas, son potenciales enemigos todos aquellos países con los que existe un litigio sin resolver, intereses encontrados, diferencia de intereses o cualquier circunstancia que nos pueda llevar a un enfrentamiento no deseado. La cuestión de las Malvinas con Gran Bretaña es un claro ejemplo de esta situación. El hecho de que durante mucho tiempo hubiéramos reunido inteligencia sobre las islas fue una atinada decisión. El argumento de que el país no tiene hipótesis de conflicto y que por lo tanto no es necesario desarrollar un importante esfuerzo de producción de inteligencia es una tontería que sólo puede ser sostenida por quienes, civiles o militares, carezcan del más mínimo conocimiento de lo que son los conflictos internacionales. El argumento en el sentido de que no estábamos preparados para la guerra por las Malvinas porque ésa no era una hipótesis de conflicto, tampoco resiste ningún análisis en el ámbito de las fuerzas armadas.

### **Requisitos a cumplir por la operación**

Las instrucciones iniciales dadas por el gobierno argentino indicaban que la operación, en caso de llevarse a cabo, se debía ajustar a los siguientes requisitos: ejecutarse por sorpresa, lo que implicaba el mantenimiento de un elevado nivel de secreto durante todo el proceso previo a su ejecución; debía finalizar dentro de un plazo de pocas horas, y resultar incruenta respecto de las tropas y población que se encontraba en las islas, es decir que no hubiera muertos o heridos del lado británico, extendiéndose este concepto a que no se registraran daños materiales importantes. Los dos primeros requisitos, si bien podrían presentar algunas dificultades, no parecían constituir un problema demasiado grave. En cambio el logro de la última exigencia significaba un desafío muy grande, ya que la única forma de lograr ese resultado era que no hubiera combate durante la operación de recuperación. Y esto implicaba, naturalmente, que había que conseguir que el enemigo se rindiera antes de que se produjera un combate generalizado.

Nuestra inteligencia sobre los patrones de conducta de las tropas británicas indicaba que ellas sólo se rinden si al regreso a Gran Bretaña pueden demostrar que han combatido valerosamente. Y lo demuestran haciendo un recuento de las bajas sufridas y las bajas causadas al enemigo ante el cual se rindieron. Con lo cual quedaba claro que enfrentaríamos serios problemas para cumplimentar este requisito de resultado incruento y que para lograrlo sería necesario concebir una operación que le presentara al enemigo un conjunto de circunstancias que lo decidieran a rendirse entendiendo que se cumplían aquellos parámetros. En caso contrario lucharían y no podríamos evitar causarles bajas.

De todo ello resulta una conclusión en la que no siempre se repara. La guerra y las operaciones militares en particular son, en última instancia, verdaderas operaciones de acción psicológica, donde lo que se busca es inducir al enemigo a adoptar la conducta que pretendemos que adopte porque nos conviene. Se trata de hacer, mediante el empleo de acciones militares, aplicando toda la violencia que se pueda y que sea necesaria, que el enemigo se rinda, o que se retire, o que nos entregue una posición o un área determinada, o que huya despavorido, o que desista de continuar el ataque en el que está empeñado, o cualquier otra acción que nos interese. El problema radica en que esa conducta a adoptar debe nacer en la mente y en el corazón del jefe enemigo o de sus hombres y ellos, sólo ellos, son los que la van a poner en ejecución. El objeto fundamental del combate consiste, mediante el ejercicio de la violencia propia de las acciones militares, en presentarle al enemigo un cuadro mate-

rial que lo lleve a adoptar las decisiones y la conducta que estén de acuerdo con nuestros propósitos, en el momento oportuno. En alguna medida lo decía Clausewitz: “Hay que quebrar la voluntad de combatir del enemigo”, y también el viejo Reglamento R.R.M. 35 del Ejército Argentino que afirmaba que la victoria llega cuando la idea de la derrota se apodera de la mente del comandante enemigo.

### **El planeamiento inicial**

Una primera evaluación de la situación de las islas Malvinas mostró que el objetivo fundamental y prácticamente excluyente consistía en la captura de Puerto Stanley, como se lo llamaba entonces. Era el único centro urbano del archipiélago, el lugar donde se asentaban las fuerzas militares que defendían las islas, junto a la autoridad colonial que las regía y que era seguramente la que debería adoptar la decisión de rendirse en caso de una operación de recuperación nuestra. Además, era el centro de la actividad económica y comercial, el asiento de la empresa monopólica de las islas, la Falkland Islands Company, su puerto era el único en el archipiélago que podía considerarse como tal a pesar de su capacidad reducida, y su aeropuerto contaba con la única pista aérea de cierta capacidad para recibir aviones de relativo porte. Se llegó a la conclusión de que para que se considerara que se habían recuperado las Malvinas era suficiente con la captura de esa localidad, junto con las fuerzas y autoridades británicas que se encontraban en ellas. Para asegurar el éxito de nuestra operación en un momento inicial, no parecía indispensable lograr el control de otros sectores del archipiélago. Obsérvese que esta misma apreciación fue hecha por los británicos cuando, a su vez, intentaron recuperar el mismo archipiélago. Desembarcaron lejos del objetivo, en San Carlos, como consecuencia de nuestra fuerte guarnición estacionada en las inmediaciones de Puerto Argentino, pero rápidamente marcharon hacia allí. Nadie consideró que los británicos hubieran recuperado las Malvinas hasta que lograron la captura de Puerto Argentino.

Durante ese período de planeamiento, casi informal por el número reducido de participantes en él, debe destacarse el buen entendimiento entre las personas que integraban el equipo de trabajo. Rápidamente se hizo evidente la capacidad profesional y de liderazgo del General García, a la que se agregó una circunstancia que no es menor. A lo largo de los años la Infantería de Marina se había instruido y adiestrado para el combate terrestre utilizando los manuales y reglamentos del Ejército Argentino y, para la ejecución de operaciones anfibias, nuestra doctrina. Por lo tanto, cuando los oficiales navales debimos trabajar con los del Ejército, el entendimiento fue muy rápido y sin dudas ni aclaraciones, ya que hablábamos el mismo idioma técnico. En un momento dado el General García me pidió que le hiciera conocer detalladamente la inteligencia que teníamos, para lo que lo visité varias veces en el Comando del V Cuerpo en Bahía Blanca. En esas reuniones sentí que el señor General me estaba tomando un verdadero examen, pero a la vez comprendí que yo también se lo tomaba a él, porque si las preguntas que me formulaba no hubieran tenido la enorme calidad y profundidad que tenían, yo no hubiera sentido por él el profundo respeto profesional que le tuve a partir de ese momento. Tiempo después, el 1° de abril, comprobaría otra ventaja de lo ocurrido en aquellas reuniones.

### **Comienzo del planeamiento en la Infantería de Marina**

En virtud de que la operación sería ejecutada en sus primeras fases por fuerzas de la Armada desembarcando en proximidades del objetivo, debíamos informar nuestra apreciación sobre la aptitud, factibilidad y aceptabilidad de una operación de recuperación que cumpliendo los requisitos que se han mencionado creara las condiciones para comenzar una negociación definitiva con Gran Bretaña buscando la solución de la disputa.

En consecuencia decidí preparar el documento que siempre se enseña en las escuelas de guerra, pero cuya redacción no siempre se practica en las ejercitaciones: la orientación inicial del comandante. En realidad, a esa altura del proceso de planeamiento los que iban a recibir este documento eran el Oficial de Inteligencia del Comando de Infantería de Marina, Capitán de Cor-

beta IM Guillermo Félix Botto, y el Comandante del Batallón de IM N° 2, Capitán de Fragata IM Alfredo Weinstabl. Los había incorporado al equipo después de consultar con el Almirante Anaya, el que autorizó las incorporaciones diciéndome: "Agregue todos los que quiera, siempre que ellos queden en riesgo de morir si el planeamiento trasciende". Debe recordarse que en esos días, enero de 1982, estábamos en pleno período de licencias anuales y de pases, por lo que no contaba con el Oficial de Operaciones de mi Comando, ni estaba disponible el Comandante del BIM N° 1. Estimé que la designación del Comandante del BIM2 podía darnos la ventaja de que en esa forma, y en un marco de total discreción, el adiestramiento de ese Batallón se pudiera orientar hacia la ejecución de lo que estábamos planificando.

