

Malvinas: Un caso de estudio

*Publicado en el BCN 748
Enero/marzo 1987*

Harry Train

El Almirante USN (cuatro estrellas) Harry Train ejerció el comando de la Flota del Atlántico de la Armada Estadounidense durante cuatro años, período que comprendió las diez semanas del conflicto de Malvinas.

En el hemisferio sur, se lo llama “Conflicto de Malvinas”; en América del Norte y Europa, “Conflicto del Atlántico Sur”. Los británicos lo llaman “Guerra del Atlántico Sur”.

En la Universidad de Defensa Nacional de los EE.UU. donde dicto el Curso Final para generales y almirantes recientemente promovidos, enseñamos, entre otros temas, dos casos dignos de especial estudio: uno es el de la crisis de Grenada, la que estudiamos y discutimos porque, aunque los EE.UU. triunfaron y lograron sus objetivos, nuestros militares cometieron muchos errores y la operación pudo haberse realizado en forma más satisfactoria.

Muchos de mis alumnos participaron en los combates de Grenada, y por eso tienden a justificarse en base a razonamientos dictados por la emoción; y están propensos a interpretar o racionalizar decisiones según criterios que, vistos retrospectivamente, no fueron los mejores.

Por eso, enseñamos un segundo caso de estudio, un evento político-militar en que los EE.UU. fueron sólo observadores y no participantes.

Este segundo caso es el Conflicto de Malvinas, el cual, rico en decisiones político-militares y lleno de errores y cálculos equivocados en ambos bandos, provee una excelente oportunidad para que nuestros generales y almirantes examinen una compleja construcción diplomática y comprueben cómo los factores políticos, algunos de los cuales aún pasan desapercibidos, causaron el fracaso del proceso diplomático, dando por resultado la guerra. Es también posible examinar el período de desarrollo de un conflicto durante el cual un bando actuaba todavía según las reglas para el manejo de crisis, mientras el otro ya estaba en guerra, fenómeno político-militar éste nunca acaecido antes en la moderna historia militar.

Este segundo caso brinda la oportunidad a los generales y almirantes norteamericanos que justamente examinan las ventajas de las organizaciones conjuntas de defensa, para observar la nueva estructura de comando conjunto argentina, que en la práctica fue



conjunta sólo de nombre. En este caso hubo también lecciones para el Congreso de los EE.UU., útiles para la aprobación de la organización de defensa de nuestro país. Y el conflicto también fue una oportunidad para verificar el impacto de la suerte en el resultado de una guerra.

- ¿Hubieran sido diferentes los resultados, si la televisión británica no hubiera comunicado erróneamente la zarpada de dos de sus submarinos nucleares desde Gibraltar hacia las cercanías de las Islas Georgias del Sur el 26 de marzo?
- ¿Hubieran sido diferentes los resultados, si el viento y el mar no hubieran estado en calma el 1° de mayo?
- ¿Hubieran sido diferentes los resultados, si las 14 bombas que penetraron en los cascos de buques de guerra británicos sin explorar, hubieran explotado?
- ¿Hubiera sido diferente el resultado si los torpedos Telefunken argentinos hubieran funcionado como debían?
- ¿Hubieran reaccionado los mismos ingleses usando su fuerza militar si no hubiera habido huelgas en las minas de carbón de Gran Bretaña?

Y finalmente, el conflicto provee la oportunidad con el beneficio de un análisis retrospectivo, para examinar el impacto de algunas decisiones, como el fracaso argentino en prolongar la pista de Puerto Argentino para que pudieran operar los A4 y Mirage, la decisión de no emplear buques de carga para transportar artillería pesada y helicópteros a las Islas entre el 2 y el 12 de abril, la división de las fuerzas del Ejército Argentino entre las Islas Soledad y Gran Malvina, la decisión argentina de no explotar la crítica vulnerabilidad en Fitz Roy y Bluff Cove, y la decisión británica de atacar al crucero *General Belgrano*.

Analizamos el curso que la guerra terrestre pudo haber tomado si las fuerzas de Gran Malvina hubieran estado en San Carlos, forzando a los británicos a establecer su cabeza de playa en Gran Malvina en lugar de Soledad, porque esto es lo que hubieran hecho.

Mi ventajosa ubicación durante el conflicto fue la de Comandante en Jefe de la Flota del Atlántico de los EE.UU. y Comandante Supremo de la NATO en el Atlántico. En ese cargo mi rol era el de observador de un conflicto que enfrentaba a dos preciados amigos.

Como mi amigo Horacio Fisher, en aquel entonces Oficial de Enlace argentino en mi Estado Mayor, nos podrá confirmar, nosotros no recibíamos mucha información sobre el curso de la guerra en mi Comando de Norfolk. Nuestras apreciaciones allí preveían la victoria argentina hasta las semanas finales de la lucha ya que ignorábamos algunas decisiones cruciales, cuya adopción hizo que nuestro pronóstico fuera erróneo.

Lo que voy a compartir con Ustedes es mi visión personal del Conflicto de Malvinas, producto de meses de estudio de informes, registros y entrevistas con los principales jefes de ambos bandos. Estos estudios resultaron difíciles porque los informes y entrevistas reflejaban conflictivas percepciones sobre lo ocurrido antes y durante algunos eventos políticos y militares críticos. Ello es en sí mismo instructivo, ya que refleja muy correctamente el sentido de la expresión “niebla de guerra”. En mis estudios yo he tenido libre acceso a los líderes argentinos y británicos, a documentos y a los análisis realizados luego del conflicto.

Mientras yo relato este doloroso episodio de la historia, ustedes mentalmente podrán ir analizando en qué medida cada contrincante adhirió a los principios militares de **objetivo, ofensiva, masa, maniobra, simplicidad, seguridad, sorpresa, economía de la fuerza y unidad de comando**.

Mientras el estudio completo comprende la cronología de todos los hechos, de acuerdo con los registros de ambos bandos, las primeras bases para análisis por los alumnos están constituidas por una serie de ensayos que he escrito concentrando los diversos aspectos del conflicto, incluyendo: el prelude diplomático, el derrumbe de la disuasión resultante de las percepciones de la política de defensa británica posterior a la Segunda Guerra Mundial, el reconocimiento del problema, la planificación inicial de ambos bandos y el incidente Davidoff.

Entendiendo el problema

Si los sucesivos gobiernos argentinos consideraron el uso de la fuerza militar como un ingrediente o como sustitución de los medios diplomáticos para recuperar la soberanía de Malvinas, esas acciones fueron desalentadas por la percepción de las capacidades militares británicas y por la decisión del Reino Unido de usar esas capacidades para defender sus intereses. En ningún momento previo al envío de fuerzas militares argentinas a Puerto Argentino el 2 de abril de 1982, la Junta Militar consideró que los británicos iban a responder con la fuerza militar.

Tampoco, en ningún momento previo o durante el conflicto de Malvinas, los jefes militares creyeron que la Argentina podía prevalecer en una confrontación militar con Gran Bretaña. Estas dos creencias dominaron el proceso de toma de decisiones de la conducción política y militar argentina antes y durante el conflicto.

El conflicto fue el resultado de décadas de persistente determinación de la parte argentina de recuperar la soberanía sobre las Islas Malvinas y de la persistente determinación de los sucesivos gobiernos británicos de respaldar la autodeterminación de los habitantes de esas Islas.

Esas actitudes se mantuvieron balanceadas durante muchos años, por una confluencia de personalidades y de aptitudes políticas (en ambos bandos); la habilidad de la Falkland Islands Company para influir sobre las decisiones políticas en Londres, y una cambiante percepción del poder militar británico y del interés nacional británico, formaron la base de las decisiones de ambas partes, que dio por resultado el inicio del conflicto.

Agreguemos a esto el desgaste del Partido Conservador que estaba en el poder en Gran Bretaña, el creciente descontento laboral en ese país y una sensación de amenaza de muerte en el ánimo de los jefes de la marina británica; el escenario estaba preparado para el intrincado esquema de decisiones que siguió.

Se perdieron aproximadamente mil vidas en el conflicto, casi una por cada dos habitantes de las Islas. 30 buques de combate y apoyo fueron hundidos o averiados y 138 aviones destruidos o capturados. Los “intereses” de los habitantes de las islas fueron exitosamente defendidos por los británicos y los esfuerzos argentinos para la recuperación de las islas fracasaron. La marina británica recuperó su importancia a los ojos de los dirigentes políticos de ese país y los militares argentinos fueron reemplazados por un gobierno civil.

La mayor parte de los textos y tratados relacionados con la soberanía en Malvinas, dedican cientos de páginas a los 150 años de puja diplomática. Los argentinos dan mucha importancia a cada paso de ese proceso y profesan gran fe en la diplomacia, pero advierten un claro encadenamiento entre las capacidades militares y la misma. Están convencidos de que la capacidad militar puede dar un “pequeño empujón con el codo” a la diplomacia dentro de ciertos límites y sin cruzar el umbral de la guerra.

Los británicos son, por otra parte, los maestros mundiales del proceso diplomático y del

uso de la fuerza militar en el clásico estilo clausewitziano, como una extensión del proceso político por otros medios, haya sido o no cruzado el umbral de la guerra.

La conducción argentina durante el conflicto, expresó el punto de vista de que la Argentina tiene demasiada historia como para no tomar decisiones. En los EE.UU. y Gran Bretaña decimos que uno comienza su historia con cada guerra. Eso hace las contabilidades y las tomas de decisiones más sencillas.

No tiene importancia si estos puntos de vista argentinos son históricamente correctos o no. Lo que cuenta es que esos criterios tuvieron un profundo impacto en las decisiones argentinas durante el preludio del conflicto.

De particular interés para los militares profesionales es la brecha entre las premisas en que basaron sus decisiones los gobernantes británicos por un lado y las que usaron para basar las suyas los argentinos, por el otro. Entre la ocupación de las islas el 2 de abril y el hundimiento del crucero ARA *Gral. Belgrano*, el 2 de mayo, las autoridades argentinas actuaron en la convicción de que estaban envueltas en el manejo de una crisis diplomática. Los británicos lo hicieron en la convicción de que estaban en guerra.

El objetivo político argentino era “una solución diplomática para recuperar la soberanía sobre las Islas”. Los objetivos británicos, “defender los intereses de los residentes en las Islas y castigar la agresión”.

Se puede afirmar que la Argentina perdió la guerra entre el 2 y el 12 de abril, cuando no aprovechó la oportunidad que tenía de emplear buques de carga en el transporte de artillería pesada y equipo pesado para el movimiento de tierra, lo cual hubiera permitido al personal en la isla de Puerto Argentino poder operar sus A4 y Mirage. La indecisión, basada en el preconcepto argentino de que era imposible derrotar a los británicos en un conflicto armado, fue el elemento dominante en el resultado final.

El incidente Davidoff

El incidente Davidoff es crucial para el análisis o examen del conflicto de Malvinas. Representa el arrancador de guerra o, como dijo el Almirante Anaya, el detonador. Es importante porque las percepciones del incidente Davidoff hechas después de la guerra, tanto en Gran Bretaña como en la Argentina son completamente diferentes. Esto es lo que yo creo que ocurrió:

En septiembre de 1979, Constantino Sergio Davidoff firmó un contrato con una compañía escocesa por el que se le transferían el equipo e instalaciones de cuatro factorías de ballenas en Leith, Islas Georgias del Sur. Este contrato le daba derecho para mover el metal de chatarra de la isla hasta marzo de 1983. Las autoridades de las Islas Malvinas fueron informadas de ese contrato en agosto de 1980.

El Convenio sobre Comunicaciones de 1971 permitía los viajes entre Malvinas y Argentina usando solamente una tarjeta blanca, pero recordemos que en respuesta a la Resolución N.º 1514 de las Naciones Unidas, los británicos inscribieron Georgias del Sur como una colonia separada de las Malvinas y gobernada directamente desde Gran Bretaña, administrada por el gobierno de Malvinas sólo por razones de conveniencia. Recordemos también que la Argentina rechazó la demanda de *status* de colonia para Georgias del Sur, sosteniendo que, al igual que Malvinas, habían pertenecido siempre a la Argentina por lo que no podían ser colonias de nadie.

El problema surgió cuando Davidoff visitó Leith por primera vez para inspeccionar las instalaciones que había adquirido y debía retirar, dado su valor como chatarra. Los bri-

tánicos en Puerto Stanley sostuvieron que nadie podía desembarcar en Georgias del Sur sin antes haber obtenido permiso en la base de British Antarctic Survey, en Grytviken, también en Georgia del Sur, donde los pasaportes serían solicitados para su sellado. Los argentinos sostuvieron que bastaba con la “tarjeta blanca” para entrar y salir cuando quisieran de acuerdo con lo establecido en el Acuerdo de 1971.

Hay muchas preguntas sin contestación referidas al momento, autenticidad y notificación a la Argentina de que Gran Bretaña reclamaba la designación de Georgias del Sur como una colonia separada, pero alcanza con decir que los dos países vieron la situación según una óptica diferente. Es también curioso que Gran Bretaña eligiera para dar comienzo a rigurosos procedimientos en relación con las visitas a Georgias del Sur, justamente el momento en que ella se beneficiaba financieramente con los irrestrictos viajes permitidos por la tarjeta blanca.

El incidente comenzó formalmente cuando Davidoff dejó Buenos Aires en el rompehielos *Almirante Irizar*, que había contratado, y arribó a Leith el 20 de diciembre de 1981. Habiendo informado a la embajada británica en Buenos Aires de sus intenciones, viajó directamente a Leith sin detenerse en Grytviken para obtener permiso, probablemente ignorado el requisito de hacerlo, y luego regresó a la Argentina.

Hunt, el Gobernador de las Islas Malvinas, aparentemente se enteró de la visita por informes de que el rompehielos *Almirante Irizar* se encontraba en Stromnes Bay y por informes de la gente de Grytviken de que alguien había estado en Leith. Parece probable que la embajada británica en Buenos Aires no informara a Hunt, quien presionó solicitando un accionar contra Davidoff por haber desconocido las normas, pero recibió directivas de Londres de no empezar con problemas.

El Embajador británico protestó al Gobierno argentino por este incidente el 3 de febrero, advirtiendo que esto no debía repetirse. La protesta fue rechazada el 18 de febrero.

Davidoff se disculpó en la embajada británica por las dificultades que había causado y solicitó directivas detalladas sobre la manera adecuada de regresar a Georgias del Sur a dismantelar las instalaciones. La embajada preguntó al gobernador Hunt. Este no respondió hasta después de la partida de Davidoff, el 11 de marzo, luego de notificar formalmente en la embajada británica que 41 personas estaban embarcadas en el *Bahía Buen Suceso*, un buque argentino de aprovisionamiento antártico. Todo lo concerniente le debió haber sido informado antes del desembarco en Leith el 19 de marzo, dejando una vez más de lado a Grytviken. Los operarios izaron la bandera argentina.

Los detonadores de la guerra - El punto de vista argentino

Las autoridades argentinas describen los sucesos del 19 de marzo de 1982 como “el detonador”. Aunque esos eventos en Georgias del Sur estuvieron lejos de forzar el episodio militar clave, a partir del cual no había otra salida sino la guerra, y consecuentemente, no se encuentran en la categoría de “arrancador” de la guerra, el 19 de marzo fue ciertamente la piedra de toque de una serie de confrontaciones en cascada y decisiones político-militares que crearon el escenario para que la guerra comenzara.

La reacción británica por el incidente Davidoff motivo una modificación de la planificación argentina. El mensaje del British Antarctic Survey en Georgias del Sur informando que “los argentinos han desembarcado” polarizó la acción británica en Londres. En Buenos Aires, la Junta comenzó a estudiar la posibilidad de ocupar las Islas Malvinas y Georgias antes de que los británicos pudieran reforzarlas. El vicealmirante Lombardo recibió órdenes de preparar urgentemente la operación de Malvinas. Hubo órdenes y contraórdenes.

