

PRELUDIOS DE ACCIÓN MILITAR CONJUNTA

Una operación conjunta planificada durante el conflicto de 1978 por la soberanía de las islas del canal Beagle

Alberto Gianola Otamendi

Seguramente, muchos afirmarían que una operación es realmente conjunta cuando está integrada por componentes de dos o más Fuerzas Armadas, en un equilibrio proporcional y con tareas e incidencia equivalentes en la misión.

También podría asumirse que la participación debería comenzar en el mismo proceso de planeamiento previo y en la conducción de su desarrollo. Seguramente, nos adherimos a este concepto, aunque tenemos siempre en claro que la situación y el teatro o área de operaciones puede privilegiar alguno de los componentes o su comando. Seguramente, así es.

Sin embargo, todo proceso tiene pasos previos de aprendizaje y de elaboración. Como antes de caminar se gatea, antes de integrar fuerzas para operaciones complejas hay necesariamente preludios a menor escala.

En ese transitar hacia la acción conjunta, un caso que hoy traemos a la memoria es el de una operación anfibia helitransportada que se planificó durante la escalada de 1978 en el marco del conflicto limítrofe con Chile por las islas y los islotes de los archipiélagos situados en el canal Beagle, las más conocidas son Picton, Lennox y Nueva.

Al escalar el conflicto y la disputa diplomática, y en previsión del rechazo de los términos del laudo arbitral, ambos países prepararon militarmente sus fronteras. El esfuerzo argentino se conocería luego como "Operación Soberanía" –aunque su nombre fue variando en los diferentes niveles y etapas del planeamiento–, y esta sería esencialmente ofensiva.

El Capitán de Fragata (R) Alberto Eduardo Gianola Otamendi es licenciado en Sistemas Navales de Superficie, y Analista Operativo (SIAG, 2000).

Desde su retiro en 2013 es Capitán Fluvial y de Ultramar, Perito Naval, Surveyor y Consultor de Seguridad Marítima, experto en antipiratería. Cursó posgrados en Gestión de Educación (U. Di Tella), Dirección de Organizaciones (INUN), Programa de Política, Gobierno y Administración Pública (UCA, 2007) y Gestión de Riesgos y Desastres (Universidad del Salvador, 2008).

Fue Comandante de la lancha patrullera ARA Concepción del Uruguay (ONU, 1992), del aviso ARA Francisco de Gurruchaga (2004) y de la Agrupación de Lanchas Rápidas (2009).

Cumplió Misiones de la Paz de la ONU en América Central (ONUCA, 1992) y Haití (MINUSTAH, 2011) y una campaña antártica en el rompehielos ARA Almirante Irizar (1993). Fue profesor y Plana Mayor en el

Sigue en la siguiente página.



Viene de la página anterior.

Liceo Naval Militar "Fco. De Gurruchaga" (1995/96), en la Escuela de Operaciones (2001 y 2002) y en la Escuela Superior de Guerra Conjunta (2007/2008, 2011/2013). Además prestó servicios a bordo de las siguientes unidades: lancha patrullera ARA Clorinda, corbetas ARA Espora, Parker y Drummond y en la Dirección de Personal Naval. Capacitado en European Security Cooperation (NATO School, Alemania, 2005), en Operaciones Marítimas de Superficie (SWOS Command, US Navy, Newport, 1996), como Coordinador de Búsqueda y Rescate (SAR), en Acciones Humanitarias, en Desarme, Desminado y Reinserción de excombatiente (CAECOPAZ, 2007) y en Cuestiones de Género (CAECOPAZ, 2010). Distinguido por las Naciones Unidas por Mérito "En servicio a la paz" en Centro América, ONUCA, 1992 y en Haití, MINUSTAH, 2011.

Una Operación es Conjunta cuando dos o más Fuerzas participan desde su planificación y durante su desarrollo y conducción. Este fue un caso claro de conjunción de medios y esfuerzos.