En ese documento indicaba la misión y los criterios básicos para iniciar el planeamiento: ejecución sorpresiva de la operación y aparición simultánea desde todas direcciones, sobre los objetivos de prioridad uno, con una masa de fuerzas que asegurara el éxito inmediato; sobre cada objetivo se debía prever una acción específica y una alternativa para el caso de fracasar aquella; evitar el daño a instalaciones públicas y privadas, y a las personas, para lo que los efectivos puestos en el lugar debían ser de suficiente magnitud como para desalentar cualquier intento de resistencia; los objetivos de prioridad uno eran: el cuartel de los infantes de marina británicos, con el propósito de neutralizar la guarnición mediante su captura o cortándole el camino hacia la población; la zona del aeropuerto, para asegurar su operatividad cuando arribaran los aviones de la Fuerza Aérea Argentina que debían transportar a los efectivos del Ejército, lo que incluía el despejamiento de la pista si fuera necesario; la población de Puerto Stanley, con la captura de sus autoridades, de la fuerza de defensa constituida por civiles voluntarios, los servicios públicos y de comunicaciones, además de los buques surtos en el puerto. Agregaba las fases en que se desarrollaría la operación y la estructura de comando en cada una de ellas.

Los dos oficiales designados comenzaron su tarea, pidiendo el Comandante del BIM2 autorización para incorporar al equipo a su Segundo Comandante, el Capitán de Corbeta IM Hugo Santillán, lo que autoricé. Aquella orientación inicial, manuscrita, de aparente informalidad y sin la denominación que indica la doctrina, fue una base eficaz para la formulación de seis modos de acción tentativos, en base a los que, en su momento, en ese reducido grupo de trabajo, formularíamos el modo de acción seleccionado, lo que ocurrió a fines de febrero. Por esos días decidí incorporar al Comandante de la Brigada de IM N° 1 como Jefe del Estado Mayor y Segundo Comandante, quien acababa de asumir su comando y debía realizar una serie de actividades propias de su cambio de destino. No lo designé al Jefe del Estado Mayor del COIM porque alguien tendría que quedar a cargo durante la ausencia de todos los demás, pero él fue el único oficial que no siendo parte de la operación que se planificaba, supo siempre todo lo que se hacía, porque yo se lo informaba. Durante este proceso tratamos de que el plan a formular fuera "flexible", entendiendo que cabía esperar una gran cantidad de circunstancias imprevistas. Toda teoría de planeamiento recomienda que los planes sean flexibles, pero no siempre se define cuáles son las cualidades que hacen que un plan lo sea. Este aspecto fue objeto de una larga meditación. El Modo de Acción Seleccionado en el ámbito de la Armada se le propuso al señor General García, quien estuvo de acuerdo con él y lo aprobó luego de algunas modificaciones. Todas estas conclusiones y estudios estaban en papeles manuscritos y hasta fines de marzo no se había comenzado un proceso de redacción definitiva del plan de operaciones.

### **Acciones preparatorias**

Tan pronto recibimos la orden de comenzar el planeamiento, a la vez que preparaba mi orientación inicial, analicé el conjunto de medios que deberíamos emplear en la eventual operación a planificar. Por el conocimiento que tenía de las unidades a través de mi experiencia anterior, llegué a la conclusión de que en particular en dos de ellas podíamos llegar a tener problemas si no adoptaba algunas previsiones con tiempo suficiente. Los grupos de comandos anfibios que pudiéramos emplear presumiblemente tendrían que desarrollar un enorme esfuerzo para ejecutar en tiempo y forma todas las tareas que les pensaba asignar, y no estaba seguro de



que su estado físico general respondiera a esas exigencias. Mi experiencia de hacía no muchos años como Comandante de la Fuerza de Apoyo Anfibio (FAPA) me indicaba que allí podía haber una debilidad que era necesario comprobar y, en su caso, corregir. Por lo tanto dispuse que todo el personal de la especialidad de comandos anfibios que revistara en el componente de Infantería de Marina fuera transferido en comisión a la Agrupación de Comandos Anfibios para realizar un programa de entrenamiento físico que lo pusiera en las mejores condiciones. Por supuesto, ese entrenamiento excepcional, en pleno verano, y prácticamente antes de comenzar el período anual de actividades, generó algunas quejas y sorpresas.

La otra unidad que necesitaríamos que estuviera en perfectas condiciones operativas era el Batallón de Vehículos Anfibios. También como consecuencia de mi comando en la FAPA sabía que si bien los vehículos anfibios estaban en razonables buenas condiciones, las dificultades de los últimos años para conseguir la necesaria provisión de repuestos en los Estados Unidos hacía que su eficacia segura y a pleno fuera dudosa. Para comprobarlo, visité esa unidad en los primeros días de enero. Me informaron que había 12 de los 21 vehículos a oruga con que contábamos que estaban en condición “operativa restringida”, es decir, funcionaban pero tenían alguna limitación menor. Los otros debían ser reparados dentro del plan de tareas anual que todavía no había entrado en ejecución. Ocurría algo similar con los vehículos anfibios a rueda. En esos días se nos había indicado, ante nuestro requerimiento, que si la operación se llegaba a ejecutar, ello nunca sería antes del 15 de mayo, por lo que teníamos algunos meses para adelantar trabajos. Le indiqué al Comandante del Batallón que quería que para el 31 de marzo estuviera en condición operativa la totalidad de los vehículos anfibios, con tripulaciones adiestradas para todos ellos. Lo que no le expliqué fue la razón por la que

Vehículos anfibios  
desembarcados en la  
Isla Soledad.

---



le daba esa orden. Le pedí que esa tarde me presentara sus requerimientos de créditos y refuerzos de personal de mecánicos y de tripulaciones para contar con las dotaciones adiestradas en cada vehículo. Cumplió la orden formulando un requerimiento que me pareció holgado pero razonable dada la forma en que le había hecho el pedido.

A la mañana siguiente tuvo asignadas las partidas presupuestarias correspondientes, y la orden para el pase inmediato del personal que había pedido. Con lo que estuvo en condiciones de comenzar sin demoras el trabajo encomendado. La razón por la que le pedí que el material estuviera listo el 31 de marzo fue que no creí que pudieran terminar el trabajo en el tiempo asignado y que por lo tanto el Comandante pediría una prórroga, que yo concedería dándole un mes más, lo que nos llevaría al 30 de abril. Considerando que haríamos algunas pruebas y que aparecerían algunas fallas para corregir, era esperable que tuviéramos el material listo para el 15 de mayo. Después vendría el proceso de mantener ese buen nivel operativo hasta el momento en que, eventualmente, nos dieran la orden de ejecutar la operación.

A partir de aquella primera visita al Batallón de Vehículos Anfibios, cada tres o cuatro días pasaba informalmente por su cuartel para comprobar el avance de las tareas, cooperar si era necesaria mi intervención ante los organismos técnicos y estimular a los que realizaban el trabajo. Toda la dotación de esa unidad se comportó magníficamente esos días. Cabe recordar una anécdota risueña. Pocos días después, mientras analizábamos los modos de acción tentativos con el Comandante del BIM2, me dijo que en su opinión yo me estaba desprestigiando ante mis subordinados con motivo de las medidas que tomaba. La causa de su preocupación era que el Comandante de los vehículos anfibios le había comentado lo insólito de la orden recibida, reconociendo que se le había proporcionado todo lo solicitado, por lo que quería averiguar cómo era yo y, fundamentalmente, quería saber si yo era un poco loco. Lo que no pude averiguar fue si su preocupación nacía de la índole de la orden que estaba cumpliendo o del hecho de que le hubiera dado todos los medios necesarios para cumplirla. Y pensé algo más. ¡Qué fuerte era la estructura moral y disciplinaria de la Armada, que daba lugar, sin problemas, a que un Capitán de Fragata le llevara esa preocupación a un Almirante, con total confianza!

### **Acciones paralelas para encubrimiento de la tarea de planeamiento**

Tan pronto comenzó esta tarea resultó evidente que sería necesario contar con lugares de acceso discreto y que no generaran demasiada curiosidad en los que vieran ingresar numeroso personal superior, a veces de otras armas. El primer lugar habilitado fue el cuarto de operaciones de la FAPA, que a poco andar resultó demasiado chico. No obstante los primeros estudios se hicieron allí, con las tareas de limpieza y cafetería a cargo de los planificadores, generales y almirantes incluidos. Para contar con un lugar más amplio y más a mano de los oficiales que trabajaban conmigo en Baterías, se habilitó un local en el BIM2, de gran amplitud y confortabilidad.

