

LA GUERRA DE LAS MALVINAS

Ricardo ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA



Introducción



L carácter monográfico del presente número de la REVISTA DE MARINA recomienda dedicar, en el relato que a continuación se hace de la campaña de las Malvinas, atención preferente al asalto anfibio llevado a cabo por las Fuerzas Armadas británicas en la bahía de San Carlos el 21 de mayo de 1982, cuarenta y ocho días después de haber sido ocupadas las islas por los argentinos. Dicha preferencia no excluye hacer un somero relato de las causas y desarrollo de este sorprendente e inesperado conflicto bélico entre dos naciones pertenecientes al «civilizado» mundo occidental.

En 1966 el ministro de Defensa británico, en una alocución dirigida a las Fuerzas Armadas del país, auguró que éstas en el futuro nunca tendrían que llevar a cabo un desembarco en costa hostil y mucho menos unilateralmente, ya que siempre operarían formando parte de una fuerza combinada. Catorce años más tarde, las Fuerzas Armadas británicas serían protagonistas del último asalto anfibio registrado en el siglo XX.

Las Malvinas, factores geográficos

Las Malvinas se encuentran a unas 400 millas de la costa argentina de la Patagonia y, aproximadamente, a 7.000 de las islas británicas. El archipiélago de las Malvinas, junto con el de las Georgias y las deshabitadas Sandwich del Sur, forman un arco de posesiones británicas extendidas a partir del primero en dirección ESE.

En el Atlántico sur el Reino Unido también contaba con la isla de Ascensión, situada a unas 3.300 millas al ENE de las Malvinas. Isla que, como veremos, desempeñó un importante papel en esta campaña.

El valor geoestratégico de las Malvinas, respecto a la entrada oriental del estrecho de Magallanes y a la Antártida, virgen continente con futuro, no es desdeñable. Durante la primera guerra mundial fueron factor influyente en la derrota infligida en 1914 a la escuadra alemana de Graf Spee, procedente del Pacífico, por la del almirante inglés Sturdee.

El archipiélago de las Malvinas está constituido por dos islas principales separadas por el estrecho de San Carlos y otros islotes más pequeños que llegan a los doscientos. Las principales son la Gran Malvina, que es la occidental, e isla Soledad, que es la oriental. En el extremo de levante de esta última se encuentra la capital del archipiélago: Port Stanley o Puerto Argentino. La peculiar forma de isla Soledad, dividida en dos mitades por el istmo de Darwin, puede apreciarse en la figura número 1. En el estrecho de San Carlos, cerca de su acceso norte, en la costa oeste de isla Soledad, se encuentra la bahía de San Carlos que, como más adelante veremos, fue el lugar elegido para el desembarco principal por los británicos.

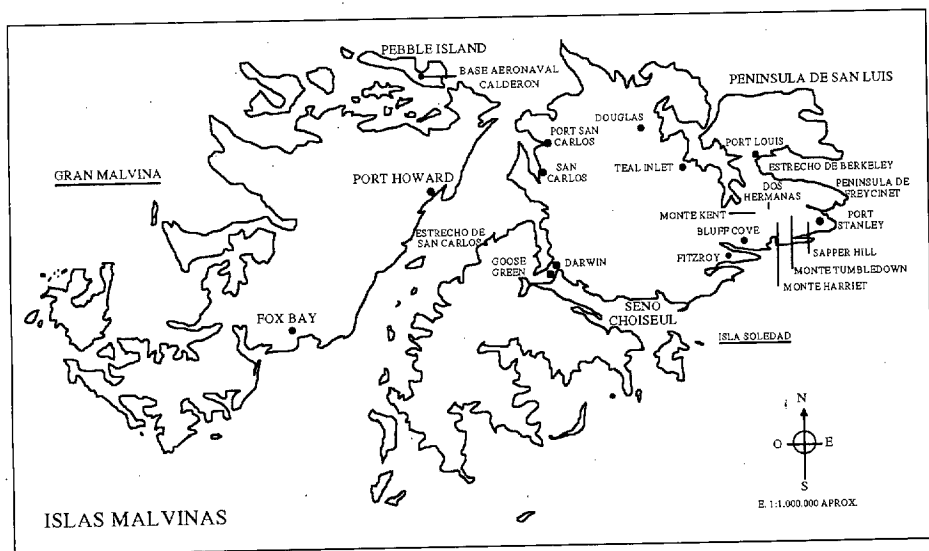


Gráfico núm. 1.

Las Malvinas tenían en 1982 unos 1.800 habitantes. La mitad de ellos localizados en la capital, Port Stanley, donde residía el gobernador británico. El resto se hallaba disperso en pequeñas granjas prácticamente aisladas por las pésimas comunicaciones que entonces existían, dedicado a la ganadería lanar, principal y única industria de la colonia. Port Stanley contaba con un aeropuerto con una sola pista de 1.200 metros, seis millas al sur de la población.

Las islas Malvinas o Falkland, como las llaman los ingleses, en los 52' S tienen una superficie de 12.000 Km², extendiéndose unas 100 millas de oeste a este. El terreno es ondulado y debido al riguroso clima está prácticamente desforestado, abundando los pastizales. El litoral muy dentado, ofrece buenas playas y resguardados fondeaderos.