En particular, el sur patagónico argentino y la Isla Grande de Tierra del Fuego fueron testigos y protagonistas de ese alistamiento.

En la visión estratégica nacional, Tierra del Fuego se encontraba dentro del teatro de operaciones "Sur" (Patagonia), a cargo del Comandante del V Cuerpo de Ejército, quien, desde Bahía Blanca, tenía a su cargo todo el territorio y las fuerzas argentinas desplegadas al sur del Río Colorado.

En particular en Tierra del Fuego, los planes incluían dos maniobras ofensivas, una terrestre para conquistar la parte norte de la isla y una anfibia para asegurar el dominio de las islas al este del meridiano del Cabo de Hornos. Los planes defensivos comprendían la protección de Ushuaia y la costa sur mediante el cierre del canal con la acción combinada de un pequeño grupo naval de lanchas torpederas y patrulleras apoyadas por una escuadrilla aeronaval de helicópteros misilísticos, artillería costera y minado de pasos marítimos clave. Ello era complementado con la defensa antiaérea puntual de las ciudades y los objetivos vitales para la subsistencia de la población.

Por fuera del archipiélago, otros esfuerzos navales (la Flota de Mar, la Aviación Naval embarcada y la Fuerza de Submarinos) daban cobertura más amplia a este "subteatro". El Ejército y la Fuerza Aérea actuarían predominantemente en el continente, salvo escasas excepciones, de muy pequeña escala, que se mencionan luego.

La isla se dividió, entonces, en dos áreas de operaciones, diferenciadas: una, en las planicies y los montes del norte, a cargo de la Infantería de Marina, con casi la totalidad de los medios de esa fuerza anfibia, y otra, al sur del lago Fagnano, que abarcaba el canal Beagle y los archipiélagos australes. Esta última se conoció como Comando de la Zona Insular (COZI), que se puso al mando del Contralmirante Juan Carlos Malugani, entonces Comandante del Área Naval Austral y Jefe de la Base Naval Ushuaia.

Ambas áreas dependían orgánica y administrativamente del Comandante de Operaciones Navales (Vicealmirante Julio A. Torti), al igual que la Flota de Mar con su ala aérea, la Fuerza de Submarinos y la Aviación Naval no embarcada; no obstante, en virtud de los esfuerzos estratégicos terrestres que debían realizarse, la parte norte de la isla dependía operativamente del V Cuerpo de Ejército o, más propiamente enunciado, este coordinaba su maniobra con aquel.

El sector fueguino era asistido logísticamente por un puente aeronaval del Comando de Sostenimiento Logístico Móvil (de la Fuerza Aeronaval N.º 3) y, por vía marítima, a través del Comando de Transportes Navales.

Por otra parte, como dijimos, el resto de la Armada tenía sus medios divididos en otras fuerzas de tareas. El poder naval principal estaba constituido por la Flota de Mar (FLOMAR), al comando del CL Humberto Barbuzzi, que apoyaría las acciones en este teatro insular. La escuadra naval agrupaba al crucero A.R.A. *General Belgrano* y los buques artilleros y misilísticos (tres corbetas nuevas y nueve destructores viejos), la aviación embarcada en el portaaviones A.R.A. *25 de Mayo*, la tercera escuadrilla aeronaval de ataque (12 aviones Skyhawk A4Q, de los cuales 5 se configuraron como interceptores y el resto como bombarderos), la escuadrilla antisubmarina con 3 aviones Grumman S2A y S2E Tracker junto a 3 helicópteros Sea King, y los buques petroleros y logísticos de apoyo.

El mismo portaaviones llevaba a bordo una sección de tiradores adiestrados en operaciones helitransportadas, provenientes del BIM 4.

Como nota de interés, y propia del ingenio nacional, al 25 de Mayo se le colocaron redes antimisil, pesadas cotas de malla de acero confeccionadas con redes antitorpedo originarias de los acorazados Moreno y Rivadavia (principios del siglo xx).