Durante ese período inicial del año, y como una rutina prevista desde mucho antes, se estaba planificando en el ámbito de la Armada un operativo con la Armada de Brasil y otro con la Armada uruguaya. Nos pareció que había que encubrir la concurrencia frecuente del General García, por lo que también comenzamos el planeamiento de un ejercicio con el V Cuerpo de Ejército. El problema surgía cuando los diversos planificadores realizaban alguna consulta sin una previa explicitación del tema a tratar y uno tenía que hacer un verdadero esfuerzo para detectar rápido de qué plan estábamos hablando.

### **Los celos y recelos entre las fuerzas**

Es un hecho conocido que en todos los países del mundo existen entre los diferentes servicios de las fuerzas armadas, celos, recelos, diferencias, animosidades y muchas otras variantes en sus relaciones, que debiendo ser cordiales y cooperativas, en la práctica no lo son tanto. Las fuerzas armadas de nuestro país no eran (¿no son?) una excepción. En el comienzo del planeamiento pudo parecer que esa característica se haría presente, pero a poco

andar todos fuimos formando un solo equipo de trabajo y nació un excelente espíritu de colaboración, lo que se ratificó al ejecutarse poco después la Operación Rosario, y con mucha mayor intensidad, con los combatientes que intervinieron posteriormente en la defensa de las islas. Los hombres que están inmersos en la lucha rápidamente se integran y nace en ellos una hermandad. En cambio, en los niveles burocráticos alejados de los peligros del combate, aquel mal se sigue haciendo sentir.

### **Adelantamiento de la operación**

El 19 de marzo de 1982 desembarcó en Puerto Leith, en las islas Georgias del Sur, un grupo de obreros de una empresa argentina que tenía el propósito de desguazar una factoría ballenera en desuso instalada en ese lugar. El viaje era consecuencia de un acuerdo comercial entre una empresa escocesa propietaria de las instalaciones y de una empresa argentina, especializada en tareas de desguace. Se lo había organizado con conocimiento de la Embajada del Reino Unido en Buenos Aires y del propio gobernador británico de las islas Malvinas. No obstante, el gobierno de Londres formuló un reclamo diplomático, que rápidamente escaló hacia el nivel de un ultimátum, que se reiteró en dos oportunidades. A esas medidas diplomáticas, si se las puede llamar así, agregó con el transcurso de los días el envío de buques de guerra y de submarinos nucleares al Atlántico Sur, anunciando la conformación de la "Fortaleza Malvinas", que era un proyecto muchas veces anunciado con anterioridad. Ante esos hechos, que si se concretaban cerrarían definitivamente cualquier posibilidad de una recuperación de las Malvinas por parte de nuestro país, el gobierno argentino decidió analizar la posibilidad de adelantar la ejecución de la operación que nos había encomendado planificar preventivamente, preguntando, en la tarde del 23 de marzo, cuál sería la fecha más próxima factible para ejecutar la operación.

El requerimiento se nos anticipó esa noche a Allara y a mí y comenzamos una intensa tarea de evaluación para comprobar cómo estábamos en nuestro proceso de planeamiento y en el alistamiento de las fuerzas ya que éramos los jefes de los dos elementos de combate que debían intervenir con mayor peso. En ese momento comprendí la importancia de que el jefe esté permanentemente al tanto de la posición, condición y estado de cada una de sus unidades subordinadas, en forma de poder hacer estimaciones sin necesidad de consultas a sus subordinados. No debimos recurrir a nadie para pedir información. Varios de los buques de la flota se encontraban en el mar realizando una primera etapa de adiestramiento. Entre ellos se contaba el buque de desembarco de tanques ARA *Cabo San Antonio*, que con una buena parte del BIM2 y de los vehículos anfibios a bordo estaba operando en la zona de Golfo Nuevo, como era frecuente que ocurriera. Había que esperar que finalizara esa actividad, lo que se preveía para el 26. Era posible que tanto los buques como los elementos de Infantería de Marina estuvieran en condiciones de ejecutar la operación en un plazo muy breve, dado el sistema logístico que teníamos disponible y el nivel de alistamiento de las unidades. El plan de operaciones no estaba escrito y sólo lo conocía un reducido número de oficiales, por lo que su confección demandaría necesariamente un cierto tiempo. Esto último ocurría tanto en la Flota como en la Infantería de Marina. Lo analizamos con el Almirante Allara, y llegamos a la conclusión de que podíamos estar en condiciones de zarpar para el mediodía del 28 de marzo.

En cuanto a los planes, dado que teníamos claro el concepto de la operación y el modo de acción seleccionado, quedaba por ejecutar todo el desarrollo del plan y escribirlo, lo que no era poco. Pensamos que esta tarea también podía estar lista para la misma fecha siempre que reforzáramos fuertemente los reducidos equipos de trabajo que estaban en esa actividad. Y ante la posibilidad de que efectivamente nos dieran la orden de ejecutar la operación, pensamos que lo mejor era que comenzáramos a trabajar lo antes posible, sin esperar confirmación de la orden eventual. Y aquí se hizo evidente la enorme ventaja de la estructura física de la Armada. Allara y yo vivíamos en Puerto Belgrano a menos de 50 metros de distancia, y nuestros comandos y los miembros de los estados mayores estaban muy cercanos entre sí. Fue fácil, cuando recibimos la consulta, encontrarnos y apreciar, casi familiarmente, el problema que debíamos responder.

Allara era muy buen profesional y un hombre muy inteligente, con un enorme sentido común y con mucha experiencia sobre la disputa con Gran Bretaña por la cuestión Malvinas, por lo que tenía una visión muy precisa sobre la forma que se estaba desarrollando el entredicho. Además de ser compañeros de promoción, éramos muy amigos y habíamos trabajado juntos muchas veces, de modo que nos entendíamos bien y rápidamente. Ocurría lo mismo con el Comandante de la Aviación Naval, Almirante García Boll. En consecuencia, esa misma tarde comenzamos a reforzar a los reducidos grupos que habían estado trabajando hasta ese momento, con miembros de los respectivos estados mayores.

El 24 por la tarde le informamos al Almirante Lombardo que considerábamos que era posible zarpar de Puerto Belgrano alrededor del mediodía del 28, con la posibilidad de que si la navegación era normal, estaríamos en condiciones de ejecutar la recuperación de las Malvinas el 1° de abril a la madrugada. La Junta Militar decidió el 25 por la tarde que se ejecutara la operación en esos términos, poniendo un requisito más. La operación se debía poder cancelar hasta las 1800 del día anterior al de su ejecución, para poder reaccionar adecuadamente si Gran Bretaña se avenía a una negociación o morigeraba su actitud belicosa. Este nuevo requisito constituyó un nuevo problema a resolver, ya que deberíamos mantener en secreto el objetivo de la operación hasta el 31 de marzo, con lo que muchos de los que intervendrían en ella recién comenzarían a preparar sus fracciones con unas doce horas de antelación.

Puede imaginarse el ritmo de tareas que adquirió el funcionamiento del que ya era el Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco. En particular fue admirable la capacidad profesional que mostraron los recién incorporados, que sin tener cuando llegaron la más mínima sospecha de lo que deberían hacer, se adaptaron rápidamente y se pusieron a trabajar en la esencia de la tarea. Aquí cabe hacer una reflexión sobre cómo fue posible que pudiéramos formular ese plan con personal que acababa de incorporarse sin saber de qué se trataba, como eran por ejemplo nada menos que el Oficial de Operaciones y el de Logística y Personal. Y en esto volvemos a lo que significa el adiestramiento y la ejercitación permanente de todos los cuadros, con una característica que se debe remarcar. En ningún caso tuve que elegir o desechar la intervención de un oficial o suboficial buscando alguno que fuera mejor o que pareciera más capacitado.

