

ACLARACION DE www.radarmalvinas.com.ar

El siguiente relato es copia facsímil de la Separata N° 11 de la revista DESEMBARCO, año XXXVIII N° 152 – AGO1994, que publica el Comando de Infantería de Marina.

Copyright © Comando de Infantería de Marina 1994

- OPERACIÓN ROSARIO
- ALISTAMIENTO Y PLANEAMIENTO DE LA FUERZA DE DESEMBARCO
Gesta de Malvinas

Es una compilación de relatos y documentos sobre la participación de la Infantería de Marina en la recuperación de Malvinas el 02ABR82.

A efectos de preservarlo como documento histórico para el caso en que el archivo original no se encontrare más disponible, a continuación se ha realizado una copia.



DESEMBARCO

SEPARATA Nº 11

- OPERACION ROSARIO

- ALISTAMIENTO Y PLANEAMIENTO
DE LA FUERZA DE DESEMBARCO

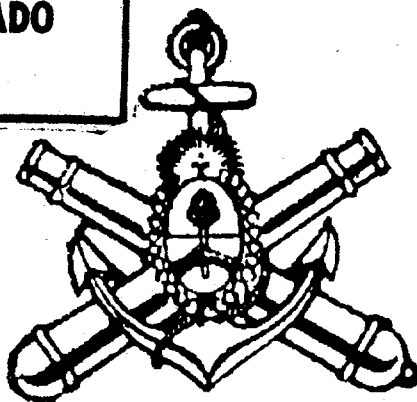
EN

BASE NAVAL PUERTO BELGRANO

BASE NAVAL IM BATERIAS

GESTA MALVINAS 82

OFICINA MA: VIAS del COIM
EJEMPLAR PATRON
NO DEBE SER RETIRADO
DEL CARGO



CUERPO DE INFANTERIA DE MARINA ARGENTINA



AÑO XXXVIII N° 152 - AGOSTO 1994

SEPARATA N° 11

OPERACION ROSARIO
PLANEAMIENTO - ALISTAMIENTO

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

Edificio "LIBERTAD"
Comodoro Py N° 2055
(1104) - Capital Federal
Teléfono 312-5001 int. 2729

SUMARIO



JORGE A. ERRECABORDE
Capitán de Navío I.M. (R.S.)
DIRECTOR

LUIS ALBERTO PEREYRA
Suboficial Mayor I.M. (R.E.)
SECRETARIO GENERAL

SSIM JOSE A. RIVERO
Impresión

SSIM PEDRO PASTRAN
Compilador

Sra. STELLA M. MACIEL
Srta. CAROLINA SILVA
Secretarias de Redacción

Los artículos que edita DESEMBARCO son de responsabilidad exclusiva de sus autores y se publican solamente a título ilustrativo. No debe interpretarse que reflejan necesariamente la opinión del EMG de la Armada ni del Comando de Infantería de Marina. Cuando así lo fuera se lo indicará expresamente.



Impreso en los Talleres Gráficos de
LA LEY S.A.E. e I. Bernardino
Rivadavia 130, (1870), Avellaneda

	Pág.
PROLOGO	3
CAPITULO 1 - PROLEGOMENOS	5
CAPITULO 2 - PLANEAMIENTO SUPERIOR	13
CAPITULO 3 - ALISTAMIENTO Y PLANEAMIENTO DE LA FD	17
CAPITULO 4 - TRABAJO DE ESTADO MAYOR	36
CAPITULO 5 - EMBARCO	47
CAPITULO 6 - TRAVESIA - MODIFICACIONES EN LOS PLANES	52
EPILOGO	58
ANEXO - DIARIO DE GUERRA BIM2 Ec	60
GRAFICO - PUERTO ARGENTINO	I-C-T

RECONOCIMIENTOS

Este trabajo se ha basado en los informes de los participantes en la Operación ROSARIO.

En especial en el Libro OPERACION ROSARIO - los Boletines Informativos de la Oficina Malvinas del COIM y en el acopio de información disponible en la Oficina Malvinas del COIM.

Especialmente queremos dar nuestro reconocimiento al Señor CLIM CARLOS BÜSSER quien nos facilitó detalles inéditos sobre la Operación y aportó información de inestimable valor histórico.

EL DIRECTOR

ISSN 0325-9633

Reg. Nac. Prop. Intelectual N° 334.857

PROLOGO

El objeto de esta publicación es el de recopilar las vivencias sobre el alistamiento y planeamiento de las operaciones militares desarrolladas por el Cuerpo de Infantería de Marina para la recuperación de PUERTO STANLEY (luego PUERTO ARGENTINO), -MALVINAS-. Es decir el razonamiento seguido para el planeamiento de la toma de los objetivos en tierra propios de la Fuerza de Desembarco -FD- como así también su alistamiento y adiestramiento.

En este trabajo enumeramos las causas que nos llevaron al combate con el fin de entender el porqué de tantos sacrificios y sangre derramada; luego entramos en el planeamiento de los comandos superiores para dar sustento al de la FD. Se incluyen el Embarco y Travesía pues durante estas Fases se continuó con el planeamiento de detalle, todo producto de la premura que llevó el anticipo de las operaciones.

La Operación realizada por la FD se denominó ROSARIO, nombre asignado poco antes del desembarco. El plan de la FD era contribuyente al PLAN de OPERACIONES de la Fuerza de Tareas Anfibias -FTA-, denominado AZUL.

Nos hemos dedicado sólo al alistamiento y planeamiento por considerar que la Operación ROSARIO tuvo amplia difusión pública mediante el Libro "OPERACION ROSARIO" editado por la Editorial ATLANTIDA S.A. el que se terminó de imprimir el 29 de Marzo de 1984.

También el COIM, por intermedio de su Oficina Malvinas, publicó boletines informativos, del 1 al 3 inclusive, con antecedentes sobre MALVINAS y del 4 al 8, con información de detalle sobre las Operaciones de Desembarco, fracción por fracción.

LA SEPARATA de DESEMBARCO Nº 6 - "CRONOLOGIA DE LAS OPERACIONES DEL CUERPO DE IM en el conflicto del ATLANTICO SUR 82" señala la secuencia de la Operación ROSARIO y en DESEMBARCO Nº 114, se narra el tema en extenso. También en el Nº 145 se da información de interés sobre la citada Operación.

Hay publicaciones extranjeras que hacen breves comentarios sobre esta acción, las que entran en mayores detalles, la elogian. En ese sentido es importante tomar los comentarios del Almirante norteamericano TRAIN, quien la consideró impecable.

El almirante Harry TRAIN fue Comandante de la Flota del Atlántico de los EEUU durante cuatro años, período que abarcó el conflicto Malvinas. Ello le brindó una perspectiva muy especial del mismo; luego ejerció la rectoría en la Universidad Nacional de la Defensa de su país, donde profundizó el estudio del Conflicto. En una conferencia dada en la ESGN dijo:

"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 In-

fantes 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."

Este es un comentario obviamente autorizado e imparcial si se considera el apoyo dado por los EEUU a Gran Bretaña durante la Guerra del 82. Sólo se puede diferir en los números y procedencia de la FD, pero es un detalle menor.

Es conveniente señalar que el Planeamiento y Ejecución estuvo signado por los condicionamientos impuestos por el COMITE MILITAR -COMIL-, (Organo Supremo de la Nación en 1982, para cuestiones de Seguridad y Defensa), de:

- No causar daño a personas o bienes.
- Ejecutarse por sorpresa.
- Su duración debía ser lo más breve posible.

Dice el Alte. BÜSSER:

"Estos tres requerimientos se habían impuesto a los planificadores para el supuesto de que la operación se ejecutara, como estaba previsto, a fines de 1982 y luego de fracasar las negociaciones que se le proponían a Gran Bretaña en el mes de febrero. Como la recuperación se dispuso como consecuencia inevitable de la crisis provocada por la injustificada reacción del gobierno de Londres con motivo del desembarco de obreros argentinos en GEORGIAS el 19 de marzo, el gobierno argentino impuso un nuevo requisito. "La operación se debía poder cancelar hasta las 18.30 hs del día anterior al del desembarco".

El motivo de la nueva restricción radicaba en que el Gobierno Argentino mantenía la esperanza de tener éxito en sus esfuerzos por encontrar una salida pacífica a la crisis desatada por el Reino Unido con sus ultimatus del 21 y 23 de marzo. Si Londres se avenía a tratar la cuestión soberanía antes del Día D, se cancelaría la Operación.

Dado que ni los habitantes de Puerto STANLEY, luego PUERTO ARGENTINO ni las propiedades privadas sufrieron daño alguno durante la Operación, que la reconquista de la localidad duró menos de 2 h 30' y que la sorpresa estratégica se logró, podemos considerar que la Operación alcanzó todos sus condicionamientos.

Lo llamativo de la Operación -AZUL-ROSARIO- fue el corto tiempo de planificación y el secreto con que se la mantuvo, el embarco efectuado prácticamente en pocas horas y la ejecución con tropas que no necesitaron preparación dado su alto grado de alistamiento. Todo esto habla del profesionalismo del CUERPO DE INFANTERIA DE MARINA ARGENTINA.

CAPITULO 1

PROLEGOMENOS

El 3 de enero de 1833 los británicos ocuparon por la fuerza Puerto LUIS sede del Gobierno Argentino en las Islas MALVINAS, Isla SOLEDAD, 28 km al noroeste del actual PUERTO ARGENTINO, desalojando a su gobernador y a las fuerzas argentinas. Fue un momento propicio para el usurpador pues nuestro país se encontraba asolado por luchas intestinas y sumamente débil para oponerse a la primera potencia mundial de la época. Posteriormente ocuparon las Islas GEORGAS del Sur (Isla SAN PEDRO) desalojando una compañía de pesca argentina; la secuencia de esta nueva usurpación se relata esquemáticamente en este capítulo, pues es en las GEORGAS donde se inicia el Conflicto de 1982 que culminó con la Guerra del Atlántico Sur de 1982.

A partir de 1833 a la fecha, nuestro país ha reclamado por sus derechos soberanos sobre los dos archipiélagos, al igual que el tercero, las islas SANDWICH del SUR, donde en 1982 fue desalojada por la fuerza una estación meteorológica argentina, única presencia humana desde 1977 en esas desoladas islas.

No es objetivo de esta recopilación tratar sobre nuestros derechos soberanos inalienables, sólo señalaremos aquí los puntos necesarios para que se entienda el porqué fuimos a la Guerra en 1982. Para mayor detalle ver SEPARATA N° 6 "Cronología de las Operaciones del Cuerpo de IM en el Conflicto del Atlántico Sur/82".

GEORGAS - ISLA SAN PEDRO

En 1903 el comerciante C.A. LARSEN creó la Compañía Argentina de Pesca S.A para instalar en GRITVIKEN - Isla SAN PEDRO GEORGAS - una moderna factoría para faenar ballenas (Además de otros cetáceos). Ya en 1904 inicia sus tareas al amparo de las leyes argentinas y bajo su bandera. El transporte ARA "GUARDIA NACIONAL" colaboró en la tarea de erigir las dependencias e instaló una estación meteorológica. No hubo reclamos extranjeros.

El 21 de julio de 1908 El Gobierno Inglés emitió una carta patente proclamando su dominio absoluto sobre un sector delimitado al Este, por el meridiano de 20° W y al Oeste por el meridiano de 80° W, al Sur del paralelo de 50° S, con lo que incluía las MALVINAS, GEORGAS del SUR, SANDWICH del SUR, ORCADAS del SUR, SHETLAND del SUR y la península antártica, además de buena parte de la actual provincia de SANTA CRUZ argentina y de MAGALLANES chilena, más toda la TIERRA del FUEGO argentina y chilena. Recién en 1917 Gran Bretaña corrigió esa carta patente excluyendo a las MALVINAS y los territorios continentales, delimitando al sector al Sur del paralelo 50° S entre los meridianos 10° W y 50° W y al Sur del paralelo 58° S entre los meridianos 50° W y 80° W. A continuación radicaron en GRIT-

VIKEN un funcionario de la Corona. Este acto arbitrario, no pudo ser evitado por nuestro país.

Durante los años siguientes se instalan factorías en SAN PEDRO (LEITH STROMNESS-HUSVIK). Lucio RYAN (comerciante argentino) adquirió la mayoría de las acciones de la Empresa LARSEN y las transfirió a la Compañía ALBION STAR con asiento en Gran Bretaña.

EN 1963 CRISTIAN SALVENSEN LIMITED adquiere las instalaciones en SAN PEDRO arrendándolas a un consorcio Japonés quién las operó hasta 1965.

Luego las factorías quedaron desactivadas.

TRATATIVAS POR MALVINAS

En 1960 la Asamblea General de las Naciones Unidas, por Resolución Nº 1514, puso en marcha los mecanismos de descolonización. Como consecuencia de esta Resolución, el propio Gobierno Británico incluyó a las MALVINAS entre los casos de descolonización a tratar. En 1965 la Asamblea General de Naciones Unidas dictó la Resolución 1065, que expresa que ante la disputa de soberanía entre Gran Bretaña y la Argentina, ambos países deben negociar la descolonización, teniendo en cuenta, en la solución, los intereses de los habitantes de las islas. Entre todas las resoluciones sobre descolonización, sólo hay dos casos en que se pide tener en cuenta los intereses de los habitantes: GIBRALTAR y MALVINAS, ya que esas poblaciones son implantadas por Gran Bretaña y por lo tanto no tienen el derecho de autodeterminación.