El HMS *Endurance* fue destacado a las Georgias del Sur por el gobierno británico para retirar a los trabajadores argentinos. Los británicos no estaban informados de la cancelación del plan argentino de incluir personal militar en el legítimo proyecto de Davidoff, pero sí fueron informados de la orden del Comandante de Operaciones Navales argentino de que dos fragatas interceptarían al HMS *Endurance* si éste evacuaba a los civiles argentinos, pero no de la cancelación de esa orden por las autoridades políticas argentinas, que temían una confrontación militar.

El personal argentino del grupo Alfa, que había sido originalmente concebido para participar en el plan de explotaciones Davidoff, fue destacado a las Georgias a medida que los eventos se iban desarrollando y desembarcaron allí el día 24 del ARA *Bahía Paraíso*. Un pequeño enfriamiento se produjo el 25 de marzo, cuando Gran Bretaña tomó conocimiento de la presencia del ARA *Bahía Paraíso* y autorizó su permanencia hasta el 28 de marzo. Mientras esto ocurría, Davidoff entregaba una explicación de su operación a la embajada británica.

El detonante fue el anuncio a través de la TV británica (que luego se probó era erróneo) de que dos submarinos nucleares habían zarpado de Gibraltar hacia el Atlántico Sur. Las autoridades argentinas tomaron como verídica esta información. No deseando comprometerse en un desembarco frente a una amenaza de submarinos nucleares británicos contra sus fuerzas navales, calcularon la primera fecha posible de arribo de dichas unidades. Estaban convencidos de que a partir de ese momento seguirían destacados allí por varios años.

El apoyo de la opinión pública argentina para lo que había sido percibido como una válida operación comercial bajo los términos del Acuerdo de Comunicaciones de 1971, despertó un fuerte interés nacional en contra del interés británico percibido como en disminución. En un esquema mental de “ahora o nunca” la Junta dispuso la ejecución de la Operación Malvinas, estableciendo como día D el 2 de abril de 1982.

Operación Rosario

La ocupación de Puerto Argentino el 2 de abril, sin derramamiento de sangre británica, fue una operación ejemplar. Bien planeada e impecablemente ejecutada. Los 700 Infantes de Marina y 100 integrantes de Fuerzas Especiales, desembarcaron, lograron sus objetivos y se reembarcaron a medida que fueron reemplazados por fuerzas de ocupación del Ejército. La Fuerza de Tarea Naval, proveyó tanto el transporte anfibio como el apoyo naval.

Yo no trato la Operación Rosario en este estudio porque fue impecable. Los eventos que vienen a continuación y la falta de un planeamiento militar conceptual para el desarrollo posterior son de interés para mis alumnos:

- 1.º- En la tarde del 2 de abril, la Fuerza Aérea Argentina en Malvinas, negó autorización para aterrizar a un F28 que conducía al comandante de la aviación naval. El avión finalmente aterrizó luego de una espera de 45 minutos.
- 2.º- La Fuerza Aérea Argentina solicitó el 2 de abril que el Estado Mayor Conjunto hiciera transportar inmediatamente por mar a las Islas planchas de aluminio para alargar la pista y ampliar la playa de estacionamiento para aviones en operación.

Actuación de las autoridades argentinas responsables del transporte

Y así comienza la historia de las dificultades argentinas para efectivizar la cooperación entre sus Fuerzas Armadas. El incidente de la autorización para que aterrizara el coman-

dante de la aviación naval en Puerto Argentino, marcó el comienzo de lo que luego se convertiría en un serio problema. El transporte marítimo de los elementos para la pista puso en evidencia la incapacidad para establecer adecuadas prioridades para el apoyo logístico de las Islas.

La Junta Militar, a esa altura de los acontecimientos, tenía una gran preocupación con respecto al reaprovisionamiento de Malvinas, ya que iba a representar un serio peligro para una solución diplomática del problema, porque a partir de que los submarinos británicos llegaran a la zona, cualquier buque mercante en ruta hacia las Islas podría ser un blanco, que al ser atacado provocaría la confrontación armada que querían evitar. Por eso, el reaprovisionamiento debía efectuarse en lo posible con los pocos buques que la Argentina pudiera cargar y hacer llegar antes de la fecha estimada del arribo de los submarinos.

Era entonces de crucial importancia dar alta prioridad tanto a la provisión de artillería como a la de apoyo de movilidad en las Islas, y proveer las planchas para construir las pistas y el equipo pesado para movimiento de tierra necesario para su posterior colocación. Las planchas solas eran inútiles.

La incapacidad para dar la prioridad adecuada a las cargas y usar al máximo la capacidad disponible de esos pocos buques fue una falla, y tuvo un profundo impacto tanto en la guerra marítima como en la terrestre (7). Y ustedes, podrán notar que el vuelco a una participación activa de los EE.UU. se produce cuando ya es imposible que se efectúe la prolongación de la pista de Puerto Argentino.

Los detonadores de la guerra - El punto de vista británico

Al ocurrir el incidente de las islas Georgias del Sur, el Secretario de Estado británico para la Defensa, John Nott; el jefe del Estado Mayor de Defensa, Almirante Sir Terrance Lewin; y el comandante de la flota, almirante Sir John Fieldhouse, estaban en Colorado Springs, participando en la reunión del grupo de Planeamiento Nuclear de la NATO, de la que yo también participaba.

Al profundizarse la crisis, estos jefes clave se dispersaron: el Almirante Lewin se trasladó a Nueva Zelanda, el Almirante Fieldhouse al Mediterráneo y John Nott a Europa. Durante los días de ausencia de estos jefes, el Reino Unido había aumentado la apuesta argentina.

Hubo demostraciones en las calles argentinas y el hecho de que existía una extendida presencia argentina en Thule y Sandwich del Sur era de público conocimiento en Londres.

La ocupación argentina se concretó un viernes. El Gabinete británico de Guerra, con las ausencias señaladas, había fijado como objetivo: “Lograr el retiro de las fuerzas argentinas y restaurar la administración británica en las Islas”.

Que en Gran Bretaña existían varaduras políticas, económicas y militares, fue reconocido. El lunes, el Gabinete de Guerra dispuso la partida de la Fuerza de Tareas Británica, así es que zarpó esa flota y se contrataron buques mercantes, que fueron retirados de su actividad comercial, aunque aún se ignoraba la magnitud del esfuerzo que se iba a necesitar. El gobierno había definido previamente su concepto de la operación: “desalentar y rechazar”. Esta constituyó la premisa de la respuesta inicial.

La estrategia naval argentina

En Buenos Aires, las autoridades navales establecían su estrategia:

- La interdicción con portaaviones de la zona de las líneas de comunicaciones marítimas, fue considerada y descartada.
- El uso de buques en puerto Argentino como baterías móviles, fue considerado y descartado también.
- En definitiva, se resolvió emplear el concepto de “Flota en potencia” y conscientes de la necesidad de conservar una capacidad naval en reserva, como defensa ante una posible agresión chilena de postguerra, la conducción argentina decidió no comprometer sus fuerzas navales en batallas frontales y llevar una guerra de desgaste, lo que a la postre demostró ser la decisión más atinada.
- La mayor esperanza de la Armada Argentina era dañar la Fuerza de Desembarco británica. La idea era atacar durante los desembarcos y aferrar a los británicos mientras su libertad de maniobra estuviera limitada por esas operaciones.
- Se agregaba a la preocupación argentina sobre la supervivencia, la afirmación del Almirante Hayward de la Marina de los EE.UU. en el sentido de que los satélites eran aptos para mostrar en todo momento la ubicación de la flota argentina.

La estrategia naval británica

En Londres, las autoridades navales planificaron en forma conjunta una estrategia compuesta por cuatro fases, a fin de permitir un adecuado dimensionamiento de sus fuerzas:

- La Primera Fase comenzó el 12 de abril, cuando los submarinos de ataque llegaron para efectuar patrullados antisuperficie al oeste de las islas con la misión primaria de hacer cumplir la Zona de Exclusión.
- La Segunda Fase se inició el 22 de abril con el arribo de las unidades de superficie y duró hasta el desembarco en San Carlos el 21 de mayo. La misión era establecer superioridad aérea y en el mar en preparación para el desembarco. Esta fase se podía describir mejor llamándola de “guerra en el mar”. Durante este período, las Georgias del Sur fueron retomadas y el ARA *Belgrano*, HMS *Sheffield* y B/m *Isla de los Estados*, hundidos.
- La Tercera Fase comenzó con el desembarco el 21 de mayo y continuó hasta el 30 de ese mes, con el objetivo de establecer una cabeza de playa, apoyar a las tropas en tierra y protegerlas de ataques aéreos. Los HMS *Ardent*, *Antelope*, *Coventry* y el B/m *Atlantic Conveyor* y el B/m *Río Carcarañá* fueron hundidos durante esta fase.
- La Fase Final comenzó el 30 de mayo y continuó hasta el cese de las hostilidades. La misión para esta fase fue de apoyo a la guerra terrestre y protección de las líneas de comunicaciones marítimas. El buque de desembarco HMS *Sir Galahad* fue hundido en ese período.

El hundimiento del ARA Belgrano

Al comando de la Flota Argentina, el 1.º de mayo, el Vicealmirante Lombardo tenía pensada una operación que esperaba sirviera para distraer de su misión a la flota británica, la que según informes de inteligencia argentina, era el apoyo de un desembarco en Malvinas ese mismo día.

Su idea era llegar desde el norte con el Grupo de Tareas del ARA *25 de Mayo*, hasta el límite de la Zona de Exclusión, y con el Grupo de Tareas del ARA *Belgrano* desde el sur, también fuera de la Zona de Exclusión, en un movimiento de pinzas que obligaría a la Fuerza de Tareas británica a abandonar el apoyo a la operación de desembarco.

Cuando el ARA *25 de Mayo* preparaba el ataque contra la Fuerza de Tareas británicas, los vientos se convirtieron en calma. Por motivos técnicos, el ARA *25 de Mayo* tenía su velocidad reducida a 15 nudos. El pronóstico meteorológico preveía calma durante las

siguientes 24 horas, lo que forzó a descargar tres de las cuatro bombas que llevan los A4, quedando sólo una por avión.

Las dudas sobre los resultados de un ataque con tan escasa carga de bombas y el informe de que los ingleses no habían desembarcado como se esperaba, determinaron la orden de poner ambos Grupos de Tareas rumbo hacia el oeste.

El ARA *Belgrano* había navegado contorneando la Zona de Exclusión y en dirección Este y luego Norte entre las Islas Malvinas y Georgias del Sur, para distraer la atención de la flota británica de desembarco.

Mientras tanto, advirtiendo un muy real riesgo para sus fuerzas, el Almirante Woodward solicitó, y luego recibió, autorización de Londres, para atacar el ARA *Belgrano* fuera de la Zona Marítima de Exclusión para neutralizar este riesgo.

En el momento en el que el HMS *Conqueror* atacó y hundió al ARA *Belgrano*, el crucero argentino llevaba 14 horas con rumbo al Oeste.

Con el hundimiento del ARA *Belgrano* terminaron todas las esperanzas de una solución diplomática y comenzó la guerra en el mar.

Zonas de Exclusión Marítima y otras restricciones a la libre navegación

El concepto de Zona Marítima de Exclusión, como la impuesta por los británicos durante el conflicto, no es nuevo ni bien entendido por todos los dirigentes militares y políticos. Los pro y contra del uso de un “cordón sanitario” han sido debatidos en la NATO por años. Esos términos y similares de “Zona Marítima de Defensa” han sido sujetos a exámenes legales y análisis por parte de militares. Y hay significativos desacuerdos entre los abogados sobre si una Zona Marítima de Exclusión es legal, de acuerdo con el Derecho Internacional, así como también hay desacuerdo sobre su valor táctico y estratégico.

- Declaratoria en su naturaleza, como sus primos lejanos, el “bloqueo” y la “cuarentena”, la zona debe ser determinada en términos de límites geográficos, fecha de efectivización, y tipo y nacionalidad de los buques y aviones a los que se aplica.

El “bloqueo”, un término militar más tradicional y con sólida base en el Derecho Internacional, se define normalmente como la acción de guerra dispuesta para evitar que buques de todas las naciones entren o dejen áreas específicas bajo control de un enemigo.

Las expresiones “bloqueo pacífico” y “cuarentena” han evolucionado de las leyes de bloqueo. La más clara distinción entre ellas y el clásico bloqueo es que ellas no han sido previstas como acto de guerra y que no se han previsto acciones militares, salvo el caso en que el Estado contra el que las acciones fueran impuestas prefiera resistirse.

El término “cuarentena” se hizo conocer en octubre de 1962 cuando el presidente de los EE.UU. proclamó una estricta cuarentena de todo equipo militar ofensivo embarcado con destino a Cuba.

Directivas argentinas para la acción

Las directivas argentinas para la acción derivaban de la errónea esperanza mantenida por la Junta de obtener una solución diplomática.

La directiva para la ocupación de Malvinas el 2 de abril establecía “no derramar sangre británica ni dañar propiedad británica”.

Entre el 2 y 30 de abril, las directivas fueron “hacer fuego sólo si se es atacado”. Cuando los comandantes operativos fueron observados por la Junta por haber dado órdenes que violaban esta directiva, esas órdenes fueron anuladas.

Un ejemplo fue la revocación por la Junta de la orden del comandante de operaciones navales a los ARA *Drummond* y ARA *Granville* de interceptar al *Endurance* si éste sacaba a los trabajadores de Georgias del Sur. Otro ejemplo es el retiro de autorización para utilizar sus armas al Submarino ARA *San Luis* cuando se le ordenó ingresar en la Zona de Exclusión. El ARA *San Luis* patrulló en la zona de exclusión desde el 20 al 30 de abril sin autorización para usar sus armas.

La autorización para empleo de las armas fue dada a las fuerzas argentinas el 30 de abril. En esa oportunidad se informó a las fuerzas argentinas que cualquier buque en la Zona de Exclusión debía ser considerado británico. Esta orden no tuvo en cuenta el hecho de que había pesqueros rusos en la Zona de Exclusión.

La autoridad de decisión, sobre directivas para la acción, fue vigorosamente retenida en los más altos niveles políticos de la Argentina como lo fue en el Reino Unido.

Directivas británicas para la acción - La estructura política en Londres

El Gabinete de Guerra creó el Comité de Directivas para la Acción, integrado por oficiales que debían efectuar previsiones y dotar a los comandantes con las directivas que necesitaban, de manera que pudieran ser perfectamente entendidas. Este comité se reunía todos los días a las 18 h y se planteaba preguntas, como qué autorizaciones debían ser concedidas en el momento en que la Fuerza de Tareas cruzara el ecuador, qué aprobación previa debían recibir los aviones de patrullaje marítimo de largo alcance para el caso de encuentro con fuerzas argentinas, etcétera. Las decisiones de este comité siempre fueron aprobadas porque ellos se adelantaron a los acontecimientos.

La Zona Marítima de Exclusión definió un área en la que los comandantes de buques británicos y los pilotos podían atacar. Esa era un área en la que el comando argentino sabía que sus unidades iban a ser atacadas. Esa zona proveyó, o por lo menos así pensaron, a los comandantes británicos, de un área de amortiguamiento suficientemente profunda como para evitar sorpresas tácticas a los buques de la Fuerza de Tareas, desprovistos de aviones de reconocimiento táctico basados en buques y aviones de alta performance.

El paso siguiente en la evolución de las disposiciones para la acción y la Zona Marítima de Exclusión fue el decreto de una Zona Total de Exclusión el 30 de abril.

