

982.077
Ch 559 i
198.7
c. 1

Carlos Chubrétoovich A.

LAS ISLAS FALKLAND O MALVINAS
su historia,
la controversia Argentino - Británica
y la guerra consiguiente

D-02968



EDITORIAL LA NORIA

HACIA LA DEFINICION

a.- *La preparación del desembarco británico.-*

Los grupos de fuerzas especiales, que habían sido desembarcados por helicópteros, en la Falkland Oriental, la noche del 30 de abril, se habían diseminado en patrullas que cubrieron los bordes y el interior de la mitad norte de esa isla; dos de esas partidas cruzaron hacia la Falkland Occidental, donde había sido apostada, también, una guarnición militar argentina reducida. Desde sus respectivos puntos de observación, muy escondidos y bien camuflados, las partidas o patrullas podían vigilar las playas, con sus particularidades y sus defensas: la existencia y cantidad de tropas adversarias, sus características y las armas a las cuales pertenecían; las actividades que desarrollaban en su rutina diaria, alrededor de las trincheras y baterías, y todo otro pormenor que resultara de interés. De esa manera, ambos grupos, el SBS y el SAS, pudieron conformar, y entregar a sus mandos, un cuadro muy completo y exacto de la realidad del apresto militar, y de las fuerzas disponibles en las islas. En consecuencia, la decisión que tendría que tomarse, por parte de los británicos, para resolver en cuanto a los variados detalles del desembarco, y para la consideración de las acciones posteriores, contaba con el apoyo de la base sólida que había entregado la información actualizada y exacta del escenario donde habría que operar, y del estado

y condición de las fuerzas defensoras, que habría allí. Uno de los oficiales del SAS, integrante de una de las partidas referidas, expresó: "cuando llegamos a las islas fue como haber arribado a la cara oculta de la luna. Nada sabíamos de lo que podríamos encontrar. Después, ellas nos resultaron tan familiares y conocidas como una cancha de juegos, por quienes la usan a diario"(1).

Las patrullas del SBS y del SAS testimoniaron que las fuerzas argentinas estaban constituidas "por hombres a los que les faltaba motivación, descuidados en su rutina militar, que se mostraban indiferentes, incluso en las actitudes para con sus oficiales. Era gente que sufría con las inclemencias del tiempo, porque carecía de la ropa apropiada y de los elementos para soportarlas. La cantidad de soldados profesionales que integraba esa fuerza, era pequeña, especialmente en cuanto a la infantería, conformada, casi íntegramente, por conscriptos faltos de instrucción y de entrenamiento, probremente equipados y alimentados en forma inadecuada. Sus fusiles automáticos tenían mayor poder de fuego que los de las fuerzas británicas, pero, en cambio, las ametralladoras livianas eran, curiosamente, iguales a las que empleaban los infantes de marina y los regimientos de paracaidistas propios. Los oficiales argentinos dejaban notar algún tipo de experiencia en actividades que tenían aplicación más en casos de contra-insurgencia que militares. Pero, por encima de todo, se apreciaba que el entrenamiento militar de las fuerzas estaba relegado a un segundo término. Los soldados empleaban gran parte de su tiempo en lavar y cambiarse ropa, para tratar de mantenerse secos. Esa actividad, si bien era importante en condiciones normales, en la guerra pasaba a ser secundaria; sin embargo, parecía ser absolutamente vital para que ellos pudieran mantener su moral, y su condición, en las circunstancias que vivían. Antes de que las tropas británicas desembarcaran, estaba de manifiesto la falta de entusiasmo de las fuerzas argentinas, y su inseguridad, derivadas de su escaso conocimiento de la verdadera razón por la cual se encontraban acantonados en las islas"(2).

* En aquellos mismos días, el general Menéndez, Gobernador Militar de las Malvinas, le había hecho presente a su superior directo, el jefe de TOAS, almirante Juan José Lombardo, la falta de apoyo naval de que eran objeto las Malvinas, y la participación tan sólo intermitente de la Fuerza Aérea en las operaciones. En la conversación que sostuvieron el miércoles 12 de mayo, le pidió al almirante que pusiera a su disposición dos lanchas rápidas, que podrían ser útiles, a su juicio, para dificultarle a los buques británicos los prolongados bombardeos que efectuaban sobre Puerto Argentino. Muy poco después recibió la resolución, de parte de la

(1) y (2) "The Battle for the Falklands", pág. 177, de Max Hastings y Simon Jenkins, editado por Book Club Associates, Londres, 1983.

autoridad naval argentina, que negaba el envío de esas embarcaciones, apoyada en razones de orden técnico, que se referían a dificultades de aprovisionamiento y a falta de combustible en las islas.

El gobernador esperaba, también, nuevas directivas para actuar, pero lo único que recibió, en cambio, fue el rechazo de la Junta Militar a su sugerencia de modificar los planes de la Fuerza Aérea, que mantenía su política de atacar sólo los blancos muy rentables. La falta de flexibilidad de esa estrategia le indujo, entonces, a remitirle un memorandum a la Junta, en el cual le solicitó una aclaración acerca del significado de "blancos muy rentables", y le reclamó participación en la toma de decisiones que tuvieran relación con su función operativa en las islas. El general jamás recibió respuesta a los dos temas que planteó.

En su plan de defensa de las islas, el general Menéndez había dispuesto que dos regimientos de infantería quedaran apostados en Darwin y Goose Gree, apoyados por algunas piezas de artillería de tiro rasante y por un batallón de artillería antiaérea. También dispuso que los aviones Pucará, que originalmente estuvieron basados en esos mismos puntos, se trasladarán a la isla Borbón o Pebble, un poco al norte de la Falkland Occidental o Gran Malvina. En esta última hizo guarnecer bahía Fox y Port Howard, en el margen occidental del estrecho de Falkland, con un regimiento de infantería en cada uno. Pero la mayor cantidad de fuerzas la concentró alrededor de Port Stanley, fig. 11. Eran 8.000 hombres para lo que él consideraba como punto vital, los que ocupaban gran parte de la línea de cerros al poniente del poblado.

En el intertanto, el mando británico estudiaba, una a una, las muchas bahías que hay en las islas, que cumplen con los requisitos básicos para ser elegidas como puntos para establecer cabezas de playa, para el desembarco de las tropas. Para elegir las más aptas era necesario considerar que tuvieran la amplitud suficiente para recibir a los 11 transportes, simultáneamente, y los fondeaderos apropiados para que ellos pudieran soportar cualquier período de mal tiempo con un buen grado de seguridad; además, deberían estar rodeadas de accidentes geográficos, como cerros y elevaciones, que contribuyeran a dificultar los ataques aéreos enemigos, y, desde luego, que dejaran resguardados a los buques de posibles ataques de misiles Exocet contra ellos. También tendrían que ser fáciles de defender por tierra, y estar retiradas de Port Stanley, lo suficiente para que, por una parte, la distancia contribuyera a retrasar cualquier contrataque enemigo que pudiera gestarse, y que, por otra, no dificultara el desplazamiento de las fuerzas propias, cuando tuvieran que avanzar hacia la capital. No podía dejarse de lado la necesidad que la campaña dirigida a capturar Port Stanley fuea desarrollada en forma muy rápida. Era inevitable que las malas condiciones climáticas, en pleno invierno, y los problemas logísticos

que sobrevendrían, a causa de esas mismas condiciones, en gran parte, y de la falta de una red vial en las islas, le provocarían un deterioro físico a las fuerzas, que iría aumentando progresivamente a medida que transcurrieran los días. Se trataba de una circunstancia muy desfavorable, que había que tratar de evitar.

La consideración de los requerimientos básicos descartó la posibilidad de efectuar el desembarco en la isla Falkland Occidental. En la Oriental quedaron seleccionadas tres bahías. Dos de ellas, Bluff Cove y Berkeley Sound, fig. 2, a 15 y 20 millas de Port Stanley, respectivamente; la tercera fue San Carlos, que lo estaba a 50 millas, hacia el oeste. La preferencia del Cuartel General, en Northwood, y la del comandante de la 3ª Brigada de Infantería de Marina, brigadier Julian Thompson, que desembarcaría con ella y sería el encargado de cumplir la primera etapa de la campaña terrestre, fueron coincidentes para decidirse por San Carlos.

El SBS, al llevar a efecto su investigación de las playas, había informado que no había fuerzas argentinas establecidas en San Carlos, que el sector para el desembarco no se encontraba minado, y que no se había apreciado que hubiera estado algún buque argentino sembrando minas explosivas en sus aguas. Sólo existía un pequeño puesto de observación, argentino, en Fanning Head, un poco más al norte, fig. 18, que, lógicamente, tendría que ser neutralizado, oportunamente.

Como medida de seguridad, el almirante Woodward dispuso, también, un reconocimiento del estrecho de Falkland, para probar las defensas que se pudieran haber instalado allí, y el grado de vigilancia que ejercían los argentinos en él. La tarea le fue encargada a la fragata HMS ALACRITY, que entró al estrecho en la noche del 10 de mayo; su navegación la hizo de sur a norte, empleando alta velocidad, zigzagueando y con todas sus luces exteriores apagadas, en oscurecimiento total. Su radar detectó que cerca de Port Howard se desplazaba un contacto, "más grande que el NARWAL, pero menor que una fragata"(3), al que le disparó, de inmediato, con su cañón de 4,5 pulgadas. Se trataba del ARA ISLA DE LOS ESTADOS, un pequeño transporte, que hizo explosión en cuanto recibió un impacto directo.

Los nuevos informes de inteligencia, provenientes de los mismos grupos SBS y SAS, permitían establecer que "las fuerzas británicas se mantenían mejor informadas que las argentinas, acerca de la realidad en las islas Falkland"(4). También señalaban esos informes, que las

(3) "SEA COMBAT OFF THE FALKLANDS", pág. 77, de Antony Preston, editado por William Collins, Sons & co. Ltd., Londres, 1982.

(4) "THE FALKLANDS WAR", pág. 120, de Marshall Cavendish, editado por Marschall Cavendish Publications, Londres, 1983.

fuerzas argentinas no seguirían combatiendo después de recibir un golpe fuerte, bien dado”(5).

Pero la falta de una superioridad aérea decisiva, sin posibilidad de que se alcanzara por la disparidad manifiesta de los potenciales aéreos en el área, que a esas alturas favorecía a Argentina, en proporción de 7 a 1, era una preocupación que a cada momento inquietaba más y más al brigadier Julian Thompson. Temía que la acción aérea argentina pudiera llegar —lo que estimaba perfectamente posible— a impedir que ese “golpe fuerte” se alcanzara a pegar, si es que el mando aéreo adversario se decidía a atacar a los transportes de tropa cuando se acercaran a San Carlos, o al iniciarse el desembarco.

Como el almirante Woodward tenía conocimiento que en la pista de la isla Pebble había una cierta cantidad de aviones Pucará, que podrían constituir una amenaza de proporciones para las fuerzas de desembarco, en el caso de permanecer basados allí, dispuso que el grupo SAS, de fuerzas especiales, procediera a eliminarlos. Para ese efecto, el martes 11 de mayo, en la noche, una partida de hombres del SAS fue trasladada en helicóptero hasta el borde norte de la isla Falkland Occidental. Iba provista de pequeñas canoas inflables, que se necesitarían durante la noche siguiente para cruzar la angosta vía de agua que separa la Falkland Occidental de Pebble. Así, en las primeras horas del jueves 13, la partida quedó instalada en las inmediaciones de la pista de aterrizaje, y sus integrantes comenzaron a observar los detalles que interesaban para el éxito de la misión. El grupo pudo constatar que en esa base de alternativa había un total de 11 aviones, todos Pucará, una santabárbara donde estaban almacenadas las bombas de aviación y los explosivos, y algunas instalaciones para albergar al personal, unos 100 hombres, aproximadamente.