El 1ro. de abril de 1968 el Parlamento Británico establece como requisito indispensable para tratar cualquier tema relacionado con las MALVINAS tener en cuenta los DESEOS de los habitantes de las islas en vez de sus INTERESES. Esta sutil diferencia hizo imposible discutir en el futuro el tema soberanía con alguna posibilidad de éxito, Gran Bretaña se niega a acatar, de esa forma, las expresas disposiciones de las Naciones Unidas. Todo esto debido a que los actuales habitantes de MALVINAS son, en su gran mayoría, británicos o de ascendencia británica o de sus colonias.

Según el Informe FRANK, el 2 de diciembre de 1980 la cancillería inglesa ordenó a la delegación británica que discutía el tema soberanía con la Argentina, tratar de llegar a un arreglo para congelar el reclamo argentino de soberanía durante un lapso determinado e incorporar a los isleños a las discusiones.

EL Informe FRANK es un documento elaborado por LORD FRANK por orden de la Reina para el PARLAMENTO BRITANICO, elevado en enero de 1983. Detalla la versión inglesa de las causas que llevaron a la GUERRA DEL ATLANTICO SUR 82.

Entre febrero a setiembre de 1981 los encuentros entre las delegaciones argentinas y británicas realizadas en NUEVA YORK, fracasaron por las razones expuestas más arriba.

También el Informe FRANK señala que por esa época el propio Gobierno Británico llegó a la conclusión de que no podían seguir con su simulación de negociación, lo que llevaba al límite la paciencia argentina y que había que contemplar la posibilidad de una acción militar argentina contra las islas.

Así, desde principios de 1981, y en particular en mayo de ese año, se ordenó confeccionar un plan que previera qué debía hacer Gran Bretaña si los argentinos decidían recuperar militar-

mente las islas. Este plan fue aprobado en septiembre de ese año.

Se llegaba en él a la conclusión de que para instrumentar la defensa de las islas se necesitaría una fuerza excesivamente grande si, COMO CONSECUENCIA DEL DESPLAZAMIENTO DE ESA FUERZA LOS ARGENTINOS INVADIAN PRIMERO, no había garantía de desalojarlos.

GEORGIA-DAVIDOFF

Constantino DAVIDOFF, comerciante argentino en chatarras, firmó un contrato con la Compañía SALVENSEN para comercializar el material de desguace de la Estación Ballenera en LEITH -Isla SAN PEDRO, GEORGIA-, para lo cual realizó todos los trámites legales necesarios ante la Embajada Británica en BUENOS AIRES. Incluso trató infructuosamente de contratar para la tarea de transporte al buque de apoyo británico ENDURANCE, de estación en MALVINAS. Los trámites para la aprobación del contrato se iniciaron en setiembre de 1979 y recién se logró la concesión a fines de 1981.

Entre el 17 de noviembre de 1981 al 10 de diciembre de ese mismo año corrieron los siguientes hechos:

-DAVIDOFF requirió a la ARMADA ARGENTINA transporte en un buque para reconocer las instalaciones en LEITH.

-La ARMADA luego de consultas con la Cancillería Argentina accedió a embarcar a DAVIDOFF con seis de sus hombres en el Rompehielo Alte. IRIZAR aprovechando una de las penetraciones de este buque durante la Campaña Antártica 80/81.

-A esos fines el Rompehielos IRIZAR viajó a GEORGIA (zarpando el 10 de diciembre), DAVIDOFF reconoció LEITH y luego reembarcó rumbo a MARAMBIO (Antártida) desde donde regresó vía aérea a BUENOS AIRES.

-DAVIDOFF informó a la Embajada Británica sobre su viaje, los resultados de su reconocimiento en LEITH, como así también sobre su segunda etapa que consistiría en transportar unos 50 hombres en un buque de Transportes Navales para iniciar el desguace del material de la Estación Ballenera. Al respecto el Embajador pidió instrucciones a Gran Bretaña, pero aparentemente no recibió respuestas públicas.

Es importante señalar que ya, entre el 14 al 16 de diciembre, ambas cámaras del Parlamento inglés instan al Gobierno Británico a mantener la presencia de la Marina Real en el Atlántico Sur y acceder al deseo de los isleños, sosteniendo su autodeterminación y a desarrollar los intereses ingleses en la Región.

El 6 de enero de 1982 Gran Bretaña eleva una "nota de protesta" en donde expresa conocer la visita de DAVIDOFF en un buque de la Armada a LEITH e indica cuales son las normas para buques argentinos que visiten SAN PEDRO como así también aquellas que deben cumplir los trabajadores de DAVIDOFF.

PLANEAMIENTO PREVENTIVO

El 15 de diciembre toma el cargo de Comandante de Operaciones Navales el Vicealmirante Juan José LOMBARDO -CON-, quién recibe la orden del Comandante en Jefe de la Armada,

Almirante ANAYA, de iniciar un nuevo planeamiento para la recuperación de MALVINAS -MLV-, este debería realizarse en el mayor secreto y con la única intervención de los Almirantes de la zona de PUERTO BELGRAND. Esta medida era sólo preventiva y a los únicos efectos de tener un Modo de Acción más, ante un posible fracaso de las negociaciones. Debía quedar terminada para julio/agosto 82.

A mediados de enero el COMITE MILITAR había ordenado llevar el planeamiento a nivel conjunto integrándolo con un General - el General de División Osvaldo Jorge GARCIA y un Brigadier- el Brigadier Mayor Sigfrido PLESSL. Este grupo de planeamiento se llamó "Comisión de Trabajo". El 25 de enero la Comisión de Trabajo conformó la DIRECTIVA ESTRATEGICA NACIONAL 1/82 "S". En ella se llegó a concretar pautas generales, entre otras la creación del Teatro de Operaciones/Malvinas y a su Comandante, General de División GARCIA.

El 27 de enero la JUNTA MILITAR -Organo de gobierno a nivel Poder Ejecutivo- por intermedio de la Cancillería presenta al Gobierno Británico una propuesta para dinamizar el tratamiento del asunto "Soberanía de las Islas". Sugiere establecer un mecanismo de trabajo con reuniones mensuales que debían tener una agenda establecida y referirse a asuntos concretos. Sin embargo en la siguiente ronda de negociaciones con G. Bretaña, a fines de Febrero, queda de manifiesto que los ingleses parecían no haber analizado la propuesta argentina a pesar del expreso pedido al respecto. No hubo avances y se emitió un comunicado conjunto de contenido bastante híbrido. El Gobierno Argentino, ante la falta de respuesta británica y la falta de avance en la negociación, emitió un comunicado que finalizaba así:

" La ARGENTINA ha negociado con Gran Bretaña con paciencia, lealtad y buena fe durante más de 15 años, en el marco señalado por las resoluciones pertinentes de las Naciones Unidas, la solución por la disputa por la soberanía de las Islas. El nuevo sistema consultivo (27 de Enero) constituye un paso eficaz para la pronta solución de esta disputa. Por lo demás si esto no ocurriera la Argentina mantiene el derecho de poner en funcionamiento ese mecanismo y de elegir libremente el procedimiento que consulte sus intereses."

Gran Bretaña, decidida a no negociar, dispuso de inmediato preparar planes de Contingencia. Según el Informe FRANK: "ya que no quedan otras alternativas para impedir que la disputa tarde o temprano se transforme en una confrontación más abierta".

SUCESOS EN GEORGIAS

El 11 de marzo zarpó del puerto de BUENOS AIRES el Transporte ARA "BAHIA BUEN SUCESO", transportando 39 operarios de DAVIDOFF y 80 tn de carga para los mismos. Había sido "charteado" por DAVIDOFF, su destino era LEITH Isla SAN PEDRO. Arribó el 18 marzo.

Este desembarco del jueves 18 se transformó en un hecho especial en el Conflicto.

Efectivamente, funcionarios del British Antarctic Survey -BAS-, autoridad británica en SAN PEDRO con asiento en GRYTVIKEN, se presentaron en LEITH al Capitán del BUEN SUCESO y le manifestaron que antes de desembarcar en ese puerto debían solicitar permiso en GRYTVIKEN. Al día siguiente le entregaron una nota similar al encargado de la Empresa DAVIDOFF. De esta medida informan a Gran Bretaña el 19 Marzo 82.

Tomamos del Relato de las Operaciones Navales en el Conflicto del Atlántico Sur del Alte. MAYORGA, los siguientes párrafos:

" Ha trascendido, sin que haya versión oficial sobre el hecho, que los trabajadores argentinos izaron formalmente una bandera y entonaron el Himno Nacional. El único informe oficial, del Capitán de Ultramar Dn. Osvaldo Marcelino NIELLA del A.R.A. "BAHIA BUEN SUCESO", no cita incidente alguno; por el contrario, señala que para evitar roces se retiró una pequeña insignia patria que había sido colocada inicialmente en la pared de un edificio, como protesta por la prepotente actitud de los representantes ingleses."

SITUACION EN MALVINAS - MARZO 82

Ante las noticias del desembarco de los obreros de DAVIDOFF en LEITH, la prensa británica tuvo una reacción sensacionalista y exagerada, titulando algunos diarios, "Invasión en Malvinas".

La prensa argentina (TV-RADIOS-DIARIOS) altamente sensibilizada por la frustrante marcha de las negociaciones y por el caso particular de reacción de la prensa y Gobierno Británico por las GEORGIAS, se expresaba con suma dureza; este hecho repercutía en MALVINAS donde el mismo Gobernador HUNT propaló por radio noticias distorsionadas sobre GEORGIAS. No ayudó a calmar la situación el sobrevuelo de aviones de la FAA en los días 16-18 y 19 de marzo, incluso un C-130 proveniente de la Antártida aterrizó en el Aeropuerto de Pto. ARGENTINO por fallas técnicas. El 20 de marzo. HUNT informó a LONDRES que en LEITH habían desembarcado civiles y militares que se habrían efectuado disparos e izado la bandera argentina y que se había ignorado una nota de protesta del funcionario británico en GRYTVIKEN. Proponía la expulsión de la gente de DAVIDOFF y aconsejaba el envío del ENDURANCE con tropas para desalojar a los argentinos.

Londres aprobó el pedido y ordenó a su Embajador en Buenos Aires protestar ante la Cancillería por lo que consideraba un incidente grave, señalando que si el "BAHIA BUEN SUCESO" no se retiraba inmediatamente de LEITH, reembarcando al personal, el Gobierno Británico tomaría las medidas que considerara necesarias. Esto era claramente un ultimátum británico. Agregaba que era difícil comprender que el Gobierno Argentino apoyara el incidente en el momento que se estudiaba la mejor manera de continuar con las negociaciones para resolver pacíficamente la disputa de soberanía.

En este sentido cabe aclarar que la fotografía que ha recorrido el mundo donde se ve a

tropa formada izando el Pabellón Nacional en LEITH sucedió días después (25 Marzo 82) cuando el Conflicto había adquirido dimensiones poco manejables y la Argentina decidió desembarcar 15 hombres armados, del Transporte Polar BAHIA PARAISO para proteger a los operarios de DAVIDOFF".

El 20 de marzo en el JOHN BISCOE arriba a las Islas con la dotación entrante de relevo de los Royal Marine de Guarnición. El Gobernador HUNT retuvo la dotación a ser relevada, duplicando así sus efectivos en las Islas.

Por orden de HUNT el ENDURANCE zarpó al día siguiente, 21 de marzo, con 22 R.M rumbo a las GEORGIAS con el fin de desalojar, si fuera necesario, los obreros argentinos en LEITH. Esta maniobra se hizo con el mayor secreto pero no pasó inadvertida para el Gobierno Argentino quién decidió tomar medidas para proteger a sus obreros ordenando (23- IV -82) destacar al B.PARAISO de ORCADAS a LEITH y desembarcar el grupo de protección como hemos ya señalado párrafos más arriba. Por razones de comodidad para los RM el ENDURANCE desembarco 22 tripulantes que se incorporaron a las Fuerzas de Defensa de la isla.

La crisis se fue escalando. Al respecto dice el Almirante MAYORGA en su RELATO:

"El Embajador Británico en Buenos Aires dio parte a Londres que la respuesta del Gobierno Argentino fue la de restar importancia al acontecimiento (GEORGIAS) sin presentar disculpas, y agregaba que le había sido informado que el buque y el grupo se retirarían ese mismo día, que no actuaban oficialmente pues se trataba de una operación comercial particular y que no viajaban fuerzas militares ni los operarios llevaban armamento militar. El Gobierno Inglés requirió a GRYTVIKEN detalles sobre la composición del Grupo de obreros en LEITH, el Jefe de la Base Científica manifestó que algunos argentinos estaban vestidos con lo que parecía ser ropa de estilo militar, que se habían comportado como tales, pero no llevaban armas de fuego."

En la noche del 20 al 21, algunos isleños se introdujeron en la oficina de LADE, en Puerto ARGENTINO (en ese momento Puerto STANLEY) colocando una bandera británica sobre la argentina, escribiendo insultos. Estos hechos se repitieron durante la noche del 22 y 23.

Ese mismo día 22, por la noche, GRYTVIKEN informó a MALVINAS que habían quedado todavía algunos argentinos en LEITH, después de haber zarpado el "BAHIA BUEN SUCESO".

Esta ocasión fue aprovechada por el Gobernador y el Comandante del "ENDURANCE", para insistir ante LONDRES que se trataba de una confabulación y que debía procederse a retirar a ese personal. EL ENDURANCE recibió la orden de proseguir su viaje a GEORGIAS y esperar directivas en GRYTVIKEN.