El 23 de abril se produjo una complicación cuando fue dada la orden de libre uso de las armas. Esto se aplicaba en todas partes, contra cualquier fuerza que se supiera significaba un peligro. Una advertencia de que había sido dada la orden de libre uso de las armas fue difundida en ese momento. La Zona Marítima de Exclusión permaneció sin modificaciones.

En la escena del conflicto, las directivas para la acción británica contenían una lista de reglas numeradas que cubrían las situaciones previsibles, descripciones de blancos y zonas en las que la regla era aplicable. Las reglas –y había muchas– fueron hechas efectivas en forma selectiva en tiempo y lugar de acuerdo con lo que aconsejaba la situación política y militar.

El propósito fundamental de las directivas para la acción era proveer información po-

lítica y militar a los comandantes en el teatro de operaciones, con normas establecidas cuando correspondía una política de mantenimiento de *statu-quo* o una política de escalada o de desescalada. Las directivas enumeradas no dejaban de tener ambigüedades, y frecuentemente requerían interpretación vía satélite. La definición de “intención hostil” en vista de la existencia de armas que requerían rápida reacción, tales como el Exocet, creó problemas que fueron, en definitiva, resueltos definiendo como “intento hostil” la mera presencia física de una plataforma argentina.

Los británicos también modificaron las disposiciones para la acción autorizando atacar cualquier contacto submarino no previsto como amigo, operando en las proximidades de la fuerza propia.

Crucial para la estructuración y ejecución de las directivas para la acción fueron las 200 millas náuticas de la Zona de Exclusión que los británicos declararon en torno de las Islas Malvinas y Georgias y Sandwich del Sur. Dentro de las zonas hubo muy pocas restricciones.

La estructuración y cambios en las directivas para la acción fueron hermética y centralizadamente controladas desde White Hall. Los cambios normalmente requirieron coordinación entre las fuerzas de tierra, mar y aire y aprobación a nivel ministerial. Hubo procedimientos expeditivos para cambios urgentes, como el que permitió el ataque del ARA *Belgrano* fuera de la Zona de Exclusión.

La guerra en el mar

El conflicto de Malvinas incluye la primera verdadera confrontación naval desde la campaña del Pacífico en la Segunda Guerra Mundial. El precio cobrado por la Fuerza Aérea Argentina y la Aviación Naval durante la guerra en el mar, incluye los destructores británicos HMS *Sheffield* y *Coventry*, las fragatas HMS *Ardent* y *Antelope*, el buque de desembarco HMS *Sir Galahad* y el buque mercante *Atlantic Conveyor*. A éstos hay que agregar dos destructores británicos, 14 fragatas y dos buques de desembarco dañados durante el conflicto, todos ellos por ataques aéreos argentinos con bombas, misiles, cohetes y cañones, excepto el destructor *Glamorgan* que fue dañado por un misil Exocet lanzado desde tierra. 37 aviones británicos fueron perdidos por causas diversas.

Las 14 bombas sin explotar en los cascos de buques británicos pudieron fácilmente hacer que las pérdidas de buques fueran el doble si las espoletas hubieran sido correctamente graduadas.

Los británicos emplearon virtualmente toda arma submarina existente en la Fuerza de Tareas en falsos contactos submarinos.

A la Fuerza de Tareas británica le faltó defensa en profundidad. Ellos no tuvieron la clase de apoyo que la cubierta de un portaaviones grande puede proveer con sus aviones embarcados de reconocimiento táctico y de alerta temprana. Se vieron forzados a confiar, por otra parte, en pequeños y baratos buques de combate cuyo inferior armamento los hacía más vulnerables que los buques grandes y bien acorazonados cuya única contra es su elevado precio.

Nosotros tendemos a pensar sobre la campaña naval de Malvinas sólo en términos de pérdidas de unidades y del impacto que esas pérdidas produjeron en el resultado final. Para una nación que observe los hechos atentamente, existe también una discusión adicional. La guerra naval en Malvinas incluye también:

- El primer empleo de misiles cruceros modernos contra buques de una marina de primera categoría.

- La primera oportunidad desde la Segunda Guerra Mundial, en que sostenidos ataques aéreos fueron hechos contra una fuerza naval.
- El primer uso en combate de submarinos de propulsión nuclear.
- El primer uso de que se tenga noticias de aviones de despegue y aterrizaje vertical/corto en combate.
- Una pequeña fuerza de submarinos de propulsión diesel-eléctrica argentina, produjo una enorme preocupación a las autoridades navales británicas y determinó, por lo menos en la misma medida que la amenaza aérea, la conducción de las operaciones navales británicas, causando el gasto de una gran cantidad de armas antisubmarinas.
- Una igualmente pequeña fuerza de submarinos nucleares de ataque británico, determinó las decisiones de los jefes navales argentinos y mantuvo a las unidades de superficie argentinas en aguas protegidas contra esta amenaza. Asimismo, determinó algunas de las primeras decisiones políticas hechas al comienzo de las hostilidades.

Selección del lugar del desembarco

A partir de la zarpada de la flota hacia Malvinas, una de las principales decisiones que enfrentaron los responsables de la planificación fue la determinación del lugar para efectuar el asalto inicial. El pensamiento británico sobre el lugar y oportunidad para efectuar el primer desembarco de la campaña era guiado por muchas consideraciones. Algunas de las más importantes eran:

- Conveniencia política. La percepción por parte del gobierno británico de la necesidad de entrar en combate con los argentinos para apaciguar a la opinión pública británica, ansiosa de acción.
- La proximidad del invierno en el hemisferio sur, con sus consiguientes problemas ambientales.
- El efecto en el adiestramiento, la moral y el estado físico general de las fuerzas terrestres sujetas a prolongadas estadías en tierra, soportando las ya de por sí duras condiciones climáticas.
- Los problemas logísticos previsibles para el mantenimiento por un prolongado período a una gran fuerza terrestre en operaciones.
- Los problemas de transporte para desplazar una gran fuerza terrestre y su apoyo a cualquier distancia sobre el áspero terreno en Malvinas.
- La falta de informes de inteligencia sobre la moral y adiestramiento de los soldados argentinos en Malvinas.
- Por fin, los Estados Mayores británicos debieron decidir entre dos conceptos diametralmente opuestos para la conducción del asalto inicial a Malvinas: llevar a cabo un desembarco en fuerza, mediante un ataque masivo con todos los recursos disponibles efectuando esa audaz operación en el mismo Puerto Argentino, o en sus proximidades, tan cerca como para que el objetivo principal de la campaña pudiera ser atacado en forma inmediata por las fuerzas terrestres; o llevar a cabo un desembarco más o menos administrativo en un lugar no defendido, suficientemente alejado de Puerto Argentino como para que los argentinos tuvieran dificultad para utilizar sus propias fuerzas terrestres ubicadas principalmente en Puerto Argentino, para atacar la frágil cabeza de playa.
- Los sitios considerados por los británicos como potencialmente aptos para el asalto inicial fueron:
 - Stevely Bay-Gran Malvinas: el más alejado del objetivo y el menos sujeto a posibles contraataques argentinos con fuerzas terrestres. En algún momento se analizó la posibilidad de construir allí una pista de aterrizaje para reemplazar a los portaaviones.
 - San Carlos-Isla Soledad: más cercano al objetivo y aun en una ubicación que dificultaba el contraataque argentino.
 - Bluff Cove-Isla Soledad: todavía más cercano, pero también más al alcance de un contraataque argentino.

- Berkeley Sound-Isla Soledad: más próximo aún a Puerto Argentino, pero también tan al alcance que un contraataque de fuerzas terrestres argentinas era casi seguro.
- Puerto Argentino-Isla Soledad: rechazado casi inmediatamente por los riesgos que llevaba implícito.

En principio se convino en efectuar el desembarco en un lugar donde no fuera a encontrarse resistencia inicial. El plan de las Fuerzas bajo el comando del brigadier Julian Thompson consistiría en la consolidación de la cabeza de playa, a la espera de que sus efectivos de incrementaran con el aporte de unidades en viaje desde Gran Bretaña. A partir de la llegada de esos refuerzos, el comando de la toda la operación terrestre, sería asumido por el Mayor General Jeremy Moore.

Los pros y contras que analizaron los planificadores cuando seleccionaron San Carlos como punto inicial de desembarco fueron:

- La protección que las aguas restringidas del fondeadero ofrecían contra submarinos.
- La protección natural que las tierras altas de los alrededores ofrecían a los buques de desembarco contra ataques aéreos y su excelente capacidad potencial para ubicar baterías antiaéreas de misiles Rapier.
- Los informes de inteligencia indicaban falta de presencia enemiga en el área, a no ser la de poco frecuentes patrullas.
- Los informes de los SBS (*Special Boat Squadrom*, unidades especiales para incursiones en costas enemigas) indicaban la ausencia de minas en las playas y falta de actividad de minado en el mar vecino.
- La demora que podía esperarse en la respuesta por parte de las fuerzas argentinas, dada la distancia, aproximadamente 50 millas de terreno abrupto desde Puerto Argentino.
- La distancia y el terreno abrupto entre el lugar de desembarco y el objetivo principal, Puerto Argentino, que tendría que ser atravesado de algún modo por las fuerzas terrestres.
- La proximidad de una fuerte guarnición argentina en Goose Green, a 13 millas del lugar y hacia el sur.
- La falta de playas adecuadas para desembarcar grandes cantidades de hombres y equipos.
- La proximidad de tierras altas en el contorno, que podían ser usadas por el enemigo ventajosamente para repeler y desalojar a las fuerzas de desembarco.
- Aunque no había sido verificado por las patrullas SBS, la posibilidad de que los argentinos hubieran o tuvieran la intención de minar los accesos marítimos del lugar, dado su obvia aptitud para el desembarco (por lo menos en la mente de planificadores británicos, esto era obvio. Ahora sabemos que los planificadores argentinos en un estudio previo al conflicto, habían considerado imposible que se usara exitosamente el lugar para efectuar un desembarco anfibio).

Estrategia general terrestre argentina

La estrategia terrestre argentina fue explicada luego del conflicto por el combate de Malvinas, diciendo:

- El primer y principal objetivo militar era Puerto Argentino. Era la pieza clave de la campaña porque allí estaba asentado el poder político, era el lugar de mayor concentración de la población y allí estaban ubicados el principal puerto y aeropuerto.
- El concepto inicial de la operación fue defender Puerto Argentino de ataques directos contra el aeródromo y los aviones.
- La segunda fase fue erigir defensas contra un asalto anfibio directo. Tres batallones

adoptaron un dispositivo para rechazar ataques desde el sur y otros tres para defender el norte y el oeste.

- Con respecto a ataques del oeste, el perímetro defensivo fue determinado no sólo por el terreno, sino también teniendo en cuenta la dificultad para mantener emplazamientos de tropas distantes, dado lo limitado de los elementos de movilidad disponibles.
- Había puntos altos que dominaban la parte interior del perímetro, los que debieron ocuparse y defenderse, pero había mejores puntos altos más alejados, que aún así podían también dominar el interior del perímetro, pero los comandantes de las fuerzas terrestres consideraron que no disponían de la movilidad necesaria para ocupar y mantener esos puntos más distantes con el personal y medios a su alcance.
- Este plan, probablemente desalentó a los británicos de efectuar un asalto helitransportado a Puerto Argentino, y es muy posible que ocurriera otro tanto con el proyecto de efectuar un asalto anfibio directo en ese lugar. Esto dio tiempo a las fuerzas terrestres argentinas para reforzar y ajustar sus defensas, por que los británicos tuvieron que buscar otro lugar para desembarcar.

El tiempo ganado por esta disposición de las fuerzas en Puerto Argentino, no fue aprovechado, porque los dirigentes políticos en Buenos Aires no pudieron lograr una solución política para evitar la guerra. La conducción de las fuerzas terrestres argentinas cree que de este modo dio a la conducción política quince días adicionales para encontrar la deseada solución diplomática. El aspecto negativo de esto es que la Junta, a pesar de lo ocurrido con el ARA *Belgrano* y el HMS *Sheffield*, continuó pensando fundamentalmente en una solución negociada como opuesta al desarrollo de la estrategia militar. Los jefes militares vieron el hundimiento de ambos como el punto de no retorno de la guerra. La dirigencia política, en cambio, pensaba que el “intercambio de sangre” ofrecía una oportunidad para las negociaciones.

En el enfoque que de ello hacía el Ejército, este estado de espíritu de parte de la Junta restringía la acción y privaba a la fuerza terrestre de sus principales armas, sobre todo, del poder aéreo.

Las fuerzas navales británicas rodearon las islas y condujeron una guerra de desgaste contra las fuerzas terrestres argentinas, mientras se preparaban para efectuar el desembarco. Lo hicieron con sus fuerzas de desembarco intactas. Los jefes del Ejército creen que esto ocurrió por que las autoridades políticas en Buenos Aires retuvieron a la Fuerza Aérea y a la Armada impidiéndoles actuar con toda su capacidad. El Ejército piensa que si la Armada y la Fuerza Aérea hubieran persistido en sus ataques contra los transportes navales y portaaviones el 30 de mayo, lo que ocurrió luego pudo ser diferente. Pero el ataque llegó sumamente tarde. La cabeza de playa había sido formada y las tropas británicas se movían con total libertad.

Cuando los británicos desembarcaron, el Ejército comenzó a considerar la modificación de sus posiciones defensivas, reforzando las que defendían en Puerto Argentino de ataques desde el oeste. Este realineamiento de las fuerzas comenzó cinco días tarde. Fueron reforzadas las posiciones del oeste con armas, pero fue imposible desplazarlas más al oeste por limitaciones de movilidad y distancias. Se intentó cubrir la distancia entre Puerto Argentino y San Carlos con patrullas de comandos, pero cuando esta decisión fue tomada, los británicos habían ocupado las posiciones altas exteriores. Los comandos combatieron en varias oportunidades con mucha eficiencia, pero no pudieron disminuir en forma significativa el ritmo del avance.

Mucho antes de que el primer soldado británico pusiera el pie en San Carlos, se habían adoptado decisiones y habían ocurrido cosas que influenciaron el curso de los acontecimientos y el resultado del conflicto.

El sector argentino

El plan argentino de invasión había sido concebido enteramente como una corta y pacífica ocupación de las Malvinas por una relativamente pequeña fuerza, no como sostenidas operaciones de una gran fuerza, preparándose para y últimamente comprometida en combate.

El operativo Rosario fue planeado e inicialmente ejecutado como una “invasión diplomática”. Como un aguijón de las atascadas negociaciones con los británicos sobre la soberanía de las Islas. Nunca fue planificada como operación de combate.

La reacción británica ante la invasión, que consistió en la rápida formación y envío de una gran Fuerza de Tareas naval, incluyendo unidades de asalto anfibio, fue inicialmente imprevista por los argentinos. La reacción argentina ante la idea de que se debería combatir con los británicos en Malvinas, fue un refuerzo en gran escala en las Islas, una alternativa que el plan original no preveía y que originó una pesadilla logística para el sistema de aprovisionamiento argentino, que probablemente hubiera afrontado dificultades teniendo que apoyar la operación inicial, de muy inferiores alcances.

La situación logística argentina en Malvinas fue aun empeorada por la decisión del Comité Militar de no usar buques para el refuerzo o reequipamiento después del 10 de abril, como resultado de la declaración de la Zona Marítima de Exclusión por los británicos a partir del 12 de abril. Esta decisión forzó a los argentinos a descansar totalmente en el transporte aéreo y el posible usando buques pesqueros para transportar hombres, equipos y repuestos a las islas e impidió el transporte de artillería pesada y unidades adicionales de helicópteros que hubieran hecho la defensa de las islas una tarea mucho más sencilla.

Difícil y deficiente como era el cumplimiento de la tarea de reaprovisionamiento de las islas sólo por aire, este problema fue enorme e innecesariamente más complejo en la realidad por, los altercados entre los servicios para determinar el control de los envíos por ese medio.