El conflicto político anglo-argentino

Las Malvinas fueron españolas hasta que Argentina obtuvo su independencia. Inglaterra ocupó las islas por la fuerza en 1835, y pese a las justas reclamaciones de Argentina nunca se las ha devuelto.

Una resolución de la ONU, la 2.065, de 1965, instaba a las partes a negociar la devolución de la soberanía de las islas a Argentina. Los sucesivos gobiernos británicos, hábiles en el escarceo diplomático dilatorio, nunca la cumplieron. Las últimas conversaciones mantenidas sobre este tema en febrero de 1982 fracasaron como todas las anteriores. Cualquier argentino, con independencia de su ideología política, estaba convencido de la justicia de su causa y consideraba que la restitución de las islas a la soberanía argentina estaba por encima del pretendido derecho de los isleños a decidir su futuro que, como argumento justificativo, esgrimía el Reino Unido. Como puede deducirse, el conflicto de las Malvinas, aunque distante, no era tan distinto al de Gibraltar, según frase poco feliz del entonces presidente del gobierno de España, Leopoldo Calvo Sotelo.

La decisión argentina

La pertinacia del Reino Unido en eludir el mandato de la ONU hizo que la Junta Militar presidida por el general F. Galtieri, que entonces regía el país, llegara a la conclusión de que sólo el hecho consumado mediante el empleo controlado de la fuerza, podría resolver definitivamente el conflicto. Partidario acérrimo de esta medida era el almirante Anaya, miembro de la Junta, que había sido agregado naval en Londres y conocía bien la idiosincrasia británica.

La propaganda anglosajona ha cargado las tintas en la intención de la Junta de salir de la difícil situación interna del país ganando su popularidad mediante la exaltación del patriotismo nacional.

La decisión de la Junta se basó en dos supuestos equivocados: la creencia de que el Reino Unido sólo reaccionaría levantando una polvareda diplomática, y en contar, al menos, con la neutralidad de los Estados Unidos, aliado de la Argentina en la UEA y con un gobierno que había acogido con simpatía el nombramiento del pronorteamericano Galtieri. Éste, probablemente, estimaba que la potencia hegemónica mundial, erigiéndose en árbitro de la polémica, impondría una solución política favorable a Argentina.

La Resolución número 505 de la ONU, de 2 de abril, condenando a Argentina y exigiendo la retirada de sus fuerzas de ocupación de las Malvinas, apoyada en el Consejo de Seguridad por los tres grandes, Gran Bretaña, Francia y los Estados Unidos, y la abstención de los otros dos, sacó a la Junta Militar de su error respecto a la postura de Norteamérica. España se abstuvo. Sólo Panamá, gallardamente, apoyó a Argentina.

En el conflicto los Estados Unidos se decantaron decididamente a favor del Reino Unido tanto en el terreno diplomático como en el campo militar. En este último facilitaron información, suministraron material y prestaron apoyo logístico a las Fuerzas Armadas británicas.

La ocupación de las Malvinas por los argentinos

La llamada Operación *Rosario* se inició el 2 de abril con los desembarcos realizados este día. Los primeros en poner pie en tierra fueron infantes de marina argentinos transportados por el submarino *Santa Fe* y el destructor *Santísima Trinidad* que, en número de un centenar, desembarcaron en las proximidades de Port Stanley para ocupar los cuarteles y el palacio del gobernador. Estas acciones se llevaron a cabo de madrugada.

El grueso de la fuerza de Infantería de Marina desembarcó posteriormente del LST *Cabo San Antonio* en una veintena de vehículos anfibios LVTP-7 de origen norteamericano, ocupando rápidamente el aeropuerto y la zona portuaria de Port Stanley.

El portaaviones *25 de Mayo* transportó 1.500 soldados del Ejército y otros contingentes llevaron por vía aérea en aviones C-130 *Hércules* que aterrizaron en la mañana de este día en el aeropuerto.

La pequeña guarnición de Royal Marines se rindió tras dos horas de resistencia.

Al día siguiente, 3 de abril, desembarcaron cuarenta soldados de Infantería de Marina argentinos transportados en la fragata *Guerrico* cerca del poblado de Grytviken en las Georgia del Sur, situadas a 780 millas de las Malvinas. La guarnición británica, de entidad pelotón, se rindió tras un conato de resistencia.

La Operación *Rosario* fue bien planeada y ejecutada con rapidez, interviniendo en ella la mayor parte de las unidades de la Armada argentina.

El «hecho consumado» se había producido sin derramamiento de sangre.

La reacción británica

Al Servicio de Inteligencia británico no pasaron inadvertidos los preparativos argentinos. Poseían información de fuentes propias y norteamericanas de sus presuntas intenciones.

De ahí que el gobierno de Thacher tomara disposiciones de carácter militar antes del desembarco argentino en Port Stanley el día 2 de abril, llamado desde entonces, aunque por muy poco tiempo, Puerto Argentino.

Como primera medida, tan pronto estuvieron alistados, enviaron al Atlántico sur los tres submarinos de propulsión nuclear *Spartan*, *Conqueror* y *Splen-*

did. El mismo día 2 salió para la isla de Ascensión una agrupación naval al mando del contralmirante John Woodward, que estaba tomando parte en el ejercicio de la OTAN Spring Train.