Por entonces las negociaciones diplomáticas sobre la soberanía estaban paralizadas y la actitud inglesa para con los obreros en LEITH eran cada vez mas rígida, pues amenazaba con usar la fuerza para desalojar una misión comercial que había sido autorizada previamente,

lo que ratificaron en un nuevo ultimátum el 23 de marzo.

EL ULTIMATUM

Ese día 23 de marzo el Embajador Británico informa al Canciller Argentino Dr. COSTA MENDEZ que era intención del Gobierno Británico que un buque argentino retirara de inmediato a los argentinos en LEITH de lo contrario serían retirados por los británicos. Como hemos dicho el Gobierno Argentino sabía del envío del ENDURANCE con 22 RM a las GEORGIAS.

Sobre estas bases el Gobierno Argentino se sintió agredido considerando al requerimiento del Embajador como un ULTIMATUM por esa razón ordena destacar al B. PARAISO, que se encontraba en ORCADAS, a LEITH (buque mas próximo en la escena) y desembarcó los 15 hombres ya citados. También ordenó acelerar la planificación, de forma que la FUERZA DE TAREAS ANFIBIA -FTA- estuviera lista a zarpar en 48/72 horas y mandó interceptar (23-III-82) al ENDURANCE con dos corbetas (luego esta última orden será anulada).

Ante esta situación la Junta Militar ordenó el 24 de marzo, estudiar la factibilidad de ocupar MALVINAS y GEORGIAS lo antes posible, considerando que los británicos podían reforzar sustancialmente las guarniciones en esos archipiélagos para desalentar definitivamente toda reacción argentina por el fracaso de las negociaciones. Las tres Fuerzas respondieron, ante la consulta, que ello era realizable, aún cuando se tenía conciencia de que no todas las unidades estaban al cien por ciento de su operabilidad.

El día 25 MAR el Gobierno inglés decidió que los obreros argentinos en LEITH debían sellar sus pasaportes como si fueran extranjeros, acción inadmisibile para la Argentina. Además mantenía la orden de desalojo. Hasta ese momento, lo establecido era que los argentinos sólo debían presentar una TARJETA BLANCA que otorgaba la Embajada en Buenos Aires.

Este nuevo hecho reafirma el carácter de ULTIMATUM del requerimiento del 23 marzo.

El 26 de marzo la TV británica informó que dos submarinos nucleares se habían destacado desde GIBRALTAR al ATLANTICO SUR.

Al respecto dice el CLIM BÜSSER:

"Esta situación llevó a considerar el episodio de los obreros de Davidoff en Georgias como un hecho que marcaba un punto de no retorno en las relaciones entre los dos países alrededor del asunto de Malvinas y sus dependencias. Se entendió que ya no quedaban esperanzas de lograr el reconocimiento de la soberanía sobre las islas en forma negociada, que a partir de ese momento Gran Bretaña usaría la fuerza como único argumento cada vez que ello le fuera posible, o bien la negociación cuando no tuviera más remedio, y que aceptar la imposición de retirar a los obreros de Davidoff

señalaría un antecedente totalmente negativo, ya que de hacerlo así, significaría un reconocimiento tácito de la soberanía británica en Georgias.

Tal vez era esto lo que pretendía Gran Bretaña. Además, se tenía la certeza de que cuando los buques de guerra británicos llegaran a Georgias desalojarían a los obreros con la humillación consiguiente.

Por todo lo dicho, se analizaron en el gobierno argentino las siguientes alternativas:

- Continuar la negociación con Gran Bretaña: ya se había comprobado su desinterés por negociar. De seguir como hasta ese momento se le daría todo para reforzar sus defensas. En el episodio de Georgias la intransigencia había sido mucho más aguda que en las oportunidades anteriores por lo que no se podía ser optimista con esta alterantiva. Los británicos acababan de declarar que no negociarían la soberanía, que reforzarían militarmente las islas -ya estaban mandando refuerzos militares- y además ya habían anunciado que desalojarían por la fuerza a los obreros de Davidoff. Todo esto haría perder imagen a la Argentina y a su posición negociadora, debilitando su prestigio internacional.**

- Someter el asunto al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas: era muy difícil que éste se reuniera para tratar el tema, y por otro lado la certeza del veto británico tampoco permitía hacerse ilusiones.**

- Buscar un tercer país que persuadiera a Gran Bretaña abandonar su posición intransigente y dilatoria: la única posibilidad radicaba en acudir a los Estados Unidos, que siendo aliado de la Argentina en el TIAR lo era también de Gran Bretaña en la OTAN. Esta alternativa se intentaría en los días próximos, aunque sin resultado, ya que Estados Unidos no se manifestó dispuesto a intervenir en la cuestión de fondo.**

- La opción militar: se basaba en la idea de recuperar militarmente las islas con el objeto de adelantarse a la militarización ya anunciada y dispuesta por el Reino Unido, a la vez, obligarlo a sentarse de nuevo a la mesa de negociaciones. No existía el propósito de iniciar una escalada bélica y de abandonar las negociaciones. Todo lo contrario. Se buscaba forzar una negociación seria. Y para el caso de que antes de la recuperación se produjera un atisbo de buena voluntad británica, se preveía la anulación de la operación hasta las 18 horas del día anterior al de su ejecución. Como se sabe, la acción militar debía ser en lo posible incruenta y rápida, y al finalizar, había de quedar en las islas una pequeña guarnición.**

La COMISION de TRABAJO informó que la fecha más próxima para iniciar la Operación de Reconquista de MALVINAS era el 1-APR-82, ya que las fuerzas estarían en condiciones de zarpar al mediodía del 28 de marzo.

El Gobierno Argentino ante el ULTIMATUM inglés y la posibilidad del refuerzo inmediato de MALVINAS que hacía imposible toda acción propia posterior y el evidente desinterés de los Británicos de tratar el tema Soberanía ORDENO TENTATIVAMENTE EJECUTAR LA OPERACION AZUL, fijando como día D del 1º al 3 de abril de 1982.

Fecha de embarco a partir 27-III-82.

CAPITULO 2

PLANEAMIENTO SUPERIOR

Hemos visto que con la aceleración de la Crisis ante la intransigencia británica y el agotamiento de la paciencia argentina al comprobar la imposibilidad de negociar, el Gobierno decidió prever, mediante planes, una opción militar. Queda claro que estos planes en sí mismos, no fueron una causa del Conflicto ni lo dinamizaron, toda vez que sólo eran previsiones.

En los Capítulos siguientes trataremos el PLAN de la FD, aquí damos sólo las ideas generales necesarias de los planes superiores de forma que permita entender la secuencia de planeamiento. Es importante mostrar el trabajo de los EEMM de IM pues su desarrollo y vivencias dejan numerosas enseñanzas y presentan una demostración práctica de la aplicación de nuestra doctrina anfibia a un caso real y único, en lo que va del siglo.

INICIACION DEL PLANEAMIENTO SUPERIOR

Como ya señalamos visto el 15 de diciembre de 1981 en oportunidad de la toma del cargo de Comandante de Operaciones Navales por parte del VL Juan José LOMBARDO, el Comandante en Jefe de la ARMADA -CEJA- Almirante Jorge I. ANAYA le ordenó iniciar el planeamiento para la recuperación de MALVINAS -MLV- lo que debía realizarse en el mayor secreto con la única intervención de los almirantes de la zona de Puerto BELGRANO. Estos eran:

- CL ANGEL RODRIGUEZ - JEFE EM del CON -JEMCON-
- CL GUALTER ALLARA - COMANDANTE DE LA FLOTA DE MAR -CONA-
- CLAN CARLOS GARCIA BOLL -COMANDANTE DE LA AVIACION NAVAL -COAN-
- CLIM CARLOS BÜSSER -COMANDANTE DE LA INFANTERIA DE MARINA-COIM-

El plan debía quedar terminado para julio/agosto de 1982.

El 23 Diciembre el CEJA remitió un oficio al CON reiterando la orden. Debía incluir además las previsiones logísticas y de fuegos para la posterior defensa de MLV. Disponía que se agilicen los trámites tendientes a incorporar los aviones SUPER ETENDART ya comprados a FRANCIA y apurar la adquisición de los aviones de exploración marítima ORION en los EEUU.

A fines de diciembre el VL LOMBARDO presentó al CEJA los lineamientos generales de un plan esquemático de reconquista de MLV exclusivo de la ARMADA.

Al respecto dice el VL LOMBARDO:

"Al hacerme cargo del Comando de Operaciones Navales en diciembre de 1981, el señor COMANDANTE EN JEFE me participó la idea de estudiar la operación de reconquista de la soberanía en Malvinas. Me ordenó que hiciera un estudio preliminar dando participación en forma exclusiva a los almirantes de la Zona Puerto Belgrano, para mantener la discreción. Se hizo el análisis, se determinó que se consideraba factible

obtener éxito con las premisas recibidas, es decir operación conjunta con las otras dos Fuerzas Armadas e incruenta. Se analizaron los medios necesarios, la participación factible y conveniente a dar a las otras dos Fuerzas Armadas como también algunas inquietudes: medidas previas a nivel diplomático, medidas necesarias para el gobierno militar, mantenimiento posterior del archipiélago ante la posible reacción británica."

EL COMIL decidió formar una COMISION de TRABAJO para ampliar a nivel conjunto lo planeado por la ARMADA. Al respecto dice el CLIM BÜSSER:

"Paralelamente con la acción diplomática, la Junta Militar ordenó iniciar un estudio tendiente a determinar la aptitud, factibilidad y aceptabilidad de una recuperación militar de las islas MALVINAS. Para realizar el estudio se designó una Comisión de Trabajo de carácter conjunto, formado por un General, un Almirante y un Brigadier, los que podían designar a los colaboradores que estimaran necesarios, debiendo actuar en un marco de máximo secreto, con medidas especiales en ese sentido.

El General fue el Comandante del V Cuerpo de Ejército, el Almirante el Comandante de Operaciones Navales, el Brigadier el Comandante de Instrucción de Fuerza Aérea. Como se observa, los designados por el Ejército y la Armada eran los comandantes cuyas fuerzas intervenirían posteriormente en la eventual operación, es decir que se designó para hacer la evaluación y la planificación a las máximas autoridades de los organismos que serían responsables específicos de la operación en análisis. El Brigadier elegido era un brillante profesional con amplia experiencia operativa. Habida cuenta de quienes integraban la Comisión de Trabajo, es evidente que la planificación que debían realizar entraba perfectamente en las responsabilidades de sus cargos. Quedaba claro en la orden, que se trataba de un estudio meramente preventivo.

Se observa así que la eventualidad que los británicos habían previsto en mayo de 1981 podía llegar a ocurrir -y que la tenían resuelta desde septiembre- los argentinos la comenzaban a analizar a principios de 1982.

Rápidamente se llegó en el campo argentino a algunas conclusiones y decisiones que se pueden considerar fundamentales. Ellas eran:

- La planificación era meramente preventiva, y sin fecha ni decisión de ejecución.
- El objetivo consistía en forzar una situación política que obligara a Gran Bretaña a negociar el asunto de fondo de la soberanía, para llegar a la solución definitiva a través de la negociación diplomática.
- Para que la negociación ulterior fuera viable, había que ejecutar la operación en la forma más incruenta posible y sin causar daños materiales. Con esto se quería evitar que las reacciones emocionales perturbaran la negociación diplomática que debía ocurrir luego de la acción militar.
- Para que se pudiera lograr ese propósito, la operación debía ser sorpresiva, es decir, enmarcada en el máximo secreto.

Todo esto demuestra que la Junta Militar, en enero de 1982, consideraba al accionar diplomático como su curso de acción principal y preveía medidas militares por si aquél fallaba. Hacían

lo que los británicos habían previsto que podía llegar a ocurrir si los argentinos llegaban a la conclusión de que negociar era inconducente."

El 27 de enero. La Comisión de Trabajo expuso un documento que denominan Directiva Estratégica Nacional 1/82 "S" -DENac. 1/82-. Dirige la exposición el General GARCIA futuro comandante del TEATRO DE OPERACIONES MALVINAS -TOM-. Se encuentran presentes además de los integrantes de la Comisión el Grupo de Planeamiento de PUERTO BELGRANO otros Jefes que fueron agregados oportunamente.

Dice el VL LOMBARDO:

"Ignoro con exactitud cómo se trató este tema a nivel de la Junta Militar pero poco tiempo después el señor COMANDANTE EN JEFE (Al. ANAYA) me comunicó que la Junta había aprobado realizar la planificación y que serían designados para ello el señor General GARCIA (Vº Cuerpo) por el Ejército y el señor Brigadier Mayor PLESSEL (Comando de Instrucción) por la Fuerza Aérea Argentina.

Estos fueron alertados por sus respectivos Comandantes y se comenzó el trabajo conjunto con el mayor nivel de discreción. El trabajo se hizo en gran parte en base a lo que ya estaba analizado en el estudio preliminar de la ARMADA.

El primer documento que se elaboró fue la Directiva de la Junta Militar al grupo de trabajo, que confeccionado por no haberse recibido del Comité Militar la misma. (Se refiere a la DENac. 1/82 "S"). Es importante hacer notar que por decisión expresa de la Junta ningún miembro del ESTADO MAYOR CONJUNTO, ni de los Ministerios, aún los militares en actividad, ni el futuro Gobernador Militar (General Menendez) debían ser puestos en conocimiento del trabajo en elaboración. Este trabajo estuvo listo a fines de enero de 1982."

El 16 de febrero la Comisión de Trabajo comienza a elaborar el Plan de Maniobra en tierra y el 19 el COIM expone al futuro Comandante del TEATRO OPERACIONES MALVINAS -TOM- General GARCIA los Modos de Acción Tentativos.