Recurrí básicamente a los miembros del Estado Mayor del COIM. Como Jefe de Operaciones se había desempeñado desde los primeros días del planeamiento el Comandante del BIM2, pero si esa unidad iba a ser la que ejecutara el desembarco había que designar a otro. Por esos días de marzo el Oficial de Operaciones del COIM no había llegado de pase y fue necesario recurrir, por su jerarquía, al Comandante del BIM1. La tarea que realizó este oficial fue brillante. Recibió la orden de incorporarse al equipo en la tarde del 24 de marzo y el 28 antes de las siete de la mañana firmé los ejemplares del Plan de Operaciones de la Fuerza de Desembarco, que fueron repartidos a todos los destinatarios que a esa altura podían tomar conocimiento de él. Este plan, que era muy detallado y preciso, sirvió para que todas las unidades de tarea comprendieran sus misiones sin necesidad de consultas o aclaraciones. Otro tanto ocurrió con el área logística. El cálculo de los elementos necesarios, que muchas veces en las ejercitaciones en las escuelas de guerra lleva un tiempo prolongado, aquí se hizo rápidamente. Pero ésa era la base de la solución del problema logístico. Además había que requerir los elementos calculados, obtenerlos, embalarlos, llevarlos hasta los buques y estibarlos en las bodegas antes del 28 al mediodía. Todo se hizo bien y sin fallas importantes.

Personalmente repartí mi actividad en las coordinaciones con el Almirante Allara, su Estado Mayor, con el Comandante del V Cuerpo de Ejército y en el Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco, lo que me llevó a hacer varias veces cada día el trayecto de ida y vuelta entre Puerto Belgrano y Baterías. Por esos días adopté una decisión que fue para mí un verdadero aprendizaje. Los miembros de mi Estado Mayor formulaban frecuentes consultas sobre una gran diversidad de asuntos. Resolví que ninguno de ellos se iría sin decisión

mía sobre la consulta, fuera ella afirmativa o negativa. Estimé que ese proceder, asumiendo el riesgo de que por no analizar demasiado bien los problemas yo podía incurrir en errores, era mejor que dilatar las decisiones para tener mayor seguridad sobre ellas. Con ese concepto, decidí que como bagaje de la Fuerza de Desembarco lleváramos seis días de abastecimientos de todas las clases.

### **El sistema de abastecimientos navales**

Cabe hacer una mención especial al sistema de abastecimientos navales. Desde el 26 de marzo hasta el 28 fue capaz de entregar a las unidades navales y a los infantes todos los elementos necesarios para que zarpara prácticamente toda la Flota y la Fuerza de Desembarco, incluyendo víveres, combustibles, munición, equipos y todos los restantes requerimientos realizados. Esta capacidad se repitió a todo lo largo del conflicto.

### **El plan de operaciones**

Este plan preparado en tan escaso tiempo tenía algunas características particulares: en primer lugar se basaba en la suposición de que llegaríamos por sorpresa. Pero yo no confiaba demasiado en lograr esa sorpresa en forma completa y hasta último momento, por lo que entre las condiciones a cumplir por el modo de acción seleccionado estaba la de que para el logro de cada objetivo previsto hubiera concebida una operación componente principal y una secundaria por si aquélla fallaba por cualquier circunstancia, a lo que se agregaba la superioridad numérica que habíamos calculado que nos permitiría absorber eventuales refuerzos que pudieran llegarle al enemigo, de modo que en alguna forma eso nos daba cierta flexibilidad para encarar aspectos inesperados que se pudieran presentar.

Debido al escaso tiempo disponible, no formulamos planes alternativos basados en diferentes suposiciones. Moltke decía que el mejor plan sirve hasta la primera escaramuza, y ésa es probablemente una gran verdad. Para mí fue en todo momento una gran preocupación qué hacer si se perdía la sorpresa o la situación variaba ante nuevas informaciones que podrían aparecer.

Obtuve una conclusión. Si bien hay que descartar que los oficiales de inteligencia y de operaciones realizan una permanente evaluación de las capacidades del enemigo y de las probables circunstancias que se pueden presentar en el combate, parece conveniente que el Comandante haga lo mismo siempre, en forma casi obsesiva. Creo que su mente debe estar ocupada permanentemente por las preguntas: ¿qué hago si pasa tal cosa?, ¿o tal otra?, ¿o tal otra...? Ese ejercicio constante me ayudó en medida decisiva cuando variaron las circunstancias y supimos que el enemigo, en lugar de ser sorprendido por nuestra llegada, estaba preparando la defensa de las islas, como se verá más adelante. Y además debe tenerse en cuenta que cuando se analiza el plan que ya está aprobado, firmado y distribuido, uno piensa que tiene tantos puntos vulnerables, que puede ser afectado por tantas eventualidades, por tantos hechos azarosos, que se llega a la conclusión, y tal vez al temor, de que todo en realidad está en manos de Dios.

Por otra parte, el éxito del mejor plan exige una ejecución eficaz que siempre depende de los ejecutantes. Son ellos la clave para el logro del éxito en el combate. Yo tuve la suerte de contar con esa calidad de ejecutantes y por eso el resultado fue bueno.

### **Conclusiones sobre el planeamiento realizado y sobre el plan emitido**

El Plan de Operaciones de la Fuerza de Desembarco tenía algunas características muy particulares, además de la brevedad del tiempo para redactarlo. La inteligencia disponible había sido abundante pero tenía algunas debilidades referidas a la cartografía. Pedimos a la Fuerza Aérea que hiciera un relevamiento aerofotográfico de la zona donde íbamos a operar, el que nos llegó unas pocas horas antes de zarpar el 28 de marzo. Ante la novedad, concurri-

mos con Allara y el General García al Centro de Análisis de Imágenes de la Flota, donde contemplamos un magnífico y enorme mosaico fotográfico que nos mostraba, en una gran escala, todos los alrededores de Puerto Argentino. En una rápida mirada se advirtió que frente a la playa que habíamos seleccionado para desembarcar se observaba en el mar una mancha que parecía indicar la presencia de algunos cachiyuyos justo en la ruta que debían seguir nuestros vehículos anfibios. Nos encontramos con que el mosaico no había venido acompañado por los pares estereoscópicos que permitirían hacer una mejor inteligencia, por lo que se lo pedimos al Oficial de enlace que la Fuerza Aérea había destacado en Puerto Belgrano. Durante la navegación recibí la inteligencia hecha sobre esos pares, con el resultado de que la mancha era una piedra que no estaba registrada en la cartografía disponible. La información sirvió posteriormente para cambiar la playa de desembarco.

El Anexo Logístico contenía el detalle de todos los elementos a llevar por la Fuerza de Desembarco, sus pesos y volúmenes, con indicación de cantidades, llegando al detalle de indicar, por ejemplo, la cantidad de caramelos y cigarrillos rubios y negros. Contemplaba además el funcionamiento de Servicios para Apoyo de Combate, medidas para la administración y control de heridos y de muertos, y un Anexo de Asuntos Civiles y Gobierno Militar. En toda esta actividad se notó el valor del frecuente adiestramiento en actividades de embarco de elementos en los buques de la Flota. Todo funcionó bien, con armonía entre los que embarcaban y los que los recibían a bordo, a pesar de que estos últimos muchas veces carecían de todas las comodidades que hubieran querido ofrecer.

El tema de Asuntos Civiles y Gobierno Militar es, en las ejercitaciones de adiestramiento, algo que no suele tener una gran relevancia, pero en este caso particular constituía uno de los elementos esenciales del plan. Habíamos confeccionado uno en nuestro Estado Mayor, pero dado que ésta sería una tarea continua entre nosotros y el Ejército que se haría cargo del control posterior, decidimos con el General García que se hiciera otro entre los mismos participantes nuestros y otros del Ejército. Eso sí, la tarea se efectuaría durante la navegación. Cuando estuvo terminado incluía comunicados para la población, en inglés y en español, informando la nueva situación y dando normas a los pobladores para comportarse durante las primeras horas de nuestra permanencia en las islas. Estos comunicados, impresos en cantidad abundante, se entregaron en la totalidad de las casas particulares de la localidad y tuvieron real aplicación. Cuando los leí, comprobé que uno de ellos contenía una especie de código penal o código de faltas, con sanciones para los infractores. Me pareció que si íbamos buscando una relación cooperativa con la población, no era necesario imponer de entrada esa medida y así se lo expresé al General García en la reunión que realizamos el 1° de abril, quien estuvo de acuerdo y dispuso que posteriormente se decidiría su puesta en vigor o no. Era también muy detallado el plan de embarco de las unidades, que les aseguraba la provisión de transporte terrestre desde sus cuarteles hasta el muelle en el que estaba amarrado el buque donde debían embarcar, lo que aseguraba que no hubiera aglomeraciones ni demoras en esa tarea.