Aparte de alistar a las unidades de Royal Marines y del Ejército británico que iban a constituir el grueso de la fuerza expedicionaria, el mayor esfuerzo se aplicó en movilizar los barcos mercantes que el Almirantazgo consideró necesarios. Sin ellos no hubiera dispuesto de la capacidad de transporte requerida. Se requisaron 45 buques mercantes de muy diversas características, entre los que se encontraban los transatlánticos *Queen Elizabeth II* de 67.000 toneladas y *Canberra* de 45.000, así como portacontenedores, transbordadores, cargueros y petroleros. Todos fueron convenientemente acondicionados antes de su partida. El llamado programa STUFT (*Ships Taken Up From Trade*) permitió al Almirantazgo disponer de todos estos buques en muy poco tiempo, lo que demuestra que tenía planes de movilización, acondicionamiento y requisita perfectamente estudiados.

El 3 de abril la Sra. Thatcher anunció su firme propósito de recuperar las Malvinas haciendo uso de la fuerza de ser necesario. Medida que mereció la aprobación de la Cámara de los Comunes. La llamada «Operación Corporate» se puso oficialmente en marcha.

El 7 de abril el gobierno británico declaró una zona total de exclusión a la navegación (TEZ) de 200 millas centrada en las Malvinas.

Este mismo día el general argentino Benjamín Menéndez tomaba posesión del cargo de gobernador civil y militar del archipiélago en Puerto Argentino.

Al anunciado propósito británico de recuperación de las islas respondieron los argentinos reforzando sus tropas en ellas mediante vuelos realizados por aviones *Hércules* C-130 y Boeing 707 de Aerolíneas Argentinas. Fueron pocos los barcos que transportaron material pesado. Los argentinos llegaron a tener en las Malvinas unos 12.000 soldados, pero sin los vehículos de combate todo terreno que hubieran hecho falta.

El 2 de mayo tuvo lugar el hundimiento del crucero argentino *General Belgrano*, torpedeado por el submarino británico de propulsión nuclear *Conqueror* fuera de la TEZ. La orden de hacer fuego fue cursada directamente desde Londres. Con esta resolutive y cuestionada acción la flota de superficie argentina no osó en adelante hacerse a la mar. El dominio del mar, adquirido por los submarinos nucleares británicos antes de que la Fuerza Aeronaval de superficie principal hiciera acto de presencia en la TEZ, permaneció durante toda la campaña en posesión de los británicos. Pero para tener la libertad de acción y la seguridad que requiere el éxito de un asalto anfíbio también hacía falta conseguir el del aire en la zona objetivo. La superioridad aérea era difícil de lograr, dada la relación de fuerzas existentes y estar las Malvinas dentro del radio de acción de los aviones de reacción argentinos desplegados en las bases de la Patagonia. Los *Skyhawk*, *Mirage III*, *Dagger* y sobre todo los *Super Eten-dard* con misiles Exocet AM-39 tendrían que ser neutralizados por los *Harrier*

GR3 de la Royal Air Force y los *Sea Harrier* de la Royal Navy armados con misiles aire-aire Sidewinder AIM9L. Afortunadamente para los británicos ninguno de los citados aviones argentinos podían operar desde el aeropuerto de Puerto Argentino. Los cinco *Super Etendard* que poseían los argentinos armados con el indicado misil aire-superficie constituían la mayor amenaza táctica para la flota británica.

El hundimiento del destructor *Sheffield* en misión de radar picket el 4 de mayo lo corroboró. El misil AM39 lanzado sobre él tenía un alcance superior al de los Sea Dart superficie-aire del destructor.

El 7 de mayo el gobierno británico anunció que sería considerado hostil todo buque o avión argentino fuera de sus doce millas de mar territorial.

En total, al mando del contralmirante John Woodward se enviaron al Atlántico sur un centenar de buques de guerra, auxiliares y mercantes. Entre ellos los portaaviones *Hermes* e *Invincible* con aviones *Sea Harrier* y helicópteros *Sea King* a bordo y siete buques anfibios: dos LPD y cinco LST. Sin los LPD, cuyas bajas estaban programadas para 1982 y 1984, difícilmente se hubiera podido llevar a cabo el desembarco en San Carlos.

La fuerza de desembarco estaba compuesta por una brigada de Royal Marines con tres comandos (batallones de unos 800 hombres) reforzada con dos batallones de paracaidistas además de unidades de artillería, de misiles antiaéreos, zapadores, servicios y doce carros ligeros. La brigada de marines la mandaba el brigadier del Cuerpo Julian Thompson, que fue el jefe de la fuerza de desembarco. A ella se agregaría, una vez efectuado éste, la V Brigada del Ejército británico. La fuerza expedicionaria enviada a reconquistar las Malvinas era, cuantitativamente, inferior a la fuerza argentina de ocupación. No así en calidad, dada su profesionalidad y moderno material.

Como ya dijimos la isla de Ascensión en la que se ubicaba la base aérea de Wideawoke (cedida por el Reino Unido a Norteamérica) constituyó un magnífico punto de apoyo: como lugar de concentración de buques, aeronaves y tropas; como campo de instrucción y ensayo de ejercicios anfibios; como parque de acopio de pertrechos y material, y como base de operaciones de aviones cisterna, bombarderos de gran radio de acción y aviones de patrulla marítima.

Papel destacadísimo desempeñaron durante toda la campaña las unidades británicas de Operaciones Especiales: las SAS del Ejército y los SBS de los Royal Marines. Las patrullas de estas fuerzas de elite llevaron a cabo incursiones anfibias para obtener información previa al desembarco principal y realizar golpes de mano contra fuerzas e instalaciones enemigas en tierra.