El 6 de marzo los Comandantes en Jefe de las 3 Fuerzas Armadas aprueban el PLAN ESQUEMATICO de CAMPAÑA.

Este Plan estaba condicionado por las siguiente premisas:

- Obtener la sorpresa Estratégica.
- El mantenimiento de la relación de fuerzas en la Región.
- Debía ser incruenta para el enemigo.
- Preveía no operar antes del 15 de mayo.
- Requería un preaviso de 15 días para su ejecución.

A mediados de marzo el planeamiento de detalle determinaba que la ARMADA estaba en condiciones de operar en la primera quincena de Abril y el EJERCITO a partir del 15 de Mayo, por el nivel de adiestramiento de sus conscriptos recientemente incorporados. La FUERZA AEREA, por meteorología, prefería operar en Agosto/Septiembre.



*Los responsables directos de la ejecución de la Operación AZUL-ROSARIO
Izq. CLIM Carlos BÜSSER Comandante de la FD - Centro General Osvaldo
GARCIA Comandante del TOM y der. CL Gualter ALLARA Comandante FTA
El 2 Apr 82 en MALVINAS*

CAPITULO 3

ALISTAMIENTO Y PLANAMIENTO DE LA FUERZA DE DESEMBARCO

En este Capítulo se tratará de dar una idea de cómo se desarrolló el planeamiento y simultaneo alistamiento llevando el énfasis en las vivencias de los participantes y sus experiencias, se deja la parte doctrinaria para el análisis de las Escuelas de Guerra, concentrando el esfuerzo en el cómo y porqué se hizo.

El trabajo de Estado Mayor de la futura FD se inició en el COIM, luego el Cuarto de Guerra se instaló en la Guardia de la FAPA (actual ESCUELA DE I.M.) donde hay una habitación (5m x 9m) que ya había servido para trabajo de orden clasificado. Su ubicación en la entrada del cuartel permitía su acceso sin poner en evidencia a las altas jerarquías que allí trabajaban.

Efectivamente, en los inicios del planeamiento sólo accedían al Cuarto de Guerra los Almirantes LOMBARDO - ALLARA - GARCÍA BOLL -BÜSSER y RODRIGUEZ como así también el General GARCÍA y el Brigadier PLESSL: los mas modernos eran el CCIM BOTTO y CF VARELA, N-2 del COIM y COOP respectivamente, luego se incorporó el CFIM WEISTABL como N-3.

Largas horas pasaron en este cuarto estudiando la información disponible; las cartas y los gráficos ocupaban todas las paredes del local, todos los documentos eran manuscritos. Un punto importante que excedía el marco técnico profesional era la limpieza del cuarto y las meriendas, que llegaban hasta la puerta y desde allí las repartían los mismos Oficiales Superiores. Aún hoy recuerda el General GARCÍA los momentos en que debieron barrer el local junto con el CLIM BÜSSER.

Cuando se debió hacer participar a mas oficiales en el planeamiento productos de trabajos de detalle, se desdobló el Cuarto de Guerra con otro, en el BIM2 Ec.

Dice el CLIM Carlos BÜSSER quién sería el futuro Comandante de la Fuerza de Desembarco-FD:

Tan pronto se nos dio la orden de comenzar a estudiar una eventual operación de recuperación de Malvinas resultó evidente que la Infantería de Marina debería tener una importante intervención. Por ello canalicé mi actividad en dos sentidos diferentes: el alistamiento del material, equipo y adiestramiento de las unidades que intervendrían por un lado y por otro, la realización de una planificación que fuera sencilla y diera el menor margen posible a la aparición de errores.

PREPARACIÓN DEL MATERIAL Y ADIESTRAMIENTO DEL PERSONAL

Continúa el CLIM Carlos BÜSSER:

En cuanto al alistamiento, estimé que nuestro punto más sensible era la necesidad

de contar con todos los vehículos anfibios que se pudiera disponer en buenas condiciones de funcionamiento operativo, por lo que en los primeros días de enero visité informalmente el Batallón de Vehículos Anfibios -BIVH- y pedí una información detallada del estado de cada vehículo. Allí conversé con el Comandante, CFIM CAZZANIGA y con el Jefe de Compañía, TNIM FORBICE. Resultó que aproximadamente doce de los veintiún Vehículos Anfibios a oruga estaban en condiciones operativas restringidas; si bien el vehículo funcionaba, uno o más elementos tal como la ametralladora, equipos de visión nocturna o de comunicaciones, etc. presentaban fallas y por lo tanto el empleo operativo no era óptimo.

El resto debía ser reparado dentro del plan anual de tareas de la unidad, que debía completarse para fines de año. En cuanto a los Vehículos Anfibios a Rueda -VAR's, estaban en condiciones similares. Como lo que había que hacer era mucho y se nos podía requerir el empleo en un momento que yo no podía prever, decidí imponer un plazo muy perentorio, hasta el 31 de marzo, para tener en perfectas condiciones de combate a todos los VAO's y por lo menos cinco VAR's y con buen adiestramiento a todas las tripulaciones.

En virtud del secreto que se había impuesto a la planificación en curso, no le expliqué al Capitán CAZZANIGA cuál era la razón de mi orden. El motivo de fijarle la fecha el 31 de marzo como límite se fundaba en que yo creía que no terminarían a tiempo la tarea y que me pedirían 2 ó 3 semanas más de prórroga, lo que les daría. Después ordenaría una verificación de funcionamiento de todos los vehículos, que calculé llevaría en una semana y para resolver los problemas que se detectaran en esas pruebas, estimé 2 semanas más con el cual llegaríamos al 15 de mayo, que era la fecha en que debíamos estar listos.

Naturalmente, esto implicaba un esfuerzo muy grande para la unidad y seguramente no podrían hacerlo si no le asignaba medios adicionales. Le pedí al Capitán CAZZANIGA que el día siguiente me requiriera lo que estimara necesario para cumplir la tarea. Así lo hizo. Solicitó refuerzos de mecánicos, conductores, asignación presupuestaria y de repuestos y alguna otra cosa menor. Tan pronto llegó su pedido, hice que se le asignara todo lo solicitado. Dí de pase interno dentro de la IM a todos los mecánicos y conductores que pidió y de inmediato comenzó la tarea. Me convertí en un visitante asiduo del Batallón, para que todos tuvieran la sensación de mi interés en la finalización en el término que habíamos fijado. También en aquella primera visita le pedí al Teniente FORBICE que esa noche verificara el funcionamiento de los visores nocturnos de los vehículos, con el resultado de que casi todos necesitaban un ajuste o reparación, lo que el Batallón hizo hacer en el Taller de Optica y Control Tiro de la Base Naval Puerto Belgrano.

En conclusión, el BIVH nos entregó el 28 de marzo, día en el que embarcamos para Malvinas, veinte VAO's y cinco VAR's en perfectas condiciones operativas y con tripulaciones bien adiestradas. Fue una espectacular demostración de la capacidad de todos los integrantes de esa unidad y de los elementos de apoyo tanto de Baterías como de Puerto Belgrano, que debería quedar como un ejemplo permanente para la Infantería

de Marina y la Armada.

Pero toda esta actividad también tuvo su anécdota. Mientras se hacían esos trabajos, un día vino a verme el CFIM WEINSTABL, que se desempeñaba como Oficial de Operaciones durante la planificación y después de dar algunas vueltas me dijo que tenía algo que comentarme. Según su apreciación, yo me estaba desprestigiando por las órdenes que daba con motivo del planeamiento preventivo en curso, ya que el Capitán CAZZANIGA le había preguntado qué tal era yo en realidad, ya que antes él pensaba que era más o menos normal y medido, pero le había ordenado una tarea bastante insólita y extravagante que le hacía dudar de su concepto anterior. WEINSTABL sugería que le informara a CAZZANIGA algo de lo que se estaba haciendo, pero luego de analizarlo un momento decidí correr el riesgo de que todos pensarán que estaba un poco loco, antes de poner en peligro el secreto de lo que hacíamos.

Respecto a otras unidades que se pudieran emplear, decidí que todos los comandos anfibios con destino en la Infantería de Marina fueran dados de pase a la Agrupación de Comandos Anfibios y que todos hicieran un período especial de adiestramiento en pleno verano, lo cual también le debe haber parecido un poco raro al Comandante, CCIM SÁNCHEZ SABAROTS, al cual posteriormente, pero antes que a otros comandantes, le debí anticipar qué era lo que se estaba planificando porque era necesario su asesoramiento técnico.

Deberíamos emplear también un Batallón de Infantería. Las opciones más inmediatas por su proximidad eran el BIM1 ó el BIM2. El Comandante del BIM2, CFIM WEINSTABL, finalizaba su licencia anual en los últimos días de enero, mientras que el Comandante del BIM1, CFIM CARBAJAL, regresaba de una comisión en el exterior y su presentación estaba prevista para marzo. Por ese motivo, decidí que se emplearía el BIM2 Ec. y que durante la planificación el CF WEINSTABL actuaría como Oficial de Operaciones. También el BIM2 hizo una tarea especial de adiestramiento en el período de verano. Necesitaríamos una Batería de artillería de campaña, pero esto no parecía ser un problema demasiado serio y en ese caso no tomé medidas especiales, lo mismo que para los órganos de Apoyos de Servicios de Combate.

Considerando que todas las Unidades tenían un buen adiestramiento previo, debido a la política de mantener un porcentaje de cuadros veteranos en las Unidades y al sistema de conscripción que asegura el número de efectivos con un razonable adiestramiento, las Unidades de Apoyo de Fuego, de Combate y de Servicios del COIM no requerían un esfuerzo especial para su alistamiento y adiestramiento. Además el incremento demandado y no previsto de las actividades de las Unidades podría provocar sospechas en un ámbito sensibilizado como el que se vivía en esa época. En cambio sí era necesario preparar a las Unidades de maniobra (UUTT) pues estas necesitan una coordinación especial para cada operación, especialmente si esta es anfibia; por dicha razón el adiestramiento anfibio y terrestre del BIM2 Ec. se imponía. La oportunidad de una ETAPA de MAR de la FLOTA facilitó la tarea sin levantar sospechas, por otra parte el continuo adiestramiento de nuestras unidades de IM velaban el ENSAYO que se

estaba practicando.

Por todo lo expuesto sólo mencionaremos aquí el adiestramiento del BIM2 Ec y el BIVH.

El Adiestramiento Anfibio:

Como queda dicho la futura FD, o por lo menos su núcleo principal, necesitaba realizar un adiestramiento anfibio acorde con la magnitud de la operación en vista (sobre todo el BIM2 Ec. y el BIVH) con los Buques Transporte; en especial el Movimiento Buque a Costa. Al respecto extractamos del BCN 756 del informe del CNIM Miguel PITA, que en 1982 era Comandante de la Brigada de I.M. N° 1 y Segundo Comandante de la FD (y Jefe del EM de la FD):

Cuando comenzaron los periodos normales de Adiestramiento de la Flota de Mar se emitieron los pertinentes Planes del Comando de Operaciones Navales. Comando Naval y Comando de la Infantería de Marina, el Comando de la Brigada decidió aprovechar las etapas de navegación previstas para ser utilizadas por la Unidad que conformaría el núcleo de la Fuerza de Desembarco.

Efectuadas las coordinaciones del caso con el Comando de la División de Apoyo y Sostén de la Flota de Mar, se conocieron los periodos de navegación dispuestos para el BDT ARA "San Antonio" y en consecuencia la Brigada orientó su tarea al logro del mejor Adiestramiento Anfibio posible del Batallón de Infantería de Marina N° 2 Ec.

Así fue como en forma sucesiva se fueron impartiendo y desarrollando directivas, que dieron lugar a que dicho Batallón se embarcara en la etapa de mar comprendida entre el 19 y el 26 de marzo, con su Comandante y su Jefe de Operaciones, juntamente con los medios disponibles del Batallón de Vehículos Anfibios, para hacer todas las prácticas necesarias de Movimiento Buque a Costa y para que, fundamentalmente, adquiriese una capacitación adecuada en la operación con los vehículos anfibios.

La unidad realizó su adiestramiento en la zona de San Román, en Punta Buenos Aires (Península de Váldez), durante toda la etapa indicada y en esas circunstancias ni el Comandante de la División de Apoyo y Sostén, ni el Comandante del BDT ARA "San Antonio" tuvieron conocimiento de lo que estaba en desarrollo. De igual forma, el personal del Batallón de Vehículos Anfibios desconocía que podría empeñarse en algún momento en una operación como la de recuperación de las Islas Malvinas.

Cabe aclarar que ese Batallón era el que disponía de un mejor nivel de Adiestramiento Anfibio por haber participado durante el año 1981 en ejercitaciones anfibias durante la realización del operativo UNITAS XXIII. Al embarcarse el Jefe que había desempeñado el cargo de Jefe de Operaciones durante la primera etapa del planeamiento, el Segundo Comandante de ese Batallón Capitán de Corbeta I.M. Hugo SANTILLAN, quedó para continuar con todo lo que fuera necesario completar, en lo concerniente al Batallón 2. Unidad ésta que sería el Núcleo de la Fuerza de Desembarco.