Frontera con Chile

Aun con los problemas logísticos señalados previamente, la fuerza argentina que había sido reunida y encargada de la defensa de Malvinas, pudo haber estado integrada por tropas mejor entrenadas y equipadas de no haber retenido Argentina mucha de su tropa más eficiente en el continente. Esta decisión se explica diciendo que era militarmente prudente conservar esas tropas a retaguardia como reserva contra un posible ataque de Chile.

La Fuerza argentina convocada con el plan original y usada en la fase inicial del conflicto era suficiente para una “invasión diplomática” de corta duración. Inicialmente sin amenaza militar británica presente en el teatro, el concepto básico argentino pareció ser poner un número suficiente de cuerpos con uniforme militar en las islas, para demostrar que el territorio estaba bajo control argentino y de ese modo forzar la herrumbra da rueda de la diplomacia a comenzar a girar de nuevo. Desafortunadamente para los argentinos, cuando el peligro británico se materializó, su proceder no cambió, sus esfuerzos para reforzar las islas ante el evidente peligro consistieron nuevamente en una extensión del concepto original: más cuerpos, para extremar la ilusión de control y así incentivar una solución diplomática de la situación.

Los argentinos admiten que en ningún momento durante la planificación de la invasión de Malvinas pensaron que podían vencer si los británicos decidían pelear por ellas. Y este infortunado preconceito prevaleció, influyendo en las decisiones y en la capacidad militar argentina a lo largo del conflicto.

La defensa estática

El concepto básico argentino para la defensa de las Islas Malvinas parece reflejar el mencionado preconcepto. El plan no preveía una agresiva campaña terrestre para combatir y rechazar a las fuerzas británicas de invasión, cualquiera fuera el lugar en que desembarcaran. En vez de ello, la defensa argentina de las Malvinas se basaba en una serie de puntos fuertes estáticos alrededor de Puerto Argentino, los que se esperaba debían parecer tan formidables que los británicos no intentarían la invasión; pero si efectivamente ocurría, no intentarían hacerlo en las proximidades de Puerto Argentino, y si desembarcaban en cualquier lugar de las Islas, ellos iban a optar por una solución diplomática antes de intentar atacar Puerto Argentino.

Siguiendo la línea de este concepto defensivo, los argentinos a lo largo de todo el conflicto concentraron casi todas sus fuerzas terrestres alrededor de Puerto Argentino y simplemente esperaron que el ataque británico llegara. Nunca hubo un serio intento de la parte argentina para salir de sus atrincheradas posiciones y ganar la iniciativa en la guerra terrestre al enemigo.

La guerra terrestre - El lado británico

Los ingleses también tuvieron problemas y afrontaron algunas difíciles decisiones antes de la real invasión de las Malvinas en San Carlos.

Aunque el deterioro de la situación en el Atlántico Sur había sido seguida de cerca por los británicos, la invasión de Malvinas fue una verdadera sorpresa. No se puede poner en duda que los británicos demostraron gran ingenio y resolución al juntar una Fuerza de Tareas de 36 buques y hacerla zarpar rumbo a las Islas dos días después de la invasión. No obstante, dado lo apresurado de su partida, los buques de Fuerza de Desembarco no fueron cargados tácticamente en Gran Bretaña, por lo que los elementos no pudieron ser desembarcados en el orden adecuado, según eran requeridos cuando la Fuerza hizo pie en tierra. Esta situación fue rectificada en alguna medida mientras estuvo demorada en Isla Ascensión embarcando equipos adicionales e inventariando los que ya tenía.

Este período fue también usado para hacer reordenamiento en las bodegas y facilitar la descarga en el área de combate. De cualquier modo, no hay duda de que la descarga de los buques demoró el aprovisionamiento de equipo en tierra en el área de desembarco de San Carlos.

El desembarco en San Carlos

A pesar de todas las dudas en la elección del lugar de desembarco y la preocupación por la multitud de cosas que podían ir mal, el desembarco británico en San Carlos se desarrolló sin incidentes en términos de transporte de tropa a tierra. La Fuerza Anfibia británica se aproximó y arribó al área del objetivo sin ser detectada, con la ayuda de la cobertura dada por la oscuridad, pobres condiciones meteorológicas y operaciones de diversión llevadas a cabo en Goose Green, Fanning Head y otros lugares de la Isla Soledad. Las tropas británicas desembarcaron en las primeras horas del 21 de mayo, no encontraron resistencia de tropas terrestres argentinas y pudieron moverse sin demora a las posiciones defensivas previstas alrededor del área. La amenaza argentina prevista para el desembarco nunca se materializó. La batalla militar que se combatió en San Carlos pasó a ser entre la Fuerza Aérea y la Aviación Naval argentinas y los buques de la Fuerza de Tareas Anfibia. Para su frustración, las fuerzas británicas en tierra se vieron obligadas a cumplir el rol de espectadores de estas acciones. Mientras esperaban las órdenes para seguir avanzando, los principales enemigos enfrentados por las fuerzas de asalto en tierra fueron el medio ambiente, el pobre apoyo logístico y el aburrimiento.

Aunque no tomaban parte directamente de la batalla aire-mar que se desarrollaba en San Carlos, las fuerzas en tierra fueron de todos modos afectadas por el resultado de esta acción. El primer día de asalto a San Carlos los británicos perdieron una fragata y recibieron daño en otras cuatro por los ataques aéreos. Durante los días que siguieron al desembarco, las pérdidas británicas en buques continuaron al alarmante promedio. Enfrentados a la amenaza aérea argentina, los británicos se vieron forzados a cambiar su Plan Logístico Básico, para apoyar a la fuerza de tierra, pasando de un concepto basado en depósitos a flote a otro desembarco masivo de equipos a tierra. Este cambio de planes estaba asociado con la posibilidad de mover los buques solamente de noche y el grave error en la estimación de los helicópteros necesarios para transportar equipos, por lo que el crecimiento de la logística en tierra se produjo con dolorosa lentitud. Un percance casi fatal para el progreso de la campaña en tierra fue la pérdida el 25 de mayo, del *Atlantic Conveyor*, que transportaba tres helicópteros Chinook cuya gran capacidad de carga era vital para el cumplimiento oportuno de los planes logísticos y operativos. Esta pérdida significó carga más pesada para los helicópteros remanentes, que terminaron siendo casi totalmente empleados para el transporte de equipos durante el resto de conflicto.

Plan británico de maniobra

Notable por su ausencia en la planificación del desembarco en San Carlos fueron las consideraciones y discusión de lo que esa fuerza terrestre debía hacer cuando estuviera en tierra.

La operación era un plan de desembarco, no una campaña terrestre.

Como alguien graciosamente señaló, se asumía que una vez en tierra, las fuerzas simplemente avanzarían y vencerían.

Tal vez sea más propio decir que los británicos, consciente o inconscientemente, esperaban que los argentinos reaccionaran rápidamente para oponerse al desembarco con fuerzas terrestres y que el uso de sus fuerzas en tierra, fuera en mayor o menor grado guiado, al menos en el corto plazo, por las acciones y reacciones defensivas requeridas durante esta confrontación.

Cuando la oposición argentina al desembarco no se concretó, los británicos se vieron como perdidos con respecto a lo que debían hacer con sus fuerzas terrestres.

Goose Green

Con pérdidas de buques y aviones en aumento, el acrecentamiento de la logística en San Carlos continuó a ritmo de serpiente, mientras los buques transportando refuerzos se hallaban aún demasiado distantes como para garantizar una fuerte acometida contra Puerto Argentino.

En esas circunstancias, el Parlamento Británico percibió que la opinión pública reclamaba una rápida victoria terrestre para justificar la creciente pérdida de buques en el conflicto de Malvinas.

Esta percepción finalmente determinó la decisión política de atacar la guarnición argentina de Goose Green. Esta decisión fue un claro ejemplo del accionar de políticos que, se supone, no desean conducir desde atrás la guerra, pero que son incapaces de contener sus frustraciones políticas motivadas en este caso por la inacción de las fuerzas desembarcadas en San Carlos. El ataque de Goose Green se produjo como resultado de la necesidad política de atacar y derrotar a los argentinos en algún lugar, lo antes posible. El hecho de

que Goose Green era un objetivo estratégico y tácticamente irrelevante para el resultado general de la campaña de reocupación de las Malvinas, se consideró no pertinente.

La batalla en sí produjo dos hechos que interesa señalar:

Previo al ataque de Goose Green, la BBC informó la peligrosa aproximación de tropas británicas a ese lugar. De ello resultó el refuerzo del área por los argentinos antes del ataque. Este es un ejemplo del creciente problema que plantea la necesidad de conciliar el rol de los medios masivos de información y su necesidad de informar instantáneamente, con los requerimientos de secreto que siempre han demandado las operaciones militares.

La rendición de las tropas argentinas en Goose Green se produjo justamente cuando el jefe británico se consideraba en el límite de su capacidad para seguir combatiendo.

El avance hacia Monte Kent

El avance británico, sin oposición desde San Carlos hasta las proximidades de Puerto Argentino, a cincuenta millas de distancia, merece ser señalado sólo por la temeridad con que afrontaron esa travesía a pie, sobre terreno rugoso y bajo terribles condiciones meteorológicas. La falta de movilidad como para satisfacer los requerimientos logísticos y tácticos simultáneamente, determinó que el avance se hiciera a pie o que no fuera posible hacerlo.

El planeamiento que se había hecho para la ofensiva terrestre, estaba basado en la idea de que el avance de la fuerza debía cumplirse mediante saltos rana, utilizando helicópteros para mover tropas y equipos sobre el difícil terreno. La imprevista alta demanda de los escasos helicópteros disponibles para efectuar solamente el aprovisionamiento de las tropas y la pérdida de los tres grandes Chinooks en el *Atlantic Conveyor*, hizo tomar rápida conciencia de que el avance hacia Puerto Argentino debía efectuarse indefectiblemente por otros medios.

El desembarco en Fitzroy (Bluff Cove)

Con el arribo de los refuerzos (Quinta Brigada) a Malvinas, los británicos enfrentaron la decisión de su oportuna utilización para el avance hacia Puerto Argentino.

Las dos alternativas básicas eran conservarlos embarcados como una reserva para apoyar cuando fuera conveniente a las fuerzas que estaban ya operando, o usarlas en un segundo desembarco, fuera al noreste o sureste de Puerto Argentino, a fin de abrir un segundo eje de avance sobre el objetivo. Dada la falta de recursos, principalmente armas antiaéreas para apoyar un segundo desembarco, esta idea fue inicialmente rechazada y elementos de la Quinta Brigada comenzaron a ser desembarcados en San Carlos el 1.º de junio.

Como frecuentemente ocurre en las guerras, eventos imprevistos guiaron la subsiguiente toma de decisión para el empleo de la Quinta Brigada: el plan tentativo era que elementos de la misma se trasladaran de San Carlos a Fitzroy vía Goose Green para formar la punta de lanza más al sur del avance final sobre Puerto Argentino desde esa posición. En un principio se había pensado que el movimiento inicial hasta Goose Green podría ser hecho con helicópteros, pero ello, como se comprobó enseguida, resultó imposible porque la totalidad del puente aéreo disponible era requerido para apoyar a la Tercera Brigada de comandos, que en ese momento se movía hacia Monte Kent y Puerto Argentino desde el Oeste-Noroeste.

En lo que puede calificarse como un arrojado movimiento o también como una grave demostración de irresponsabilidad, elementos del Segundo Batallón de Paracaidistas que se mantenía en descanso en Goose Green luego de la batalla que allí se realizara, se desplazaron en helicópteros británicos obtenidos mediante un golpe de mano hasta Fitzroy e hicieron allí un desembarco sin oposición en las últimas horas del 1° de junio. Este enfrentó a los planificadores británicos con una espada de dos filos. Por una parte, la posición de Fitzroy, obtenida sin bajas, representaba un significativo salto hacia la culminación del objetivo final. Por otra parte, el Segundo Batallón estaba ahora expuesto a ataques enemigos o bombardeo a millas del más cercano apoyo británico. La idea de consolidar la posición del Segundo Batallón de Paracaidistas en Fitzroy guió el pensamiento durante los días subsiguientes.

Enfrentados con insuficiente apoyo de helicópteros para mover el resto de la Quinta Brigada sobre el abrupto suelo entre San Carlos y Fitzroy, y con el requerimiento de reforzar la posición británica en Fitzroy lo antes posible, a disgusto, los planificadores decidieron recurrir a un movimiento por mar. Así, la duda británica sobre la conveniencia o no de efectuar un segundo desembarco, había sido disipada por el curso de los acontecimientos.

El intento de desembarco en Fitzroy se convirtió en un desastre. La operación se realizó utilizando sólo buques auxiliares de desembarco sin apoyo antiaéreo o de comando y control de unidades navales principales. La coordinación con las fuerzas ya ubicadas en Fitzroy fue inexistente. En la tarde del 8 de junio, el LSD *Sir Galahad*, sin protección antiaérea, fue atacado por la aviación argentina mientras desembarcaba tropas en la Bahía de Fitzroy, lo que significó la pérdida de 51 hombres.

Fitz Roy desde la perspectiva argentina

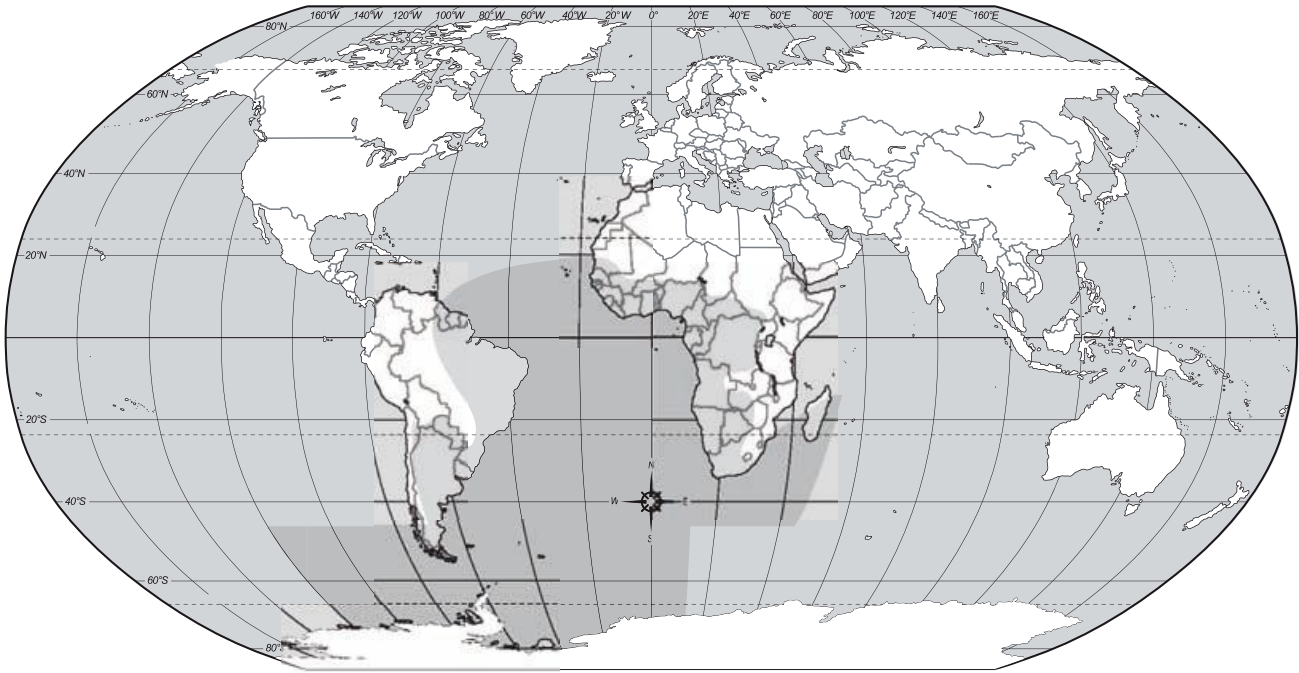
Desde el punto de vista argentino, el análisis de Fitzroy se centró sobre el tema de por qué las fuerzas argentinas de tierra no aprovecharon las ventajas que les daba el exitoso ataque aéreo contra las fuerzas británicas en Bluff Cove y Fitzroy y contraatacaran.