El planeamiento

Como en toda operación anfibia la decisión más trascendente era la elección del lugar del desembarco principal. Llegar a un acuerdo entre todos los

mandos implicados no fue nada fácil dadas las alternativas que se ofrecían. Premisa básica fue que el objetivo era Port Stanley: única ciudad de las Malvinas y capital política de la colonia británica. Por ello se juzgó preferible desembarcar en isla Soledad. Hacerlo primero en la Gran Malvina hubiera prolongado la campaña con la ineludible necesidad de saltar de esta última a aquella.

No se consideró aceptable, por el número de bajas que podía haber, un desembarco directo en Port Stanley, donde se encontraba el grueso de la fuerza enemiga, con un frente de mar fortificado y una poderosa defensa antiaérea desplegada alrededor del aeropuerto. De ahí que se recurriera a la vieja fórmula de atacar la «fortaleza por la gola».

La configuración geográfica de isla Soledad (ver la figura núm. 1) eliminó las playas de la península de San Luis al nordeste de esta isla y las de la parte de ella situada al sudeste del seno de Choisel, ya que la penetración desde cualquiera de dichas playas hacia Port Stanley implicaba forzar los estrechamientos de Port Louis en el primer caso y el istmo de Goose Green en el segundo. En cualquiera de ellos los argentinos podían establecer una fuerte línea de resistencia.

Para conocer al detalle el despliegue militar argentino se realizaron incursiones anfibas mediante infiltraciones de unidades especiales SAS y SBS puestas en tierra por helicópteros o por medio de balsas inflables arriadas desde el submarino convencional *Onyx* en varios puntos de la costa. También contribuyeron a obtener esta información satélites y aviones U-2 norteamericanos y aeronaves británicas dotadas de detectores especiales.

Así el mando británico supo que, aparte de en Port Stanley y su alfoz, había guarniciones, en general de entidad batallón reforzado, en Goose Green y Darwin en isla Soledad y en Port Howard y Fox Bay en la Gran Malvina. En la isla Peeble, al norte de esta última, aparte de una reducida guarnición, existía una pequeña base aérea utilizada por helicópteros y aviones *Pucará* argentinos de apoyo táctico que habría que neutralizar. En Goose Green existía otra pista utilizada por dicho tipo de aeronaves. Los *Pucará* estaban diseñados para la lucha contra guerrillas.

Con esta información sobre el despliegue enemigo y los reconocimientos de costa y playa llevados a cabo por los SBS se eligió para el desembarco la bahía de San Carlos, a la que se penetra por el estrecho del mismo nombre. Como puede verse en la figura núm. 2, dicha bahía se bifurca en dos brazos o senos que penetran en dirección ESE y SUR en la costa occidental de isla Soledad.

Factores de esta decisión fueron:

- No estar guarnecida la costa elegida. La fuerza enemiga más próxima se encontraba en Goose-Green-Darwin a veinticinco kilómetros y en Port Stanley a unos ochenta.
- No estar minadas las aguas del estrecho de San Carlos ni las de la bahía.

- Disponer de un fondeadero amplio, profundo y resguardado.
- Posibilitar el establecimiento de una barrera antisubmarina eficaz en la embocadura del estrecho de San Carlos.
- Estar rodeada la bahía de San Carlos de colinas que permitían el emplazamiento en ellas de cañones antiaéreos y lanzadores de misiles Rapiet para proteger contra ataques aéreos la cabeza de playa.
- La orografía de toda la costa del estrecho de San Carlos dificultaba el lanzamiento de misiles Exocet AM-39, ya que para enganchar el blanco los pilotos de los *Super Etendard* tenían que hacer una corrida final en línea recta de 2.000 yardas.
- Por si fuera poco, en el lugar elegido eran frecuentes las nieblas y las nubes bajas, lo que dificultaba los vuelos de ataque.

Como puede deducirse, el mando británico consideraba muy peligrosa la amenaza aérea, ya que era consciente de no poseer la superioridad exigible para llevar a cabo un asalto anfíbio. El riesgo aceptado fue grande. Quizá porque minusvaloraban a los pilotos argentinos.

El día «D» fue el 21 de mayo. La hora «H» las 0639Z, en las Malvinas, en plena oscuridad. La noche elegida no había luna.

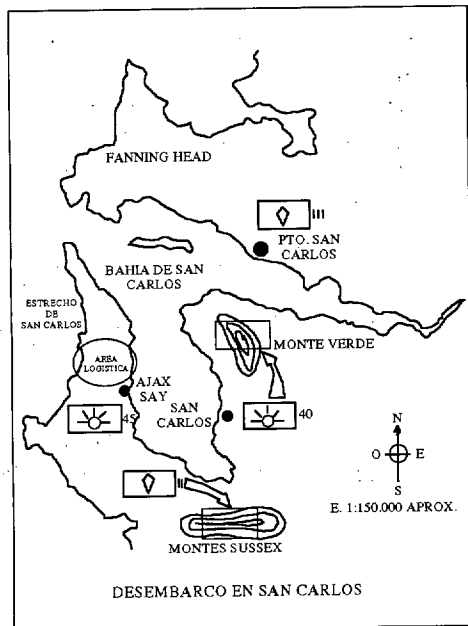


Gráfico núm. 2.