El Comandante del BIM2 Ec. comenta en el Libro OPERACION ROSARIO:

Habiendo fijado el 15 de abril de 1982 como límite más temprano para poder estar en condiciones de ejecutar la operación, y con el objeto de acelerar la instrucción para alcanzar los niveles que yo consideraba indispensables, el 2 de marzo ordené a mi Segundo y a mi Jefe de Operaciones la elaboración de lineamientos que permitiesen alcanzarlos mediante una adecuada orientación de la instrucción. Con relación a los Planes de Instrucción, les quité libertad de acción a los Jefes de Compañías e impuse un programa que debían desarrollar durante cuatro semanas y que respondía a la operación a realizar. Tuve en cuenta que más del 50% de la Unidad tenía experiencia anfibia, la que se había evidenciado en 1981 con motivo de su intervención en el operativo UNITAS, mostrando un excelente nivel.

Como teníamos previsto completar la Instrucción Básica Anfibia del Batallón, debíamos embarcarnos con toda la Unidad. Por esa razón sugerí al Almirante que designara a otro Jefe como Jefe de Operaciones de su Estado Mayor a efectos de poder dedicarme de lleno al planeamiento de Unidad y al consiguiente adiestramiento. Asimismo le sugerí que hasta que ese Jefe fuese designado, continuase con el planeamiento mi Segundo Comandante, Capitán SANTILLAN. Las sugerencias fueron aceptadas por el Almirante el 18 de marzo, razón por la cual todo mi Batallón, excepto el Segundo Comandante, embarcamos en el BDT ARA Cabo San Antonio. El motivo del embarco era, como ya expresé, efectuar el Adiestramiento Básico Anfibio, esto es familiarizar al personal con la vida a bordo, su rutina diaria, los zafarranchos de incendio, abandono, práctica de transbordo a las embarcaciones de desembarco por la red de desembarco, embarco en los vehículos anfibios a oruga (VAO), etc.

Pero además de lo indicado, lo fundamental era practicar el Movimiento Buque a Costa (MBAC) orientado a las previsiones del empleo del Batallón en la operación de recuperación de las Islas Malvinas. A bordo, únicamente el Capitán CARBALLIDO y yo sabíamos cuál era el objetivo del adiestramiento. Ni siquiera el Comandante del buque, Capitán de Fragata Jorge L. ACUÑA (compañero de promoción), sabía nada al respecto.

El 22 de marzo efectuamos el primer ensayo de MBAC siguiendo el diagrama correspondiente al planeamiento efectuado, desembarcando en la playa San Román en el Golfo San José, de la provincia de Chubut. En tierra practicamos el avance de los VAO y tropa a pie en apoyo mutuo simulando el avance a través de una localidad.

El Batallón reembarcó luego de varado el "San Antonio".

Al día siguiente efectuamos otro ensayo similar y posteriormente practicamos el MBAC mediante vectoreo desde el buque (guiado de las embarcaciones usando el radar del buque) simulando un desembarco nocturno o en condiciones de poca o ninguna visibilidad. Es de hacer notar que los movimientos buque a costa de la Operación "Rosario" se realizaron tal cual como fueron ensayados en esta oportunidad.

Esta corta etapa de adiestramiento anfibio permitió al personal del Batallón que no intervino en el Operativo UNITAS del año anterior alcanzar los niveles anfibios que nos habíamos fijado. En esta temprana etapa de navegación también el Capitán ACUÑA, Comandante del buque, efectuó exitosamente el primer varado con el personal del San Antonio recién llegado de pase.

El 25 de marzo, en horas de la tarde, y ya de regreso, el Batallón desembarcó en VAO y VAR frente a Baliza Chica (Baterías), en proximidades del Batallón de Vehículos Anfibios. Allí nos esperaba ansioso su Comandante, el Capitán de Fragata IM Carlos CAZZANIGA, para averiguar cómo habían funcionado sus vehículos, que a costa de mucho esfuerzo, habían puesto a punto en las semanas anteriores.

LOS VEHÍCULOS ANFIBIOS

El contar con todos los vehículos anfibios era una pieza importante de todos los Modos de Acción estudiados pues ellos permitirían acrecentar el efecto de masa sobre la Guarnición Inglesa con el fin de que se rindieran lo antes posible con la menos cantidad de bajas posibles o sin ninguna. El alistamiento y adiestramiento de la compañía de Vehículos Anfibios a Orugas - VAO - fue vivido de la siguiente manera por el Jefe de Compañía TNIM Mario FORBICE (ahora CCIM):

Al regresar a la Unidad el día 1º de marzo de 1982 luego de haber hecho uso de mi licencia anual, recibí del Comandante de Batallón, Capitán de Fragata de IM Guillermo CAZZANIGA, la orden de incrementar el adiestramiento del personal y la recuperación de los vehículos anfibios, debiendo alcanzar al 10 de abril de 1982, el nivel aceptable de instrucción con la máxima cantidad posible de VAOS en servicio.

La situación era la siguiente: de los 21 vehículos disponibles, no todos se encontraban en servicio. Algunos estaban en situación de servicio limitado (la expresión limitado significa que algunos de sus sistemas requerían reparación), por lo que se encontraban contemplados en un plan de mantentimiento correctivo a desarrollarse a lo largo del año 1982 en función de las disponibilidades de repuestos y créditos. Entre éstos se encontraba el vehículo anfibio recuperador, cuya pluma estaba desmontada. Eso, como se verá más adelante, de faltar hubiera implicado una limitación bastante seria en lo que hace al apoyo de las operaciones, dada la intervención que al mismo le cupo.

A partir de la orden recibida se encaró una doble tarea; por un lado, el adiestramiento del personal que en gran parte era nuevo en la Unidad, en lo que hace a los cuadros; no así los conscriptos que ya habían participado en el ejercicio UNITAS de fines de 1981 y por ser además de la segunda y cuarta tanda de la clase 1962 eran veteranos en la Compañía. Por otro lado y simultáneamente, se llevó a cabo un plan de recuperación de vehículos que implicaba la participación de los mismos conductores que

debían a su vez adiestrarse, dado el corto tiempo con que contábamos.

Dentro del plan de instrucción y para consolidar el adiestramiento anfibio se había fijado entre los días 19 y 25 de marzo un embarco en el BDT ARA San Antonio junto con el BIM2 y parte de la Compañía VAR (Vehículos Anfibios a Rueda). A este embarco llegamos con los vehículos totalmente en servicio, o sea con todas sus partes y sistemas en servicio (comunicaciones, estación de armamento, planta de poder, sistema de visión nocturna y tren de rodaje y suspensión). En lo que hace al sistema de visión nocturna del conductor, aún se encontraba en revisión. El día anterior al embarco, el Almirante BÜSSER me ordenó destinar gran parte del esfuerzo a la puesta en funcionamiento de los sistemas de visión nocturna.

A esta altura, había una idea general de que con exactitud algo iba a suceder, pero no sabíamos qué ni cuándo. Tampoco conocíamos qué actividades o directivas tenían las otras unidades.

El 19 de marzo embarcamos los 12 vehículos y la totalidad de los conductores, incluido diez llegados en comisión de otras Unidades. Estos cuadros, que habían estado con anterioridad en el Batallón, fueron destinados inicialmente a completar la dotación de conductores de aquellos vehículos que no la poseían y el resto conformó un grupo de reserva.

En esta navegación teníamos como finalidad hacer el bautismo de los conductores nuevos en el lanzamiento por rampa e incrementar el nivel de adiestramiento en agua.

El BIM2 tenía para este embarco un plan de instrucción que únicamente en lo que hace a vehículos anfibios implicaba el desembarco del mismo en la playa de San Román, y luego cada uno continuaba con las actividades previstas.

Ya en la zona de San Román, se desarrollaron las ejercitaciones planificadas: Lanzamiento de los vehículos al agua, orbitage, aproximación a la línea de partida, cruce de la misma en 2 olas de 6 vehículos cada una, arribo a la playa en formación de línea y desembarco del BIM2. A partir de este último evento, cada Unidad continuó con sus instrucciones.

Los vehículos reingresaron al agua y se continuó practicando la conformación de olas, orbitajes y formaciones, saliendo y entrando varias veces.

El material soportó bien el adiestramiento.

Promediando el adiestramiento, el Comandante del Batallón IM N°2 ordenó que reuniera los vehículos y me subordinara a él. Se llevó a cabo un ejercicio que implicaba

el arribo a la playa en columna de a dos. Una vez en tierra, formación de una sola columna y descenso de 6 hombres por vehículo para dar seguridad inmediata durante la marcha.

Este tipo de empleo del vehículo me llamó la atención, ya que no respondía a ninguno de los procedimientos habituales, lo que me llevó a recordar los ejercicios hechos en el Curso de Aplicación, entre los cuales figuraba el desembarco en Malvinas, que por el tipo de playas respondía a este esquema.

Al regresar al Batallón, el 25 de marzo, nos esperaba el Comandante, quien me ordenó alistar la totalidad de los vehículos para embarcarlos el 28 de marzo nuevamente.

Durante nuestra ausencia el personal de mantenimiento había continuado con las tareas de recuperación con muy buenos resultados.

A raíz de la vigencia que a nivel periodístico se le estaba dando al tema Malvinas, el personal de la Unidad comenzó a tener algunos indicios de lo que podía llegar a ocurrir en el futuro.

Desde el momento en que regresamos comenzamos con los trabajos de mantenimiento.

El galpón de VAO era un hormiguero constante de gente que subía y bajaba de los vehículos. Personal militar y civil de los Talleres de Óptica, Armas Navales y Electrónica estaban abocados al mantenimiento de los sistemas de visión nocturna, estación de armamento y equipos de comunicaciones respectivamente, los que sumados al personal de la Unidad, conformaban un cuadro nunca visto con anterioridad.

Se trabajó día y noche sin interrupción y con un entusiasmo digno de ser destacado.

El viernes por la noche el personal casado concurrió por cinco horas a sus domicilios para despedirse de sus familias.

El sábado 27 de marzo a las 08.00 hs. iniciamos la marcha hacia Puerto Belgrano dos secciones completas de VAO (8 vehículos cada una), más el grupo comando constituido por el VAOC (vehículo comando) y el vehículo de apoyo; quedando en la Unidad el VA014, al que se le estaba terminando de reparar, el VAO recuperador, ya que el personal de mantenimiento que lo tripulaba estaba trabajando en el 14, y el VAO 17, que por falta temporaria de un repuesto no pudo ser puesto en servicio.

Por fin el sábado al anochecer estuvieron todos los VAOS a bordo del BDT, ya trincados y listos para la travesía. (del Libro Operación Rosario)

PLANEAMIENTO

En cuanto al planeamiento sólo se hará referencia a las tareas que hizo el Grupo de Trabajo en la medida que sea necesario para encuadrar la tarea de Estado Mayor realizada en el ámbito del Comando de la IM.

Tan pronto se dió la orden de comenzar el planeamiento de la futura FD el COIM designó al CCIM Guillermo BOTTO para que actuara como Oficial de Inteligencia quién acababa de asumir esa función en el EM del COIM.

INTELIGENCIA

El Capitán BOTTO trabajó en íntima relación con el CF Norberto VARELA N-2 del Comando de Operaciones Navales. Entre los dos constituyeron un excelente equipo de trabajo que rápidamente, comenzó a proporcionar buena y muy completa información.

Dice el ahora CNIM(RE) Guillermo BOTTO (extracto del libro OPERACION ROSARIO):

El día 7 de enero, fui citado a la casa del Almirante BÜSSER, quién me impuso respecto a los estudios a realizar para el caso eventual de que se ordenara desembarcar en Malvinas. Me aclaró que yo era el primer integrante de la IM que lo sabía, y en la oportunidad el Almirante me recalcó la importancia fundamental de mantener el secreto. También me hizo saber que los únicos que estaban en tema eran el Comandante de operaciones Navales, Almirante LOMBARDO, el Comandante de la Flota de Mar, Almirante ALLARA, el Comandante de la Aviación Naval, Almirante GARCÍA BOLL, el Jefe del Estado Mayor del CON, Almirante RODRIGUEZ y el Capitán de Fragata Norberto VARELA, a cargo del Departamento Inteligencia de ese Comando. El Almirante BÜSSER me ordenó entonces tomar contacto con el Capitán VARELA y realizar los estudios preliminares de Inteligencia entregándome un bibliorato con antecedentes y otras publicaciones.

Con el Capitán VARELA, y desde ese momento, trabajamos en permanente contacto. En primer lugar acopiamos información y cartografía con enorme dificultad, ya que no queríamos solicitar nada a la Jefatura de Inteligencia ni a nadie.

Inicialmente trabajamos en el Departamento Inteligencia del Comando de Operaciones Navales; estudiamos la información disponible y desplegamos la cartografía. Nuestra actividad se desarrollaba después de retirada de trabajo y los fines de semana.

A mediados de enero volcamos todos los datos disponibles en una carta náutica, y graficamos en la misma la ubicación de los establecimientos, pistas de aterrizaje, embarcaderos, fondeaderos, etc. Hicimos lo propio con un plano de Puerto Stanley en el que volcamos todos los objetivos de la ciudad y alrededores.

A esta altura recibimos la visita de los Almirantes y del propio Comandante de Operaciones Navales quién nos ordenó preparar una exposición para el día 27 de enero.

El temario de esa exposición incluía las características generales de las Islas, la población, los factores fijos y las fuerzas inglesas en la zona y una serie de conclu-

siones. Concurrieron a la misma, además de los cinco Almirantes de la zona, el Comandante del V Cuerpo de Ejército General de División GARCÍA, el Segundo Comandante, General de Brigada RUIZ y el Brigadier Mayor PLESSL, Comandante de Instrucción de la Fuerza Aérea.

Además de la cartografía con los datos, desplegamos fotografías que se encontraban en los informes correspondientes a los distintos objetivos.