Los jefes militares argentinos en Malvinas racionalizaron su decisión de no efectuar ese ataque, diciendo que Bluff Cove estaba a 16 km hacia el suroeste. Una avanzada de tropas británicas se hallaba entre Puerto Argentino y Bluff Cove. El ejército argentino en Malvinas contaba sólo con artillería de 105 mm con alcance de 10 a 12 km. Había dos o tres piezas de 155 mm con alcance de 20 km, pero eran insuficientes para apoyar una acción a 16 km de la base de Puerto Argentino. Hubiese sido necesario retirar un batallón de la defensa de Puerto Argentino y esa unidad hubiera sido atacada por las fuerzas británicas de cobertura mientras enfrentaban al batallón que desembarcaba. Por último, el batallón ubicado como para efectuar ese movimiento, hubiera sido el 5° de Infantería de Marina, una unidad de *élite* que hubiera debido dejar su posición clave en la cima de Tumbledown Mountain.

La verdad es que por dos veces la victoria pendió de un hilo, en Goose Green y en Bluff Cove, y los argentinos no supieron cortar ese hilo.

El asalto final a Puerto Argentino

Los británicos estaban ahora en posición para montar la fase final del ataque a Puerto Argentino. Enfrentaban 33 grupos de soldados enemigos totalizando 8.400 hombres equipados con cañones pesados y amplio amunicionamiento, atrincherados en posiciones que venían fortificando desde hacía seis semanas. A pesar de que los argentinos habían sido pasivos hasta este momento, la perspectiva de tener que atacar con limitaciones de medios de movilidad y ni remotamente en capacidad como la que se supone debe poseerse para atacar en fuerza a un enemigo bien armado y atrincherado, distaba mucho de ser atractiva.



Los británicos iniciaron su avance sobre Puerto Argentino con una serie de ataques nocturnos el 11 de junio, contra los montes Longdon, Harriet y Two Sisters, que componían la siguiente línea de alturas entre las posiciones británicas y Puerto Argentino.

Alguna firme resistencia se encontró durante los ataques a los montes Harriet y Two Sisters, pero los británicos pudieron conquistar esas posiciones con mínimas pérdidas. El ataque a Monte Longdon encontró mucha mayor resistencia y los objetivos fueron alcanzados luego de feroz lucha y con muchas bajas. Luego se supo que Monte Longdon fue defendido por una unidad de primer orden de Infantería de Marina que irónicamente había sido colocada inicialmente en esa posición por que los jefes de Ejército no lo habían computado como unidad de primera línea. El plan original preveía mantener a los Infantes de Marina en reserva para la defensa de Puerto Argentino de ataques británicos desde el mar. Aunque los británicos nunca atacaron desde el mar, esa unidad nunca fue desplazada de esa posición inicial al oeste de Puerto Argentino.

La fase inicial del ataque británico comenzó al atardecer del 13 de junio, con ataques nocturnos en la línea de colinas ubicadas en las proximidades y al oeste de Puerto Argentino. Los objetivos iniciales fueron Wireless Ridge y Tumbledown Mountains. Dada la superioridad de fuego británico y una defensa menos que decidida, Wireless Ridge sucumbió rápidamente. Pero Tumbledown Mountain cayó sólo luego de fieros combates que demostraron una vez más la indiscutible calidad del soldado argentino y la incapacidad de los británicos para prever esa clase de resistencia en alguna determinada acción.

Poco después de que los británicos tuvieron éxito en la cima de Two Sisters, corrió la voz en la mañana del 14 de junio de que los argentinos estaban en la retirada hacia Puerto Argentino.

Efectividad de la organización de la Junta argentina

Una serie de viñetas demuestran el poco éxito de la Junta en su función:

- A lo largo de la guerra en el mar, la Armada Argentina fue advertida de vuelos no coordinados de la Fuerza Aérea.

- La Fuerza Aérea se negó a informar al Comandante del Teatro Vicealmirante Lombardo sus avistajes y contactos.
- Las Fuerzas Conjuntas en Malvinas no pudieron ejercer control aéreo sobre los aviones de la Fuerza Aérea volando sobre las Islas o en sus proximidades.
- La Fuerza Aérea envió 10 aviones Pucará a Malvinas sin consultar al Comando de Teatro.
- El Comandante de las Fuerzas del Ejército en Malvinas hacía caso omiso del Gobernador y recibía órdenes del jefe del Estado Mayor de Ejército en Buenos Aires.
- Cuando la Armada Argentina tenía dificultad en la obtención de datos posicionales del HMS *Invencible*, tuvo que “invadir” la central de Información de Combate en Puerto Argentino para descubrir que el personal de Fuerza Aérea que manejaba el CIC, borraba la derrota seguida por los aviones británicos luego de cada ataque aéreo. El personal naval comenzó a conservar la información sobre el recorrido de cada *raid*, y así logró determinar por dónde aparecerían todos ellos sobre el horizonte. Fue a partir de ese tipo de análisis, que pudieron describir una especie de “banana geográfica” que definió la probable posición de los portaaviones. Esta fue la metodología *ad hoc* que permitió a la Armada lanzar el ataque que dio por resultado el hundimiento del *Atlantic Conveyor*.
- En general, los ataques aéreos contra la Fuerza de Tarea británica lanzados desde tierra, fueron dispuestos y partieron desde el continente sin la necesaria coordinación con los comandos argentinos en las Islas, ni con las fuerzas a las que la aviación basada allí estaba apoyando.
- Lo mismo cabe decir con respecto a los escasos *raids* que fueron lanzados contra las cabezas de playa británicas. La Fuerza Aérea Argentina afirmó al comenzar las acciones: “Si la Flota británica aparece, nosotros podemos destruirla”.
- Esta mentalidad dominó su acción a lo largo de todo el conflicto.

Interpretación argentina de la reacción de EE.UU.

Los dirigentes políticos argentinos en sus cálculos de riesgos estaban firmemente convencidos de que ante la eventualidad de un conflicto entre Argentina y Gran Bretaña, los EE.UU. iban a mantener una posición neutral. Nunca esperaron que los apoyara, pero sí previeron una postura neutral.

A este respecto, su evaluación histórica se apoya demasiado en la experiencia de Suez y no suficientemente en más significativas lecciones derivadas de los mutuos intereses políticos y militares de EE.UU. y Gran Bretaña.

El Almirante Anaya citó como evidencia de la previsible neutralidad de EE.UU. la impresionante sucesión de visitas a la Argentina en 1981, de comandantes militares y de políticos con rol clave en la política de EE.UU., como demostración del desarrollo de intereses comunes entre EE.UU. y la Argentina.

Cuando EE.UU. se inclinó hacia Gran Bretaña, la única forma racional en que esto pudo ser comprendido por la Argentina fue la teoría de la “manipulación”. Los participantes en esta maniobra eran el gobierno conservador de Gran Bretaña, la Royal Navy y el Departamento de Estado.

Los argentinos estaban convencidos de que Gran Bretaña quería la guerra. Y la querían para distraer la atención del Partido Laborista, de las huelgas de las minas de carbón y de la declinante confianza en el gobierno conservador: la Royal Navy, ellos pensaban, quería la guerra para restablecer la confianza británica en su rol como defensora de los intereses británicos en el mundo y para contrarrestar la reducción del rol y dimensión de la flota.

Y creían que los británicos habían sido capaces de seducir al Departamento de Estado de los EE.UU. para que los apoyara en esa manipulación.

Conclusión

El conflicto de Malvinas brinda muchas lecciones políticas y militares, no sólo para los participantes sino también para otras naciones que deben mantener fuerzas terrestres, navales y aéreas para defender sus intereses y respaldar sus objetivos políticos:

- Los submarinos nucleares son un excelente elemento de combate, pero no cumplen bien la función de presencia naval en tiempo de paz.
- Las fuerzas de superficie son esenciales para la proyección de fuerzas anfibia, pero deben tener los medios para defenderse contra submarinos modernos y modernos misiles y aviones.
- La aviación táctica con base en tierra empleada en la conducción de una campaña naval, debe ser adiestrada rutinariamente en el uso de armamentos y tácticas contra fuerzas navales.
- Las debilidades enemigas deben ser explotadas cada vez que se las debate, aunque los planes militares deban modificarse para ello. Cuando la suerte del adversario pende de un hilo, lo más fácil para vencer es cortar ese hilo.
- La logística gana o pierde.
- Las Marinas no ganan guerras, pero la falta de una Marina adecuada puede hacer perder la guerra. La Royal Navy no ganó el conflicto de Malvinas, pero pudo haber sido la causa de que Gran Bretaña lo perdiera. El Ejército Británico ganó para Gran Bretaña el conflicto de Malvinas y lo hizo con y sólo con el apoyo de la Royal Navy.
- Un bien integrado Poder Aéreo es esencial tanto para el Ejército como para las Fuerzas Navales.
- El poder aéreo no se compone sólo de bombardeos o aviones de ataque, o de cazas e interceptores, o de aviones de contramedidas electrónicas. Es una mezcla de todos. El que no lo comprenda así, no entendió ni las lecciones de la Segunda Guerra Mundial ni las de Malvinas.
- La capacidad de los ejércitos, marinas y fuerzas aéreas para operar en conjunto es el *sine qua non* de la guerra.
- Los comandos militares responsables, deben tener diálogo fluido con las autoridades políticas y asesorarlas, y las autoridades políticas deben escucharlos aunque no necesariamente seguir sus consejos.
- Es crucial que las autoridades políticas informen a los dirigentes militares de aquellos objetivos políticos que se persigue lograr mediante el uso de la fuerza militar.
- Comando efectivo, control y comunicaciones son las herramientas fundamentales que permiten a las autoridades militares y a las autoridades políticas trabajar con armonía.
- Y finalmente, en esta era tecnológica, los militares deben conocer sus armas. Pericia y coraje no son suficientes. El extremo puntiagudo de la lanza son las armas, sean éstas misiles, bombas, torpedos, granadas de mano o minas. ■

DEBATES ULTERIORES

El Almirante Train pronunció conferencias en la Escuela Nacional de Defensa, Universidad de Belgrano y Escuela de Guerra Naval, los días 26, 27 y 28 de noviembre de 1986, respectivamente.

Después de cada conferencia, el disertante sostuvo debates cuya transcripción se incluye a continuación. Los autores de esta recopilación han ordenado las preguntas y respuestas por tema y no por lugar o fecha.

-PREGUNTA: El 17 de mayo, desde el punto de vista político-diplomático, ¿no fue una fecha clave para nuestro país, cuando el Secretario de la O.N.U., Pérez de Cuéllar, propuso las tres banderas en las Islas? En ese momento una sola palabra era la que decidía el caso. Los intereses de los kelpers, los deseos que proponían los argentinos, y no solamente las aspiraciones... se podría haber llegado a un acuerdo, ¿cree que eso fue posible?

-ALTE. TRAIN: No, no creo que ello haya sido posible. He tenido infinitas conversaciones sobre el tema con los líderes británicos, y hablamos mil veces con el Secretario General de las Naciones Unidas, sobre estas palabras clave: “los intereses”.

De entre todas las palabras clave, de la que más se habló fue de “los intereses”, y estas palabras realmente no se traducen bien, porque para algunos significan “los deseos”, y para otros, “la salud” y el “bienestar”.

-(Mismo interlocutor). Para mí, el 17 de mayo es la fecha clave.

El 17 de mayo no, el 17 de marzo tal vez, pero lo que quiero señalar es que el día anterior al hundimiento del *Belgrano*, el 1.º de mayo, ambas partes se habían aproximado mucho, pero lo que impidió que ello sucediera fueron estas palabras: “los intereses”.

Pero una vez que se hundieron tanto el *Belgrano* como el *Sheffield*, se habían perdido tantas vidas que entonces ya no había forma de echarse atrás; y los británicos dijeron que, debido a todo lo sucedido, ya era imposible. En aquel momento consulté a algunos líderes británicos y al Almirante Fieldhouse, que era Almirante de la Flota, y aún sigue desempeñando un cargo similar, si había posibilidad de aproximación, y la respuesta fue un “no” rotundo.

Sr. Almirante, Ud. mencionó que Gran Bretaña concebía el conflicto como una guerra, mientras que la Argentina lo concebía como un manejo político-diplomático. El hundimiento del *Belgrano* ¿no explicaría la intención de Gran Bretaña de que la Argentina manejara el mismo lenguaje?

Ya les dije que los británicos pensaban que estaban en guerra, y que el hundimiento del *Belgrano* era consistente, era un acto de guerra, pero requirió una decisión especial por parte de la Primera Ministro. Los británicos decidieron librar esa guerra dentro de los límites de la Zona de Exclusión Marítima, y en el momento en que el Comandante de la Fuerza de Tareas pidió permiso para atacar al *Belgrano*, éste estaba en una posición que constituía una amenaza para las Fuerzas británicas, porque no podía aprovechar la Zona de Exclusión en su totalidad, ya que debía ir hacia el Este, por la amenaza de los ataques aéreos argentinos. Los británicos pensaban que si el *Belgrano* y el *25 de Mayo* los atacaban, los encontrarían en una posición muy vulnerable. Es por eso que se pidió permiso para atacar al *Belgrano*. Además, no se sabía dónde se hallaba el *25 de Mayo*, excepto que hubieran escuchado por radio que estaba en camino.

Catorce horas después de que Lord Lewin y el Almirante Fieldhouse volvieron de Chequers, residencia de la Primera Ministro, llamaron al Comandante de la Fuerza de Tareas y le transmitieron la autorización para atacar al *Belgrano*, que durante esas horas se encontraba navegando hacia el Oeste, hacia la costa argentina.

Esta cuestión, desde entonces, fue estudiada, analizada, investigada por el Parlamento británico. El título del extenso informe es “Los eventos del 1 y 2 de mayo”. Me resultó tan embrollado, que después de leerlo ya no recordaba ni como me llamaba.

Sr. Almirante, me agradecería conocer su opinión sobre si ante la posibilidad de que el gobierno militar argentino hubiese adoptado la estrategia de prolongar la pista de Puerto Argentino y hubiera fortificado con artillería pesada las Islas Malvinas, y tenido la disposición para defenderlas agresivamente, ¿hubiésemos llegado inclusive a la guerra?

No, no creo que las Fuerzas británicas hubiesen pasado más al sur de la Isla Ascensión. Y este punto de vista ha sido expresado por varios de los líderes británicos. Esto habría explicado una amenaza tal a

su Flota, que habría debido encarar la confrontación militar de otra manera. Posiblemente se hubiesen limitado a ataques con los Vulcan, y según cómo las Fuerzas argentinas se hubiesen comportado frente a estos aviones, teniendo en cuenta la efectividad en sus incursiones, los británicos hubiesen continuado con estos golpes aéreos o no, tal vez llevando adelante una guerra de desgaste, submarina, pero nada tan decisivo. Esta es mi opinión. Creo que es correcta.

Sr. Almirante, Usted ha considerado acertada la idea de librar la batalla aeronaval cuando la Fuerza de Tareas británica estuviera concentrada para la operación de desembarco. Sin embargo, esto no fue suficiente, y el poder terrestre pudo desembarcar sin disminución de su poder. Mi pregunta es: ¿Considera posible, en función de los medios cuya presencia Usted conoce tan bien, haber realizado durante los primeros veinte días de la guerra, operaciones más ofensivas, agresivas, para aprovechar el tiempo?