Cuando abordo del HMS HERMES se tuvo conocimiento de las informaciones que entregó la partida del SAS, fueron alistadas dos nuevas partidas para despacharlas en dos helicópteros a Pebble, la noche del viernes 14. En uno de ellos viajó un segundo grupo del SAS, con la tarea de colocar las cargas explosivas que destruirían a los aviones y la santabárbara; el otro helicóptero llevó a la partida del Comando de Artillería del Ejército, que esplotaría —daría las indicaciones necesarias— a las dos fragatas que apoyarían, con un tiro de bombardeo nocturno, la acción, que se efectuaría en Pebble, y cubrirían, también, con su artillería, la retirada del personal, al reembarcarse en los helicópteros, que estarían esperando en un lugar más retirado.

(5) “The Battle for the Falklands”, pág. 183, de Max Hastings y Simon Jenkins, editado por Book Club Associate, Londres, 1983.

Junto con la iniciación del tiro nocturno de bombardeo, de las fragatas, se hicieron explosar las cargas que fueron adosadas a los aviones y alrededor de la santabárbara, con lo que se dio cumplimiento cabal a la misión. Las tres partidas se retiraron con rapidez, hacia los helicópteros, distantes en sus respectivos puntos de espera, protegidas por la artillería naval. Los 53 hombres pudieron ser evacuados, todos ilesos, en pleno temporal fuerza 9, que esa noche azotaba a las islas. Fue una acción clásica de comandos, efectuada con gran precisión, que le provocó un daño irreparable a las fuerzas argentinas y un efecto moral y material muy favorable a los británicos. Dejó, como enseñanza, la ventaja que otorga una buena coordinación entre los servicios armados: las fragatas y los helicópteros eran de la Armada, las partidas del SAS y la del Comando de Artillería, pertenecían al Ejército.

Después de esa acción, el general Mario Benjamín Menéndez envió un extenso documento a la Junta Militar, en el que le dio cuenta de todas las dificultades, particularmente logísticas, que se le presentaban. Entre ellas citó la falta de ropa adecuada para las tropas en las islas, colocando como ejemplo la liviana con la cual había llegado la 3ª Brigada de Infantería, enviada como refuerzo desde el norte; recalcó la carencia de combustible, que imposibilitaba el uso continuado de los radares y estrechaba el margen operativo de los helicópteros; se refirió a la escasa reserva de víveres, para atender las necesidades de toda la fuerza existente, y a la percepción de un decaimiento en el ánimo combativo de las tropas. Solicitó, también, la reanudación del puente aéreo entre el continente y las islas, que llevaba unas dos semanas de interrupción. Ese memorandum coincidió con otro, que también le envió a la Junta el comandante del TOAS, almirante Lombardo, en el cual, además de una descripción del conflicto, hacía una prospección poco optimista.

La respuesta de la Junta Militar a este último documento no se hizo esperar: dispuso la constitución del Centro de Operaciones Conjuntas, CEOPECON, en Comodoro Rivadavia, para cuya jefatura fue designado el general de división Osvaldo García. Esa medida significó la desaparición del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, TOAS, y, de hecho, el eclipse del vicealmirante Juan José Lombardo. La evaluación severa, pero realista, del almirante, no resultó del agrado de los tres Comandantes en Jefe.

El general Galtieri llamó por teléfono al general Menéndez y le prometió el envío de víveres y de los elementos más indispensables, para lo cual haría uso de buques pesqueros. Poco antes de dar la conversación por terminada le dijo: "Mire general, de ahora en adelante entiéndase con García"(6). No resultó alentador para el Gobernador Militar de las islas Malvinas, que el Comandante en Jefe del Ejército, quien lo había

(6) "MALVINAS, La Trama Secreta", pág. 287, de Cardoso, Kirschbaum y van der Kooy, Editorial Planeta Argentina, S.A., Buenos Aires, 1983.

seleccionado personalmente, y nombrado para que ejerciera ese cargo, se despidiera en términos que, implícitamente, le privaban de la posibilidad de volver a comunicarse con él. Esa notificación del general Galtieri dejaba entrever que la armonía natural, y la comunidad de pareceres que debe existir entre la primera autoridad castrense, que propiciaba la acción político-militar, que se desarrollaba, y quien él había elegido para que la ejecutara, el general Menéndez, perdía la solidez y la trabazón, indispensables en un momento muy poco propicio para la causa nacional. Podría pensarse, también, que en esa actitud poco comedida, estaba contenido el signo indicador de una pérdida de confianza cuando era urgente que ella estuviera firmemente afianzada.

El martes 18 de mayo los Jefes de Estado Mayor de los tres servicios armados británicos, la Armada Real, el Ejército y la Real Fuerza Aérea, le expusieron los detalles del Plan de Desembarco a los integrantes del Gabinete de Guerra. En sus respectivas intervenciones les dieron a conocer la participación que tendrían las fuerzas de sus responsabilidades respectivas, en la operación, y manifestaron sus apreciaciones acerca de los riesgos que preveían durante el desarrollo de la acción. Es interesante tomar nota de que el Jefe del Estado Mayor del Ejército, mariscal de campo sir Edwin Beetham, y el de la Fuerza Aérea, mariscal del aire, sir Michael Betham, presagiaron una pérdida considerable de buques, sustancialmente mayor que la que previó la Armada. Como la estimación de ésta coincidió, prácticamente, con la que se produjo en definitiva, quedó de manifiesto, una vez más, la razón que le daba al almirante sir Terence Lewin su serena evaluación de la realidad. Sin subestimar los errores que se pudieran cometer durante la operación, especialmente en materia de cobertura aérea, los Jefes de Estado Mayor le manifestaron al Gabinete de Guerra su plena confianza en el buen resultado que se alcanzaría, cumpliendo con lo que el gobierno esperaba y les había pedido.

La 3ª Brigada de Infantería de Marina cumplía la última etapa de su preparación y de su alistamiento abordo, antes de **entrar al combate**, "plenamente motivada, con su moral muy en alto, y con todos sus integrantes llenos del mayor entusiasmo" (7). Estos sabían que formaban parte de una fuerza del más alto nivel profesional, quizás la con el mayor entrenamiento y el mejor equipo que jamás, Gran Bretaña, había enviado a la guerra. Las unidades que la componían habían ganado su experiencia desarrollando trabajos en conjunto, desde hacía varios años; su armamento era el mejor que se les pudo haber entregado; su ropa y sacos para dormir cumplían con todas las exigencias para soportar la severidad climática del Artico que, ciertamente, sobrepasa la de las islas Falkland:

(7) "The Battle for the Falklands", pág. 187, de Max Hastings y Simon Jenkins, editado por Book Club Associates, Londres, 1983.

sus comidas, seleccionadas en calidad, cantidad y poder nutritivo, eran las precisas para soldados que debían combatir en condiciones extremas. No constituía, entonces, sorpresa alguna, el grado de entusiasmo de esa gente por la posibilidad que se le presentaba para demostrar su habilidad y su destreza, así como su capacidad para derrotar a un enemigo, que si bien mostraba debilidad en muchos aspectos, le sobrepasaba largamente en cantidad.

Ese mismo día, la fuerza anfibia y el Grupo de Combate, encabezado por el HMS HERMES, se avistaron mutuamente en alta mar, en una posición al oriente de las Falklands y más allá del radio de acción de los aviones de combate argentinos. En las comunicaciones que se cursaron, no hubo mención a la contrariedad que afectaba al mando de la flota por no haber podido ganar aún la batalla aérea, aunque la Fuerza Aérea adversaria había cesado su actividad y dejado de mostrarse sobre las islas, como ya lo había representado el general Menéndez a la Junta Militar. Pero el almirante Woodward aprovechó la oportunidad para manifestarle al brigadier Julian Thompson, su confianza en que la superioridad aérea local, que se requeriría mantener sobre la cabeza de playa, en San Carlos, sería provista por la habilidad de los pilotos de los Sea Harriers y por el armamento y misiles antiaéreos de los buques escolta de los transportes. Las patrullas aéreas de combate, PAC, que conformaban esos mismos aviones, ya habían demostrado su capacidad para imponer superioridad sobre los aviones argentinos, en las oportunidades que habían sido requeridas.

También, ese martes 18 de mayo, había llegado al área de las Falklands el portacontenedores que transportaba los ocho Harriers GR 3 de la Real Fuerza Aérea, el ATLANTIC CONVEYOR. Esos fueron trasladados, de inmediato, a los portaviones y constituyeron un refuerzo muy significativo, que permitió aumentar a 35 el total de aviones para operar.

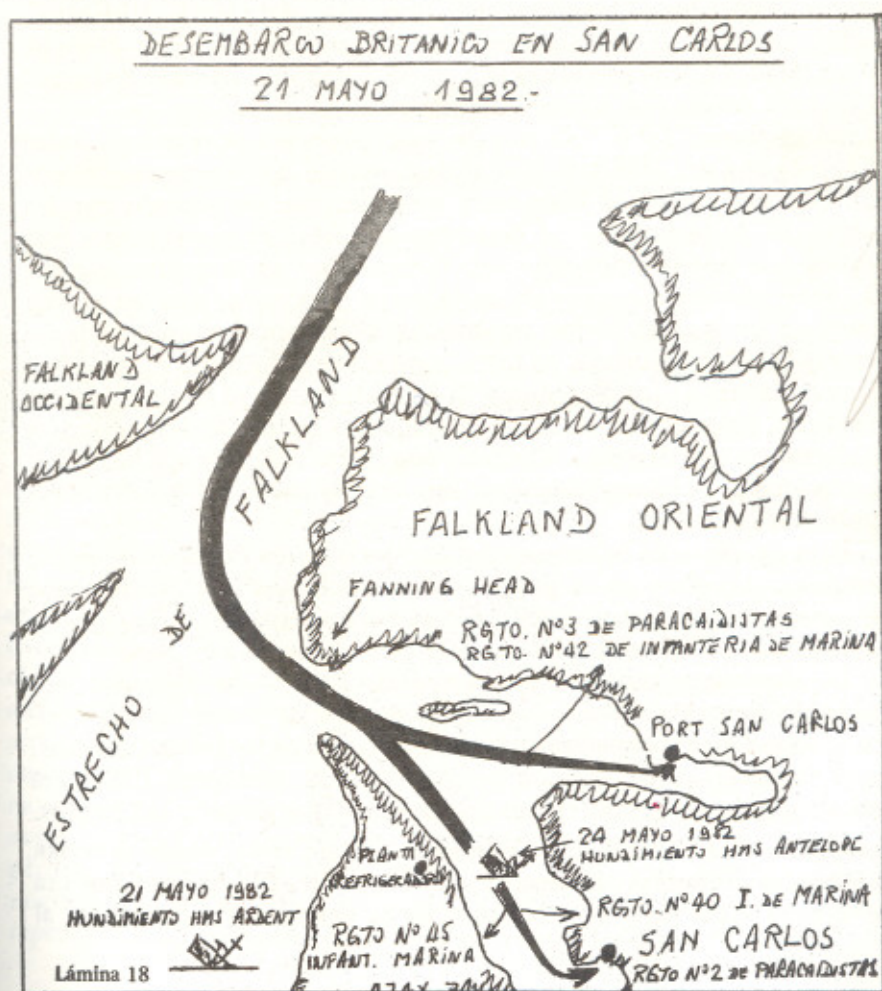
El miércoles 19, el Comandante en Jefe de la Fuerza de Tarea, almirante sir John Fieldhouse, le envió al almirante sir John Woodward, abordo del HMS HERMES, la señal tan esperada: "Queda autorizado para ordenarle a la 3ª Brigada de Infantería de Marina, cuando Ud. lo estime conveniente, que proceda a desembarcar"(8). En esa frase tan sencilla —llena de caballerosidad y de señorío— estaba expresada la decisión reflexiva de la Armada Real, hecha suya por el gobierno, y la plena confianza en el mando elegido para llevar a cabo, con acierto, la acción. Gran Bretaña había puesto en marcha la etapa crucial y definitiva de la guerra por la posesión de las islas Falkland o Malvinas.