A principios de febrero se perfilaban dos grandes conceptos de operación: uno que proponíamos nosotros, consistente en un desembarco en la Península de Fresinet y el otro, propuesto por la Fuerza Aérea que implicaba el arribo de efectivos del Ejército por modo aéreo, en aviones Hércules, previa conquista del aeropuerto por la misma Fuerza Aérea.

El planeamiento continuó desarrollándose en la primera quincena de febrero en el Comando de la Infantería de Marina, lugar al que llevamos la documentación y cartografía, ya que el Capitán VARELA salió de la zona en ese período.

Nuestras restantes actividades también seguían su curso dado que la premisa era siempre el secreto. No obstante, la aparición de noticias periódicas nos alarmaban ante el temor de la infidencia. El día 8 de febrero debíamos tomar contacto con el Vicecomodoro GILOBERT en Buenos Aires.

Con el Capitán VARELA, que se encontraba en Mar del Plata, teníamos un código. Así pude hacerle llegar la orden de viajar a Buenos Aires.

El Vicecomodoro GILOBERT había estado en Malvinas a cargo de LADE los años 1980 y 1981, de modo que preparé un listado con todos los interrogantes, tendiente fundamentalmente a clarificar los objetivos. También llevé a la reunión cartografía incluyendo un plano de la ciudad que quedó en poder de GILOBERT junto a los interrogantes para ser clarificados por él mas adelante.

En la Jefatura de Inteligencia Naval tomé contacto con el Capitán GAFFOGLIO, que era representante en Malvinas de Transportes Navales y viajaba a las islas por ese motivo al día siguiente. Con la premura del caso y ante la imposibilidad de consultar, le hice personalmente dos requerimientos: cartografía y toda clase de datos de las playas de la península.

Ambos jefes conocían muy bien Puerto Stanley, sin embargo mientras GILOBERT conocía mas a la gente del gobierno (Gobernador, autoridades, etc), GAFFOGLIO tenía numerosos contactos a nivel de la población.

Desde el comienzo tuve la intención de viajar a Malvinas, incluso por cuenta propia. Solicité autorización y me fue denegado por el Almirante BÜSSER ante el riesgo de delatar la operación.

A mediados de febrero todo el material, documentación y cartografía fue nuevamente llevado al Comando de Operaciones Navales por haber regresado el Capitán VARELA. Posteriormente, ante la necesidad de disponer de un local para el planeamiento, se asignó el Cuarto de Guerra de la Fuerza de Apoyo Anfibio. En ese lugar se creó una Central de Inteligencia Conjunta.

Al regreso de Malvinas, el Capitán GAFFOGLIO realizó un informe actualizado (FEB82)

y también aportó cartografía, una carta inglesa del BAS (British Antarctic Survey) escala 1:50.000 integrada por 29 hojas.

Por orden del Almirante ALLARA se agregó a nuestro grupo el Capitán Ricardo F. OCHOA que en ese momento era el Jefe de Inteligencia y Comunicaciones de la Flota de Mar, y con el Capitán VARELA completamos una apreciación de inteligencia que posteriormente se convirtió en el Anexo Inteligencia de la Orden de Operaciones.

Mientras se iniciaba el trabajo de Inteligencia el Comandante de la Infantería de Marina, empezó su trabajo previo al del futuro EM de planeamiento aun no nominado, excepto la previsión de designar al CFIM WEINSTABL como N-3 bien regresara de su licencia. Se abocó a estudiar su Misión y a preparar su Orientación para cuando se constituyera a pleno su EM.

Esta Orientación es la guía que emite el Comando para encauzar la tarea de su EM y exige un exhaustivo estudio de la Misión. En este caso se debió analizar el marco estratégico y en particular, los condicionamientos políticos a los que estaría sometida la operación, es decir INCRUENTA, BREVE, OBTENER LA SORPRESA (lo que obligaba a un estricto secreto).

La Misión del Comandante Superior de la Operación que había acordado el GRUPO DE TRABAJO era:

"Reconquistar la totalidad del archipiélago de las Islas Malvinas y su dependencia, a fin de reintegrarlas definitivamente a la Soberanía Nacional".

De la tarea le correspondía a la FD: La recuperación de las Islas Malvinas.

Dice el CLIM BÜSSER:

Lo verdaderamente perturbador era el requisito de que la operación resultara incruenta. Cada vez que pensaba que yo había participado en el análisis y proposición para que se impusiera este requisito, me parecía que había cometido un error personal, ya que las dificultades para lograr ese resultado se veían muy grandes y cualquier error podría traducirse en serio desprestigio para la Infantería de Marina.

Tendríamos que extremar las medidas de control y de supervisión, además de estructurar una operación que permitiera su ejecución muy precisa.

Analiqué la fuerza de defensa de las islas. Consistía en un destacamento de Infantería de Marina de 44 soldados, (un Jefe del grado de Mayor y un Teniente, seis Suboficiales y 36 Soldados). Se lo relevaba anualmente entre los meses de marzo y abril. Era un destacamento reducido, instalado en un lugar donde no había ni muchas exigencias ni mayores problemas, que tenía algunos antecedentes de indisciplina. Se sabía que una oportunidad algunos soldados habían sido desalojados de un PUB por estar ebrios y haciendo desórdenes. Como reacción, regresaron al cuartel, tomaron dos grandes camiones y gruesos cables de acero con los que habían pretendido echar abajo el edificio del PUB, que era de madera, envolviendo los cables en los costados del edificio y tirando con los camiones. Causaron importantes daños. Nuestra inteligencia de nivel superior formulaba una conclusión más: era gente agresiva y con iniciativa, y eso vale en el combate.

Contaba además con una Fuerza de Defensa Civil (FALKLAND ISLAND DEFENCE FORCES-FIDF), constituida por voluntarios de 16 años en adelante, que podían tener armas en sus casas y que hacían frecuentes ejercicios de adiestramiento y tiro. El Jefe era un Mayor retirado que actuaba como gerente del Banco local; sus efectivos eran de 57 hombres. Durante la recuperación de Malvinas encontramos locales destinados a la FIDF con abundante armamento de todos los calibres y gran acopio de munición.

Malvinas se caracterizaba por ser un archipiélago con una sola localidad, Puerto Stanley, donde se encontraba casi la mitad de la población total, las fuerzas militares, la autoridad política y administrativa, el puerto y aeropuerto y donde se encontraba toda la actividad comercial. Vale decir, si se ocupaba este objetivo con todo lo que estaba en él, se consumaba de hecho la recuperación de Malvinas. Si se desembarcaba en otro lugar, el efecto sería incompleto y sin ningún valor. Para dar la imagen de una recuperación total, podía hacerse un par de desembarcos en algún otro lugar en la zona rural que comprendiera las dos islas principales.

El requisito de que la operación fuera incruenta planteaba un problema difícil de resolver. Cuando las armas entran en acción las consecuencias son heridos y muertos y rotura o destrucción de cosas materiales. Si la lucha se desarrollaba en la localidad, todo se complicaba porque estarían involucradas personas y bienes no sólo militares sino también civiles. Precisamente lo que había que evitar. La conclusión era inmediata: había que lograr que el enemigo se rindiera antes de empezar el combate.

Y con esa conclusión aparecía un nuevo problema. Las fuerzas que se tendrían que rendir antes de empezar el combate era británicas. Gran Bretaña debe ser la potencia moderna con más vieja tradición militar. El Imperio Británico se construyó usando su flota que desembarcaba tropas de marinería en todos los lugares del globo donde pudiera haber un interés económico, estratégico, político o de cualquier otra naturaleza. Luego llegaban los comerciantes para consolidar lo conquistado y fuerzas para protegerlos. Dentro de ese esquema, el Reino Unido desarrolló una recia tradición en el que el sentido de que las tropas británicas no se rinden sin antes haber salvado el honor, lo que significa que deben causar y sufrir un número tal de bajas que justifiquen la rendición ante la falta de esperanzas en el éxito. Todo esto estaba en directa contraposición con nuestro requisito de resultado incruento.

Estimé que la operación a realizar tendría que presentar al Gobernador y al comando enemigo en cuadro tan súbito, confuso y contundente de dominio y superioridad total de nuestras fuerzas, que fuera suficiente para quebrar su voluntad de pelear y que ello lo indujera a una rápida rendición. Lo que tenía que hacer era introducir cuanto antes en la mente de ese enemigo la idea de la derrota y de que carecían de toda esperanza de refuerzos o de alternativas. Y ese "cuanto antes" significaba que debíamos lograrlo antes de que empezaran a hablar las armas.

Para conseguir todo eso especifiqué en mi Guía de Planeamiento que los modos de acción a concebir debían satisfacer los siguientes requisitos:

- a- Ejecución sorpresiva y simultánea sobre todos los objetivos de prioridad uno, con una masa de fuerzas sobre cada uno que asegurara el éxito inmediato.

- b- Para el logro de cada objetivo se ejecutaría una acción específica y se prevería una operación alternativa para el caso de que fracasara la primera.
- c- Evitar daños a instalaciones civiles y a las personas, para lo cual habría que poner en tierra, desde el primer momento, efectivos de tal magnitud que desalentaran cualquier intento de resistencia.
- d- La operación comenzaría antes de las primeras luces, con ataque simultáneo sobre las tres zonas de objetivos de prioridad uno:
 - 1) Cuartel de Royal Marines. Propósito: Neutralización de la guarnición en su cuartel, fuera por captura o por cortar el camino hacia la población.
 - 2) Zona del aeropuerto. Propósito: Asegurar operabilidad de la pista para aviones argentinos que transportaran efectivos del Ejército e impedir su uso a aviones de las islas. Comprendería:
 - Captura previa del faro San Felipe.
 - Neutralización del personal del aeropuerto.
 - Despejamiento de la pista si era necesario.
 - Captura de teléfonos y equipos de radio.
 - 3) Localidad de Puerto Stanley. Propósito: Captura de instalaciones, servicios públicos, sistemas de alarmas, autoridades e integrantes de fuerzas de defensa y de seguridad, como también los buques surtos.
- e- Posteriormente se completaría el control de toda la población de Stanley y luego se capturaría Drawin-Goose Green, Puerto Zorro, San Carlos y otros objetivos a determinar.
- f- Se fijaban las fases de la operación, sus alcances y los responsables de su ejecución, indicando el organigrama de comando para cada una de ellas. La Fuerza de Desembarco debería transferir la responsabilidad del control del objetivo al Ejército en la Fase 4, aproximadamente a H+6 y reembarcarse de inmediato.

Una vez incorporado el CFIM WEINSTABL le fueron asignadas tareas relacionadas con la Operación como Comandante del BIM2 Ec. y N-3 de la FD.

Recibió la Guía del Planeamiento con una recomendación extra: "La futura operación debía hacerla evidente a los defensores como si la acción de los atacantes se estuviera proyectando desde todas las direcciones y con una gran movilidad de los vehículos blindados a emplear, en forma tal que durante un cierto tiempo no pudieran determinar dónde estaba el esfuerzo principal. Todo ello con el propósito de aumentar su desconcierto y facilitar un quebrantamiento espiritual. Pocos días después se preparó un cronograma de planificación que preveía tener todo listo para el 15 de abril, con el mismo concepto de margen de tiempo que se había aplicado para la preparación de los vehículos anfibios.

Las actividades desarrolladas por el Capitán WEINSTABL están detalladas en el Diario de Guerra del BIM2 Ec. del que se agrega fotocopia por considerarlo un documento histórico relevante.

Extractamos del libro OPERACION ROSARIO los siguientes conceptos del CNIM(R) Alfredo R. WEINSTABL (CFIM en 1982):

El 29 de enero de 1982 en horas de la mañana fue requerida mi presencia en el despacho del Comandante de la Infantería de Marina, Almirante BÜSSER, quién con gesto grave y sin pronunciar palabra me entregó una hoja de papel manuscrita por él mismo donde se leía: "MISION: reconquistar las Islas Malvinas a fin de incorporarlas definitivamente a la Soberanía de la Nación".

El Almirante BÜSSER me explicó que en virtud de las malas perspectivas de las negociaciones por MALVINAS había que planificar preventivamente la operación de recuperación de las islas mediante la ejecución de una Operación Anfibia en la cual, si se llegaba a ejecutar, el Batallón de Infantería de Marina N°2, mi Batallón, sería el núcleo de la Fueza de Desembarco. Asimismo me entregó un bosquejo con grandes lineamientos del plan y me comentó puntos de vistas a tener en cuenta. Yo debía, sobre esas bases de planeamiento, preparar modos de acciones tentativos para cumplir con la misión mencionada precedentemente.

El 1° de febrero me reuní con el Comando de IM con el Capitán BOTTO, quien me hizo una amplia exposición de inteligencia sobre toda la información que se disponía de las Islas MALVINAS. Esta abarcaba desde aspectos geográficos y meteorológicos, relevamientos de la población, su forma de pensar, líderes, etc., hasta los aspectos militares del archipiélago. Incluía una gran cantidad de fotografías muy actualizadas sobre aspectos de interés, playas de desembarco, cuartel de los Royal Marines, etc.

El 2 de febrero el Almirante BÜSSER concurrió a mi Batallón y en mi despacho hablamos cerca de dos horas sobre las bases del planeamiento a ejecutar, los aspectos que él consideraba fundamental tener en cuenta y sobre su aspecto del Plan de Maniobra en Tierra. En esa oportunidad le solicité incorporar al planeamiento al Jefe de Operaciones de mi Batallón, Capitán de Corbeta IM Néstor Hugo CARBALLIDO. Uno de los aspectos tratados fue el cronograma tentativo para estar listo en el plazo más breve posible, considerando que en ese momento mi Batallón estaba con licencia anual y los planes debían ser confeccionadas en forma total. Apreciamos así que la fecha más próxima en que podríamos estar listos era el 15 de abril. El Almirante me ordenó que preparara al Batallón para esa fecha.