Creo que una campaña contra los buques británicos, llevada a cabo por aviones con base en tierra y en el mar, en la primera parte de mayo, antes del desembarco, hubiera colocado a las Fuerzas Aéreas en posición de atacar a la Flota británica cuando se encontraba en una difícil posición para defenderse, y en la posición más alejada de vuestras bases aéreas. Creo que es una opción que se pudo haber perseguido. Pero tengo la sensación de que probablemente no hubiera sido efectivo. No lo sé. Si ustedes hubieran llevado a cabo esa campaña, yo no la criticaría. Creo que sé lo que Usted está pensando. Si hubieran infligido suficientes bajas a los buques británicos antes del desembarco, ellos tal vez no hubiesen desembarcado.

Señor, llama la atención que no se haya realizado ningún ataque contra bases continentales; es decir, teniendo el dominio del mar, las Fuerzas británicas no realizaron ningún ataque conocido contra las bases aéreas en el continente, o contra blancos en el continente. Hay dos preguntas: primera, si conoce los planes para ataques al territorio continental; y segunda, si el helicóptero accidentado en territorio chileno intentó atacar la base de los Super Etendard.

Yo no conozco otro plan que el que abortó, realizado por ese helicóptero en una misión especial. (Alguien capturó... ¿fueron ustedes o los chilenos quienes capturaron al personal de servicio especial que estaba en ese helicóptero, y cuya misión era atacar a los Súper Etendard presentes en Ushuaia? ¿Cuál era la base?) El helicóptero bajó en Chile, pero su tripulación fue capturada, creo, en Tierra del Fuego (¿los chilenos lo capturaron?). Bueno, esa misión era contra los Súper Etendard, en Río Grande. Esa fue una misión, y es la única que conozco. Esos Super Etendard les estaban

dando muchos dolores de cabeza, como ustedes saben, y ese era el blanco que buscaban. Pero fue la única misión sobre el continente que conozco. Las Reglas de Empeñamiento no permitían ataques al continente.

Sr. Almirante, ¿cree Usted que Inglaterra eventualmente hubiera llevado a cabo una guerra total contra la Argentina, en caso de que el desarrollo de los acontecimientos en Malvinas le hubiera sido negativo?

No, no creo. No creo que se hubiera llegado a esa situación.

Quiero preguntar qué conclusión sacó Usted del uso de la información satelital durante el conflicto, y en qué medida los Estados Unidos proveían este tipo de información a Inglaterra.

Los satélites que empleamos regularmente, son comprados en común, por Gran Bretaña y los Estados Unidos. Los británicos pagan una parte, y nosotros pagamos otra. Ambos los utilizamos todo el tiempo. En ningún momento del conflicto los Estados Unidos propusieron a Gran Bretaña: "Ustedes pueden usar su mitad de los satélites para obtener ayuda". Usamos los satélites en común continuamente. Ahora bien, desde un punto de vista táctico, el hecho de que los británicos utilizaran sus satélites como actividad de rutina, no les permitía determinar que las unidades navales argentinas se estaban emplazando de un sitio a otro, y ni siquiera precisar dónde se encontraban las mismas. Los británicos nunca supieron dónde se encontraba el *25 de Mayo*, durante los días 1.º y 2.º de mayo. Sabían donde estaba el *Belgrano* porque su submarino lo había detectado, pero no sabían la ubicación del otro. Estaban seguros de que debía hallarse en algún punto hacia el Oeste, pero no sabían dónde. De haberlo sabido, habrían solicitado autorización para atacar al *25 de Mayo* también. La idea que el Almirante Heyward transmitió al Almirante Anaya, o que el Almirante Anaya creyó recibir de su análisis con el Almirante Heyward, no podría ser técnica o tecnológicamente correcta. Ni aun hoy, el comandante de una Flota podría utilizar los satélites norteamericanos y británicos para ubicar tácticamente a Fuerzas, durante un período de tiempo, con posibilidades fundadas sobre una base verdaderamente sólida. Toda nuestra información de origen electrónico implica cierta demora, pues es recogida en algún lugar, luego evaluada, y sólo entonces, transmitida a nuestra Flota en el mar. No obtenemos información directa de los satélites, no contamos con satélites-radar.

Sr. Almirante, Usted mencionó una conversación entre un almirante norteamericano y un almirante argentino, referente a la observación táctica por satélite, sobre buques de superficie.

¿Niega Usted que la conversación haya tenido lugar, o que existiera cierta desinformación acerca de las posibilidades de los satélites norteamericanos en ese momento?

No niego que esa conversación haya tenido lugar. El Almirante Heyward estaba aquí y, apenas se inició el conflicto, partió inmediatamente. Fue Jorge Anaya quien me contó la conversación. Considero que esta conversación tuvo lugar. Creo que hubo descuido en la forma en que el Almirante Heyward hizo su afirmación. Supongo que lo que él quería decir es que los satélites podían interceptar emisiones electrónicas y darle una idea de dónde estaban esos buques, siempre que esos buques estuviesen emitiendo. Y ustedes deben saber que los Estados Unidos y Gran Bretaña compran conjuntamente espacios de satélite. Si no vuelan en órbitas que cubren esta parte del mundo, vuelan en órbitas que cubren otros países cuyos intereses no precisamente coinciden con los del Reino Unido y de los Estados Unidos.

Puedo decirles con total convicción, que no hay forma de que los satélites de ambos países puedan tácticamente rastrear el movimiento de buques. Ni en 1982 ni en 1986. Siempre hay una demora en todo informe de satélite. Ellos no proveen información táctica. Son sistemas estratégicos, pero no tácticos.

Usted dijo, Almirante, que hoy ninguna información satelital permite obtener información táctica naval. En base a esa aseveración suya, yo quisiera saber por qué medios de inteligencia, tanto Gran Bretaña como los Estados Unidos se enteraron antes del desembarco de la Operación Rosario, de la dirección de la Fuerza, y de la inminencia del desembarco. Si fue una falla de Inteligencia nuestra, de seguridad, o cómo fue que los dos países se enteraron antes, de la operación, la dirección y la fecha de desembarco.

Déjeme decirle lo que quise significar por mi comentario de que los satélites no son capaces de obtener información táctica de las fuerzas, ni por los Estados Unidos ni por el Reino Unido. Los dos usamos los mismos satélites, los alquilamos, los fabricamos, los hacemos juntos; nosotros tenemos unos canales, ellos tienen otros, sobre el mismo artefacto que está en el espacio con sus antenas. Algunos de estos son satélites de interceptación electrónica, otros son satélites fotográficos. Están en órbitas que no cubren esta parte del mundo. Nuestros intereses, los intereses que nos hacen comprar esas cosas tan raras, están en las lejanas zonas del norte del mundo, y cubren esencialmente las bases soviéticas, la Unión Soviética, y lugares donde los soviéticos llevan a cabo actividad aérea y aeronaval. Quiero enfatizar que no tenemos satélites de radar en nuestro inventario; los satélites fotográficos solamente son efectivos en forma esporádica, porque aunque no podemos tomar una video-imagen, esta sólo puede lograrse si no hay cobertura de nubes, y

en muchas zonas del mundo hay nubosidad permanente. Siempre se llega tarde allí para conseguir esa imagen. Luego la imagen tiene que ser procesada y transmitida a quien la puede usar. Uno no puede utilizar ese tipo de capacidad para fines tácticos. Además, la interceptación de señales electrónicas no es una capacidad táctica, porque eso se realiza en una central, en un lugar concreto, y el comandante de una Fuerza de Tareas en el mar no sabe qué pasa hasta que alguien reúne toda la información y le dice: "Mire, aquí hay una Fuerza de Tareas", "Está llegando a la península tal de la Unión Soviética, y va a dar la vuelta al Cabo Norte en cinco o seis horas". Esa no es información táctica en sí, en mi definición; eso es información estratégica, y es Inteligencia importante, pero no es táctica, uno no puede apuntar a un banco con misiles Tomahawk con esa información, ni puede dirigir vectores de un ataque aéreo. Esa fue la base de mi comentario.

¿Cómo nos enteramos nosotros de la Operación Rosario? Yo no lo supe hasta después de que ocurrió, y yo era un comandante operativo. Yo no lo sabía, creo que lo leí en el diario o lo escuché en la red de noticieros por cable, y mi oficial de enlace, que fue uno de los desembarcados del *Belgrano* antes de que saliera, no le dijo nada a nadie, ello hubiera sido una falla humana; aunque nuestro hombre estaba desembarcado y puesto en el puerto, no nos enteramos. Ninguno de nuestros Servicios de Inteligencia se enteró de ello. Yo no tengo los detalles para contestar la pregunta, ojalá pudiera. Yo supondría, no lo sé, que puede haber sido sobre la base de interceptaciones electrónicas en alguna parte.

Sr. Almirante, en una conferencia a la que he asistido sobre este tema, tomé conocimiento de la declaración que se hace ante las Naciones Unidas sobre el lanzamiento de satélites de información. En ella se mostró que durante el Conflicto de Malvinas se había lanzado un satélite por parte de los Estados Unidos, y tres por parte de la Unión Soviética.

En función de la inteligencia realizada por el tipo de vector, la órbita y la posición que cubría el satélite americano, se apreció que se estaba en condiciones de informar a Londres, con no más de siete horas de demora, las posiciones de unidades en mar y tierra argentinas.

Computense las demoras en interpretar esta información en los centros de traducción de información satélite, ubicados en los Estados Unidos. Esas siete horas de demora coinciden con lo que Usted dijo de nuestra información en tiempo real, pero son harto suficientes para tomar decisiones a nivel táctico en el teatro a que nos referimos. Pregunto si tal información es técnicamente correcta.

El retraso de aproximadamente siete horas, no representa por cierto, una capacidad táctica. Nosotros no

contamos con satélites-radar. No tenemos satélites-radar hoy día, ni nosotros –por “nosotros” me refiero al Reino Unido y a los Estados Unidos– hemos planeado embarcarnos en una programa de satélites-radar, pues no creemos que los satélites puedan ser utilizados tácticamente. Y en general, asumimos que el comando de las Fuerzas ha de estar ubicado en el mar, no en el cuartel general. La capacidad de los satélites, de los satélites tácticos, para informar o referirse a la localización de un buque, se basa en el hecho de que tal buque emita algo electrónicamente, ya se trate de un radar, o de una transmisión oral, y depende de la frecuencia, de cierta capacidad para establecer aproximadamente la ubicación de dicha unidad, pero no implica necesariamente el curso de su desplazamiento en el mar, hasta que dicha unidad no sea reconocible para sucesivos satélites tácticos. Las órbitas de nuestros satélites, dicho sea de paso, no cubren realmente esta área muy bien; ellas cubren las áreas dentro y alrededor de la Unión Soviética, donde nuestra información es consistente, de día a día, por intereses de alcance mundial.

Si tal satélite fue lanzado en el tiempo que consideramos y al decir “sí” no estoy cuestionando lo que Usted dice, sino que no sé positivamente si ello sucedió, bien pudo tratarse de uno de los satélites que ya habían sido adquiridos conjuntamente por el Reino Unido y los Estados Unidos, y su lanzamiento pudo haberse acelerado durante varios días. Pero probablemente habría sido imposible, dentro de la duración de las series entre la ocupación de Puerto Argentino el 2 de abril y el cese de las hostilidades el 14 de junio, armar el satélite, colocarlo en el extremo de una cabeza de lanzamiento y lanzarlo al espacio. No podemos hacer estas cosas con tal rapidez. Nosotros hacemos todos los lanzamientos de los satélites británicos, y bien puede haberse tratado de un lanzamiento cumplido como resultado de una obligación contractual previa. Probablemente fue adelantada. Cuando digo “sí fue lanzado” no implíco que lo que Usted está diciendo es incorrecto. Quiero decir que no puedo verificarlo según mi propia información personal.

Sr. Almirante, Usted dice que los ingleses tenían clara la posición del *Belgrano* a través de la detección del *Conqueror*, que no tenían muy clara la posición de las unidades al norte de las Malvinas, entre ellas el *25 de Mayo* y el grupo de corbetas. Pero realmente en las primeras horas de esa noche, teníamos *Harriers* con su radar *Sea Spray*, en contacto, a una distancia...

Pienso que ese tipo de explotación hay que hacerla probablemente con una información anterior sobre la posición, ¿cuál es su opinión al respecto?

Opino que lo que me dijo el Comandante de la Fuerza de Tareas británica, es correcto. Ellos no sabían

dónde estaba el *25 de Mayo*. Sé que estaban planeando misiones para la reconquista, misiones tácticas de vuelo, para tratar de localizar las distintas unidades de la Armada Argentina, pero en el momento en que pidieron permiso a Londres para atacar al *Belgrano*, porque sabían dónde estaba, no habían logrado localizar con suficiente exactitud la posición del *25 de Mayo* para poder hacer algo al respecto.

Sabían que se encontraba en algún lugar hacia el Norte. Los británicos no tenían ningún submarino en el Norte. No sé si ustedes están enterados de ello o no, ellos no tenían un submarino allí, e incluso, si lo hubieran tenido, pudo no haber establecido contacto.

-(Mismo interlocutor): **En la revista “Electronics” hay un informe del Almirante Woodward en el que pone un submarino nuclear en una posición simétrica, o sea, hacia el NO, entre la Task Force y la posible aproximación nuestra. ¿Tiene otra información al respecto?**

Creo que lo que Usted dice es inexacto o erróneamente citado. ¿El Almirante Woodward escribió el artículo?

-(El mismo interlocutor): **Es un reportaje. Tengo este artículo en mi oficina, después lo podemos ver. Es un reportaje de un periodista al Almirante Woodward.**

Creo, realmente creo, que ese es un reportaje inexacto. No creo que esa fuera la misión del segundo submarino británico. No pienso que esto sea crucial para el punto en cuestión, pues estuviese allí o no el submarino, no atacó al *25 de Mayo*. Estoy convencido de que ello es un hecho.

Se ha manifestado, cuando se habló de las posibilidades de detección de satélites sobre buques de superficie, que era necesario que la Fuerza emitiera en determinadas frecuencias, y que el satélite en ese momento estuviese escuchando, o estuviese abierto a esa determinada banda de frecuencia.

En diversas publicaciones americanas, en particular en el *National Geographic* hay, desde hace muchos años, mapas de prácticamente todas las regiones del mundo, con mucho detalle, inclusive ciudades tomadas por medios infrarrojos, y tomadas además, por sensores fotográficos con distintos colores de filtros con los que se pueden reproducir imágenes en color falso que, combinadas, permiten interpretar fielmente qué es lo que se está observando.

Un buque en el mar, particularmente en la época en que este hecho sucedió, es una intensa fuente de irradiación infrarroja. Resumiendo la pregunta, Sr. Almirante: hay información suficiente en publicaciones de carácter público, como el *National Geographic* sobre investigaciones hechas particularmente por satélites de la serie *Landsat*, de prácticamente todas las cosechas y desarrollos de América del Sur, hechas por medios infrarrojos y por fotografías con distintos filtros de color.

Usted manifestó que para poder detectar una Fuerza en el mar se necesitaba la emisión electromagnética, y que el satélite en ese momento estuviese escuchando esa particular banda de frecuencia. En la época en que el conflicto se produjo, un buque aislado o un Fuerza en particular en el mar, es una intensa fuente infrarroja, que es imposible pase desapercibida a cualquier satélite no militar, inclusive del tipo de los "Landsat" americanos, que estaban en órbita en América del Sur. ¿Cree que esa información puede haber sido utilizada, realmente, para proveer posiciones de la Flota?