### **Presencia cercana de los jefes y acción conjunta de las fuerzas**

Creo que debe destacarse una circunstancia que en un primer momento se dispuso como una solución de rutina pero que después comprobé su enorme valor. La presencia de todos los jefes en los buques, próximos a las tropas. En el destructor ARA *Santísima Trinidad* embarcó el Almirante Allara como Comandante de Flota, junto con su Estado Mayor, y también lo hizo el General García, que en carácter de Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas estaba a cargo de la totalidad de la operación. Una buena parte de su Estado Mayor se embarcó en el rompehielos ARA *Almirante Irizar*. En el ARA *Santísima Trinidad* habían embarcado también los comandos anfibios que deberían ser los primeros en llegar a tierra cuando comenzara la operación. Mi Estado Mayor y yo embarcamos en el ARA *Cabo San Antonio*, junto con el BIM2.

Aunque esto es poco conocido, un General, a bordo de la nave almirante, dirigía una ope-

ración anfibia real donde intervenía casi la totalidad de la Flota y algunas unidades de Infantería de Marina que estaban bajo sus órdenes, para ejecutar la recuperación de las islas Malvinas, uno de cuyos primeros objetivos sería la puesta en operación de la pista del aeropuerto, para que allí aterrizaran los aviones de la Fuerza Aérea que debían transportar a los hombres del Regimiento 25 del Ejército, que quedarían a cargo de la guarnición de las islas. Cuando se repite tantas veces que durante la guerra por las Malvinas cada fuerza hizo su guerra y que no existió acción conjunta, se ignora deliberadamente esta circunstancia.

En la Fuerza de Desembarco se había incorporado, por pedido expreso del General García, una Sección del Regimiento 25 del Ejército, a la que, siempre en el supuesto de que lograríamos llegar por sorpresa, se le había asignado una tarea relevante: la captura del gobernador en su casa. Estos hombres embarcaron en el ARA *Cabo San Antonio* y soportaron estoicamente el temporal que nos acompañó casi todo el viaje. En una de mis recorridas por los alojamientos del personal me encontré al Subteniente Ricardo Reyes, que tenía una cucheta en el mismo sollado donde dormían todos sus hombres. Charlamos un rato, en medio del ambiente cargado por el encierro del sollado y la cantidad de hombres descompuestos por el movimiento del buque.

Siempre se ha dicho que los jefes deben estar próximos al personal que mandan. Es casi una verdad aceptada sin discusiones. Pero allí comprendí el importante efecto que ello produce. No sólo mejora el espíritu de los hombres que reciben el mensaje de la presencia cercana de sus jefes, sino que el efecto es recíproco. La presencia cercana de los subordinados fortalece el espíritu de los jefes, les pone en evidencia la responsabilidad que tienen ante aquéllos, hace que lo inminente del peligro que van a correr en común los convierta a todos en un mismo equipo solidario.

### **Relaciones con la tropa del Ejército que era parte de la Fuerza de Desembarco**



CLIM Büsser, Gral. García y CL Allara, en Puerto Argentino.

Tan pronto embarcamos en el ARA *Cabo San Antonio* le pedí al Teniente Coronel Seineldín, a cargo de la fracción del Ejército que constituía uno de mis grupos de tarea, que se reuniera conmigo para hablar sobre su misión. Nos acabábamos de conocer cuando subí a bordo del transporte y nos saludamos en la cubierta. Estaba seguro de que él desconocía en absoluto el contenido del plan que yo había firmado hacía pocas horas y que lo involucraba en forma directa. Además quería saber cómo era él. Apenas comenzamos nuestra conversación en mi camarote, comprendí que era un muy buen profesional, y llegué a la conclusión de que con él me iba a entender muy bien. Comentamos la idea general de la operación, su misión de capturar al gobernador, dentro de qué parámetros quería yo que se ejecutara, hizo una serie de preguntas y nos pusimos de acuerdo. Le aclaré que durante el desplazamiento en tierra él tendría asignado un vehículo anfibio de los nuestros, y que estaría agregado administrativamente a la vanguardia, para que llegara lo antes posible a su objetivo.

Dado que Seineldín era Teniente Coronel y que el Jefe de mi vanguardia era un Capitán de Corbeta, la agregación administrativa implicaba que se desplazaría dentro de la estructura de la vanguardia pero que no era parte de ella ni tenía que cumplir ninguna de las órdenes de su jefe. Para finalizar la reunión, le pregunté cómo era su tropa y cuál su adiestramiento, ya que yo sabía que sus conscriptos se habían incorporado al servicio militar hacía muy pocos días. Me miró fijo y sin dudar contestó que tenían instrucción individual, y que habían cumplido algunas condiciones de tiro, pero que tenían un gran espíritu. Saqué como conclusión que si las cosas se presentaban en forma de tener que combatir, debería apoyarlo con tropa experimentada. Y llegué a otra conclusión: ese hombre y yo seríamos amigos toda la vida. Y los años me dieron la razón. Días después me enteré que al salir de la reunión conmigo, Seineldín fue a buscarlo al Capitán Santillán, Jefe de la vanguardia, diciéndole que si bien entendía lo que yo le había dicho sobre la agregación administrativa, quería que en la relación entre los dos, Santillán le diera durante la marcha todas las órdenes necesarias, que él las iba a cumplir, porque le parecía que estaba en el esquema de una operación que habíamos planeado bien y que él se consideraba parte de ella, independientemente de su jerarquía. El contacto estrecho y la misión común nos estaban conformando como un buen equipo de combate.

### **Palabras al personal**

A poco de hablar con Seineldín, comencé una tarea que había postergado ante las otras prioridades de los días anteriores. Era evidente que si se confirmaba la ejecución de la operación prevista, en algún momento sería necesario informar a todo el personal el carácter de la misión y qué se esperaba de nosotros, en particular porque hasta el momento del embarco eran muy pocos los que sabían que el destino era la recuperación de las Malvinas. Debían ser pocas palabras, muy claras, muy directas, que llegaran al corazón de cada uno de los destinatarios y que les hicieran comprender la importancia de un comportamiento respetuoso con la población y con los soldados británicos que suponía íbamos a capturar. Las escribí durante la tarde del 28. Debo confesar que mi permanente preocupación fue que ellas pudieran resultar altisonantes o que no motivaran suficientemente a mis hombres. Recordé muchas veces aquella vieja expresión que afirma que lo sublime y lo ridículo pueden estar separados por el filo de una navaja. Cuando llegó el momento, el 1° de abril poco después de las 1800, las leí por los parlantes del buque para que todos mis subordinados supieran cuál era nuestro destino. Esa mañana le había dejado una copia al jefe de los Comandos anfibios embarcados en el ARA *Santísima Trinidad* para que se las leyera a sus hombres en el mismo momento. La presencia de un periodista con un grabador en la mano en el momento en que las pronuncié, hizo que esas palabras se difundieran bastante.

### **Se pierde la sorpresa. El enemigo prepara la defensa de las islas**

El 31 de marzo al atardecer, el Comando de la Fuerza de Tarea Anfibia tuvo información de que el gobernador británico de las Malvinas había ordenado preparar la defensa de las islas y que estaba organizando todos sus medios para ello. Se sabía que contaban con un refuer-

zo de la guarnición normal, ya que había arribado la dotación que debía hacer el relevo de la que ya había prestado servicios por un año en el archipiélago, sin que ésta se hubiera marchado de regreso, por lo que en principio serían el doble de lo que habíamos estimado originalmente. Estaba convocando a los hombres del Cuerpo de Defensa de las Islas Malvinas, organización de civiles que tenían adiestramiento militar y que podían constituir un buen refuerzo para la guarnición militar.

Ante esa situación la Fuerza Aérea había cancelado la operación que tenía previsto ejecutar para apoderarse y poner en funcionamiento las instalaciones de la pista del aeropuerto, que además se nos informaba que estaba siendo interceptada para impedir el aterrizaje de aviones argentinos. La eventual captura de esa pista estaba considerada como operación alternativa para la Fuerza de Desembarco en caso de que la Fuerza Aérea desistiera de ejecutarla.

Con toda esa información, el General García y Allara me citaron a una reunión en la *Santísima Trinidad* para el 1° de abril a la mañana.