El 3 de febrero me reuní con el Capitán CARBALLIDO, lo puse en situación sobre el planeamiento a desarrollar explicándole las estrictas medidas de seguridad y secreto que debían observarse.

El 4 de febrero, juntamente con el Capitán CARBALLIDO, concurrimos al Comando de IM para ver al Capitán BOTTO, quien rápidamente lo puso al tanto sobre la inteligencia disponible y nos entregó la información que posibilitaría la iniciación del planea-

miento.

El 5 de febrero concurrimos al Comando de IM para completar la lectura de las carpetas de inteligencia y desarrollar un plan preliminar en base al primer borrador preparado por el Almirante BÜSSER, como concepto de la operación, lo desarrollamos con los mayores detalles posibles a esa altura del planeamiento y posteriormente lo graficamos sobre una carta náutica de las Islas MALVINAS, que entregué al Almirante, quien a su vez se debía reunir en el Comando del V Cuerpo de Ejército con el General de División Osvaldo J. GARCIA para su exposición.

Al respecto de esa entrevista dice el CLIM BÜSSER:

Durante esos días el Señor General GARCIA me invitó a ir hasta su despacho en el Comando del V Cuerpo de Ejército para analizar en detalle todos los objetivos determinados en la totalidad de las islas y en particular en la localidad de Puerto Stanley. Fue un exhaustivo estudio donde consideramos con mucha profundidad las características de cada objetivo, la gente que sería necesaria para su captura o control, las necesidades de inteligencia adicional. Este pudo parecer a primera vista un esfuerzo desproporcionado para nuestra jerarquía, pero allí se deriva una importante lección: Cuando los Comandante intervinientes han participado intensamente en el proceso de planificación y conocen en detalle los problemas que genera cada objetivo parcial, están en mejores condiciones para afrontar durante el desarrollo de las acciones las interferencias que se producen naturalmente e introducir de inmediato las modificaciones necesarias sin necesidad de un análisis largo y exhaustivo a cargo de los miembros del Estado Mayor. Eso fue exactamente lo que nos pasó al General GARCIA, al Almirante ALLARA y a mí cuando el 1° de abril debimos modificar el Plan en virtud de haber cambiado la suposición del logro de la sorpresa y estar el enemigo preparando su defensa.

Continúa el Capitán WEINSTABL:

El 10 de febrero concurrí al Comando de IM para continuar con la lectura y estudios de las carpetas de inteligencia disponibles sobre las Islas MALVINAS, y recibí algunas instrucciones del Almirante BÜSSER sobre el análisis de los Modos de Acción Tentativos (MAT) que estábamos desarrollando para la operación de recuperación de las Islas. Bosquejamos seis modos de acción diferentes, tarea en la que trabajamos también al día siguiente.

El 18 de febrero, como el Cuarto de Guerra del Comando de IM quedaba chico para la cantidad de cartas, planos y planillas que había que exhibir, y además el movimiento y la actividad no era suficientemente discreta, el Almirante ordenó la búsqueda de otro local apropiado. finalmente se decidió habilitar la Central de Operaciones de Combate de la Fuerza de Apoyo Anfibia (FAPA) como sala de Planeamiento de la Operación.

Al mismo tiempo se comenzó con la adecuación de unos locales del Batallón de Infantería de Marina N° 2, como un segundo Cuarto de Guerra.

El 19 de febrero concurrí con el Capitán CARBALLIDO al Cuarto de Guerra para completar la exposición y preparación de los modos de acción graficados y desarrollados, la organización de la Fuerza de Desembarco (FD), la determinación y asignación de objetivos y medios para la ejecución de la operación, la determinación de la cartografía náutica y terrestre existente. El Almirante BÜSSER efectuó durante la mañana una revisión de la exposición a realizar ante el Comandante del V Cuerpo de Ejército, donde se incluían seis modos de acción tentativos (MAT). Durante dicha revisión surgió un séptimo modo de acción a raíz de algunas variaciones introducidas en uno de los anteriores. A la tarde se realizó la exposición de los Modos de Acción Tentativos. El General adoptó su resolución respecto al "MA elegido", que con algunas pequeñas modificaciones debía de ahora en más realizarse en detalle.

El 24 de febrero concurrí al Comando de la Flota de Mar para recibir directivas con relación al desarrollo del planeamiento de la operación y afectos de integrar el planeamiento con los otros dos componentes del Poder Naval. Se encontraban presentes el Almirante Gualter Oscar ALLARA, el Jefe de Operaciones de la Flota, Capitán de Navío Carlos Alberto COLI, y el Jefe de Inteligencia, Capitán de Fragata Ricardo Francisco OCHOA.

Durante la mañana del 25 de febrero fui con el Jefe de Operaciones a la Central de Operaciones de Combate (C.O.C) para desarrollar el modo de acción seleccionado. Al día siguiente se continuó con esta tarea integrando nuestro plan al plan de la Fuerza de Tareas Anfibas. A esta altura en la C.O.C. ya trabajaban algunos Jefes de la Flota y de la Aviación Naval.

El 1° de marzo regresó de su licencia la mitad de mi Batallón y con autorización del Almirante informé a mi segundo el Capitán SANTILLAN, sobre la actividad que estábamos realizando ya hacía casi un mes. A partir de ese momento se incorporó al equipo de planeamiento.

Los Capitanes SANTILLAN, CARBALLIDO y yo concurrimos nuevamente el 9 de marzo a la COC para iniciar el planeamiento de detalles del Batallón como Unidad de Tareas de la Fuerza de Desembarco.

Como para ese entonces la COC ya resultaba demasiado pequeña para permitir el trabajo de los Jefes de la Flota, de la Aviación Naval y el nuestro, ordené previa autorización del Almirante BÜSSER, el acondicionamiento de la Sala de Situación de mi Batallón como COC de la Fuerza de Desembarco.

A partir de este día intervinieron en el planeamiento el Comandante de la Brigada de Infantería de Marina N° 1, Capitán de Navío IM PITA y el Capitán de Corbeta IM ARRILLAGA. Este último como Jefe de Asuntos Civiles.

En la Sala de Situación colocamos una ampliación de la carta de la localidad de Puerto Stanley, escala 1:500. Era tan grande (6x1,80 mts) que prácticamente cubría el frente de la sala, pero en compensación permitiría graficar hasta el más mínimo detalle de la localidad. Se utilizó básicamente para graficar sectores de responsabilidad de las

compañías y los objetivos vitales dentro de la población (usina, estación de radio, tanques de combustibles, etc.). Para ese entonces ya se había incorporado al planeamiento el Comandante de la Agrupación de Comandos Anfibios, Capitán de Corbeta IM SANCHEZ SABAROTS, quien encabezaría otra Unidad de Tarea.

Como teníamos previsto completar la Instrucción Básica Anfibia del Batallón, debíamos embarcarnos con toda la Unida. Por esa razón sugerí al Almirante que designará a otro Jefe como Jefe de Operaciones de su Estado Mayor a efectos de poder dedicarme de lleno al planeamiento de Unidad y al consiguiente adiestramiento. Asimismo le sugerí que hasta que ese jefe fuese designado, continuase con el planeamiento mi Segundo Comandante, Capitán SANTILLAN.

Las sugerencias fueron aceptada por el Almirante el 18 de marzo.

En la medida que iban llegando de la licencia anual los jefes estrictamente necesarios para el planeamiento se incorporaban al pequeño EM, eso es lo que sucedió con el CNIM Miguel A. PITA, quién comenta:

Asumí el Comando de la Brigada de Infantería de Marina N° 1 el día 11 de febrero de 1982, y el día 15 fui impuesto por el Comandante de la Infantería de Marina, sobre la tarea que debería ir pensando, analizando y desarrollando, indicándome además que si bien había ya un inicio de todo este planeamiento, ocuparía el cargo de Jefe de Estado Mayor y Segundo Comandante durante la eventual y aún no muy probable operación de recuperación de las Islas Malvinas. A partir de esta circunstancia, tomé contacto con los jefes que estaban ya trabajando en esta tarea - como lo expresé previamente - a fin de interiorizarme del concepto general de la operación.

A partir de ese momento, el Comandante de la IM, me dio una fecha posible y me dijo que su intención era acortar al máximo los plazos en la preparación del material y en el adiestramiento del personal para poder responder, ante cualquier situación imprevista, que obligara a anticipar la Operación. De igual forma, me mencionó el concepto general de lo concebido hasta ese momento y que la ARMADA ejecutaría esta tarea con la Infantería de Marina, con una Fuerza de Desembarco a nivel Batallón, y que también participarían las otras Fuerzas, ante la necesidad de un trabajo conjunto.

En síntesis, la Fuerza de Desembarco debería conquistar y ocupar los objetivos que le correspondían y posteriormente los efectivos de la Infantería de Marina serían relevados por el Ejército para la ocupación de Puerto Stanley y sus zonas de influencia, como así también de los otros lugares de importancia de las Islas, para su control y posterior gobierno.

También me expresó el Comandante de la IM, que era de especial necesidad, trabajar fundamentalmente en la concepción de todas aquellas ideas que permitiesen mejor control y gobierno de la población basado en lo siguiente:

1. El habitante de las Malvinas es un individuo que vive en territorio argentino.
2. El respeto de la propiedad privada, libertad individual, y mantenimiento de sus formas de vida.

3. Mantenimiento de los servicios públicos para que sin ningún inconveniente pudiera desarrollarse normalmente la vida en ese ámbito.
4. Evitar de toda forma que hubiere una agresión por parte nuestra al individuo que vivía en las islas, porque debía ser considerado un habitante más del suelo argentino.

Después de esta orientación y recibida la información inicial con una exposición realizada por el Capitán de Fragata de IM Alfredo Raúl WEINTABL, entre los días 15 y 20 de febrero, aproximadamente, respecto de lo que estaba definido como Plan General de las Operaciones, continuamos con el planeamiento sin ir más allá del normal desarrollo de todo aquello que estaba concebido. El plan se basaba fundamentalmente en la obtención total de la sorpresa, de modo que todas las previsiones estaban dadas para que las operaciones pre-hora H facilitaran una acción lo más incruenta posible, lo que nos daría posibilidad de un control más estricto de toda la población y de los Royal Marines. En consecuencia, nuestro Movimiento Buque a Costa por superficie, sería nocturno. El Aeropuerto sería capturado por efectivos de la Fuerza Aérea, mediante una acción tipo golpe de mano (personalmente nunca conocí su planeamiento o concepción) para luego permitir el aterrizaje de un C-130, a la hora "H", con efectivos del Regimiento de Infantería 25 del Ejército.

PLANEAMIENTO LOGISTICO

Recién el 23 de marzo fue citado al despacho del COIM el CFIM Hernan L. PAYBA, quién sería a partir de ese momento el N-1 y N-4 de la Operación. El Capitán PAYBA comenta lo siguiente en el Libro OPERACION ROSARIO:

El problema a resolver estaba comprendido y tenía menos de 3 días para hacerlo. La magnitud de los efectivos y el escaso tiempo disponible para adoptar las previsiones necesarias que aseguraran la carga de combate, el embarco del personal y el sostén de las tropas en tierra, se presentaban como factores limitantes. A primera vista parecían difíciles de salvar. Si bien la fuerza permanecería sólo 24 horas en tierra, había que prever cualquier contingencia adversa ya fuera debido a la meteorología o a la acción del adversario, para lo cual el Comandante fijó un nivel de seguridad en los abastecimientos de 7 días, lo que representaba un considerable volumen y tonelaje a trasladar al objetivo e incrementaba los tiempos de preparación y estiba para afrontar sin pérdidas los 4 ó 5 días de navegación, en un mar por lo general bravío y poco afable con los Infantes de Marina y sus bagajes.

El secreto impuesto a la operación se presentaba como otro factor límite; recién el 24 de marzo fui autorizado a designar mis ayudantes y se incorporaron el Capitán de Corbeta MAURIZIO en Personal y los Tenientes de Navío TARNOSKI en Logística y CITTA para el embarco. En las caras de estos oficiales, al recibir la orden, se reflejaba una sincera emoción por la tarea a realizar. La misma emoción que había sentido yo un día antes, pero tampoco para ellos había tiempo para emociones. Sólo quedaba tiempo

para el trabajo.

Antes de continuar con el relato de los hechos, es preciso destacar que el fantasma del tiempo, que nos preocupaba a los Logísticos se fue disipando rápidamente al comprobar el grado de preparación para la guerra que había alcanzado las unidades participantes en la operación. Las previsiones contenidas en los planes de alistamiento, su conocimiento por todos los niveles, el adiestramiento logístico alcanzado, que sin ser ideal debido a la época del año, permitían aventurar que en pocas horas el personal y su carga de combate estaría en condiciones de embarcar listos para operar. El cumplimiento de los planes de mantenimiento garantizaban el pleno funcionamiento de los vehículos anfibios, de los sistemas de armas y comunicaciones. Sólo restaba volcar el esfuerzo en la preparación de la carga, su embarco y en no olvidar nada que pudiera hacer falta a tanta distancia del continente.

En la mañana del 26 de marzo, luego de conocer en detalle el Plan de Maniobra en Tierra, el Plan de Desembarco, calcular las necesidades, comprobar las existencias en Depósitos y Arsenales, quedó concretado el Anexo Logística del Plan de Operaciones y fue aprobado por el Comandante.