Portaaviones ARA 25 de Mayo con su ala aérea embarcada en esos días, con redes antimisil confeccionadas con viejas redes antitorpedo de los acorazados Moreno y Rivadavia.

Entonces, en el área meridional, al sur del lago Fagnano, a órdenes del COZI, se integró la Fuerza de Tareas 42 con la Agrupación de Lanchas Rápidas (Grupo de Tareas GT 42.1), reforzada con la Agrupación de Buzos Tácticos, un Grupo de Minado y el Destacamento Naval de Playas, el Grupo de Tareas Anfibia (GT 42.2), propio del Comando de la Fuerza de I.M. N.º 1 (FAI1), con aproximadamente 700 hombres, para la proyección de fuerzas a las islas defendidas y, finalmente, un Grupo de Tareas Aeronaval con los medios de aviación naval no embarcados en el portaaviones, el que, para sus misiones en esa parte de la isla, conformaba el GT 42.3.

La capital del viejo territorio nacional, Ushuaia, era asiento del Comando del Área Naval Austral (COZI, en su configuración operativa), y allí fue trasladada la jefatura y parte de la Fuerza de Infantería de Marina N.º 1 o Austral.

Esta era (y todavía es) una unidad de combate autónoma, usualmente asignada al litoral patagónico, por lo que está equipada e instruida para el frío monte fueguino. Por lo general, está integrada por solo dos batallones, el BIM N.º 4 y el BIM N.º 5, lo que constituye una excepción, pues todas las demás fuerzas maniobran como organizaciones ternarias, es decir, en equipos de tres unidades.

Para este conflicto, la FAI1 fue desmembrada y, mientras el BIM N.º 4, que provenía de su asiento en Trelew, permaneció a sus órdenes, el segundo elemento (el BIM N.º 5) fue incorporado al grueso de la Brigada de IM que tomó posiciones en el terreno, cercanas a su acantonamiento habitual en la ciudad de Río Grande.

La Operación Soberanía de 1978 en su preparación, movilización, despliegue, logística y aprendizajes tácticos, fue esencial para los aciertos posteriores en la Batalla por las Islas del Atlántico Sur de 1982.



Foto de oficiales del BIM 4 (el Comandante, a la izquierda) durante una inspección.



Oficiales del EA de la compañía Leopard.



BIM N.º 4 completo, formado sobre la Avda. Maipú, Ushuaia, 1978.

En 1978 el BIM 4 reforzado por una compañía del EA prepararon una operación anfibia helitransportada sobre las islas en litigio.

El grupo de tareas 42.2 estaba formado por el BIM N.º 4 (+) y la sección de vehículos anfibios a rueda (VAR) para motorizarlo. Fue acomodado en el Colegio Nacional N.º 1 José Martí, en el centro de la ciudad capital, y en un vivac junto al río Pipo.

Precisamente el BIM 4 (CFIM Antonio Moceolini, Comandante; TNIM Raúl A. Herrera, Segundo Comandante) era la unidad anfibia designada para ejecutar la operación en el sur. Estuvo formado inicialmente por dos compañías de tiradores (Kaiken, con el TNIM Silvio E. Galíndez como jefe, y Jaguar, a cargo del TNIM Marcos Moral), más la de comando y apoyos, un Estado Mayor y una fracción sanitaria.

En los momentos previos a su despliegue en la isla, fue engrosado por una tercera compañía de tiradores, muy peculiar en su orgánica, del Ejército Argentino (la compañía Leopard), conformada por personal del Comando de Institutos Militares, al mando del Capitán Mario Fragni. Aparte de las fracciones de tiradores, tenía un grupo de ametralladoras, otro de cañones sin retroceso de 75 mm. y otro de lanzacohetes como apoyos de fuego, además de uno de demoliciones. La totalidad de los hombres era del orden de 124.