El Reino Unido iba a afrontar la guerra terrestre con varias ventajas,

(8) "The Battle for the Falklands", pág. 190, de Max Hastings y Simón Jenkins, editado por Book Club Associates, Londres, 1983.

como lo era su bien asentada capacidad militar, el apoyo de toda Europa, materializada a través de las medidas del Consejo Económico Europeo, y el respaldo de una Resolución favorable —la N° 502— del Consejo de Seguridad de la Organización de las Naciones Unidas. Argentina, en cambio, mantenía un apresto militar improvisado, lleno de imperfecciones; contaba sólo con el apoyo verbal de sus congéneres latinoamericanos, pero sin que ello hubiera alcanzado a una mayor manifestación en la realidad de los hechos. Tenía, en su contra, la Resolución 502 del Consejo de Seguridad, y las medidas del Consejo Económico Europeo, cuyos efectos comenzaban a manifestarse.

b.- El 21 de mayo de 1982, día D.-



A pesar de lo que pudiera pensarse, el almirante Woodward necesitaba que las condiciones de tiempo desmejoraran cuanto antes, en el área de las Falklands, para que los buques transporte de tropas de la fuerza anfibia, pudieran ocultarse en las cerrazones, que se producen en esos casos, cuando debieran llevar a cabo su aproximación a las islas. La emisión diaria de boletines meteorológicos argentinos, con los datos y pronósticos útiles para el sector, había sido suspendida desde los primeros días de abril, para privar de esa ayuda a las posibles actividades de la Fuerza de Tarea, que estaba en formación. Esta careció, así, de las informaciones que necesitaban sus propios meteorólogos para confeccionar una predicción de tiempo en esa parte del Atlántico, que se caracteriza por contar con condiciones climáticas muy poco estables. No obstante ello, los "hombres del tiempo", del HMS HERMES, concluyeron que al día siguiente, 20 de mayo, habría un 70% de probabilidades que se produjera una buena cerrazón", después de la cual se esperaba contar con algunos días despejados.

El almirante sabía, claramente, que afrontaba la responsabilidad íntegra de una decisión tras la cual descansaban las esperanzas de toda Gran Bretaña. También tenía muy presente, que de acuerdo con las enseñanzas de la historia, el desembarco anfibio es la operación más riesgosa que puede emprender una fuerza naval en la guerra; durante ella, debe mantenerse separada de la playa respectiva, para no quedar expuesta a los ataques aéreos, mientras las tropas, en el transcurso de sus primeras horas transcurridas en tierra, también se encuentran vulnerables a los contrataques de los defensores. Si la cabeza de playa no se ha logrado consolidar, antes que llegue ese contrataque, el intento de desembarco se transforma en una derrota sangrienta, con fuerte castigo y muchas bajas, ocasionados por el fuego enemigo, mientras se hacen los esfuerzos por reembarcar las tropas.

Para quien tiene la responsabilidad total de una operación de esa naturaleza, los momentos previos a su iniciación y el tiempo que transcurre antes de que quede afianzada la cabeza de playa, se transforman en una preocupación que requiere de mucho esfuerzo para superarla.

El almirante supo obviar, en gran parte, esa preocupación, analizando detenidamente todas las circunstancias y alternativas posibles, y escuchando la opinión de los comandantes de las fuerzas anfibias, de las terrestres y de las aeronavales. Para el comodoro Clapp era evidente que la parte más crítica que tendrían que afrontar sus buques, estaría en la fase final de la aproximación a San Carlos, donde deberían desembarcar las tropas. Le resultaba conveniente, por lo tanto, que esa fase tuviera lugar bajo la protección de la noche, a fin de quedar al

margen de cualquier riesgo. El comandante de las fuerzas terrestres, brigadier Julian Thompson, quería, a su vez, que la aproximación a las islas ocurriera en las últimas horas de la tarde. Así, sus hombres dispondrían del máximo de horas de oscuridad para asegurar la cabeza de playa, y sus otros objetivos en tierra. Las operaciones aéreas de las patrullas de combate, consistirían, básicamente, en impedir que los aviones argentinos se "filtraran", para tratar de detener el desembarco, haciendo blanco de sus ataques a los transportes de tropas y a los de materiales.

Consecuente con su apreciación, y con las opiniones que había escuchado, el almirante Woodward decidió que el día D —del comienzo de la operación de desembarco— fuera el viernes 21 de mayo, y que la hora-H, cuando debería tocar el agua la primera de las barcas de desembarco, las 02:39 horas locales, del día D, en plena oscuridad.

El miércoles 19 de Mayo la fuerza anfibia recibió la orden de dirigirse a San Carlos, escoltada por las siete fragatas que tenía el Grupo de Combate. En la noche de ese miércoles, los once buques transporte, que integraban el convoy, entraron a la Zona de Exclusión. Durante el transcurso del día siguiente, jueves 20, esos buques, y sus escoltas, navegaron con un rumbo de "decepción", sur este, que, aparentemente, llevaba a la flota a Port Stanley. Era con el propósito de confundir al enemigo, en el caso que éste hubiera detectado o avistado a los buques, aunque esto último era poco probable, por cuanto la neblina, que habían prevenido los meteorólogos, redujo bastante la visibilidad.

A medida que iba avanzando el día, la neblina se fue disipando lentamente; al mismo tiempo, se comenzaban a recibir algunas informaciones inquietantes, que provenían de los submarinos nucleares, estacionados en aguas próximas a las bases aeronavales enemigas, y de las partidas de hombres del SAS, que operaban en territorio argentino, en las cercanías de las bases aéreas: "2 Skyhawks acaban de despegar de Río Gallegos, rumbo tanto, velocidad tal otra, hora estimada de arribo al área suya, las tantas", y "4 Mirages/Daggers se dirigen a donde Ud. se encuentra. Mi distancia a costa es de tantas millas. Hora estimada de arribo a las Falklands, tal". Para los comandantes de la formación de desembarco resultaba increíble que, a pesar de esos avisos, la navegación continuara sin que los buques fueran atacados por los aviones argentinos, no obstante la cantidad de vuelos que se realizó. La pérdida de uno o más transportes de tropas, antes de que se hubieran iniciado las operaciones en tierra, habría tenido un alcance y una repercusión política, en Gran Bretaña, muy difíciles de imaginar.



Lejos, a más de 200 millas al este del punto donde ya se encontraba el convoy y su escolta, el almirante Woodward concluía que, de las muchas opciones entre las cuales le habría sido posible elegir, en ese momento, tan cerca del desembarco, esas se habían estrechado tanto, que sólo le iba quedando una: ganar la batalla en tierra. Varias veces se había preguntado a sí mismo, ¿cómo podría volver a Gran Bretaña si era derrotado?, y para ese interrogante no había encontrado respuesta.

Los infantes de marina y los soldados de los Regimientos de Paracaidistas, del Ejército, todos integrantes de la 3ª Brigada de Infantería de Marina, del brigadier Thompson, verificaban, una y otra vez, el buen funcionamiento de su armamento, revisaban sus cargadores de municiones y el equipo personal que les acompañaría en el desembarco y en toda la campaña. A las 22:00 horas les fue servida una buena y abundante comida, terminada la cual se camuflaron, adquiriendo el "aspecto de fiereza", que necesitaban para el combate. Poco después, los infantes de marina de los Batallones —recordemos que así se denominan los Regimientos en la Real Infantería de Marina— 42 y 45, que iban embarcados en los buques de asalto anfibio, HMS FEARLESS y HMS INTREPID, pasaron a ocupar sus puestos en las barcasas de desembarco, en espera de la hora-H, las 02:39 horas del 21 de mayo, ya muy próxima. Cuando ella llegó, comenzó, simultáneamente, un bombardeo naval, por parte de las fragatas, sobre otras posiciones, alejadas del punto de desembarco, para desviar la atención de los defensores argentinos que pudiera haber en las inmediaciones. Ese bombardeo fue dirigido contra Berkeley Sound, al otro lado de la isla Oriental, cerca de Port Stanley, contra Fanning Head, donde estaba el puesto argentino de observación, al norte de San Carlos, y contra un punto de la isla Occidental. Más al sur de San Carlos, en Darwin, un contingente de fuerzas especiales del SAS efectuó un ataque a la guarnición argentina, con gran ruido y fuego muy intenso de ametralladoras, para hacerle creer, a los defensores, que se trataba del asedio de una unidad a nivel de regimiento, y distraerlos, para evitar que pudieran concurrir a obstruir a las fuerzas británicas en el punto de desembarco.

Las fuerzas que desembarcaron primero tuvieron como guías a los hombres del SBS y del SAS, que llevaban varias semanas en las islas, y habían estado proveyendo las informaciones acerca de las fuerzas argentinas. El factor "sorpresa", que el mando pretendió alcanzar con el desembarco, fue logrado íntegramente; durante la noche, las barcasas efectuaron viajes sucesivos, para llevar a tierra hombres, armamentos, municiones, materiales y víveres, sin obstaculización alguna. La cabeza de playa quedó consolidada antes del amanecer, en condiciones de defenderse contra cualquier ataque proveniente de tierra o del aire.

El teniente Esteban, del Ejército, que tenía a su cargo el puesto argentino de observación, de Fanning Head, avisó a Puerto Argentino,

alrededor de las 09:00 horas de la mañana del viernes 21 de mayo, que tenía a la vista cuatro buques británicos que desembarcaban tropas en San Carlos fig. 19. La información no tuvo una consideración inmediata en el Cuartel General allí establecido, debido a que por una apreciación global que se había hecho, acerca de los posibles lugares donde podrían desembarcar las fuerzas británicas, San Carlos estaba descartado, porque fue considerado poco apto para ese efecto. El día anterior, jueves 20, el Cuartel había recibido, también, una información de avistamiento de buques británicos que, aparentemente, se dirigirían a San Carlos, lo que, a su vez, había sido desestimado por habersele calificado como un intento engañoso, de parte de esas naves. A pesar de todo ello, alrededor de las 10:00 horas salió un avión Aeromacchi, desde Puerto Argentino, pilotado por el teniente Owen Critta, de la Aviación Naval argentina, a investigar qué había al respecto. A poco de salir divisó un helicóptero británico, que sobrevolaba una pequeña cumbre, próxima a San Carlos, y se dirigió a atacarlo. Junto con acercarse a él, quedó enfrentado a los 11 buques de la flota de desembarco británica, y a algunas fragatas de la escolta. Sorprendido por la magnitud del cuadro que se le presentaba, enfiló hacia el primer buque que tuvo en posición favorable, para atacarlo. Resultó ser el transporte RFA PORT AUSTIN, al cual le lanzó su carga disponible de bombas. Cayeron cerca del casco, pero sin impactarlo, y el avión regresó a Puerto Argentino.