La ejecución

El movimiento al objetivo

Según algunos analistas, el tránsito de la Fuerza Expedicionaria Conjunta británica se hizo paso diplomático. Cabe señalar que movilizarla, pertrecharla y situarla a gran gran distancia de sus puntos de partida requería tiempo y que estibar la carga en la modalidad de «combate» dio lugar a incontables transbordos de pesos (operaciones *cross-deck*) en la mar.

Posiblemente el gobierno británico, con la condena de la ONU a Argentina, la imposición de sanciones por la CEE y el apoyo de los Estados Unidos, abriga la esperanza de doblegar la voluntad de la Junta Militar argentina con la mera amenaza del empleo de la fuerza.



Aviones argentinos hunden a la fragata *Ardent* en el estrecho de San Carlos.

De ahí que inicialmente aplicara una estrategia de desgaste y de aproximación indirecta materializada en bombardeos aéreos desde Ascensión a las Malvinas y en la recuperación previa de las Georgias. Los primeros causaron pocos daños. La decisión de recuperar primero las islas Georgias, aparte de poner de manifiesto la decidida voluntad del gobierno británico de no aceptar el hecho consumado, se tomó para disponer de una base avanzada a 780 millas de las Malvinas.

El 25 de abril una compañía helitransportada de Royal Marines, precedida de patrullas de unidades especiales, con apoyo de fuego naval, tomó la capital de las islas: Grytviken. La guarnición argentina se rindió. La operación se realizó con unas condiciones meteorológicas pésimas y durante ella fue hundido el submarino argentino *Santa Fe*.

El 10 de mayo el Gabinete de Guerra británico dio «luz verde» a la propuesta del contralmirante Woodward de desembarcar en la bahía de San Carlos accediendo al estrecho por su boca norte. Esta línea de acción imponía la neutralización de las fuerzas argentinas que, como hemos dicho, ocupaban la isla Peeble. (Ver la figura núm. 1).

El 15 de mayo las patrullas SAS británicas llevaron a cabo un golpe de mano anfíbio en dicha isla destruyendo once aeronaves, un puesto costero de vigilancia radar e inutilizaron la pista de vuelo. El fuego naval del destructor *Glamoran*, dirigido por un observador desde tierra, fue tremendamente eficaz.

El grupo de transporte de la Fuerza Anfibia estaba compuesta por siete buques anfibios (dos LPD) y cinco LST), cuatro mercantes, entre ellos el transatlántico *Canberra* y un petrolero. La escolta de superficie la formaban un destructor y siete fragatas. Embarcada en los buques anfibios y en los mercantes iba la fuerza de desembarco consistente en las unidades relacionadas con anterioridad. El LPD *Fearless* desempeñó el cometido de buque de mando anfibio. La operación de desembarco recibió el nombre clave de Operación *Sutton*.

La Fuerza Naval de Apoyo, cuyo grueso lo formaban los dos portaaviones con aviones *Sea Harrier* y dos portacontenedores con plataforma de vuelo, no se situó en posición de cobertura entre las Malvinas y la costa argentina, sino al nordeste de las islas en el límite del alcance a baja cota de los aviones reactores convencionales enemigos con base en la Patagonia.

La Fuerza Anfibia se aproximó a isla Soledad desde el nordeste con rumbo base directo a Port Stanley para no delatar su verdadero destino. En la tarde del día 20 cayó a estribor navegando en demanda de la boca norte del estrecho de San Carlos.

En esta crítica fase de aproximación y recalada la Fuerza Anfibia no fue descubierta por los argentinos. Ese día la visibilidad era escasa y las nubes bajas.

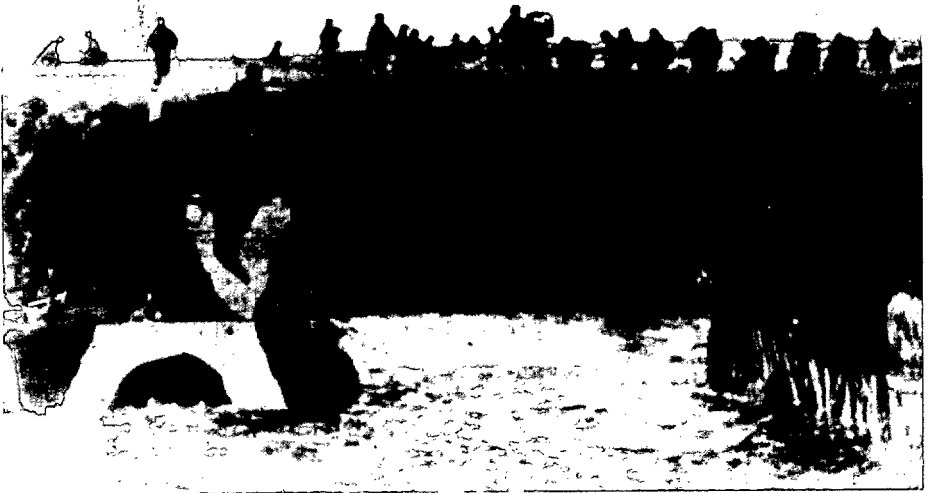
Simultáneamente los británicos llevaron a cabo acciones de diversión consistentes en cañoneo naval por destructores y fragatas y bombardeos con aviones *Harrier* en distantes puntos de la costa tanto en isla Soledad como en la Gran Malвина. Unidades SAS también llevaron a cabo una incursión anfibia en Darwin para informar sobre las actividades de la fuerza enemiga que se sabía más próxima al lugar de desembarco.