Preliminarmente, en la zona de adiestramiento de Trelew y durante más de un mes, realizaron un proceso en conjunto de adiestramiento y de normalización de procedimientos de comunicaciones, coordinación de apoyos de fuego y maniobras, lo que fue simplificado, pues, desde siempre, la IM emplea manuales de instrucción y de doctrina operativa del EA para los niveles tácticos. Lógicamente, la compañía Leopard se integró a la logística naval del BIM 4.

Para esta tercera subunidad, el Ejército había seleccionado a su gente y designado a oficiales prestigiosos de las escuelas de capacitación. Entre ellos, se encontraban los tenientes Silvestre, Merlo, Díaz Bessone, Catuzzi, Estella, Torres y Gorris.

De esa forma, el BIM 4 quedaba orgánicamente completo (con tres elementos de línea) y bien alistado para combatir; al superar los 600 hombres, era, en sí mismo, una unidad conjunta, tal vez la primera. Una de sus secciones estaba a bordo del POMA.

El "4 de línea" tenía dos juegos de planes, unos defensivos y otros ofensivos, que se pondrían en vigencia dependiendo de la evolución de la situación y de las órdenes que se le impartieran.

Así es que tenía previsiones tanto para proteger la ciudad de Ushuaia mientras permaneciera en ella, por lo que, a tal efecto, ocupaba posiciones defensivas sobre las dos principales avenidas de aproximación, en Río Olivia y Río Pipo, como para actuar ofensivamente, proyectándose en operaciones anfibia, lo que mejor caracteriza a la IM.

Esta última era su misión prioritaria. Para el caso, se planeó una maniobra helitransportada y conjunta (es decir, compartida con el Ejército y la Fuerza Aérea). Su objetivo final era la ocupación efectiva de islas en la zona de litigio. La determinación de cuáles serían ocupadas fue cambiando a medida que se avanzaba en el planeamiento, que se alteraba por los procesos políticos y diplomáticos, y en la medida en la que se mejoraba la inteligencia sobre el despliegue y las defensas chilenas.

En principio, los objetivos materiales eran las mismas Picton, Lennox y Nueva (esta última para la compañía Leopard); pero, finalmente, se había decidido que fueran las menores y menos defendidas Evout, Hornos, Barnevelt y Deceit, que igualmente servían a otros fines de la política nacional, por su posición estratégica en la futura determinación de líneas de base recta.

El despliegue sería efectuado con aproximadamente nueve aeronaves medianas y grandes de las tres fuerzas, así distribuidas: un Sea King de la Armada, un Puma del Ejército y siete Sikorsky de la Fuerza Aérea, a cargo del CFAV Raúl Rivero.

Los helicópteros mayores de las tres fuerzas se retuvieron hasta último momento en Río Gallegos para luego desplegarse a Río Grande y sus pistas auxiliares cercanas. Con ellos, se apoyaría a la Infantería de Marina en ambos frentes y, particularmente, se trasladaría al GT 42.2 en su movimiento a sus objetivos marítimos.

La primera ola de esa acción partiría en los helicópteros de transporte desde un vivac en las orillas del lago Fagnano, donde la unidad se apostó antes del día "D". Luego, el grupo repostaría combustible en el aeródromo naval de campaña Frutilla, implementado en la Bahía Aguirre, y desde allí volaría a sus objetivos guiado por un Beechcraft B200 naval. Este B200 era destacado desde el norte del país y hacía un reconocimiento aéreo previo de la zona de desembarco, aprovechando la visibilidad crepuscular.

El escuadrón de helicópteros conformaba, a este efecto, parte del Grupo Aeronaval Insular GT 42.3 y decolaría desde Río Grande y las estancias en las que se habían distribuido los otros campos auxiliares, desarrollados y equipados en lago Fagnano, lago Yehuin, bahía Aguirre, puerto Español y varios puestos ganaderos, además de adaptar sectores asfaltados de la ruta N.º 3 como pistas de ocasión. En cada una de estas estaciones secundarias, se desplegaron secciones de aviones T28, T34 y Aermacchi MB 326, con mecánicos, repuestos, combustible y fracciones de seguridad.