El desplazamiento se hizo en helicóptero, volando junto con el Comandante del Grupo de Transporte, Capitán de Navío Estrada. Como en la cubierta del *Cabo San Antonio* no había lugar para que descendiera el helicóptero, nos izaron a bordo mediante un cable. El mar estaba bastante movido como consecuencia del temporal que todavía no había pasado, por lo que tuve oportunidad para admirar, en primera fila, la destreza de los pilotos navales para terminar felizmente el vuelo en la cubierta de la *Santísima Trinidad*, en lugar de irnos al agua, cosa que en algún momento me pareció que sería lo más probable.

### Cambios en el Plan de Operaciones

La reunión en el comedor de oficiales del buque comenzó a las 0940. Recuerdo perfectamente la hora porque Allara abrió la reunión diciéndome que como tenían que desplazarse a ocupar posición, deseaba que yo zarpara de regreso al *Cabo San Antonio* a las 1015. Quise saber cuánto tiempo tendríamos para decidir. Eran las 0940. Me pareció que 35 minutos serían muy escasos... Me transmitió la información que ellos ya conocían y el primer punto planteado fue el de decidir si frente a la pérdida de la sorpresa y preparativos del enemigo se podría llevar a cabo la operación, teniendo en cuenta el requisito de que resultara incruenta. Ésta había sido una de las muchas posibilidades que yo había analizado tantas veces durante la travesía y por lo tanto tenía una idea formada.



BDT ARA *San Antonio*.  
En primer plano  
el transporte isleño  
*Monsunen*.

Respondí que estimaba que a pesar de esos preparativos todavía era posible obtener ese resultado, en virtud de las características de la operación que teníamos prevista. El General García, a cuyo lado me había sentado, agregó casi de inmediato: "Yo pienso lo mismo". Quedaba dilucidada así, en tiempo récord, la cuestión fundamental. La descripción del resto de la información nos condujo a que yo manifestara mi opinión y propusiera cambios en el plan que el general García y Allara en general aceptaron, introduciéndole modificaciones, a saber: Confirmamos que la operación se ejecutaría el 2 de abril; la piedra que habíamos localizado en el mar en la ruta de los vehículos desde el buque a la costa aconsejaba que variáramos la playa de desembarco, por lo que nos decidimos por Yorke Oeste en lugar de Yorke Este; la presencia de medidas defensivas dentro de la localidad aconsejaba cancelar la operación de captura de los servicios públicos que debía ejecutar el grupo de comandos anfibios y buzos tácticos al mando del Capitán Giachino; el control de la pista del aeropuerto, que inicialmente estaría a cargo de la Fuerza Aérea quedaría bajo nuestra responsabilidad, por lo que había que asignar una tropa para que la ejecutara, prácticamente como el objetivo inicial del desembarco.



Decidí que era mejor que el grupo del Ejército a cargo del Teniente Coronel Seineldín se hiciera cargo de esta tarea, ya que la premura que teníamos para asegurar la operatividad de la pista se originaba en la necesidad de que los aviones que traerían a los efectivos del Regimiento 25 aterrizaran oportunamente en ella, y él sería el mayor interesado en que la operación se hiciera rápida y con seguridad. Ante la posibilidad de que hubiera una resistencia británica importante en ese lugar, tendríamos la masa de la fuerza de desembarco para reforzar a los hombres del Ejército y resolver con rapidez la cuestión. A la vez, si los británicos habían previsto medidas defensivas en la casa del gobernador, lo más indicado era que esa tarea se la asignáramos a personal con un elevado grado de adiestramiento, del que carecía la gente de Seineldín, como él ya me había comentado el día de la zarpada. Esta tarea se la asignamos al grupo de Comandos Anfibios y Buzos Tácticos de Giachino. Tuve conciencia de que era lamentable que Seineldín no le pudiera transmitir a Giachino la información que le habíamos dado a él, pero pensé que seguramente las cosas habrían cambiado tanto en la casa del gobernador que esa información no tendría ninguna actualidad. Propuse que los Comandos Anfibios que tenían que capturar el cuartel de las tropas británicas en Moody Brooks hicieran grandes explosiones para marcar a los defensores británicos de la localidad que hacia el Oeste había una fuerza argentina importante.

A mi recomendación adhirió el General García, pero con una cómplice sonrisa agregó que hicieran todas las explosiones que quisieran, pero que no rompieran nada porque después nosotros tendríamos que usar ese cuartel. Allara propuso modificar la hora "H", que estaba prevista para las 0600 y llevarla a las 0630, lo que resultaba más conveniente, por razones de visibilidad, para los buques que debían permanecer en aguas interiores restringidas muy próximos a la costa. Ante la nueva situación, pedí que se me asignara apoyo de fuego naval durante mi movimiento hacia la localidad. Allara dispuso que la corbeta ARA *Drummond* diera ese apoyo desde el Norte sobre la zona de playa Yorke y del aeropuerto y que el destructor ARA *Santísima Trinidad* lo hiciera desde la zona próxima a Puerto Enriqueta. La idea era contar con apoyo de fuego naval para enfrentar a posibles blancos de oportunidad que se nos pudieran oponer y que, por lo variable de la situación, no podíamos descartar que aparecieran, aunque no teníamos ninguna información al respecto. El Estado Mayor de la Flota aportó en ese momento una carta de puntos blanco, que si bien era de una escala muy grande, nos sirvió mucho.

También coordiné con el señor General García la no entrega del comunicado a la población en el que se mencionaban las faltas y las sanciones previstas. A los buzos tácticos que viajaban en el submarino ARA *Santa Fe*, y que tenían la misión de capturar el faro San Felipe, comprobar la existencia o no de enemigos en el istmo que une la Península de Freyssinet con el resto de la isla y marcarnos la playa de desembarco, les suprimimos las dos primeras tareas por el riesgo que implicaba la posibilidad de tener un enfrentamiento. El Estado Mayor de la Flota quedó en informar esta modificación al *Santa Fe*. No habían transcurrido los 35 minutos que indicara Allara y habíamos modificado todas las resoluciones básicas de una operación anfibia, pero mantuvimos el concepto general de la operación y no introdujimos cambios sustanciales en los movimientos de las fracciones principales.

Muchas veces me he preguntado cómo fue posible que en tan corto tiempo pudiéramos acordar todo eso. Creo que fue fundamental que a todo lo largo del proceso de planeamiento, los tres que estábamos allí adoptando decisiones habíamos estado profundamente involucrados en el proceso anterior de planeamiento. No necesitábamos consultar con ninguno de nuestros subordinados de los respectivos estados mayores los problemas esenciales, porque habíamos participado de toda la elaboración anterior. Creo que ésa es una enseñanza que se debería rescatar. Creo también que es fundamental, en los días y horas previas a una operación, estar pensando permanentemente en las diferentes capacidades que puede poner en marcha el enemigo, y estar concibiendo soluciones por si ellas se presentan. Por lo menos en mi caso, me fue útil haber pensado muchas veces qué haría si se concretaban una gran variedad de las capacidades del enemigo. Tuve tiempo, antes de embarcarme en el helicóptero para el regreso, de saludar a los comandos anfibios y buzos tácti-

cos que pocas horas después comenzarían el desembarco. Ése fue un momento muy emotivo para mí. Nunca olvidaré el largo apretón de manos que nos dimos con Giachino, deseándonos suerte mutuamente.

Creo también que todos esos cambios fueron posibles porque el plan era bastante flexible y, fundamentalmente, porque también eran flexibles los subordinados que, después de esas modificaciones, debieron reajustar sus respectivos planes. Y al decir los subordinados me refiero especialmente a los miembros de los Estados Mayores de la Flota y de la Infantería de Marina.



Planificadores y ejecutores de la Operación Rosario. De izquierda a derecha, CLIM Büsser, CFIM Weinstabl, CFIM Botto, semioculto CFIM Payba y CNIM Pita, en el momento en que reciben la noticia de la muerte del CCIM Giachino.

## 2 DE ABRIL DE 1982. RECUPERACIÓN DE LAS MALVINAS

La ejecución de la operación mostró una serie de aspectos cuya síntesis se puede expresar así:

### Comandos anfibios y buzos tácticos

Se hizo evidente el buen nivel de instrucción básica que tenían todos los integrantes, producto de sus cursos de formación y de las tareas realizadas en forma continua, a lo que se agregó las ventajas de haber realizado el entrenamiento de los meses de verano a que ya se hizo referencia. A pesar de ello, tuvimos dos hombres con fracturas debido a caídas y golpes sufridos durante la marcha nocturna y varios con lesiones que demandaron algún tiempo para su recuperación. En particular la operación de trasbordo del destructor ARA *Santísima Trinidad* a los botes de goma, en absoluta oscuridad y silencio, con el mar bastante agitado, sin sufrir accidentes ni contratiempos, fue motivo de un comentario elogioso por un estudioso británico de cuestiones militares, cuando un par de años después preguntó cuántas bajas habíamos sufrido en ese movimiento. Durante la operación estos hombres cumplieron cabalmente su misión, y debieron ejercitar una elogiable iniciativa e improvisación, como era propio esperar de ellos.