El general Menéndez, en persona, le dio al general Galtieri la noticia del desembarco, mientras se cursaban a Buenos Aires los mensajes oficiales, que daban cuenta del hecho. La flota británica continuaba desembarcando la carga, pero la tranquilidad y la calma duraron sólo hasta el mediodía, cuando los aviones de la Fuerza Aérea argentina, provenientes del continente, iniciaron sus acciones.

Habían bastado doce horas de intenso trabajo, en medio de un tiempo frío, pero despejado y sin viento, para que hubieran sido desembarcados los 4.000 hombres de la 3ª Brigada, que tenían, consigo, todos los elementos para defender la cabeza de playa y parte de los necesarios para iniciar las acciones terrestres cuando se les ordenara. San Carlos se había transformado en una ciudad de carpas que albergarían a las tropas y cubrirían los abastecimientos y los elementos más delicados.

Los pocos isleños —hombres, mujeres y niños— que vivían en el establecimiento ganadero existente en San Carlos, habían recibido jubilosos a los recién llegados: “los estábamos esperando, sabíamos que iban a venir”, les decía una dueña de casa, que no se cansaba de preparar tazas de té para los soldados británicos. Los niños ayudaban a los soldados a cavar las trincheras, y un hombre, ya mayor, trataba, vanamente, de informarse “si Leeds United había logrado quedar en la Iª división del foot-ball británico, o había descendido a la IIª”

Doce horas después de iniciado el desembarco, todo era, aún, tranquilidad en San Carlos. Los helicópteros terminaban de llevar a tierra las últimas cargas pesadas, como los cañones de 105 mm, los montajes, los lanzadores de misiles antiaéreos y la enorme cantidad de cajas de municiones. Arriba, en el aire, apenas visibles a simple vista, estaban las patrullas de combate, sin saber exactamente lo que esperaban, pues desde los encuentros que tuvieron lugar el 21 de mayo, la Fuerza Aérea argentina no había vuelto a aparecer.

c.- San Carlos, la batalla aeronaval decisiva.-

El 21 de mayo, coincidiendo con el desembarco de San Carlos, se inició un corto período de tiempo con días claros y despejados, poco usuales durante el invierno en el archipiélago de las Falkland o Malvinas; con sus 8 horas de luz natural, y 16 de oscuridad, bien definidas, dio lugar a que ocurrieran allí los combates aeronavales más violentos y dramáticos de la guerra por la posesión de las islas.

La actividad aérea comenzó al iniciarse la tarde de ese primer día, viernes 21, con la presencia de sucesivas escuadrillas de aviones de combate de la Fuerza Aérea argentina, que tenían como objetivo la destrucción de los buques británicos en San Carlos. Algunas de esas escuadrillas estaban integradas por aviones Mirage III, otras por Daggers —la versión israelita de los Mirage— y, las más, por diversos tipos de Skyhawks. Una idea de la cantidad de aviones argentinos empleados en ese primer día, la dio la estadística respectiva⁽⁹⁾ que señaló que en esa oportunidad hubo 70 salidas desde las diversas bases aéreas comprendidas entre Trelew y Río Grande, fig. 20.

Después de una hora de iniciados los ataques aéreos, pudo apreciarse que el objetivo exclusivo de los aviones argentinos en San Carlos eran las fragatas británicas, y no los buques transporte ni las tropas que habían sido desembarcadas en su totalidad. Estas fueron meras espectadoras de las acciones.

El primer buque británico averiado fue el destructor HMS ANTRIM, que recibió el impacto de una bomba de 500 kilos, que no hizo explosión, pero que le produjo algunos daños en la banda de babor de su sector de popa. Esa tarde fueron averiadas, también, las fragatas HMS BRILLIANT, en su central de informaciones de combate, y HMS BROADSWORD, en el hangar de su helicóptero; ambas, al igual que el HMS ANTRIM, pudieron ser prontamente reparadas. Pero donde los daños resultaron mayores fue en la fragata HMS ARGONAT, que recibió el impacto directo de dos bombas, de un total de diez, que le dejó caer una

(9) "MALVINAS, TESTIGO DE BATALLAS", pág. 209, de Jesús Romero y Salvador Mafe, Editorial Federico Domenech, S.A., Valencia, 1984.



formación de Skyhawks. Tampoco hicieron explosión, pero una le quedó alojada en el salón de calderas, y en su rápida penetración provocó el reventón violento de una de éstas. Ese accidente dejó al buque sin propulsión ni energía eléctrica, y con algunas vías de agua. Su comandante, el capitán de navío Kit Layman, en respuesta al comodoro Clapp, quien lo interrogara acerca de la magnitud de los daños recibidos por su buque, contestó: "Podemos seguir flotando y combatir, pero no navegar". Poco después tuvo lugar el último ataque aéreo del día, que dejó herida de muerte a la fragata HMS ARDENT. Esta recibió dos bombas de 500 kilos en su sector de popa, las que al hacer explosión produjeron la muerte de 24 hombres, dejaron gravemente heridos a otros 30 y provocaron un incendio incontrolable, que envolvió en llamas a la mitad posterior del buque. El castigo fue demasiado grande para una nave de su tamaño, y el daño, de tal cuantía, que en ningún momento tuvo posibilidad alguna de salvarse.

Las acciones habidas entre aviones argentinos y británicos, quedaron, en su gran mayoría, fuera de la vista de quienes hubieran querido observarlas. Las patrullas británicas de combate estaban ubicadas en posiciones que resultaban imposible de ser vistas desde San Carlos, fig. 13: una al norte de las islas, otra sobre el borde oeste de la

Falkland Occidental, y, la tercera, sobre la entrada sur del estrecho de Falkland. Desde tales puntos pudieron desarticular muchas formaciones que se dirigían a San Carlos, y atacarlas con su táctica ya conocida, de persecución, para derribarlas.

Los pilotos argentinos supieron explotar muy bien la falta de medios de detección a distancia de los buques británicos. Volaron a 19.000 pies de altura, hacia las Malvinas —logrando un aprovechamiento óptimo del combustible— para descender y llegar al vuelo rasante, “peinando las olas”, cuando se encontraban a 50 millas de las islas. En esa forma conseguían ocultarse tras los cerros que tapan la bahía de San Carlos, hacia el occidente, en el sector de neutralización del barrido de los radares de los buques. Ese hábil procedimiento permitió que los aviones argentinos atacaran, en forma enteramente sorpresiva, a los buques que buscaban.

La baja altura a que debían volar para ese efecto, si bien les favorecía, en cuanto a que les permitía acercarse a los blancos —sin ser vistos con anticipación— tenía la desventaja de que no le daba tiempo a las espoletas y a los detonadores de las bombas para activarse antes del impacto. Esos elementos necesitan de unos 150 pies de caída libre de la bomba, para prepararse, y con los vuelos a ras de agua, que no superaban los 50 pies sobre la superficie, empleados por los pilotos argentinos, esos mecanismos no alcanzaban a cumplir con su etapa de preparación antes de impactaren el blanco. En consecuencia, las bombas no hacían explosión.

El recuento de los daños sufridos, que se hizo al término de ese primer día de acciones en gran escala, indicó que el enfrentamiento, además de muy violento, había sido muy trágico, para ambos bandos en lucha.

El daño sufrido por los buques escolta, que fueron los únicos atacados, fue considerable: un destructor y dos fragatas averiados, pero recuperables; una fragata inutilizada y otra hundida. Estas dos podrían ser remplazadas, pero se necesitaría de algún tiempo para ello. Los buques transporte no habían sido tocados, y, para preservarlos intactos, el comodoro Clapp tomó la decisión de mantenerlos alejados de San Carlos, durante los días siguientes, haciéndolos regresar sólo durante las horas de oscuridad, para terminar de descargarles los pertrechos que aún les quedaban a bordo.

Para los argentinos las pérdidas tampoco fueron escasas. Los ataques tan valientes y decididos, de los pilotos de su Fuerza Aérea, dieron lugar al derribo —con sus pilotos— de 15 a 20 de sus aviones de combate, fuera de aquellos que iniciaron el retorno a sus bases, pero que por averías o agotamiento de combustible, no alcanzaron a llegar a ellas. Sin duda que ese resultado señalaba que los procedimientos de combate

debían ser revisados, pues en las condiciones financieras que se encontraba el país, a su Fuerza Aérea le resultaría muy difícil mantener ese ritmo de pérdidas, ante la imposibilidad de conservar intacta la efectividad de todo su material de vuelo.

El general Menéndez **no ignoraba que las fuerzas terrestres británicas recién desembarcadas, debían encontrarse en sus momentos más vulnerables y críticos**, y, por ende, en los más propicios para que fueran atacadas. La circunstancia de que no hubiera intentado caer sobre ellas, o haberle solicitado a la Fuerza Aérea que lo hubiera hecho, no tenía una explicación razonable. Podría atribuirse a una falla de coordinación entre los mandos, a una indecisión para haberle ordenado a los regimientos acantonados en Darwin y Goose Green —a escasos kilómetros de distancia de San Carlos— que afrontaran esa misión, o porque no contaba con los medios para trasladar a San Carlos parte de las tropas que cubrían la guarnición estática que había establecido alrededor de Puerto Argentino. No podía pensarse que el general pudiera desconocer que esas tropas iniciarían, cuanto antes, su avance hacia Puerto Argentino, y que sus primeros objetivos serían Darwin y Goose Green. Además, tampoco podía ignorar que las fuerzas británicas constituían un núcleo de alto nivel profesional.

El sábado 22 continuaron las buenas condiciones de tiempo, pero los aviones argentinos no se hicieron presente. Todas las bases aéreas, en el continente, habían quedado cubiertas por una densa neblina, y las dotaciones necesitaban recuperarse, a lo menos en parte, del esfuerzo entregado el día anterior.

El domingo se repitieron las condiciones favorables de tiempo, en todo el archipiélago. Por la mañana, la fragata HMS BROADSWORD, ya reparada, acompañada por la fragata HMS YARMOUTH, sorprendió al MONSUNEN, un pequeño buque transporte argentino, que navegaba muy cerca de las islas: fue varado por su dotación antes de que alcanzara a ser capturado por las fragatas británicas.

Al mediodía aparecieron cuatro aviones Skyhawks, en vuelo muy bajo sobre el estrecho de Falkland, que se dirigieron a atacar la fragata HMS ANTELOPE. Uno de los aviones fue destruido por un misil antiaéreo, Sea Cat, que alcanzó a disparar la fragata; el segundo atacante la impactó con una bomba de 500 kilos, que explotó. Lo más espectacular, y grave, se produjo inmediatamente después, cuando el tercer avión, que fue alcanzado por el fuego de la HMS ANTELOPE, cayó sobre ella, a más de 700 kilómetros por hora, y le derribó el palo de **popa**, contra el que se desintegró: sus bombas quedaron liberadas, una de las cuales cayó al interior del buque, también sin estallar. El último de

esos Skyhawks la impactó con otra bomba de 500 kilos, que, igualmente, se mantuvo inerte. A pesar de ese espantoso castigo, la HMS ANTELOPE pudo seguir moviéndose y maniobrando, lo que le permitió esquivar dos nuevos ataques apuntados contra ella. Cuando, por último, el asedio aéreo terminó, buscó refugio al interior del fiordo de San Carlos, con la intención de fondear, para hacer un examen completo de sus daños. La tarea primaria, y más urgente, consistía en desactivar las tres bombas de 500 kilos que cobijaba en su interior. Para tal efecto, el buque fue evacuado, quedando abordo, solamente, su comandante y unos pocos oficiales y marineros, los más indispensables, junto a los artificieros y técnicos en explosivos, que harían el trabajo. Al cabo de una hora de labor intensa con la bomba, que había quedado alojada en la sala de máquinas de la fragata, el artefacto hizo explosión, en forma completamente inesperada. Murieron quienes estaban trabajando con ella, y se originó un incendio, de inmediato, que abarcó desde la chimenea hasta la popa del buque. A esa explosión sobrevivieron, únicamente, quienes se encontraban más lejos, en el puente de mando y sobre la cubierta del castillo, y que fueron rescatados por algunas embarcaciones que se mantenían en las inmediaciones. Unos 15 minutos después, la HMS ANTELOPE fue sacudida por una serie de nuevas explosiones, que quebraron su casco en dos partes. Ambas se hundieron por separado. Al parecer, las llamas del incendio provocaron la explosión, en serie, de las santabárbaras de la fragata, lo que dio lugar a un espectáculo verdaderamente dantesco, imposible de haberse podido imaginar. Fue una demostración muy real y conmovedora, sin duda, de la violencia extrema y del alto costo que había alcanzado la disputa por las Falklands o Malvinas.