Durante la escalada del conflicto de 1978, los habitantes de Tierra del Fuego fueron nuevamente testigos del histórico esfuerzo de los hombres de las FFAA, en particular de la Armada Argentina, por su custodia y desarrollo.



Plana Mayor del BIM N.º 4 en el Fagnano, previo al helitransporte.



Posiciones de trincheras protegidas en la península de acceso a puerto Toro (isla Navarino, Chile) del año 1978. Abajo a la derecha, cañón en Caleta Róbaló Pto. Williams, Chile (frente a Almanza) (año 2009).

El asalto anfibio del BIM 4+ se realizaría con una agrupación de helicópteros grandes de las tres FFAA, guiados por un B200 de la Aviación Naval.

La escuadrilla de los helicópteros de ataque más pequeños y versátiles, con el orden de 12 aeronaves SA 316 B Alouette III de la Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros, se estableció tempranamente en un campo preparado en el valle de Andorra. Su misión consistía en explorar la costa sur del lago Fagnano, alertar sobre incursiones aéreas por el sector noroeste hacia Ushuaia, así como también patrullar el canal Beagle para neutralizar su empleo por parte de las lanchas torpederas y las unidades navales de superficie chilenas, apoyando a las embarcaciones propias del GT 42.1.

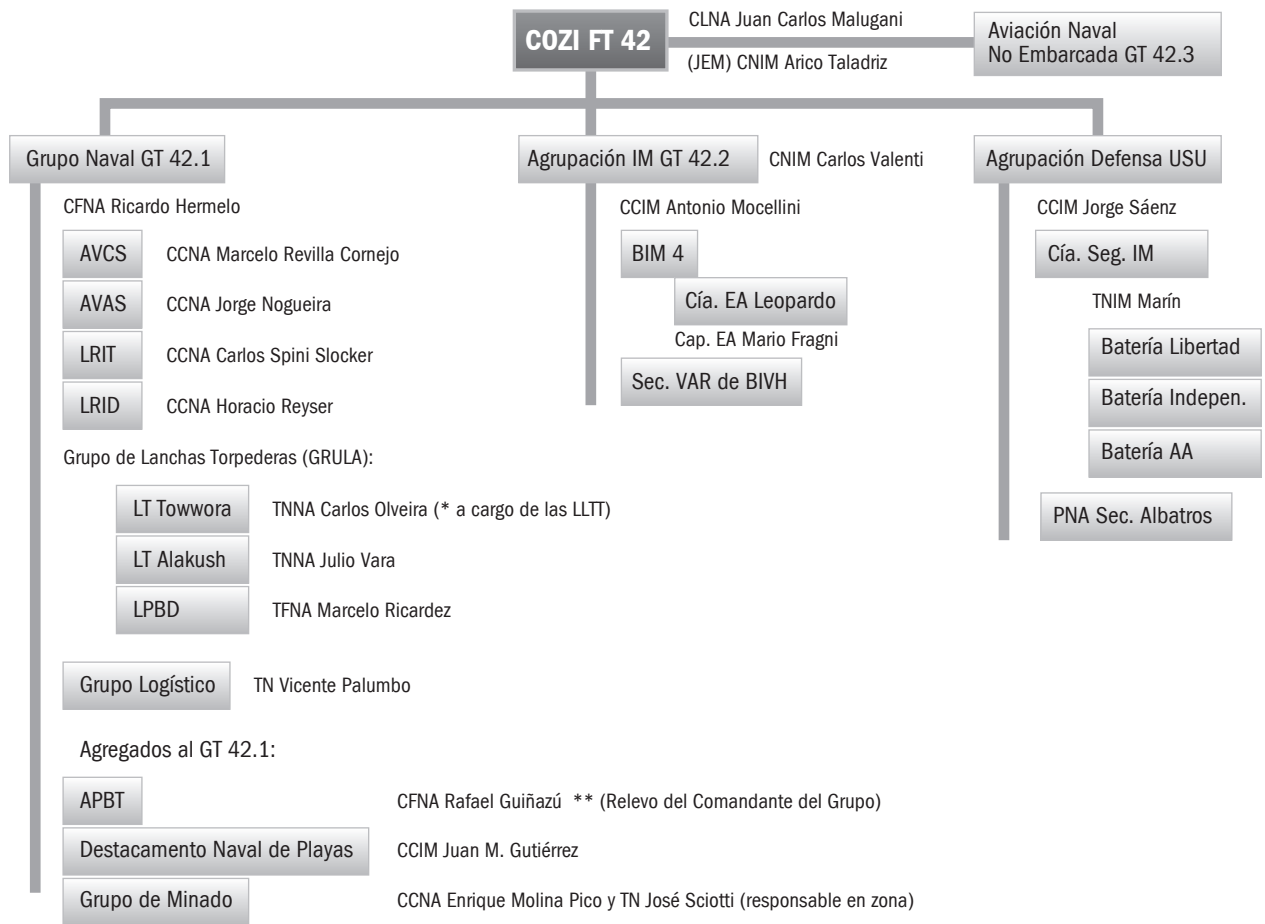
Las defensas de las islas que eran objetivo del GT 42.2 serían previamente “ablandadas” con raids de bombardeo desde el portaaviones por el grupo aeronaval embarcado y acciones de fuerzas especiales asignadas al GT 42.1 (la Agrupación de Buzos Tácticos [APBT]) y las lanchas rápidas que también apoyarían con fuego naval de sus cañones de 76 mm.