Los buzos tácticos que debían marcar la playa lo hicieron mostrando una excelente iniciativa y decisión. Recuerdo que sentí una admiración muy grande y, por qué no decirlo, una pater-

nal ternura cuando mi vehículo tocó tierra firme y vi en la playa, echado cuerpo a tierra a un buzo táctico que con su linterna roja nos marcaba el lugar preciso para desembarcar.

En particular cabe analizar el comportamiento del grupo liderado por el Capitán Giachino que, integrado por comandos anfibios y buzos tácticos, estaba destinado a cumplir, dentro del marco de sorpresa con que esperábamos caer inicialmente, una tarea técnica dentro de la localidad, pero al que tal vez, al modificar el plan, le asignamos la tarea más difícil y sujeta a los riesgos mayores por la falta de información actualizada sobre su objetivo. Funcionaron coordinadamente, con agresividad y espíritu cooperativo. Sus hombres tenían diferente origen pero, en la realidad del combate, actuaron como si fueran una sola y homogénea unidad. De hecho, entre los tres heridos que sufrimos en el ataque a la casa del gobernador, había comandos anfibios y buzos tácticos. Esta circunstancia la analizamos al regreso con Allara porque nos pareció que en una marina pequeña como la nuestra tener dos unidades que realizan un conjunto de tareas, que si bien tienen diferencias, presentan también muchas similitudes, podía no ser la manera más eficiente y económica de emplear los medios y los esfuerzos. En consecuencia propusimos que se analizara qué aspectos podían ser comunes o realizados en una misma unidad, con dos orientaciones diferentes. No conozco si hubo algún análisis posterior, aunque sé que actualmente las dos unidades funcionan separadamente, como lo hacían en aquella época.

### **La vanguardia**

Frente a la marcada incertidumbre referida a la presencia y actividades del enemigo en la preparación de la defensa de Puerto Argentino, decidí utilizar durante el movimiento buque a costa una formación de columna, que repetimos en el desplazamiento terrestre hacia la localidad. En consecuencia, se dispuso una vanguardia con sus tradicionales misiones, que cumplió acabadamente. Cuando hizo desembarcar y desplegar a los tiradores para asegurar el pasaje sin contratiempos en el istmo al Sur del aeropuerto y cuando recibió fuego enemigo al aproximarse a la localidad, su desempeño fue excelente y el comportamiento de sus soldados conscriptos fue el propio de combatientes veteranos.

### **El BIM2 y la batería de apoyo directo**

El comportamiento del BIM2 fue excelente durante la marcha hacia la localidad y al enfrentar el fuego enemigo en sus inmediaciones. Pero lo más destacado fue el comportamiento mostrado hacia la población civil una vez que entramos en la zona urbana. No hubo un solo acto descomedido, un solo exceso, una sola queja de algún poblador. Ese comportamiento debería ser motivo de orgullo para todos los argentinos, y también motivo de estudio para determinar las raíces de esa conducta tan hidalga y generosa de todos los niveles jerárquicos. ¿Bastaba la orden que impartí para que respetaran a la población y a los soldados que pensábamos capturar y los trataran con total hidalguía? ¿Bastaba la buena disciplina que tenían nuestros hombres? ¿Qué importancia tuvo nuestra tradición naval de respeto al vencido? ¿Cuál fue la importancia que para motivar esa conducta tuvo la formación moral que cada uno de nuestros hombres traía desde su hogar? ¿Cuál la de nuestras raíces religiosas? ¿Fue sólo la recuperación de nuestras islas la que motivó ese buen comportamiento? Y se podría seguir formulando cuestiones semejantes que aún no han sido abordadas por nuestros intelectuales.

Y debe tenerse en cuenta que esa conducta generosa no fue exclusiva de los que recuperaron las islas el 2 de abril, sino que se proyectó en todos los estratos de la fuerza argentina que defendió posteriormente el archipiélago. No hubo un solo isleño que formulara una queja sobre el comportamiento de nuestros soldados a lo largo del período que se extendió hasta el 14 de junio. A tal extremo llegó la hidalguía del trato para con los soldados británicos prisioneros, que antes de ser embarcados a bordo del avión que los sacaría de las islas, se los envió al cuartel para que cada uno de ellos hiciera sus valijas llevándose todos sus efectos personales. Para los que estaban alojados en casas de familia, se pidió a éstas que les prepararan



Infantes de Marina desembarcados por un helicóptero Sea King de la Armada.

el equipaje y se lo recogió con un camión que se los entregó en la pista antes de subir al avión. No conozco antecedentes de un trato tan generoso con otros prisioneros.

También llevamos una batería de artillería para el apoyo directo del BIM2. Asimismo, yo tenía pensado que si los británicos eran renuentes a rendirse y era necesario comenzar acciones de combate, lo haría con fuego de artillería sobre el lugar donde detectara el puesto de comando británico. Por esa razón la batería fue desembarcada tempranamente y cuando entramos a la localidad ya estaba en condiciones de hacer fuego, lo que felizmente no fue necesario porque la rendición se produjo bastante temprano. Cuando los británicos se rindieron, la batería estaba en posición y tenía vista directa sobre la zona próxima a la casa del gobernador.

### Asuntos civiles

El control de la población y de las relaciones entre ella y las propias fuerzas es un tema que pocas veces se ejercita y cuyo estudio parece secundario frente a las necesidades de vencer al enemigo. No obstante, la forma en que se resuelvan aquellas relaciones, tanto desde un primer momento como a lo largo del tiempo, es condicionante para una relación que evite enconos, necesidad de controles y, muchas veces, una imagen internacional que puede no ser fácil revertir. En nuestro caso, el 2 de abril los servicios públicos no sufrieron interrupciones ni daños y el control de la población, dándole instrucciones prontas y precisas sobre su comportamiento, tanto por escrito casa por casa como radiales, evitó el pánico, facilitó la solución de problemas y dio lugar a que a pocas horas de haber recuperado las islas la población comenzara a retomar su vida normal y adoptara una actitud positiva y cooperativa. Y tal vez lo más importante, dada la mala imagen internacional que tenía el gobierno argentino con motivo de los derechos humanos, si hubiéramos cometido el más mínimo abuso o tratamiento incorrecto contra cualquier persona, todavía se nos estaría echando en cara. Que ello no ocurriera así es algo de lo que no reparamos mucho porque no ocurrió, pero que debe ser rescatado. Por lo tanto resulta una conclusión importante: la relación con la población enemiga, lo que debería ser objeto de ejercitaciones frecuentes e intensivas.

### Servicios para Apoyo de Combate

Ésta es otra actividad que no se suele practicar demasiado, pero que cuando llega el momento resulta esencial. En nuestro caso llevamos un equipo de trabajo bastante amplio, si se tiene en cuenta que las previsiones eran que a "H más seis" estaríamos transfiriendo la responsabilidad del control al Ejército y comenzaríamos nuestro repliegue. Resolvieron una can-

tividad de aspectos inesperados y pusieron en evidencia una iniciativa que si bien es característica de nuestro cuerpo, no dejó de ser importante dadas las circunstancias que vivíamos.