La pérdida de ese valioso buque tuvo como contrapartida, durante ese domingo 23, siete aviones argentinos derribados. Los pilotos de la Fuerza Aérea argentina habían dado una nueva prueba, manifiesta, de su resolución sorprendente, que aumentaba la magnitud del desafío a que estaba siendo sometida la fuerza naval del almirante Woodward y que desde el comienzo de las hostilidades ya llevaba tres buques hundidos y uno inutilizado.

El lunes 24, antes del amanecer, cayó al agua un Sea Harrier, a unas cinco millas por la proa del HMS HERMES, cuando recién había despegado de su cubierta, para ir a cubrir su lugar en la patrulla de combate que le correspondía. Era el tercer avión que perdían los británicos en un accidente, y el cuarto, en total.

Ese día, desde temprano, fueron renovados los ataques aéreos sobre los buques británicos en San Carlos. Una formación de Skyhawks dejó caer sus bombas sobre los pequeños transportes de tropas, RFA SIR LANCELOT y RFA SIR GALAHAD.

Los ataques, que se sucedieron durante el resto del día, no lograron ocasionar nuevos daños a los buques, lo que indujo, a los británicos, a pensar que la situación había comenzado a revertirse. Ese día, además, habían quedado operando los lanzadores de misiles antiaéreos Rapiér, recién instalados en San Carlos, que le proveyeron un refuerzo muy efectivo a la defensa contra las incursiones de los aviones argentinos. Durante ese lunes fueron derribados cinco de esos aviones, por el armamento de los buques, y tres por los misiles Rapiér.

Los británicos presumieron que al día siguiente, 25 de mayo, los pilotos argentinos agotarían sus esfuerzos en procura de un triunfo de significación, que honrara el día nacional de su patria. Y no se equivocaron en su apreciación. San Carlos fue atacado, muy temprano, por una formación de tres Skyhawks, "el primero de los cuales fue derribado por un Rapiér. Su piloto, el teniente Lucero, se eyectó y fue recogido por los británicos, que lo llevaron al HMS FEARLESS para recibir auxilio médico, que terminó cuando se produjo su total recuperación de las varias heridas que recibió. Otro de los aviones, pilotado por el capitán García, fue derribado por las defensas de los buques, y el tercero, cuyo piloto era el alférez Isaac, debió regresar a su base, averiado y acoplado a un avión cisterna. En los buques no hubo daños"(10),

Después del mediodía de ese martes 25 de mayo, fue atacado el destructor HMS COVENTRY, que se encontraba al norte de la isla Pebble, fig. 21, acompañado de la fragata HMS BROADSWORD, con la misión de detectar la aproximación de las formaciones aéreas argentinas que se dirigieran a San Carlos. La primera que se detectó, y que se orientó contra ellos, fue rechazada a larga distancia, con misiles Sea Dart. Una hora después apareció otra formación, que volaba a muy baja altura. Esta que "había evitado las terribles patrullas aéreas de combate, formadas por los Sea Harriers"(11), y aprovechado, enseguida, el relieve del terreno de la isla Falkland Occidental, o Gran Malvina, para ocultarse de la detección de los radares de los buques en San Carlos. A gran velocidad, y a sólo 30 pies de altura sobre la superficie del mar, los aviones de esa formación descargaron sus bombas contra el HMS COVENTRY, tres de las cuales hicieron explosión en cuanto le impactaron; ocasionaron la pérdida de 19 hombres de su dotación y un rápido hundimiento. Ese buque, un destructor gemelo del HMS SHEFFIELD, que fue impactado por un Exocet, tres semanas antes, pasaba a ser la cuarta unidad naval británica enviada al fondo del Atlántico Sur, por la acción de aviones argentinos. La fragata HMS BROADSWORD recibió, a su vez, un

(10) y (11) "MALVINAS, TESTIGO DE BATALLAS", pág. 220, de Jesús Romero y Salvador Mafe. Editorial Francisco Domenech, S.A., Valencia, 1984.

impacto, pero tuvo más suerte, ya que esa bomba, también de 500 kilos, no hizo explosión; después de haberle provocado algunos daños en la cubierta del helicóptero, cayó al agua.

Pero aún no había terminado el éxito argentino de ese día. En horas de la tarde despegaron de Río Grande dos Super Etendards, de la Aviación Naval argentina, que llevaban un Exocet AM-39, cada uno. Se dirigieron a un punto, en el Atlántico Sur, ubicado a 100 millas al noreste de las Malvinas, desde el cual, suponían, podrían encontrar a los portaviones del almirante Woodward. Ambos fueron reabastecidos de combustible en el aire, para que alcanzaran a cubrir la distancia que les exigía recorrer la tarea por cumplir, y buscaron la protección de la baja altura de vuelo para ir en demanda del objetivo.

Cuando sus pilotos estimaron que estaban a unas 50 millas del punto hacia el cual se dirigían, iniciaron un pequeño ascenso y pusieron en actividad sus radares; con ello les fue posible detectar un blanco de gran tamaño, que apareció en las pantallas, y que supusieron sería el portaviones HMS HERMES. Se encontraban a 28 millas de ese blanco, y le lanzaron los dos misiles Exocet, retirándose de inmediato, con rumbo contrario al que habían empleado durante el acercamiento, y volviendo a tomar la altura baja inicial.

Ambos misiles fueron detectados por la fragata HMS AMBUSCADE, la que, junto con darle la alarma a todo el Grupo de Combate, les disparó con todo su armamento, tratando de destruirlos en vuelo. Simultáneamente, ella y el resto de los buques, dispararon las granadas que liberaron las pequeñas láminas de aluminio, "chaffs", para engañar y desviar a los misiles, lo que fue logrado perfectamente; pero a unas dos millas, por estribor de la HMS AMBUSCADE, navegaba un buque mercante, el porta-contenedores ATLANTIC CONVEYOR, fig. 21, que carecía de todo armamento, y, en consecuencia, estaba impedido para autoprotegerse con "chaffs", o cualquier otro medio. Uno de los misiles desviados por los "chaffs", encontró, finalmente, el blanco que le presentaba el ATLANTIC CONVEYOR —el otro se perdió de vista, y, al parecer, habría caído al agua— y se dirigió contra su casco, al que impactó y le provocó un incendio generalizado, que originó su hundimiento dos días después. Fallecieron doce hombres de ese buque, entre ellos su capitán, Ian North. A bordo se encontraban 10 helicópteros Wessex y 4 helicópteros Chinook, de doble rotor. De ese total solamente uno de los Chinook —los grandes, para transporte de tropas— pudo despegar y salvarse. El resto de ellos, junto con un valioso cargamento de repuestos, y elementos, que eran necesarios para la 3ª Brigada de Infantería de Marina, se perdió íntegramente.

La Fuerza Aérea argentina, a pesar de que había sido castigada severamente por los Sea Harriers, de la Aviación Naval británica, y por

el armamento antiaéreo de los buques, pudo dar su último golpe —contra el HMS COVENTRY— con pleno éxito. Posteriormente, con la sola excepción del martes 8 de junio —como veremos más adelante— no hubo más incursiones aéreas argentinas sobre los buques británicos.

Ciertamente, el 25 de mayo fue un día que resultó duro, en extremo, para los británicos. Perdieron otro buque de guerra y un gran buque mercante, con su valiosa carga, y que, además, había sido transformado en portaviones auxiliar. Sin embargo, a pesar del efecto tan negativo que les señalaron ambos desastres, unidos a la pérdida de 29 de sus mejores hombres, ese día les marcó un cambio significativo en la guerra, que les permitió ejercer el dominio absoluto del mar, en toda el área de las Falklands o Malvinas, junto con haber alcanzado la superioridad aérea que habían buscado desde el primer momento. La flota argentina se mantenía al amparo de sus bases, y la Fuerza Aérea se encontraba con sus elementos de combate destruidos en un 50%, aproximadamente, y privada de sus mejores pilotos, que habían caído peleando.

En la lucha por San Carlos, argentinos y británicos habían compartido la buena y la mala fortuna. Durante la aproximación del convoy a ese punto, las condiciones de tiempo le tendieron la mano a los británicos, en forma muy generosa; en cambio, en los días que siguieron, el beneficio del buen clima circunstancial, lo recibieron, íntegramente, los argentinos, ya que les permitió acercar fácilmente sus aviones de combate a las islas. Si para cualquiera de los adversarios se hubieran invertido esas condiciones, el curso de la guerra bien pudo haber tenido otro desarrollo. Más, si el buen tiempo fue un factor muy desfavorable para los británicos, éstos recibieron, en cambio, una gran ayuda en el empleo poco afortunado que hicieron los argentinos de sus bombas de aviación, que al no haber hecho explosión, en la gran mayoría de los casos, los libró de pérdidas inmensamente superiores, las que, de haber ocurrido, pudieron haber cambiado el curso de la guerra.

Los británicos ganaron la batalla de San Carlos gracias al esfuerzo y al coraje de las dotaciones de sus buques de guerra y mercantes, y a la extraordinaria capacidad de los pilotos de sus Sea Harriers, que supieron obtener el mejor rendimiento de esos aviones excepcionales.

Los argentinos la perdieron porque el esfuerzo singularmente valiente de sus aviadores, fue dirigido más con el corazón que con el buen sentido. Se desgastaron peleando contra los únicos blancos que les podían responder con la misma o mayor fuerza —los buques de guerra— y no lo hicieron contra los que eran decisivos. Les habrían resultado más sencillos y más remunerativos, como venían a serlo los transportes, indefensos, que llevaban todo el material de apoyo para proseguir la guerra.