Las olas subsiguientes y los refuerzos serían trasladados por modo naval con los avisos y las embarcaciones de desembarco tipo EDPV del Destacamento Naval de Playas.

Así, en este breve relato, visualizamos el planeamiento de una operación anfibia helitransportada que, aunque fue interrumpida por la mediación papal y la conclusión política de la escalada, contaba con todos los componentes del instrumento militar nacional.

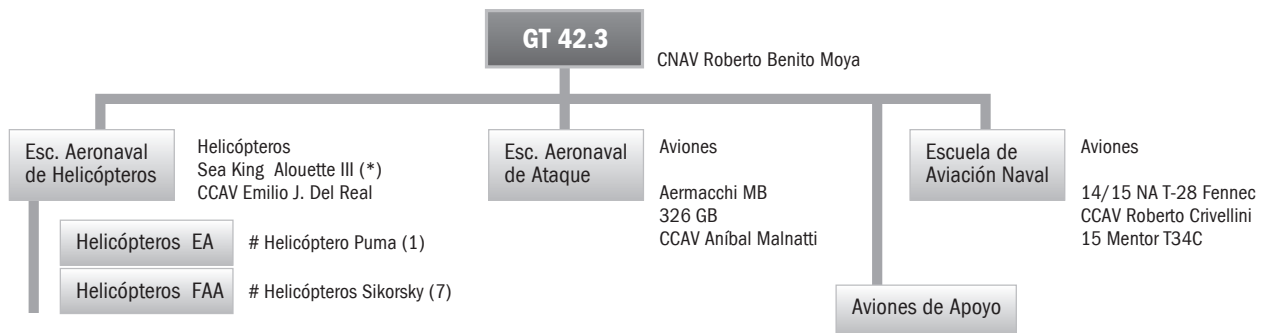
Aunque con una fuerte predominancia naval (por el marco del teatro archipelágico y maríti-

Organigrama del Comando de la Zona Insular (COZI)
(Sur de la IGTF, canal Beagle e islas menores)



Organigrama de la Aviación Naval No Embarcada [GT 42.3]

(En apoyo de ambos sectores de la IGTF). Su relación con ambos comandos, el COZI y el COIM era funcional.