Estoy de acuerdo con Usted en que una demora de siete horas no puede ser considerada tiempo real para tomar decisiones tácticas, para tomar decisiones entre dos Marinas de primer orden. Pero considerando el desbalance de medios tecnológicos entre ambas Marinas, una información con siete horas de atraso, diez o incluso doce horas de atraso, permite tomar decisiones tácticas que faciliten el seguimiento de la Flota durante todo el conflicto.

Tenemos en verdad, como Usted ha indicado, satélites fotográficos que toman imágenes en video, y podemos reconstruir descripciones de objetos. La programación de los satélites es un proceso altamente técnico, y los hemos empleado con grandes resultados para tomar imágenes de ciudades aisladas o concentraciones de tropas en la costa; lo hacemos de modo rutinario, y lo sobre todo sobre la Unión Soviética. Nuestra área de interés es la Unión Soviética y los lugares donde los soviéticos tienen Fuerzas. No hemos aprendido aún a utilizar satélites fotográficos para detectar Fuerzas en el mar. Todavía tenemos que aprender a usar esos satélites fotográficos, por ejemplo, para localizar una Fuerza soviética en el mar mientras realiza un ejercicio en gran escala, mediante una especie de rastreo. Me encantaría poder aprender a hacerlo, tal vez la capacidad de un país que pudo llevar al hombre a la Luna, le permita poder usar los satélites fotográficos para la localización de instalaciones en la Tierra. Aún no hemos concebido como lograrlo. Estamos empeñados en ello.

Durante el año íntegro en que fui Comandante en Jefe de la Flota Atlántica de los Estados Unidos, nuestras preocupaciones estaban focalizadas en saber qué hacía, dónde lo estaba haciendo, con qué lo hacía, y cómo opera la Unión Soviética, de modo que si alguna vez debo combatir contra ellos, yo sepa qué es lo que puede hacer. No podemos emplear los satélites para fotografiar Fuerzas de Tareas en el mar, pues nunca sabríamos hacia dónde dirigir estos condenados artefactos.

Si se trata de captar imágenes de un blanco en la costa, se ordena al satélite que enfoque tal longitud y tal latitud, y lo hace. Si tratamos de hacer tal cosa en el mar y obtener información concreta, localizada, de una Fuerza de Tareas, sólo obtendremos una

imagen de agua. Otro aspecto del problema es que hay una capacidad infrarroja en el satélite, pero está atenuada por las nubes, un par de éstas en el área de Malvinas hará muy difícil incluso filtrarse entre ambas, pues la fuente infrarroja quedara muy atenuada. Tampoco podríamos ubicar allí un disparo de misil, por la misma causa.

Sr. Almirante, quisiera saber si, en su opinión, para la NATO, era posible que la Argentina derrotase militarmente a Gran Bretaña, si se hubiera hecho todo lo que Usted señaló, como correcto, como medida preparatoria para la defensa de las Islas. Si, la NATO no hubiera hecho nada.

-(Mismo interlocutor) Segunda pregunta: **En ese caso, la ayuda de apoyo logístico, especialmente en combustible –para la guerra aérea, con toda seguridad, y no estoy tan seguro respecto a la guerra naval– ¿Cuál es la importancia que tiene? ¿Cómo se justifica el retiro de elementos asignados a la NATO en Europa sin la autorización inicial, su relevo por parte de los Estados Unidos y por parte de otros países, para cubrir el claro dejado? Ese es un apoyo demasiado evidente, no es solamente decir: "Hagan lo que puedan"...**

Dentro de la NATO, la logística es una responsabilidad nacional. Las naciones están de acuerdo en mantener ciertas existencias, y están de acuerdo en destinar recursos para mantener 45 días de disponibilidad, pero los suministros pertenecen al país que los ha comprado.

Los países comprometen fuerzas a la NATO. Hay fuerzas comprometidas, fuerzas asignadas y fuerzas no asignadas.

Gran Bretaña, retiró fuerzas comprometidas, tomándolas de las posiciones donde se suponía que debían estar. Lo mismo ocurrió con los Estados Unidos en la guerra de Vietnam, para mantener su presencia en el océano Índico. Cuando nosotros enviamos al Grupo "Nimitz" fuera del Mediterráneo, los italianos asumieron todos nuestros compromisos allí. Cuando partieron los buques británicos, otros países tomaron sus compromisos. Se trata de una práctica más o menos normal. Los países que hacen eso sostienen que tomar el compromiso de otro país no significa necesariamente una asociación con el objetivo de aquel país. Los países escandinavos no querían ninguna participación en las acciones de los Estados Unidos en el Sudoeste Asiático o en el Medio Oriente. Pero aun los países escandinavos ocuparon los vacíos dejados por los Estados Unidos.

Pero la NATO no se hubiera sentido muy feliz, si Gran Bretaña hubiera perdido en el Conflicto de las Malvinas. Hubiera sido un golpe tremendo para la NATO, y no sólo políticamente, pues un país considerado como la segunda potencia naval de la NATO,

habría perdido una guerra en el mar. Esta es una larga respuesta a una excelente pregunta, y estoy seguro de que no está Usted satisfecho, pero le digo lo que yo pienso.

En su informe, el Almirante Mayorga coincide en que hubo un error en el armado de las bombas por parte de la Aeronáutica, para bombardear objetivos en el mar. Desearía saber en qué consiste la diferencia entre bombardear buques o bombardear en tierra. Es decir, entre Aviación Naval y Aeronáutica.

Hasta donde yo sepa, no hay diferencia alguna entre bombardear algo en el mar o en tierra. Resulta una misma cosa. Fue el sistema de armado de espoleta, en cuanto al factor tiempo. Y esto lo sé porque quienes estaban en los buques británicos donde no explotaron las bombas, me lo refirieron, es decir, los artilleros británicos. ¿Le contesté la pregunta con esto?

El Señor Almirante expresó varios condicionantes: “si” hubieran explotado las bombas, “si” hubieran explotado los torpedos, “si” el alcance de los aviones hubiera sido mayor... Me gustaría saber si hay estadísticas de cantidad de bombas y de torpedos no explotados.

En realidad yo hablé de bombas que no explotaron, y de torpedos que no funcionaron de acuerdo a su diseño. En cuanto a las bombas, catorce de ellas no explotaron en los casos de los buques británicos. Los torpedos no funcionaron correctamente, no se dirigieron a los blancos a los cuales se suponía que debían alcanzar; entonces el problema no fue que los torpedos no explotaron, sino que no se dirigieron al blanco. Hasta donde yo sé, se dispararon cuatro torpedos, ninguno de los cuales funcionó correctamente, y catorce bombas no explotaron. ¿Está claro ahora?

¿Usted sabe lo que hicieron los submarinos rusos en el área durante la guerra?

Yo no creo que estuvieran allí. Tengo que decir que, de haber estado, yo debía haberlo sabido.

Y no me hubiese importado si hubieran estado. De hecho, cuantos más submarinos hubiesen estado allí, más contento hubiera estado yo, porque no habrían estado en mi área de preocupación principal. Por eso la gente me dijo: “¿No le preocupa que los soviéticos tengan aviones en Cuba? Y yo les digo: “Ojalá pusieran más aviones allí, porque cuantos más aviones pongan en Cuba, más fácilmente podremos sorprenderlos y destruirlos, así que no me preocupa que estén allí. Cuantos más buques y aviones pongan cerca de Cuba o dentro de Cuba, estarán más cerca de nuestro alcance”.

No le estoy esquivando la pregunta, honestamente no recuerdo que hubiesen estado allí, pero no lo creo. Estoy mirando con un ojo a través del periscopio, que es lo que hace la gente de un submarino.

Deseo preguntarle en qué fecha, aproximadamente, los Estados Unidos deciden apoyar totalmente a Gran Bretaña.

No lo tengo presente en mi memoria, y no tengo eso en mis notas aquí, pero sí creo recordar correctamente, que el General Haig estuvo varias veces en Buenos Aires cuando se tomó aquella decisión.

(El interlocutor interviene): **¿Cuál sería, la primera visita del General Haig o la segunda?**

Fue la segunda.

(El interlocutor interviene): **La segunda visita. Aproximadamente a mediados de abril. Alrededor del 15 de abril.**

Pienso que es correcto. No estoy plenamente seguro. Considere mi respuesta como incierta. Creo que esa fecha es aproximadamente correcta. El apoyo fue sobre todo político, todo otro apoyo fue muy escaso, como no fuese la provisión de armas de repuesto.

-(El interlocutor interviene): **Perdón, le hago en todo caso, otra pregunta. Cuando se provee, digamos, el combustible en la Isla Ascensión. ¿Ya esta decido el apoyo militar a Gran Bretaña? Relacionado con la información que se publica por el periodista Anderson, en Estados Unidos.**

No. La Isla Ascensión pertenece a los británicos. Los Estados Unidos alquilan la Isla Ascensión. En cuanto al combustible, si estoy en lo cierto, y creo estarlo, había comenzado a suministrarse antes de que se tomara la decisión de apoyar o de inclinarse a favor de Gran Bretaña. En realidad, creo que la transferencia de combustible no respondió a un estímulo político de los Estados Unidos, o sea desde Washington. No fue algo que se ordenó, simplemente se llevó a cabo. No creo que mi respuesta le satisfaga a Usted mucho...

Escuché con mucha atención su explicación sobre la teoría de la “manipulación” respecto a la intervención de los Estados Unidos en el conflicto. ¿Cree Usted Sr. Almirante, que después del apoyo tecnológico en armas, en comunicaciones y en logística, es posible expresar que Estados Unidos puede analizar este conflicto sólo desde el punto de vista de un observador?

Ha sido difícil, sumamente difícil, para quienes realizaron el registro oficial del conflicto en los Estados Unidos, otorgar el mismo peso, el mismo peso objetivo, a la opinión argentina y a la opinión británica. Yo recibí mi misión por parte de la Universidad Nacional de Defensa, y tuve la más completa libertad académica para cumplir tal tarea. Creo ser una de las pocas personas en los Estados Unidos que ha escrito y analizado acerca del conflicto de Malvinas desde la perspectiva de ambos bandos. Por tal razón mi libro, mi investigación, se aparta en muchos puntos del Informe Oficial de los Estados Unidos sobre el Conflicto de las Malvinas.

Por lo tanto, debo decir que es difícil para los Estados Unidos, comportarse de un modo objetivo. A mí no me resultó difícil ser objetivo, en ese grado. Tengo amigos en ambos bandos del conflicto, y valoro muchísimo mi relación con ambos países, y ambos países son amigos y aliados sumamente responsables para los Estados Unidos, y jamás permitiré que se me coloque en la posición de tener que elegir entre alguno de los dos; por lo tanto seré tan objetivo como siempre. Considerando el problema desde un sentido profesional, no como alguien que ha participado en la decisión de apoyar al Reino Unido, y aunque yo comprendo que debía ser así, debo decirlo, no caeré en error de negar, sólo porque nosotros apoyamos al Reino Unido políticamente en esa ocasión, que hubo grandes errores cometidos por los británicos, errores que contribuyeron a causar la guerra, así como hubo grandes errores cometidos por los argentinos, que contribuyeron a causar la guerra. Se llegó a un punto en que la guerra era un accidente, que buscaba un lugar donde librarse. Pienso que yo soy objetivo. No creo que los Estados Unidos hayan sido objetivos.

Sr. Almirante, querría consultarlo en torno a la Misión Haig. Muchos comentaristas señalaron que, desde el punto de vista táctico, la Misión Haig sirvió –esta es una opinión personal de quienes escribían estas notas periodísticas–, a los efectos de acercar a la Flota británica a las Islas, y preparar la táctica del desembarco de las Islas Malvinas. ¿Cuál entiende Usted que era la expectativa de la Misión Haig en llegar a un acuerdo entre la Argentina y Gran Bretaña y cuál es el motivo, desde su punto de vista, del fracaso de esta negociación?

Yo no soy ningún General Haig, pues cuando yo era un teniente de navío el ya era teniente coronel. Hemos estado juntos muchas veces. Es un hombre increíblemente capaz, y tiene una enorme confianza en su propio talento. Le resultaba inconcebible al General Haig que él que pudiera fracasar en la misión que se le había encomendado. Su misión consistía en actuar en nombre del Presidente Reagan, como “un negociador honesto” entre dos amigos. En verdad, pensaba que podría lograrlo. Pienso que en cierto momento tal posibilidad quedó fuera de su alcance. Tal vez fueron las demostraciones masivas de apoyo al Gobierno argentino, que lo sorprendieron, o la incapacidad de su parte para entender la verdadera índole de los importantes intereses en juego, o ver lo que Gran Bretaña consideraba políticamente importante, por una variedad de razones, no sólo porque había sido desafiada en las Islas Malvinas. Pero en cierto momento, según creo, Haig aceptó el hecho de que no podía tener éxito. En tal punto como ustedes saben, perdió su serenidad, y entonces también perdió toda posibilidad de influir en el

logro del resultado diplomático que pudo haber evitado la guerra. No creo que el General Haig se haya desempeñado muy bien en su función de negociador. Probablemente otros hubieran actuado mejor. Puede ser también que, como el General Haig había sido, durante un tiempo, Supremo Comandante Aliado en Europa, posiblemente haya pensado –yo no lo sé, él no me lo dijo–, que estuvo constreñido por aquella identidad suya con la NATO que había perdurado, y por las responsabilidades de la NATO que había llevado adelante por varios años, y probablemente se sintió inhibido por ello, cuando en realidad desempeñaba ahora el papel de un honesto componedor. No hizo bien las cosas. Es obvio que comprendió que había fracasado, y lo admitió como el que posiblemente fue el máximo fracaso profesional de toda su carrera.

Sr. Almirante, ¿podría hacer alguna referencia al carácter de observador que Usted le atribuye a los Estados Unidos en este episodio?

Le voy a hablar desde mi propia posición, señor, teniendo el comando de las fuerzas de los Estados Unidos sobre el área donde tuvo lugar el conflicto. Yo, repito, fui un observador imparcial, tuve un oficial de enlace argentino entre mi personal, y nunca, en ningún momento, le pregunté a mis propios superiores si debía mandarlo a casa o no; yo lo mantuve bajo mi propia autoridad conmigo; no quería hacer esa pregunta, porque no quería conocer la respuesta, así que tuve al subteniente Fisher allí. Ninguno de nosotros sabía qué pasaba: los británicos no nos decían y tampoco estábamos obteniendo información de la Argentina. Generalmente nos informábamos por las agencias noticiosas internacionales, que seguían la actividad más cerca que nuestra propia Inteligencia; otras personas, no yo, tomaron decisiones de hacer cosas tales como realizar trabajo de mantenimiento en unidades británicas, y otras personas tomaron decisiones tales como retirar organizaciones de la Isla Ascensión, organizaciones norteamericanas, para que los ingleses las pudieran usar.

Nosotros alquilamos la Isla Ascensión y tenemos allí, simplemente, un pequeño destacamento para seguir el rastreo, la tenemos como base *stand-by* para guerra antisubmarina, y la usamos también para el rastreo de satélites en el cielo. Rastreo por radar de satélites. Para otra cosa no la usamos. Es simplemente una base inactiva. Les permitimos a los ingleses utilizarla. Si uno lo piensa fría y objetivamente, era inevitable que los Estados Unidos finalmente se inclinaran hacia el Reino Unido. Yo creo que las expectativas que el liderazgo argentino tenía de que nosotros fuésemos totalmente neutrales, visto en retrospectiva, no fueron realistas.

Yo no veo cómo nosotros podríamos haber mantenido nuestra obligación en la NATO. Había muchas

otras cosas en peligro, fue una decisión muy dura, muy dolorosa de tomar, créanme. Yo no fui parte de esa decisión, pero debo decir que probablemente era una decisión inevitable. Si la guerra hubiera sido más corta, tal vez no hubiéramos tenido que hacer eso. Los británicos se quejaron bastante porque nosotros nos demoramos mucho en declarar que los apoyaríamos.