El desembarco

El movimiento buque-costa se llevó a cabo con las embarcaciones de desembarco de los dos LPD y con helicópteros de transporte. Las primeras fueron utilizadas para poner el personal en la playa y los segundos para llevar a tierra el material. Lo contrario a lo habitual por la mayor capacidad de carga de las embarcaciones. El desembarco se realizó de noche, con buena mar, en silencio radio y con gran rapidez por temor a la reacción aérea enemiga al amanecer. Como se sabía, la costa abordada estaba desguarnecida, por lo que no hacía falta apoyo de fuego naval.

Las primeras embarcaciones vararon antes del amanecer. Al saltar a la arena los *marines* y paracaidistas sintieron por primera vez en sus piernas la frigididad de las aguas antárticas.

El comando 40 de Royal Marines desembarcó en las playas elegidas en las proximidades del poblado de San Carlos, dirigiéndose acto seguido a ocupar el monte Verde (ver la figura núm. 2). Al mismo tiempo, el 2.º Batallón de



Desembarco de tropas británicas en San Carlos, el 21 de mayo.

Paracaidistas lo hizo en otra playa en el fondo sur de la bahía de San Carlos ocupando los montes Sussex para cerrar el paso a cualquier fuerza enemiga que desde Goose Green intentara lanzar un contraataque.

La segunda ola la componían el comando 45 de Royal Marines y el 3.º Batallón de Paracaidistas. El primero desembarco en Ajax Bay y los paracaidistas del citado batallón en playas del seno norte de la bahía próximas a Puerto San Carlos. Este día el comando 42 permaneció como reserva a bordo del *Canberra*.

Al alba los cuatro batallones estaban en tierra y los helicópteros iniciaron el transporte de material. Se había logrado la sorpresa táctica.

De suma importancia era emplazar cuanto antes en las colinas circundantes de la bahía los cañones antiaéreos y las baterías de lanzadores de misiles Rapier de que disponía la fuerza de desembarco.

Contraataque aéreo argentino

Del desembarco en San Carlos no tuvo noticias el mando argentino hasta la mañana del día 21 por vuelos de reconocimiento realizados por aviones *Macci* y *Pucara* de la base de Goose Green. Sin embargo, antes del desembarco prin-

cial, unidades SBS británicas que actuaban como fuerza avanzada mantuvieron una escaramuza con una patrulla de infantería argentina de reconocimiento destacada en Fanning Head al norte de Puerto San Carlos. Restos de dicha patrulla fue causante más tarde de la pérdida de dos helicópteros *Grazelle* británicos.

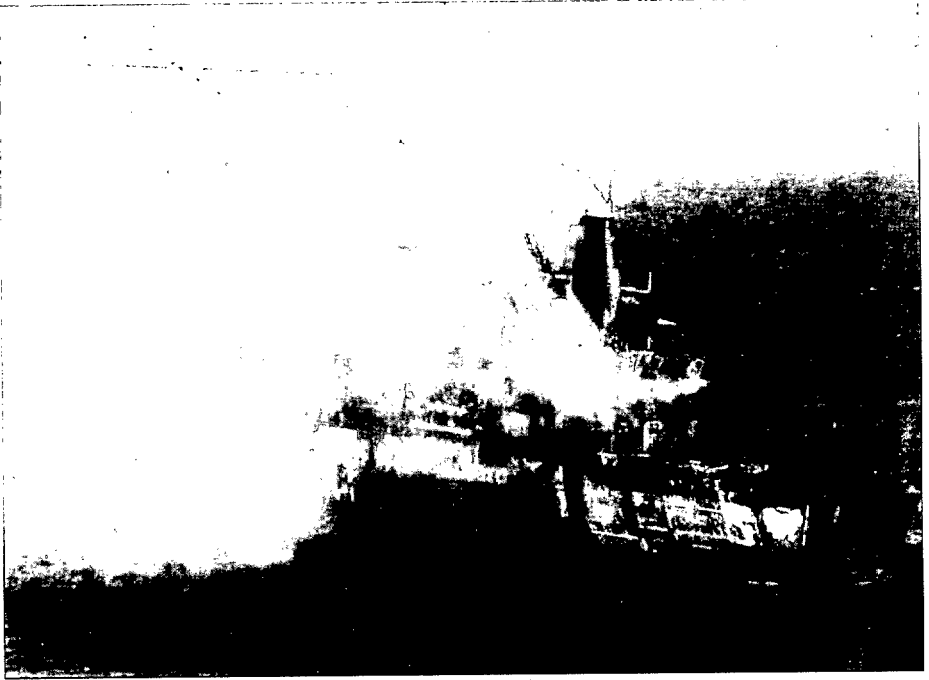
Los aviones citados en el párrafo anterior eran los únicos que podían operar desde las pistas existentes en las Malvinas. Los de combate, tanto de la Fuerza Aérea como de la Armada argentina, por las limitaciones del aeropuerto de Port Stanley, tuvieron que hacerlo desde sus bases en la Patagonia, como ya dijimos.