## RENDICIÓN DEL GOBERNADOR BRITÁNICO

En mis previsiones estaba que cuando hubiéramos desembarcado con éxito y controlado la localidad, si las fuerzas británicas no se habían rendido, antes de atacarlas y de acuerdo con nuestros propósitos de lograr su rendición antes de que el combate se generalizara, procuraría entrar en un proceso de parlamento para lograr su rendición. Tenía la decisión de hacerlo así pero, contrariamente a todas las diversas circunstancias del combate planeado, respecto de las que había analizado todas las posibles variantes e inconvenientes que se me ocurrían y lo que haría en cada caso, en esta cuestión del parlamento no había analizado mucho qué hacer, tal vez por no ser cuestiones estrictamente de combate. Lo cierto es que tan pronto ingresamos a la localidad y mientras comprobábamos la situación de cada elemento de la Fuerza y adoptábamos medidas de seguridad inmediata, el Almirante Allara me informó que el gobernador pedía parlamentar, a lo que respondí que iría yo en persona a su encuentro, como había pensado, desarmado y solo. Dos errores que después comprobaría, a lo que casi de inmediato agregué otro error más: se me sugirió no llevar equipo de comunicaciones para que los británicos no pudieran interpretar que íbamos armados, lo que acepté, por lo que soy el exclusivo responsable de la mala decisión. Mientras caminábamos hacia la casa del gobernador, comprendí la necesidad de tener buenas comunicaciones con la Fuerza que había quedado algunos cientos de metros atrás, por lo que acordamos algunas medidas con el Capitán Roscoe, que iba conmigo, por su buen manejo del inglés por si me hacía falta como eventual intérprete. Decidimos contactarnos con las fracciones que veíamos próximas a nosotros y que tenían sus comunicaciones que funcionaban bien. Al llegar a la casa del gobernador, los dos primeros errores se hicieron eviden-

tes. El primer soldado británico que estuvo cerca de mí me puso la boca de su fusil en el estómago. La forma en que resolví la situación es una anécdota que no resulta trascendente.

Cuando el gobernador decidió la rendición, me encontré con que no tenía hombres míos para que se hicieran cargo de nuestros tres heridos, ni de quienes desarmaran y controlaran a los numerosos prisioneros británicos que se encontraban en la casa del gobernador. Felizmente pudimos resolver todos esos inconvenientes gracias a la diligencia e iniciativa de los Capitanes Roscoe y Monnereau. Si comparo las decisiones del día anterior en el ARA *Santísima Trinidad* y este conjunto de errores, pienso que lo rescatable es la experiencia de la necesidad de estar permanentemente pensando en los problemas que se pueden presentar y en cómo resolverlos, en forma de que cuando se presenta alguno de ellos es posible arbitrar mejores soluciones.



El Gobernador Británico, en el centro de la foto.

### Control emocional de los hombres

Éste es un aspecto sobre cuya importancia decisiva caí en cuenta a poco de la rendición del gobernador británico. Los hombres durante el combate han tenido miedo, han estado bajo extrema tensión, están cansados, han visto incluso caer compañeros, y todas esas emociones los hacen proclives a transferir a los soldados enemigos lo que pueden interpretar como culpas por lo que haya pasado. Por ese motivo el control de los prisioneros, que inicialmente estuvo en manos de los mismos soldados que los capturaban o de otros que también habían estado involucrados en las acciones, lo puse a cargo de la Reserva, cuyos integrantes, por no haber estado directamente en acción, podían manejarlos con más frialdad y profesionalidad. Creo que éste es también un aspecto a profundizar.

## **Regreso de la Fuerza de Desembarco**

Teníamos previsto que la Fuerza de Desembarco regresara, a partir del momento en que hubiéramos terminado la transferencia del control al Ejército, en los mismos buques en los que había viajado a sus objetivos. Sin embargo teníamos alguna información respecto de que los británicos desde hacía varios días habían destacado submarinos nucleares al Atlántico Sur, sin que supiéramos el lugar desde donde habían partido ni la fecha de la zarpada. Dado que nuestros buques regresarían hacia el Norte y esos submarinos presuntamente podían venir desde el Norte, con el Almirante Allara quisimos disminuir los riesgos de que un buque nuestro con tropas pudiera ser atacado durante el regreso. Por lo tanto decidimos que todos los hombres que pudieran regresar por vía aérea lo harían de esa manera. Comenzamos el movimiento en las primeras horas de la tarde del mismo 2 de abril, con el resultado de que hubo quienes esa misma noche durmieron en sus casas en Mar del Plata y en la zona de Puerto Belgrano. En esa reunión estaba presente el Comandante de la Aviación Naval, Almirante García Boll, al que le pedimos que se hiciera cargo de coordinar los vuelos con aviones de la Armada y de la Fuerza Aérea hasta el lugar más próximo en el continente y, desde esos lugares, a los destinos respectivos en otros medios aéreos que podían ser aviones de Aerolíneas Argentinas.

Fue una operación improvisada pero sin imprevisiones. La eficiencia, capacidad profesional y espíritu de cooperación que empezaba a manifestarse entre los que estaban involucrados en esas tareas, tanto de los hombres de la Aviación Naval como de la Fuerza Aérea, resolvieron todos los problemas. No perdimos ni una caramañola. No se nos quedó ningún hombre esperando transporte en ninguna parte. El último avión con hombres de la Fuerza de Desembarco decoló al atardecer del 3 de abril desde Puerto Argentino. Cabe señalar que el 3 de abril, y como consecuencia del anuncio británico de que destacarían una fuerza de tarea para recuperar las islas, poco después del mediodía, recibimos una orden para suspender el regreso de las fuerzas que se encontraran todavía en las Malvinas. Debí informar que ya no era posible cumplirla, porque no quedaban unidades de combate en el lugar.

Los que viajamos en el último avión que decoló de Puerto Argentino llegamos a la noche a Río Grande, donde cenamos y dormimos en los alojamientos del BIM5. Allí tuve oportunidad de anticiparle al Comandante del Batallón que si me ordenaban enviar fuerzas para la defensa, su unidad era la primera prioridad. Conociéndolo al Capitán Robacio, me imaginé que en ese mismo instante comenzaba su alistamiento. Algunas veces se ha dicho que después del 2 de abril, los militares esperábamos que los ingleses no vendrían a arrebatarnos nuevamente los territorios que habíamos recuperado ese día. Todas las previsiones que a partir del 3 de abril fuimos tomando en la Infantería de Marina evidencian la falsedad de esa versión.

El 4 a mediodía, los últimos en regresar almorzamos en Puerto Belgrano y Baterías. Mientras tanto, los buques que habían quedado en Puerto Argentino, tan pronto tuvieron a bordo todos los hombres y elementos que debían volver embarcados, zarparon hacia sus bases en el continente.

## **REFLEXIÓN FINAL**

La recuperación incruenta de las islas Malvinas había sido realizada con éxito. La premura con que tuvimos que ejecutar la operación y el poco tiempo disponible para redactar el plan no fueron obstáculo para que todo se desarrollara bien. A riesgo de resultar cargoso y reiterativo, ese resultado se debió a la calidad de todos los hombres que participaron en la operación, de la estrecha cooperación entre los distintos componentes de la Armada, al adiestramiento que tenían todos, hasta los escalones más bajos de la estructura. Se evidenció una capacidad de estrecha cooperación con el Ejército, uno de cuyos generales fue el verdadero comandante de la acción de recuperación de las islas, al que estuvieron subordinadas la Flota y la Fuerza de Desembarco.



El 2 de abril cesó la usurpación británica que comenzara en 1833. Los funcionarios coloniales británicos y las tropas que los respaldaban fueron enviados esa misma tarde al continente, y a la noche entregados a la Embajadora británica en Montevideo. No quedó en las Malvinas, y al día siguiente en las Georgias del Sur, el más mínimo vestigio de control británico.

La operación había sido un éxito. Pero los británicos anunciaban el envío de una fuerza de tarea al Atlántico Sur, por lo que debimos empezar a pensar de inmediato en la posible defensa de las islas, no sólo de las Malvinas, sino también de las Georgias, recuperadas el 3 de abril y de las Sandwich, donde teníamos una base científica. En esa defensa también intervino la Armada, con sus buques y aviones y con el envío de tropas de Infantería de Marina. Este último aspecto es otra historia sobre la que cabe reflexionar en otra oportunidad. ■

## MAN Ferrostaal Argentina S.A.



80 m Offshore Patrol Vessel (OPV)



MAN Ferrostaal lleva más de 40 años en el país ofreciendo sus servicios para Inversiones Industriales, de Infraestructura y de Defensa, como Contratista General o en consorcio con empresas nacionales e internacionales en proyectos de gran escala, especialmente en las áreas de siderurgia, química, petroquímica, industria naval, transporte y metalmecánica.

Lima 355 8° – C1073AAG BUENOS AIRES - ARGENTINA

Tel ..54-11-5031 5300 – Fax ..54-11-5031 5301

Mail [fsa@ferrostaal.com](mailto:fsa@ferrostaal.com)

[www.manferrostaal.com](http://www.manferrostaal.com)