Notas:

- (*) Los Alouette que se encontraban en la isla estaban a cargo del TNAV Carlos A. Espilondo, en un aeródromo auxiliar en el valle de Andorra. Recordemos que había otros helicópteros Sea King (en configuración anti-submarina) y Alouette de rescate, pero estaban embarcados en el portaaviones ARA 25 de Mayo (POMA).
- (**) Esa escuadrilla fue disuelta en 1978 e integrada a la Escuela de Aviación Naval como refuerzo para el conflicto con esas viejas aeronaves norteamericanas, también conocidas como T28 Fennec.
- (#) Asignados solo para el helidesembarco. A cargo del CFAV Raúl Rivero.

mo), sentó un precedente de organización y de acción conjunta. Cabe destacar que todo el equipamiento adquirido en estos años, el adiestramiento logrado y la ejecución de movilizaciones, despliegues, preparación del terreno, actualización de doctrina y de procedimientos fueron esenciales en el posterior desempeño de los componentes de la Armada en el conflicto de Malvinas, tan solo tres años después.

Otras escuadrillas de la Aviación Naval de ese entonces eran:

1. La Escuadrilla Aeronaval de Exploración, célebre en 1982 por la detección de la flota inglesa y el guiado de los Super Etendard en sus exitosos ataques con misiles Exocet a la fragata HMS Sheffield y el portaaviones HMS Invencible (LOCKHEED P-2V5 y SP-2H NEPTUNE). Estaba basada en tierra y al mando del CCAV Antonio VIZIOLI.
2. La 3.º Escuadrilla Aeronaval de Ataque (McDonnell-Douglas A-4Q Skyhawk), como ala aérea embarcada en el POMA, bajo el comando del CCAV Julio Ítalo Lavezzo.
3. Y la Escuadrilla Aeronaval de Antisubmarina (Grumman S-2E Tracker), también embarcada, a cargo del CCAV Jorge Enrico. ■

Toda la doctrina operativa se basa en el sacrificio de un largo y costoso aprendizaje realizado por nuestros predecesores en el servicio.

Entrevistados y consultados:

El presente trabajo se ha basado en los importantes aportes memoriosos de los siguientes protagonistas o testigos, entre otros, de los hechos aquí relatados, a quienes agradezco su colaboración y ante quienes me disculpo por los errores que puedan haberse deslizado involuntariamente:

CLAV (RE) Roberto Benito Moya
 CLAV (RE) Rafael L. Sgueglia
 Gral. de Brigada (RE) Carlos M. Silvestre
 CNIM (RE) Antonio Mocerlini
 CNCDNA (RE) Ricardo Hermelo

Siglas empleadas:

AL	Almirante
APBT	Agrupación de Buzos Tácticos (ARA)
A.R.A.	Armada República Argentina, buques de la Marina de Guerra.
AV	Aviador Naval
BIM	Batallón de Infantería de Marina
CC	Capitán de Corbeta
CF	Capitán de Fragata
CL	Contraalmirante
CN	Capitán de Navío
EA	Ejército Argentino
FT	Fuerza de Tareas
GT	Grupo de Tareas
IGTF	Isla Grande de Tierra del Fuego
IM	Infantería de Marina
NACD / GN	Naval Comando o Cuerpo General, es decir, del cuerpo de línea
RE	Retiro Efectivo, es decir, retirado del servicio activo
RS	Retirado en Servicio
TN / TF / TC	Teniente de Navío, de Fragata o de Corbeta
VL	Vicealmirante

Nota: Los grados navales y de Infantería de Marina ascienden en el siguiente orden: Guardiamarina, Teniente de Corbeta, Teniente de Fragata, Teniente de Navío, Capitán de Corbeta, Capitán de Fragata, Capitán de Navío, Contraalmirante, Vicealmirante y Almirante.

Bibliografía:

Anecdotario de la Infantería de Marina, Vols. I, II, III y IV, CNIM (RE) Jorge Errecaborde.

Páginas web:

www.histarmar.com
www.wikipedia.com