El mando británico siempre tuvo información oportuna de las salidas de dichas bases de los aviones atacantes, lo que le permitía dar la alerta con anticipación. Sin embargo, las colinas de la costa del estrecho de San Carlos dificultaban la detección de los que se aproximaban a muy baja cota, en oleadas sucesivas y dando únicamente una pasada de ataque. Lanzadas sus bombas se alejaban a gran velocidad tratando de escapar del intenso fuego antiaéreo de los barcos y de eludir el combate con los *Harrier* lo que muchas veces no les fue posible. Los aviones argentinos siempre volaron de día. Una CAP de dos aviones *Harrier* se mantuvo en permanencia sobre la bahía de San Carlos. Los primeros ataques aéreos a la fuerza anfibia británica tuvieron lugar después del mediodía del día 21. Pese a los impactos logrados en cinco buques con la secuela del hundimiento de una fragata, los británicos ese día ya habían conseguido poner en tierra 3.000 hombres y unas 1.000 toneladas de material.

El día 22 las malas condiciones meteorológicas impidieron los vuelos, lo que fue aprovechado por la fuerza de desembarco para consolidar y ampliar la cabeza de playa.

También fue una suerte para los británicos que muchas de las bombas que alcanzaron a sus buques no explotaran: fuera por un mantenimiento inapropiado o por efectuarse los lanzamientos a tan baja altura que no daba tiempo a que se activasen las espoletas. De haber explotado todas el precio pagado en buques hubiera sido elevadísimo. El valioso transatlántico *Canberra* no fue alcanzado por las bombas de puro milagro. Varias cayeron a pocos metros de su costado. Los ataques aéreos se reanudaron el día 23 y continuaron hasta el 26.

El 25 de mayo el mando argentino decidió la salida de dos aviones *Super Etendard* armados con misiles Exocet AM-39 para atacar a los portaaviones británicos que se mantenían a unas 100 millas al nordeste de las Malvinas. Es decir, a más de 500 de su base de Río Grande en la Patagonia. La carencia de medios de exploración y localización adecuados hizo que los aviones atacaran un contacto detectado por radar que resultó ser el portacontenedores *Atlantic Conveyor* utilizado como transporte y como plataforma de vuelo por los *Harrier* cuando las cubiertas del *Hermes* y del *Invincible* estaban saturadas. Con el hundimiento del *Atlantic Conveyor* se perdieron tres helicópteros *Chinook* y ocho *Wessex* además de un valioso material de construcción de



El *Atlantic Conveyor* ardiendo tras el impacto de uno de los Exocet disparados por los *Super Etendard* de la 2.ª Escuadrilla.

pistas de vuelo portátiles. La pérdida de los tres primeros, destinados a proporcionar movilidad a las columnas del Ejército en su marcha hacia Port Stanley, trajo como consecuencia el desgraciado percance de Bluff Cove del que más adelante trataremos.

Este mismo día, aniversario de la independencia de Argentina, se lanzaron unos cuarenta ataques aéreos contra blancos en la zona objetivo de San Carlos.

Pero después de este esfuerzo, la Fuerza Aérea y la Aviación Naval argentina estaban al límite de sus posibilidades tras estos reiterados ataques realizados al borde del radio de acción de sus aviones a baja cota, algunos de los cuales, pese a ir provistos de depósitos de combustible supletorios, cayeron al mar antes de alcanzar de regreso la costa argentina.

De los aproximadamente ochenta aviones de combate operativos que poseían los argentinos perdieron treinta y cuatro. Pese a los fallos de las bombas, un destructor y dos fragatas británicas fueron hundidos y media docena de buques sufrieron severos daños.

El comportamiento de los pilotos y personal de vuelo argentinos, en condiciones tan desfavorables, es digno del mayor encomio tanto por el valor

demostrado como por el alto grado de adiestramiento y profesionalidad de que dieron prueba.

Pese a ello no pudieron impedir que el 26 de mayo, en una cabeza de playa consolidada de diez kilómetros de profundidad y quince de frente, con poderosas defensas antiaéreas convenientemente asentadas, hubiera ya 5.500 hombres y otras tantas toneladas de municiones, pertrechos y material que, además, en ingentes cantidades, continuaban llegando a ella.

La explotación del desembarco

La cabeza de playa de San Carlos, a tan alto precio establecida, sirvió de base de partida a la fuerza de tierra que emprendió la marcha hacia Port Stanley. Ciudad que ocupó, tras la rendición argentina, el 14 de junio, veinticuatro días después del desembarco.

Se sale del marco y del propósito de este trabajo pormenorizar el avance de dicha fuerza a través del inhóspito terreno de isla Soledad y de las dificultades y resistencia que encontró a su paso. Sí cabe comentar los desembarcos efectuados en la costa sudeste de dicha isla en esta fase de la campaña.

Del 5 al 10 de junio destructores y fragatas apoyaron con fuego naval sobre blancos en tierra el avance de las tropas británicas hacia el este. Los aviones *Harrier*, unos desde los portaaviones y otros utilizando pistas metálicas portátiles extendidas sobre el terreno, también prestaron apoyo táctico.