Sr. Almirante, ¿qué importancia estratégica le asignan los Estados Unidos a las Islas Malvinas y, a su vez, como segunda parte de la pregunta, le interesa a los Estados Unidos que esas Islas estén en manos de una potencia “confiable”?

Voy a contestar primero la última parte de la pregunta, si me permite. Los Estados Unidos tienen una posición oficial; según ésta, el gobierno alienta una solución negociada entre Argentina y Gran Bretaña, sin tener que tomar posición en cuanto a esta cuestión. Ahora, en cuanto a la primera parte de la pregunta, relativa a la importancia estratégica de las Islas Malvinas, bien, esta importancia reside en que su ubicación estratégica es importante para mantenerla fuera de las manos de aquellos cuyos intereses no coinciden con los nuestros, como por ejemplo, la Unión Soviética; pero en función de su propia posición o ubicación, no creo que los Estados Unidos consideren que son estratégicamente cruciales para conducción, ya sea de una guerra en el mar o de la Tercera Guerra Mundial.

Ahora, si me permiten aclarar este concepto algo más, hay muchas islas en el Atlántico que yo, como Comandante de la Flota del Atlántico, percibí que eran cruciales para la conducción de una lucha antisubmarina; sin embargo, mi gobierno no necesariamente consideraba que eran estratégicamente tan importantes como las consideraba yo. Les puedo dar ejemplos. Para que los Estados Unidos puedan tender un puente a través del Atlántico entre Norteamérica y Europa por medio del cual enviar materiales para apoyar a los efectivos de la NATO en caso de confrontación con el Pacto de Varsovia, sería necesario disponer de bases e islas, y los Estados Unidos y la NATO sólo podrían librar una lucha antisubmarina eficaz, si dispusieran del control de Islandia, Bermudas, las Islas Azores y las Islas Madeira. Según las necesidades de tal guerra, son factibles cambios o permutas por las cuales la NATO podría utilizar, además, la Isla Ascensión, Dakar, Senegal y Recife (Brasil).

El segundo puente de mar que involucra al Comandante de la Flota del Atlántico, conecta Europa Occidental y Norteamérica con las fuentes de energía y recursos que provienen del Medio Oriente y de África, y la defensa de ese puente marítimo requería bases en tierra para aviones antisubmarinos, y yo veo como parte de esa campaña marítima la posibilidad de que los Estados Unidos en algún momento digan:

“Uh, caramba, necesitamos las Islas Malvinas, ojalá les hubiésemos prestado más atención”.

Es una respuesta muy larga a una buena pregunta, pero no sé como contestarle mejor que de este modo. La posición de nuestro gobierno es algo tranquila en cuanto a esto.

Sr. Almirante, ¿en qué proporción estima Usted que atenta este conflicto contra la red del Sistema Occidental?

Ojalá tuviese una respuesta a esa pregunta. Creo que ha tensionado necesariamente las relaciones en el Atlántico Sur. Me encantaría poder ser optimista, y deseo que todos podamos dejar estas tensiones detrás nuestro. Creo que sí podemos. Pero desde un punto de vista más optimista, creo que todos hemos aprendido mucho de lo que ha sucedido.

Una de las secciones de mi libro contiene el análisis del conflicto realizado por los soviéticos, donde indicamos la importancia que ellos atribuyen a esta primera confrontación naval luego de la Segunda Guerra Mundial. Algunas conclusiones a las que llegaron en sus observaciones están muy equivocadas, pero lo interesante es la importancia que le han atribuido.

Sr. Almirante, ¿le asigna Usted alguna otra implicancia –que no sea económica–, a los nuevos contratos de pesca que últimamente ha celebrado la República Argentina, tanto con la Unión Soviética, como con otra potencia del Este? ¿Alguna otra implicancia, como por ejemplo, de tipo estratégico, para los Estados Unidos?

Yo veo una significación política tremendamente importante en esto, que ha reactivado la tensión política británica de alto nivel sobre la situación entre Argentina y Gran Bretaña, con relación al tema de soberanía de las Malvinas.

Desde mi punto de vista, el progreso futuro de las negociaciones, a pesar de lo que pasó en las Naciones Unidas ayer, va a tener que esperar a que el Partido Laborista se haga cargo de las riendas del gobierno en Gran Bretaña. El Partido Conservador, que fue responsable de comprometer al Reino Unido en una guerra en la que perdió un gran porcentaje de su Marina y mucho personal, no va a poder negociar dejando de lado esa victoria, teniendo en cuenta todas esas pérdidas que tuvieron: va a hacer falta otro Partido para hacer esto. Y yo creo que si el Partido Laborista toma el gobierno, habrá posibilidades de mayor progreso en las negociaciones.

Mientras tanto, a mí me hubiera gustado que todo el problema se mantuviera lo más quieto posible, para que las llamas de la emoción no se aviven, en vez de ser un tema políticamente activo.

Hoy posiblemente se volvió un tema político vivo a raíz de estos acuerdos, no creo que sea útil. Sin embargo, no les doy ninguna otra significación a estos acuer-

dos. La Unión Soviética al parecer firma acuerdos pesqueros con cualquier país del mundo, es una cuestión puramente económica, y nosotros no nos tiramos de los pelos cada vez que la Unión Soviética firma, no hay porqué tener ese tipo de reacción en este caso.

Sr. Almirante dentro del marco de importancia estratégica asignado a las Islas por el gobierno de Estados Unidos, según Usted lo señaló en una respuesta anterior, ¿cómo estima Estados Unidos la capacidad defensiva de estas Islas por parte de la Argentina, para conservarlas dentro del campo de Occidente?

Yo creo, muy francamente, que nosotros consideramos que la defensa de estas Islas, en las circunstancias geoestratégicas actuales, es una responsabilidad del gobierno del Reino Unido bajo un control efectivo, político y militar, actualmente nosotros no vemos que haya una amenaza a las Islas. Esa es la realidad en este momento. No digo que esto debiera continuar así en el futuro. Yo, personalmente, estoy de acuerdo con la posición norteamericana de que un acuerdo negociado sería lo mejor para todo el mundo, y si alguna vez podemos hacer resucitar la clase de solución tipo Hong-Kong, considerada por ambas partes, creo que será la posición más deseable; pero nosotros no visualizamos a la Argentina como para defender esas Islas en este momento. Sería una posición políticamente irresponsable de nuestra parte, si la apoyásemos. Creo que ustedes han demostrado tener la habilidad para causar angustia a las fuerzas británicas fuera de las Islas, pero no es una acción que, esperamos, la Argentina llegue a tomar.

Sr. Almirante, yo quería saber si en su investigación Usted ha detectado lo que se ha visto en algunas versiones periodísticas, en el sentido de que la Armada británica contaba con algunas armas nucleares, para el caso de verse apremiado por las fuerzas de nuestro país.

Yo no estoy al tanto de que el Reino Unido tenga siquiera armas tácticas nucleares. Creo que es la respuesta más clara que puedo darle a su pregunta, considerando que los británicos, ni siquiera creo que estén produciendo armas tácticas nucleares, y no sé de ningún armamento nuclear que este integrando la Fuerza de Tareas británica en el Atlántico Sur. Puedo decirles con certeza, eso sí, que no había armas nucleares tácticas norteamericanas allí. Estoy seguro de que comprendería la posición norteamericana, en cuanto no vamos ni a confirmar ni a negar, que tenemos armas nucleares a bordo de algún buque en algún momento; bastará decir que como cosa de rutina, llevamos armas nucleares a muchos lugares en distintos tipos de buques, pero no decimos de qué buques se trata. Entonces, si hubiésemos estado involucrados nosotros, seguro que hubiese habido armamentos nuclea-

res, no porque nosotros hubiésemos querido, sino simplemente porque están a bordo. Por lo tanto, yo no puedo imaginarme ninguna potencia de la NATO pensando en utilizar armas nucleares en ningún contexto de combate excepto frente a la Unión Soviética, porque ninguno de los países que tienen armas nucleares, tácticas o estratégicas, dentro de la NATO, las van a comprar, y son muy caras para utilizarlas en este tipo de situaciones.

Inconcebible, totalmente inconcebible. Pero quiero ser más específico: yo estoy seguro de que no había armas nucleares allí. Seguro. Ninguna. Me hubiera sorprendido mucho si hubiesen estado, aunque en ese caso no habría habido ninguna indicación de que las iban a usar. Alguien tendría que estar totalmente loco para querer usarlas. Estoy tratando de contestar en la forma más positiva que puedo, como para erradicar cualquier duda o inquietud que le quede. Y no quiero que se me entienda mal. La respuesta es "no", para decirlo más claro,

Sr. Almirante, consecuentemente con lo que Usted acaba de decir, yo le pregunto si es de su conocimiento que, ante la proposición del gobierno peruano de ofrecernos aviones Mig, Estados Unidos frenó ese ofrecimiento, poniendo de manifiesto que pondría del lado británico un portaaviones.

No, señor. Me sorprende lo que Usted está describiendo. Estoy seguro de que está convencido de ello. Sin embargo, déjeme mencionar algunos puntos que pueden resultarle de interés.

Yo era el que manejaba el portaaviones; a mí nadie me sugirió que iba a perder uno, ni que iba a alquilar uno a los ingleses, tampoco era algo que el Congreso y el pueblo de los Estados Unidos tolerarían. No, no conozco esa situación, dudo muy seriamente que se haya presentado. Si el potencial del apoyo peruano con armas, para fuerzas argentinas que estaban luchando en el conflicto de Malvinas, fue un tema de preocupación para el Reino Unido, y esto generó algún apoyo de sus aliados, para tratar diplomáticamente de limitar esa acción por parte del Perú.

Yo creo que la preocupación principal por parte de los británicos era que el Perú brindara misiles Exocet a la Argentina, para ser usados tan efectivamente como la Armada Argentina lo había hecho hasta ese momento de la guerra. Pero no puedo concebir que nosotros hayamos afirmado semejante cosa. Creo que es parte de las cosas de la guerra. Estoy seguro de que Usted lo cree, pero yo, señor, no creo que nosotros hayamos dicho eso.

Sr. Almirante, Usted comentó en cierta oportunidad, que una serie de medidas que podrían haberse tomado de otra manera, habrían significado un resultado diferente de la guerra. También señaló que los Estados

Unidos demoraron considerablemente la decisión de apoyar a Gran Bretaña, y que la tomaron exclusivamente porque, digamos, la duración de la guerra lo exigía. Yo quisiera preguntarle si esas medidas que Usted piensa que la Argentina podría haber tomado para volcar la guerra a su favor, las hubiera efectivamente tomado, y Gran Bretaña se hubiera enfrentado a la eventualidad de perder esa guerra, Estados Unidos hubiera permitido que eso sucediera.

Varias de las medidas que yo he mencionado podrían haber resultado en la finalización del conflicto antes de una conclusión decisiva. Una de ellas es la terminación de la pista en Puerto Argentino y otra, la creación de capacidad adicional aérea en Puerto Argentino. Si eso hubiera ocurrido en las primeras semanas de la guerra, no creo que los británicos hubieran desembarcado, creo que hubieran interrumpido su navegación, se hubieran restringido a operar como una Fuerza de Tareas en ejercicios, más para crear una "presencia naval" en tiempo de paz y tratar de influir los eventos a su favor.

Nosotros ponemos, con ese mismo sentido, Fuerzas de Tareas en el Líbano y en otros lugares, sin hacer entrar en acción a esas Fuerzas, y hubiera sido razonable esperar que los británicos hubieran mantenido sus Fuerzas de Ascensión, sabiendo que era muy peligroso acercarse a las Malvinas con Fuerzas argentinas, tácticas, operando desde Puerto Argentino. Hubieran intentado algunos ataques con Vulcans, hubieran visto que eran posiblemente de efectividad limitada, como yo creo que lo vieron, y una cosa tremenda para poder llevarla a cabo, así que posiblemente se sentarían a esperar, sin llegar a una verdadera lucha militar. Esto hubiera causado una larga crisis internacional entre Argentina y Gran Bretaña, y probablemente los resultados habrían sido los mismos. Nosotros seguramente hubiéramos estado del lado de los británicos, porque teníamos que estarlo, pero eso no habría ocurrido de haberse tomado decisiones tempranas.

Sr. Almirante, ¿cómo juzga Usted o en qué forma aprecia la decisión del comandante militar argentino, General Menéndez, de no planear una última batalla, para tal vez no sacrificar más vidas, y rendirse?

Yo creo que Ustedes podrían haber vencido en Pradera del Ganso, y si hubiera sido así, se habría frenado el avance británico. Podrían haber destruido las segundas tropas aerotransportadas en Fitz Roy si los líderes del Ejército no hubiesen decidido retener a la Infantería de Marina. Si se hubiese hecho cualquier cosa para frenar el avance de los británicos, ellos hubiesen perdido, porque la Flota había agotado su capacidad de autosostén en función del ejército que estaba luchando en las Islas. Habían agotado sus armas antisubmarinas, habían agotado sus armamentos

para la guerra antiaérea, habían agotado la mayoría de las municiones de sus cañones y comenzaban a sufrir fallas mecánicas.

El Almirante Sandy Woodward le dijo al Comandante de la Fuerza Terrestre que debía llegar a Puerto Argentino para el 14, y si no, lo iban a sacar de la Isla. Entonces, cualquier cosa que hubiese frenado este avance, hubiese ganado la guerra.

Durante la guerra, los dos hechos clave fueron la capitulación en Goose Green, y el no atacar los argentinos en Fitz Roy. Esto ocurrió cuando la guerra estaba ya más avanzada y créanme, yo no sé qué hubieran hecho los Estados Unidos en ese momento; ya estábamos comprometidos apoyando a los británicos, y ellos habrían estado perdidos si esas dos cosas hubieran ocurrido.

Yo no creo que podrían haber utilizado sus submarinos más efectivamente de lo que hicieron, creo que el accidente o los problemas de armas, relativos a las bombas y los torpedos jugaron un papel, pero aun eso no hubiera hecho el resultado, incluso cuando los Estados Unidos se volcaran hacia Gran Bretaña. Si Gran Bretaña hubiera seguido adelante con sus planes, y entrado directamente en la boca del león con su fuerza anfibia, operando ustedes desde Puerto Argentino, entonces habría sido un desastre para ellos. Un desastre total para ellos.

Sr. Almirante, pido disculpas por volver al tema inicial de su exposición. Mi pregunta es: si no hubiera prevalecido el criterio de que era imposible enfrentar militarmente con éxito a las fuerzas británicas; en el caso que la pista de Malvinas hubiera sido prolongada adecuadamente; en el caso de que las espoletas de las bombas de una parte de la Aviación de nuestro país hubieran sido graduadas para el tiempo adecuado; si las fuerzas hubiesen sido conducidas con un criterio inequívoco, vale decir, con un comando en el clásico sentido de la palabra, ¿piensa Usted que el resultado del conflicto pudo haber sido diferente?

Si, pienso que sí. Pienso que si los británicos hubiesen tenido que confrontar una fuerza aérea operando con base en las Malvinas, en Puerto Argentino, no habrían podido seguir adelante con su campaña de guerra naval, ni creo que el ejército británico que desembarcó en las Malvinas pudiese haber sobrevivido con una Fuerza Aérea y Aviación Naval argentina con base en las Malvinas. Pero si consideramos el otro lado de la moneda, si los británicos hubiesen tenido un portaaviones grande, bueno, por la parte británica la cosa también hubiese sido distinta.

En un sentido o en otro, el resultado habría sido distinto, pero en las condiciones dadas, el desenlace fue dudoso hasta Goose Green, y subsiguientemente, en Fitz Roy, donde los argentinos no atacaron el hilo. No hubiese habido hilo, y la situación habría sido diferente. ■