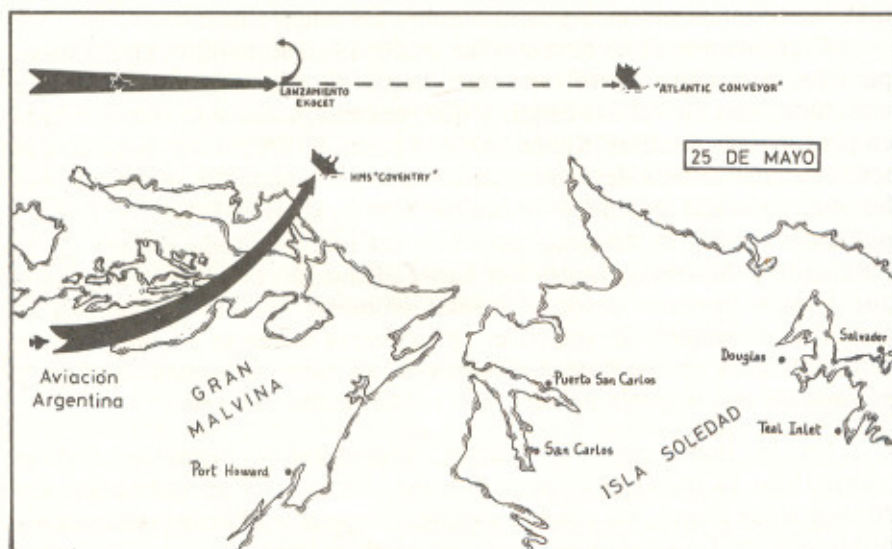


Lámina 21

d.- Las acciones de Darwin y Goose Green.-

En Londres había preocupación por lo que pudiera haberle ocurrido a la 3ª Brigada de Infantería de Marina, que, en plena batalla de San Carlos, se encontraba desembarcada e inmovilizada, desde las primeras horas del 21 de mayo. En la capital británica no se tenía información acerca de la situación de ésta, cuyo avance para la iniciación de las acciones, se había visto postergado porque no había alcanzado a reunirse, aún, con parte de su material, que permanecía a bordo. Como vimos, las medidas de seguridad, que incluían la descarga solamente nocturna de los buques mercantes, habían retrasado la llegada a tierra de varios elementos, entre ellos las carpas de campaña, las piezas de artillería de 105 mm. y de los helicópteros, para el transporte de las tropas en las zonas pantanosas, que iban en bodegas.

La inquietud que existía en Londres obedecía a dos razones: una, de orden militar, ante la posibilidad de que la fuerza argentina, principalmente la acantonada en Darwin y Goose Green— a escasa distancia de San Carlos— pudiera efectuar un ataque sorpresivo a la Brigada británica; la otra, de orden político, previendo la conveniencia de que Gran Bretaña se encontrara en la mejor posición militar posible, en las islas, frente a cualquier nueva resolución que, en algún momento, pudiera tomarse en Naciones Unidas. En cuanto a la primera de esas

razones, los británicos tuvieron la fortuna de que los defensores desaprovecharan la oportunidad de atacarlos, que se les presentó, pero como nadie podía haber predicho que los argentinos dejarían pasar esa posibilidad, y el riesgo existió; la preocupación reinante era legítima. La segunda razón tenía relación con el provecho político que podría obtener el gobierno británico, tanto en el frente interno como en el externo, con algún triunfo militar que se lograra prontamente.

El brigadier de Infantería de Marina, Julian Thompson, al mando de la fuerza de desembarco, no tenía considerado el ataque a Darwin ni a Goose Green; sus planes de avance, lo llevarían directamente a Port Stanley. Estimaba innecesaria aquella acción, pues, cuando éste fuera capturado, arrastraría la caída natural de los otros dos puntos, como consecuencia del aislamiento y falta de apoyo en que quedarían. No obstante, Londres pensaba de una manera diferente, e instruyó al brigadier para que capturara, previamente, y cuando antes, Darwin y Goose Green, en su desplazamiento hacia el este, fig. 23.

No cabía duda que en términos militares, esa acción carecía de valor y de significación. La tenía, sí, en cuanto a su proyección política, porque le daría a los británicos, en especial a su gobierno, la posibilidad de un triunfo que hiciera olvidar las pérdidas navales ocurridas recientemente. También le permitiría quedar al margen de cualquier riesgo que pudiera derivarse de alguna exigencia intempestiva de Naciones Unidas, como, por ejemplo, un cese inmediato del fuego, que, de sorprender a la fuerza estática, en San Carlos, dejaría a los británicos sólo con el control de la cabeza de playa, pero no con el dominio del archipiélago.

Para dar cumplimiento a las instrucciones de Londres, el brigadier Thompson escogió al Regimiento de Paracaidistas N° 2, con una dotación de unos 600 hombres, al mando del teniente coronel Herbert Jones. Lo eligió porque estaba constituido por una tropa de verdadera selección, y su comandante era un hombre del más alto prestigio.

El regimiento inició su marcha a Darwin la noche del 26 de mayo, sin esperar que le llegara la parte del equipo que faltaba. Tuvo que hacerlo a pie, bajo la lluvia y el viento, que habían vuelto a presentarse en las islas, después de una corta bonanza. Cada uno de los hombres llevaba consigo un sobrepeso, en equipo personal y en municiones que debió transportar durante siete horas por un terreno fangoso, y muchas veces escarchado, hasta llegar a Camilla Creek, las casas abandonadas de una antigua estancia ganadera, que sirvieron de lugar de descanso para las tropas y como lugar de preparación previa para la batalla que deberían sostener próximamente.

El grueso de la dotación del regimiento se encontraba aún en Camilla Creek, en la tarde del jueves 27, cuando el informativo de la estación de radio de la BBC, de Londres, entregó sus noticias, una de las

cuales expresó "que el Regimiento de Paracaidistas N° 2 está a cinco millas de Darwin"(12). Coincidencia o nó, el hecho fue que en las primeras horas del día siguiente, viernes 28 de mayo, la guarnición argentina de Darwin fue reforzada con tropas que llegaron por helicópteros. Fueron enviadas por el general Menéndez, de aquellas que custodiaban Puerto Argentino.

El comandante Jones tenía un conocimiento muy acabado del complejo sistema de defensa de trincheras argentino, en el área de Goose Green, obtenido de los informes de los hombres del SAS. Ya entrada la noche del jueves 27, reunió a sus oficiales para darles a conocer su plan de combate, a desarrollarse el día siguiente, que consultaba la eliminación progresiva, en algunos casos, y simultánea, en otros, de las posiciones enemigas. Le entregó a cada uno las instrucciones de detalle, respectivas.

El viernes 28, en la mañana, se apoderó de Darwin —sin gran dificultad— de acuerdo al plan. Pero cuando comenzó a moverse más al sur, hacia Goose Green, su fuerza empezó a ser hostigada, en forma cada vez más intensa. Primero lo fue por el fuego de artillería de 105 mm. y, después, por el de morteros y ametralladoras pesadas. La lucha se mantuvo por espacio de unas quince horas más, durante las cuales los pocos momentos de calma se alternaron con muchos de ferocidad extrema, especialmente cuando los soldados británicos debían desalojar a los defensores argentinos de los puntos fuertes donde estaban atrincherados. En uno de esos casos, la compañía "A" de paracaidistas —en el Ejército británico se emplean las letras y nó los números para designar a esas unidades— quedó cercada por fuerzas del Regimiento de Infantería N° 12, cuando se lanzó al ataque de las posiciones enemigas en Darwin Hill. Esa situación crítica sobrevino en presencia del comandante Jones, por lo que estuvo muy atento para acudir, sin dilación, junto con una sección de la reserva estratégica, en ayuda de sus hombres rodeados. Consiguió romper el cerco y salvar a su compañía, pero lo hizo a costa de su propia vida, y la de algunos de los que le acompañaban, víctima del fuego de ametralladoras que se encontraban ocultas. Terminada la guerra de las Falklands, en Gran Bretaña se discutió bastante si el comandante Herbert Jones había arriesgado su vida, tontamente, y murió en forma innecesaria, o si ello ocurrió enmarcado dentro de las más puras tradiciones militares, al frente de sus hombres, guiándolos y compartiendo con ellos los riesgos del combate. Parecería que la discusión estuvo demás, pues, en los países con una verdadera tradición militar, sus soldados no tienen duda acerca de lo que

(12) "The Battle for the Falklands", pág. 239, de Max Hastings y Simon Jenkins, editado por Book Club Associates, Londres, 1983.

deben hacer en el campo de batalla, cuando están frente al enemigo.

El lugar que dejó vacante el comandante Jones fue cubierto, de inmediato, por quien le seguía en el mando, el mayor Christopher Keeble. Este, ciñéndose estrictamente al plan original, trazado por su antecesor, fue inclinando el resultado de la acción a su favor. La fragata HMS ARROW, con un tiro de bombardeo, realizado desde el área marítima cercana, hacia el norte y el oeste de Goose Green, terminó con las últimas posiciones argentinas.

Al caer la noche del sábado 29, las fuerzas argentinas quedaron rodeadas y, después, desarmadas. Hacía un frío extraordinario. Los 1.300 soldados argentinos, sobrevivientes, se mantenían en un gran semi círculo, frente al establecimiento ganadero de Goose Green, y guardaban un silencio que impresionaba.

A temprana hora del domingo 30, el mayor Keeble le hizo comunicar al comandante militar argentino que le exigía su rendición formal, y que le daba plazo hasta las 08:30 horas para conocer su respuesta, advirtiéndole que si ella no llegaba consideraría su petición como rechazada, y que procedería en consecuencia. Muy cerca de la hora señalada regresó el emisario, manifestando, de parte del comandante de la guarnición argentina, que aceptaba la petición de rendición y que deseaba conversar los detalles de ella.

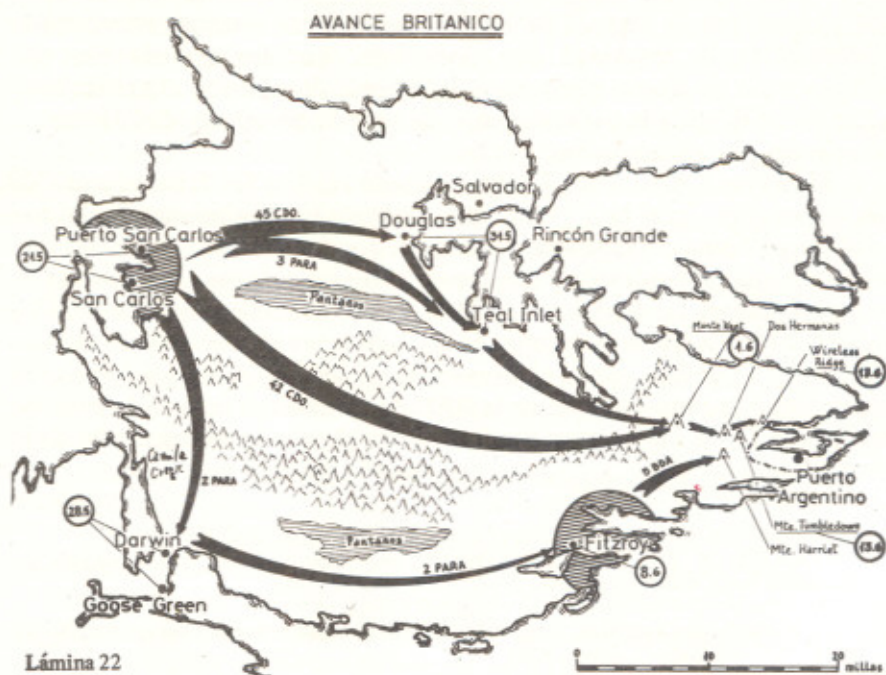


Lámina 22

La ceremonia fue muy breve. El mayor Keeble estuvo acompañado del mayor Héctor Gullan, de dos periodistas y del capitán Rod Bell, que fue el intérprete del grupo. Por la parte argentina, el Acta de Rendición fue firmada por el oficial de mayor jerarquía presente en el sector de Goose Green, vicecomodoro Wilson Dosier Pedrozo, y por el jefe militar, teniente coronel Italo Pioggi.