El mando británico decidió desplegar parte de los efectivos de la V Brigada de Infantería en el ala izquierda de su dispositivo de ataque mediante su transporte por mar empleando los LPD y los LST con sus embarcaciones. Los desembarcos llevados a cabo los días 6 y 7 en Lively Island se realizaron sin percance alguno con poca visibilidad. Pero el 8 de junio mejoró el tiempo y despejó la niebla y los argentinos pudieron atacar con aviones *Skyhawk* y *Dagger* a los LST *Sir Galabah* y *Sir Tristan* cuando todavía no habían podido desembarcar todas las tropas que transportaban y antes de poder emplazar los misiles antiaéreos *Rapier* que estaban en tierra. Los dos LST fueron incendiados en la ensenada de Bluff Cove. Cincuenta y siete soldados perdieron la vida ahogados. Muchos fueron rescatados por helicópteros y equipos de salvamento. El *Sir Galabah* se hundió posteriormente. Fue el epílogo anfíbio de esta campaña.

Conclusiones

El asalto anfíbio de San Carlos se llevó a cabo con arreglo a los más estrictos cánones de la doctrina anfibia tradicional: ejercicios de «ensayo» en isla Ascensión, reconocimientos previos de costa y playas por unidades de operaciones especiales actuando como «fuerza avanzada», acciones de «diversión»,

sigilosa aproximación a la zona objetivo, movimiento buque-costa rápido y nocturno para lograr la sorpresa, diligencia en consolidar la cabeza de playa y explotación del éxito. Acertada elección del lugar y momento del desembarco.

Constituyó una novedad que las embarcaciones de desembarco fueran utilizadas inicialmente para el barqueo de personal exclusivamente y los helicópteros lo fueran para llevar el material a tierra. Casi siempre había sido al revés.

Los británicos tuvieron suerte. Los ataques aéreos argentinos pudieron ser mucho más onerosos. Una vez más el adagio latino *Audaces Fortuna Juvat* corroboró su vigencia.

Se reveló falsa la creencia de que una sorpresa completa no podía lograrse en 1982 dados los medios de alerta previa en servicio.

El Programa STUFT proporcionó al Almirantazgo la capacidad estratégica de transporte requerida para situar una fuerza expedicionaria de 10.000 hombres a 7.000 millas de distancia.

El bautismo de fuego de los *Harrier* significó la confirmación de la capacidad operativa de los VSTOL, tanto en combate contra reactores convencionales a baja cota como en misiones tácticas de ataque a tierra.

El planeamiento de la «Operación Rosario» se basó en la aventurada hipótesis de una falta de voluntad política del gobierno británico de recuperar las Malvinas por la fuerza y en una hipotética neutralidad favorable de los Estados Unidos. Cuando ambos supuestos se revelaron errados no parece se hiciera un estudio comparativo de las posibilidades del enemigo en relación con las propias.

Prueba de la imprevisión argentina es que se llevara a cabo la ocupación de las islas sin esperar la recepción de todo el material comprado en el extranjero (aviones *Super Etandard* y misiles Exocet AM39, principalmente) ni a que los británicos dieran de baja el LPD) que estaba programando desguazar en 1982.

Una vez realizado el desembarco, el mando argentino adoptó una táctica defensiva estática que dejó en manos británicas la iniciativa. Sin duda influyó en ello la carencia de medios mecanizados para contraatacar lo antes posible. La receta es bien sabida: cuando la línea de costa donde puede desembarcar el enemigo es muy extensa, la única solución es mantener una potente reserva móvil en posición central para acudir a extinguir el fuego, tan pronto y donde se produzca, antes de que se propague. Como ya dijimos, en isla Soledad las vías de comunicación eran escasas y el terreno difícil.

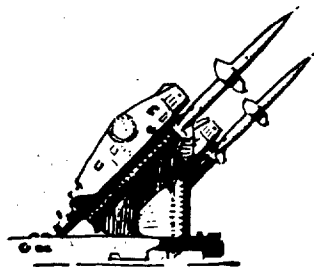
La colusión de las dos potencias anglosajonas contra Argentina abocaba irremisiblemente al fracaso del intento de la Junta Militar y la colocaba en un callejón sin salida, cuya única escapatoria era volver atrás negociando una retirada lo más digna posible.

Cabe preguntarse si el desembarco y las acciones en tierra que siguieron fueron necesarios. Los mismos resultados se hubieran conseguido mediante un bloqueo marítimo y aéreo y la destrucción de la pista de vuelo del aeropuerto de Port Stanley. Las fuerzas argentinas aisladas en las Malvinas y sin

poder recibir ayuda exterior hubieran terminado por capitular. Sin duda, el gobierno británico debió pensar en un posible cansancio popular y en las complicaciones políticas que podría acarrear una excesiva prolongación del conflicto cuando todavía latía la guerra fría.

Factor silenciado fue la actitud probritánica de Chile, que «fijó» tropas de elite profesionales argentinas en el continente que hubieran hecho falta en las Malvinas.

Por último, señalar que la campaña de las Malvinas tubo atisbos de conflicto decimonónico en que prevaleció el inveterado orgullo británico sobre un talante político racional.



BIBLIOGRAFÍA

- MARTÍN BENDALA, y PÉREZ-SEOANE: *La campaña de las Malvinas*. Editorial San Martín.
AUGUSTO LANDABURU, Carlos: *La guerra de las Malvinas*. Círculo Militar de Buenos Aires.
O'BALLANCE, y EDGAR: *The Falkland, 1982*, del libro «Assalt From the Sea». *Operación Sutton*. Revista de Publicaciones Navales.