El mayor Keeble sabía que sus fuerzas habían sufrido bajas — 15 muertos y 35 heridos, en un dotación de 600 hombres— pero también tomó conocimiento de que las bajas de los argentinos eran inmensamente superiores: 250 muertos y unos 150 heridos, dentro de un total de 1.600 efectivos, que conformaban las fuerzas de ellos.

Lo más destacado de la victoria británica en Goose Green, lo constituyó el hecho que fue lograda por el Regimiento de Paracaidistas Nº 2 a pesar de la gran disparidad de fuerzas habidas entre defensores y atacantes, y que un poco más de 500 de éstos hicieron prisioneros a alrededor de 1.300 de aquéllos. Fue triste, para los británicos, que el artífice de esa victoria, en realidad, asombrosa, el teniente coronel Herbert Jones —“H”, como lo llamaban sus jefes y subordinados— no alcanzó a estar presente para conocer su éxito, y celebrarlo.

El Jefe del Estado Mayor de Defensa, almirante sir Terence Lewin, comentó, después de conocer los detalles de esa acción: “Goose Green quedará grabada entre las acciones más valerosas a lo largo de toda la historia del Ejército británico. Podrá haber otras batallas más difíciles que pelear, por la captura de las Falklands, pero ninguna alcanzará la violencia ni la ferocidad que tuvo ésta, que fue ganada por una combinación de buena dirección y liderazgo, de acabado entrenamiento y habilidad destacada para combatir, de sentido de agresividad natural, y de orgullo por su regimiento”(13).

El mayor Christopher Keeble, cuando recibió las felicitaciones de sus superiores, por la victoria que alcanzó su Regimiento, a la que contribuyó como comandante, en la parte final y decisiva de la acción, dijo, con mucha modestia, y con reconocimiento íntegro a las virtudes de su comandante, Herbert Jones: “Hice lo que él hubiera querido que yo hiciera”(14). En lo más íntimo de su ser, y en el de muchos de sus oficiales y soldados, quedó el presentimiento de que aquella información que entregó la radioestación de la BBC de Londres, a la hora de noticias del jueves 27 de mayo, tuvo una influencia directa en el desarrollo de la batalla.

(13) “WEAPONS OF THE FALKLANDS WAR”, pág. 119, de Bryan Perrett, editado por Blandford Press, Link House, West Street, Poole, Dorset, 1982.

(14) “The Battle for the Falklands”, pág. 251, de Max Hastings y Simon Jenkins, editado por Book Club Associates, Londres, 1983.

La captura de Darwin y de Goose Green fue acompañada por la de Douglas y Peal Inlet, fig. 21, dos localidades muy pequeñas, que quedaron, prácticamente, en la línea de avance del Batallón N° 45 de Infantería de Marina, en su camino hacia Port Stanley.

e.- El general Jeremy Moore y la 5ª Brigada de Infantería del Ejército británico.

En las últimas horas del 27 de mayo arribó a Grytviken, isla Georgia del Sur, el transatlántico británico QUEEN ELIZABETH 2, orgullo de la marina mercante de Gran Bretaña. Transformado, en esta oportunidad, en transporte de tropas, llevaba a su bordo al general Jeremy Moore, de la Real Infantería de Marina, que iba a asumir su cargo de Comandante de las Fuerzas Terrestres en las Falklands, y a los efectivos de la 5ª Brigada de Infantería de Ejército, que tenía como comandante, al brigadier de Ejército, Anthony Wilson.

Por razones de seguridad, en íntima relación con la protección de la vida de los casi 4.000 hombres que transportaba el buque, y por lo que podría significar la pérdida de esa enorme nave, que dañaría el prestigio de Gran Bretaña como nación marítima, el viaje se mantuvo dentro del secreto más estricto, con un riguroso silencio radiotelegráfico y evitando todo contacto visual con otros buques y con cualquiera estación terrestre. En base a esas mismas consideraciones, se eludió su acercamiento a las Falklands y, en particular, a San Carlos, para desembarcar la fuerza que conducía. Se prefirió, así, que el buque recalara a la isla Georgia del Sur, donde efectuaría el transbordo de los regimientos de la 5ª Brigada —entre ellos el de los temibles Gurkhas— a buques de tamaño algo menor, como el CAMBERRA y el NORLAND, que esperaban allí.

En cuanto quedó terminada la transferencia de los regimientos, del armamento y del gran volumen de carga, que acompañaba a la 5ª Brigada, el QUEEN ELIZABETH regresó a las costas británicas, llevando a los 177 sobrevivientes de la HMS ARDENT —la fragata que se había partido en dos, cuando hizo explosión en su interior la bomba que se trataba de desactivar— cuyo retorno había sido dispuesto. Los otros dos buques, CAMBERRA y NORLAND, se dirigieron a San Carlos, donde desembarcaron a la 5ª Brigada entre los días 30 y 31 de mayo.

Durante los quince días de viaje del QUEEN ELIZABETH 2 a Southampton y a la isla Georgia del Sur, las tropas mantuvieron su entrenamiento abordo, aprovechando las grandes facilidades de espacio del buque, con dedicación especial a la mantención del buen estado físico. Y para alcanzar una adaptación a la realidad climática de las islas



se procedió a bajar la temperatura del agua de las piscinas, dándole la equivalente a la del agua que se encontraría en la superficie del terreno de las Falklands, para que oficiales y soldados efectuaran sus prácticas y ejercicios, vestidos, armados y equipados, en un ambiente tal, como si se estuvieran desplazando por las estepas o campos de las islas.

El general Moore, junto con llegar a San Carlos, asumió el mando de las fuerzas terrestres británicas, que ahora integraban dos Brigadas. Dispuso que el brigadier Thompson, con los regimientos de su 3ª Brigada, a excepción del de Paracaidistas Nº 2, continuara desplazándose a Port Stanley, aproximándose desde el norte y el oeste, fig. 21, y que el brigadier Wilson, con los regimientos de su Brigada, más el de Paracaidistas Nº 2 —que desde ese momento se le agregaba, temporalmente— lo hiciera aproximándose desde el Sur.

f.- Vuelve la acción política y diplomática.-

Para el gobierno argentino, la disputa permanecía en un punto de equilibrio. En cambio, para el gobierno británico, y, en particular para el almirante Fieldhouse, y los comandantes navales y terrestres, en el área de las Falklands, a la misma disputa le faltaba sólo el desenlace de la última batalla, que estaban convencidos sería únicamente cuestión de un corto tiempo, para ganar y para que todo quedara terminado.

En cuanto las fuerzas terrestres británicas desembarcaron en San Carlos, se dejó notar una cierta presión internacional sobre el gobierno del Reino Unido, para llegar a una solución negociada, la que se fue acentuando paulatinamente, hasta que terminó por canalizarse a través de Naciones Unidas. Se radicó, definitivamente, en el Consejo de Seguridad, donde quedó abierto el debate al respecto. Coincidiendo con ese proceso, la Junta Militar argentina preparó una ofensiva diplomática desesperada, en cuyo transcurso recurrió, entre otros expedientes, a procurarse el favor que podría depararle la influencia de los mismos altos personajes a que el general Galtieri y el canciller Costa Méndez se habían acercado antes, como Jeanne Kirkpatrick, Thomas Enders, Vernon Walters, Walter Strossel, y, desde luego, de otros de nivel mundial, como Javier Pérez de Cuéllar y el mismo Ronald Reagan.

Junto a lo anterior, el gobierno argentino solicitó una reunión de los signatarios del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca, TIAR, y el Palacio de San Martín le hizo saber al Departamento de Estado, que Argentina no descartaba la posibilidad de retirar sus delegados en la Junta Interamericana de Defensa, y de llegar, incluso, a romper relaciones bilaterales con los Estados Unidos de Norteamérica, si es que Washington no repartía en forma más equitativa su presión sobre los gobiernos de Londres y de Buenos Aires. Más aún, dentro de su

impaciencia, dejó trascender que Argentina concurriría a la reunión del Buró de Coordinación del Movimiento de los Países No Alineados, que se llevaría a efecto en La Habana, Cuba, a contar desde el 31 de mayo, en la cual ella se haría representar por una delegación de alto nivel, que presidiría el canciller Costa Méndez.

Durante el desarrollo de la ofensiva diplomática argentina, el embajador británico ante Naciones Unidas, sir Anthony Parsons, recibió las insinuaciones de varios países para que Gran Bretaña llegara a un pronto cese del fuego. Las desestimó porque consideró que los términos de esas sugerencias, presentadas por Irlanda, Panamá y Japón, entre otros, eran imprecisos, muy poco definidos. No obstante, el Consejo de Seguridad entró a debatir el asunto, y el 26 de mayo le dio su aprobación a la Resolución 505 que llevó el voto favorable de Gran Bretaña. Esa constituyó una solución de compromiso, que tuvo como base el proyecto que había presentado Irlanda, y que, si bien, no comprometió a las partes a un cese del fuego, les solicitó que cooperaran con el Secretario General de Naciones Unidas, con miras a poner fin a las hostilidades y a renovar esfuerzos para alcanzar la paz; dio un plazo de siete días para que ello se obtuviera.

Cuando en el plano militar, y dentro de ese plazo se produjo el comienzo de las operaciones de las tropas británicas en las Falklands, y su acción victoriosa de Darwin y Goose Green, el gobierno de Londres recibió diversas solicitudes para mostrarse magnánimo en su triunfo. La visión de una reacción emocional en una Argentina con gobernantes de facto, humillados por el poderío militar británico —según la embajadora de la ONU, Jeanne Kirkpatrick— “era una pesadilla por el modo cómo la guerra en el Atlántico Sur influiría en la crisis centroamericana” (15). En esos mismos momentos, quienes, en Argentina, estaban relacionados directamente con la iniciación del conflicto, y, después, con su prosecución, comenzaban a demostrar su preocupación. Los integrantes de la Junta Militar habían dejado de aparecer en público. La Fuerza Aérea, que había sacrificado tantos de sus mejores hombres, y expuesto la totalidad de su capacidad, al llevar el peso de la campaña contra el enemigo, era criticada, en voz alta, por haber permitido la constitución de la cabeza de playa en San Carlos. La propaganda oficial, que con tanto cuidado se había esforzado por hacer creer al hombre de la calle que la victoria de las armas argentinas era un hecho indiscutible, comenzaba a debilitarse con rapidez; después de Goose Green se fue ajustando, para llegar, finalmente, a entregar al conocimiento público, una visión más bien negativa que positiva.

(15) “MALVINAS. La Trama Secreta”, pág. 261, de Cardoso, Kirschbaum y van der Kooy, Editorial Planeta Argentina, S.A., Buenos Aires, 1983.

Costa Méndez, que se encontraba en los Estados Unidos, para estar presente en la ONU y concurrir a la reunión del TIAR, fijada para el sábado 29 de mayo, fue convencido, por sus asesores, para que sostuviera una conversación con la embajadora Jeanne Kirkpatrick. Tuvo lugar en la casa de ella y terminó en un verdadero fracaso, a tal punto que el canciller se retiró sin haberse, siquiera, despedido de la dueña de casa. En realidad, después que se hubo tratado otros temas, y la conversación llegó al punto que se refería a la concurrencia de una delegación argentina a La Habana, decisión que ya había sido tomada por el gobierno de Buenos Aires, pero que no había sido hecha pública, con cierto grado de indisposición evidente preguntó "¿Vas a ir a Cuba, después de haber combatido la subversión izquierdista durante cinco años?"(16). El ministro argentino no halló que contestar al respecto, y aprovechó que la señora Kirkpatrick se levantó a atender un llamado telefónico urgente, para retirarse.

La reunión del TIAR no tuvo, como significado, un verdadero apoyo para la causa de Argentina. Fuera de condenar el ataque británico a las islas, por lo "injustificado y desproporcionado" —criterio que sostuvo el gobierno argentino para calificar la reacción británica, después de su acción unilateral contra las islas, el 2 de abril— le solicitó a los diferentes estados miembros "que prestaran a la República Argentina el apoyo que cada cual juzgue apropiado", lo que, prácticamente, no pasó de ser, más bien, sino un respaldo moral, algo así como un buen deseo, pero sin mayor expresión material.

Terminada la reunión del TIAR, el ministro Costa Méndez regresó a Buenos Aires, completamente convencido que Argentina debía concurrir a La Habana. Su única vacilación estaba en prever cómo iría a ser la reacción de la alta jerarquía militar, acerca del particular. En cuanto llegó a Buenos Aires, la noche del mismo sábado 29, concurrió a entrevistarse con el Presidente Galtieri, para hacerle una exposición de toda la gestión que había realizado. Cuando hubo terminado, su duda quedó disipada, por cuanto el general le dijo: "Bueno, ahora irá a La Habana. Con mi amigo Fidel Castro haremos ponerse de rodillas a la Thatcher..."(17).

El miércoles 2 de junio llegó a La Habana la delegación argentina, presidida por el Ministro de Relaciones Exteriores, Nicanor Costa Méndez, dando comienzo, así, a una de las jugadas diplomáticas más audaces habidas durante la etapa de las acciones militares en las

(16) "MALVINAS, La Trama Secreta", pág. 268, de Cardoso, Kirschbaum y van der Kooy, Editorial Planeta Argentina, S.A., Buenos Aires, 1983.

(17) "MALVINAS, La Trama Secreta", pág. 269, de Cardoso, Kirschbaum y van der Kooy, Editorial Planeta Argentina S.A., Buenos Aires, 1983.

Malvinas, por el giro nuevo que se le daba a una política exterior que, hasta ese momento había estado sujeta, de preferencia, a los "principios occidentales y cristianos", y ahora buscaba amparo dentro de integrantes de la órbita socialista. El canciller fue objeto de un trato de excepción, desde el primer momento que pisó tierra cubana, tanto así que fue recibido por el Primer Ministro, Fidel Castro, esa misma tarde, en el Palacio de las Revoluciones.

El premier le hizo una exposición acerca de algunas situaciones en América Latina, que impresionó al canciller y al general Héctor Iglesias, Secretario General de la Presidencia de la República, que le acompañaba. Al terminar, y frente a un plano de las islas Malvinas, comenzó a interrogar al general Iglesias, en relación con las medidas militares que se habían tomado para resistir a las fuerzas británicas. Este le dio a conocer la fuerte defensa que se había establecido alrededor de Puerto Argentino, lo que a Castro no le pareció razonable y formuló varias observaciones. Intervino, entonces, el canciller para aclarar que "nosotros no hemos venido a pedir ayuda militar", a lo que Castro respondió, sin inmutarse mayormente, "me alegro que no me la pidan, porque no sería conveniente para mí ni para Uds., pero quien venza en la batalla por esas montañas —mostrando en el mapa las que rodeaban a Puerto Argentino— tendrá ganada la partida. La causa de las Malvinas se encuadra en lo que se entiende como una guerra de liberación nacional, e hizo un encendido elogio de la actitud argentina frente al conflicto; de inmediato aclaró que Uds. deben comprender que ninguna guerra de liberación nacional se pierde, siempre que se esté realmente dispuesto a pelearla"(18).

Al día siguiente, el canciller denunció la participación de una alianza tripartita, constituida por Gran Bretaña, los Estados Unidos y Sudáfrica, con el objeto de instalar una base norteamericana en las Malvinas"(19). Ello lo hizo en su discurso ante el Buró de los No Alineados, y tales expresiones sirvieron para destruir la reticencia que tenían los países africanos, que de allí en adelante comenzaron a darle su apoyo a Argentina. Después de la reunión de ese día, Castro y Costa Méndez volvieron a encontrarse en uno de los pasillos del Palacio de las Convenciones, provocando la expectación de los periodistas, pero sin que el diálogo hubiera tenido mayor significación. Fue la última actividad del canciller argentino, antes de regresar a Buenos Aires con la delegación.

Casi simultáneamente a la reunión de los No Alineados, en La Habana, los países desarrollados habían concurrido a una "cumbre" en

(18) y (19) "MALVINAS La Trama Secreta", págs. 270 y 271, de Cardoso, Kirschbaum y van der Kooy, Editorial Planeta Argentina S.A., Buenos Aires, 1983.



Versalles, en la que la Sra. Margaret Thatcher representaba a Gran Bretaña, y el Presidente Ronald Reagan, a los Estados Unidos. No resultaba difícil presumir que durante esa reunión la Primer Ministro iba a recibir una presión intensa para que Gran Bretaña llegara a un pronto término del conflicto. Reagan, entre otros, intentó, en vano, de convencerla que con la humillación de los militares argentinos no se le haría un favor a la causa de occidente, en el largo plazo.

El Consejo de Seguridad fue citado para el jueves 3 de junio, con el fin de considerar y pronunciarse acerca del caso anglo argentino, pero a poco de iniciarse, la sesión fue levantada y suspendida hasta el día siguiente; ello obedeció a la necesidad de concederle más tiempo a los representantes de los estados integrantes, para que estudiaran y presentaran algún proyecto viable, de cese de las hostilidades. Como resultado, las delegaciones de España y Panamá presentaron en conjunto, el viernes 4, un texto para la consideración del Consejo, que llamaba a las partes a un cese del fuego sin demora, y solicitaba la intervención del Secretario General de Naciones Unidas para que implementara, en forma conjunta, y en toda su integridad, las Resoluciones N° 502 y 505, que estaban en plena vigencia. La primera de ellas había sido aprobada inmediatamente después de la irrupción de las fuerzas argentinas en las Falklands o Malvinas, para las que determinó su más pronto desalojo, lo que Argentina en ningún momento había cumplido. La segunda, de fecha muy reciente, le había pedido a las partes en conflicto su cooperación con el Secretario General del organismo mundial para llegar a un pronto cese de las hostilidades, dentro de un plazo de siete días. Para Gran Bretaña resultaba inaceptable la adopción de cualquier acuerdo que modificara los textos aprobados de esas Resoluciones, en especial el de la N° 502, cuyo logro había sido un triunfo resonante de su diplomacia. En tal circunstancia, en cuanto la votación del Consejo alcanzó el quorum de nueve votos, necesarios para dar su aprobación al acuerdo propuesto por España y Panamá, el representante británico, Anthony Parsons, ejerció el derecho a veto, que le asistía al Reino Unido, al que se sumó la representante de los Estados Unidos, Jeanne Kirkpatrick. En esos términos, desaparecieron todas las posibilidades de que las hostilidades quedaran detenidas, y se alcanzara una paz por la vía diplomática.

Después de la captura de Goose Green, y del arribo del general Moore y de la 5ª Brigada de Infantería del Ejército, a las Falklands, los ministros del Gabinete de Guerra británico pensaron que la caída de Port Stanley se produciría en términos muy rápidos, aún cuando estaban en conocimiento de las dificultades de movimiento, que oponía el terreno de la Falkland Oriental al avance de las fuerzas y al traslado de los pertrechos. Los Jefes de Estado Mayor de los tres servicios tuvieron que esforzarse para dar a comprender, a esos ministros, los obstáculos y la

totalidad de los problemas que había que resolver para apoderarse de una ciudad defendida por una cantidad tan grande de medios humanos y materiales, sin causarle daños a la población civil, y tan sólo los destrozos mínimos e indispensables a sus defensores. Esos hombres de gobierno, sometidos casi permanentemente a las presiones políticas que bien sabemos, estaban ansiosos de que las fuerzas terrestres alcanzaran una victoria rápida. Pero tras las explicaciones que les fueron entregadas, reconocieron que debían diferir sus deseos, y ajustarlos a la velocidad que le pudieran imprimir los militares a las acciones que requerían desarrollar, la que no era previsible, ya que no dependía sólo de la voluntad y capacidad propias, sino que, también, era función de la resistencia que opusiera el enemigo; y en este caso se esperaba que fuera significativa, puesto que el general Galtieri había ordenado a sus tropas que debían pelear hasta el último hombre.

- ARGENTINA - GUERRA DE LAS MALVINAS, 1982

- ISLAS MALVINAS - HISTORIA

© Carles Chubrétoich A.

Inscripción Nº 65.145

Editorial La Noria

Derechos Reservados

Primera edición: Noviembre 1986

Segunda edición: Febrero 1987

Impreso en Editorial La Noria - Fono: 728382

Impreso en Chile / Printed in Chile

ANTECEDENTES CURRICULARES DEL AUTOR



La inquietud por las cosas del mar, que Carlos Chubertovich sintió desde muy joven, le señalaron prontamente el camino de la Escuela Naval de Valparaíso. De ella egresó en enero de 1939, con solo 18 años de edad y el grado de guardiamarina. El viaje de instrucción lo condujo a las costas del Pacífico, del Caribe y de los EE.UU.; posteriormente a los mares australes, los canales y el Cabo de Hornos.

En los primeros grados de su carrera estuvo embarcado en el acorazado ALMIRANTE LATORRE y demás buques de la Escuadra. Participó en actividades hidrográficas en áreas marítimas patagónicas y fueguinas, y cumplió con las exigencias de estudio de las diferentes Escuelas de la Armada.

En otros grados, ya más altos, comandó el LAUTARO, el ANGAMOS, el ALMIRANTE RIVEROS y el ALMIRANTE MONTT. Durante los cuatro años y más, que esos mandos abarcaron en conjunto, cubrió sobre 100.000 millas de intensas navegaciones por aguas extranjeras y nacionales, que incluyeron las de la Antártica y, con frecuencia, las del Cono Sur. En algunas etapas de estas últimas debió prestar apoyo a navíos de otras banderas, entre ellas la corbeta URUGUAY, de la Armada de esa República Oriental; el MISCHIEF, de la Royal Geographical Society de Londres, y el portaviones USS INTREPID.

Este distinguido oficial alcanzó la jerarquía de Almirante en enero de 1970, y sirvió a su institución durante 39 años, desde que pisó el umbral de la Escuela Naval, en febrero de 1934, hasta que cesó las filas activas. Su insignia de mando fue arriada el 2 de febrero de 1973 del trinquete de HUASCAR, con el ceremonial de rigor. Ahora, saliendo de la quietud de su hogar, nos hace llegar esta obra valiosa y bien documentada, cuyo texto está enriquecido con la expresión de su conocimiento acabado de la geografía y de la historia del extremo sur del continente. Nos proyecta, así, una imagen muy fiel de las circunstancias y detalles más resaltantes habidos en el conflicto del Atlántico Sur.

La permanencia de algunos años en Europa, y su concurrencia a varias conferencias internacionales y a otros eventos en círculos europeos de alto nivel, le han permitido complementar su acervo cultural, fundamento de la excelente calidad del trabajo que nos presenta.

Como escritor especializado pero conocedor de lo que sus lectores pueden recoger sin mayor esfuerzo, nos pone a disposición este libro que tiene, además, la virtud de estar escrito en un estilo ameno y atrayente, verdadero reflejo de su dominio idiomático. Pero vamos mejor, directamente, su narración de lo acaecido durante los 30 años de historia conocida de las islas cuestionadas, en erándonos de la versión real y objetiva que coloca el Almirante frente a nosotros, tras su investigación prolija y exhaustiva acerca del tema.