Al comenzar la tarea de este mismo día se impartió verbalmente la directiva logística a los Comandos de Unidades y Grupos de Tarea de la Fuerza y recién en ese momento quedó conformada la fracción de los Servicios para Apoyo de Combate asumiendo como Jefe el Capitán de Fragata THEAUX y como segundo el Capitán de Corbeta MOREYRA.

El semblante de estos Jefes a medida que escuchaban la orden, ante el cúmulo de actividades a desarrollar y el poco tiempo asignado para la mismas, iba cambiando de color alcanzando el tono más subido al conocer que el embarco de la carga se iniciaba a las 00.00 horas del 27 y debería finalizar 24 horas más tarde. No obstante, aclaradas las dudas y luego de reunirse con los elementos asignados, iniciaron una intensa y ardua labor para alistar la carga, los abastecimientos, elementos de transporte, sanidad y de mantenimiento. Debían prepararlos para el embarco en los mismos Depósitos y Arsenales y moverlos en horas de oscuridad para no despertar inquietudes en los barrios militares y civiles de la zona. Se presentaba a esta organización logística la perspectiva de casi 40 horas de continuo trabajo, prácticamente sin tiempos para alimentarse ni descansar.

Los SPAC (Servicios Para Apoyo de Combate) trabajaron en los polvorines, intendencias y pañoles de la Base Naval Puerto Belgrano y de la Base Naval de IM Baterías, impermeabilizaron los vehículos anfibios, camiones, camionetas, ambulancias, cocinas de campañas, piezas de artillería, etc., se prepararon las raciones, el material de sanidad, equipos de reposición y hasta elementos de bienestar.

Como hemos dicho no es intención de este trabajo desarrollar ni agregar los planes confeccionados sólo se quiere resaltar "el como" se hizo. No obstante en el próximo Capítulo trataremos el estudio de EM realizado para llegar al Modo de Acción Seleccionado.

CAPITULO 4

TRABAJO DEL ESTADO MAYOR

Sin entrar en una secuencia doctrinaria estricta veremos en este Capítulo cómo se analizó la situación para llegar al Desarrollo del Plan General definitivo. Este punto es muy importante pues se ve el razonamiento de un EM en la resolución de un problema militar real. Por dicho motivo tratamos este tema fuera de la secuencia cronológica de la Operación.

Por razones de espacio no se agrega a esta SEPARATA el PLAN DE OPERACIONES de la FD resultante, para mas detalle ver Boletines Informativos editados por la Oficina Malvinas del COIM.

ANÁLISIS DE LAS CAPACIDADES DEL ENEMIGO

Una vez analizada la Misión de la FD y emitida la Guía de Planeamiento por parte del Comandante, el EM inició el estudio de las capacidades del enemigo.

Si bien la Suposición era que se lograría la sorpresa se estimo prudente considerar que ello sólo sería posible con la sorpresa estratégica, pero que era muy improbable el mismo éxito con la sorpresa táctica, por lo que las capacidades a asignar al enemigo deberían contemplar algún grado de rápido apresto o alistamiento defensivo.

También se estimo que se debía atribuirle al enemigo que tuviera desarrollados con anterioridad algunos sencillos planes defensivos que le permitieran, frente a una alarma dada o al conocimiento de nuestra presencia o cercanía, la ocupación rápida de una estructura defensiva con las pocas fuerzas que disponía.

CAPACIDADES DEL ENEMIGO

En ese marco, el Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco consideró tres capacidades del enemigo a saber:

- **Capacidad 1:** Proteger el área focal de Puerto Stanley con hasta un destacamento de Royal Marines y 60 voluntarios desplegados en oportunidad. Podía defender las playas próximas a Yorke Point, el Aeropuerto, el istmo (objetivo "zulú") o combatir dentro de la localidad hasta las últimas consecuencias.

Esta capacidad era la mayor amenaza al requisito de operación incruenta.

- **Capacidad 2:** Ejecutar operaciones de resistencia activa/pasiva, con efectivos regulares e irregulares mezclados en la población y/u operando desde proximidades de la localidad, a partir de la iniciación de las operaciones propias.

Implicaba la adopción por el enemigo de una modalidad de guerra de guerrillas, proyectada desde fuera de la localidad pero con apoyo de la población. Constituía una de las amenazas mayores para el cumplimiento de nuestro requisito de rápida ejecución, ya que la localización y captura del enemigo no podía demandar un lapso prolongado.

Capacidad 3: Ejecutar actos de sabotaje y destrucciones de las facilidades logísticas y de servicios de Puerto Stanley.

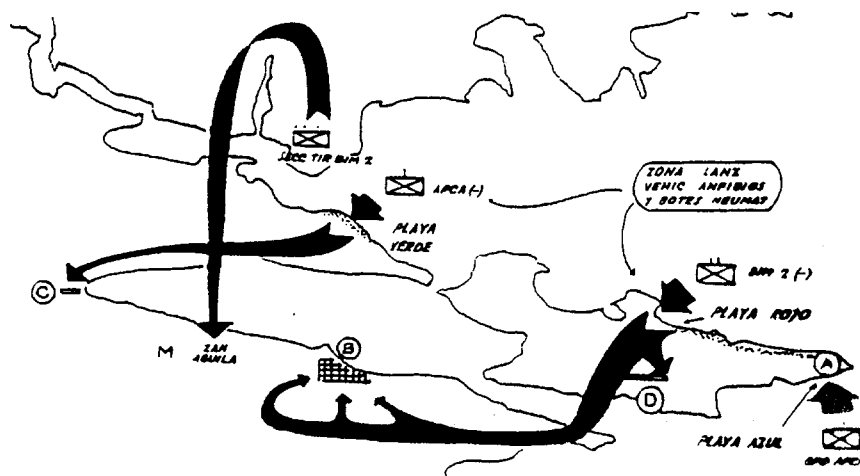
Podía crear serios problemas en la relación ulterior con la población y afectar nuestro requisito de no causar daños materiales.

LOS MODOS DE ACCIÓN RETENIDOS A PROPONER AL GRUPO DE TRABAJO

El reducido EM de la FD presentó al Grupo de Trabajo los diferentes Modos de Acción concebidos para ejecutar la operación a cargo de la Fuerza de Desembarco..

Se prepararon seis (con un séptimo que fue el M.A.C Recomendado) que se describen sintéticamente a continuación:

1- MODO DE ACCIÓN 1:

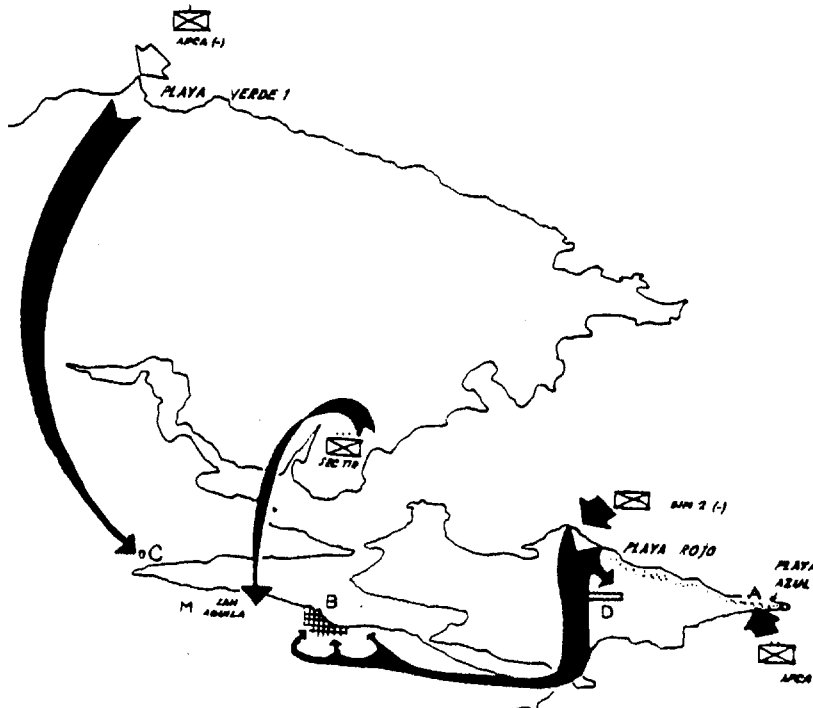


Consistía en:

- Previo a la Hora "H", desembarco de un Grupo de la Agrupación de Comandos Anfibios (APCA) desde submarino, en PLAYA AZUL, captura del objetivo "A" (Faro San Felipe) y posterior marcación de playa Rojo.
- Desembarco de APCA desde buque de superficie en PLAYA VERDE, ocupación de posiciones relativas favorables para la captura o neutralización de la guarnición militar y su cuartel (objetivo "C").
- Desembarco del BIM2 en PLAYA ROJO, ocupación del objetivo "D" (aeropuerto), aproximación al objetivo "B" (localidad) y captura o neutralización de la guarnición militar enemiga y su cuartel.
- Helidesembarco de una sección de tiradores, a la orden, en zona de aterrizaje de helicópteros (ZAH) "Águila" para ocupar posición de bloqueo en "M", impedir el desplazamiento de la guarnición hacia la localidad y eventualmente reforzar el ataque de la APCA a la guarnición británica.
- Ocupación, control total y protección de objetivos vitales en la localidad, por el BIM2.

- f- Desembarco de una Sección de tiradores del BIM2, desde buque por superficie en Bahía FOX y control del caserío y habitantes.
- g- Conquista del caserío de Goose Green, con dos secciones de tiradores del BIM2, desplazadas en VAO's desde Puerto Stanley, una vez cumplida la fase anterior.

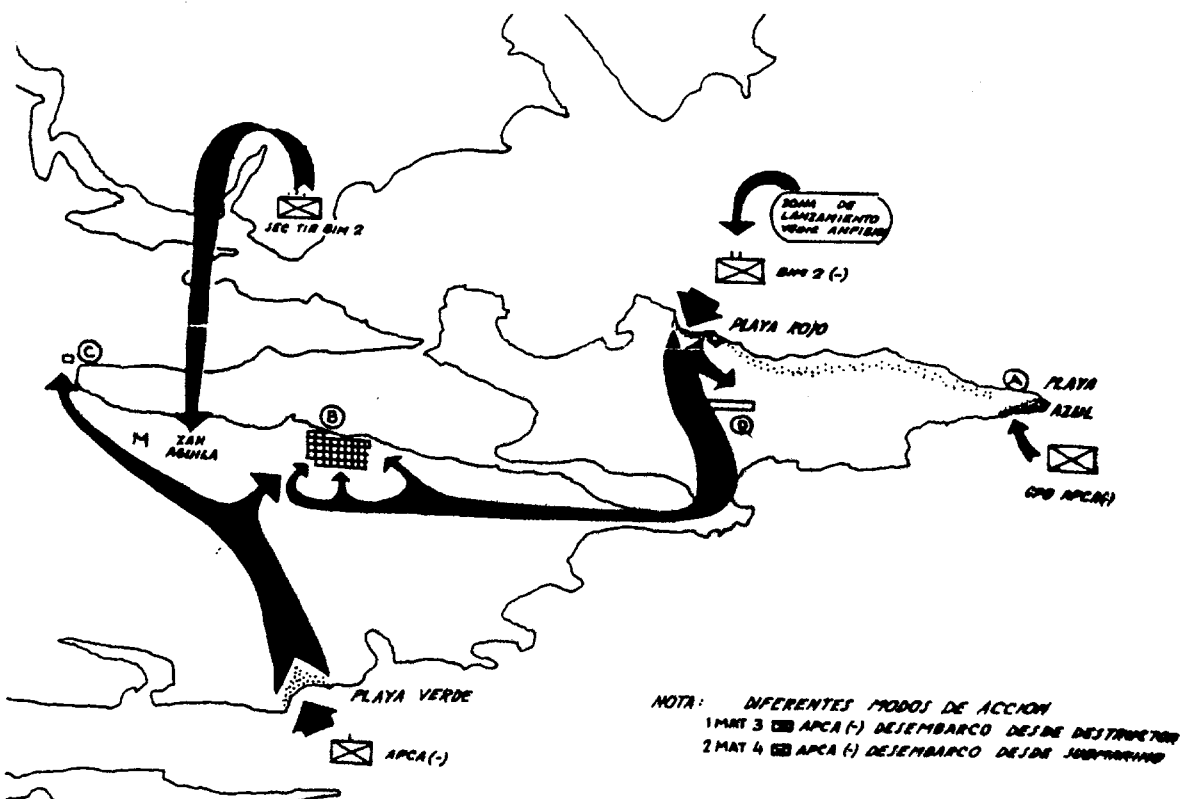
2- MODO DE ACCIÓN 2:



Consistía en:

- a- Idem MAT 1.
- b- Desembarco de la APCA desde buque de superficie en PLAYA VERDE 1 (4 km al Este de Bahía Urania), aproximación al objetivo "C" y adopción de posiciones relativas favorables para su captura y neutralización.
- c- Helidesembarco, a la orden, de una Sección de tiradores en ZAH "Águila" para ocupar posición de bloqueo en "M" y eventualmente reforzar el ataque de la APCA sobre "C".
- d- Desembarco del BIM2 en PLAYA ROJO, eventual captura del objetivo "D" y aproximación al objetivo "B", mientras la APCA conquista el objetivo "C".
- e- Ocupación, control total y protección de objetivos.
- f- Idem MAT 1.
- g- Idem MAT 1.

3- MODO DE ACCIÓN 3:



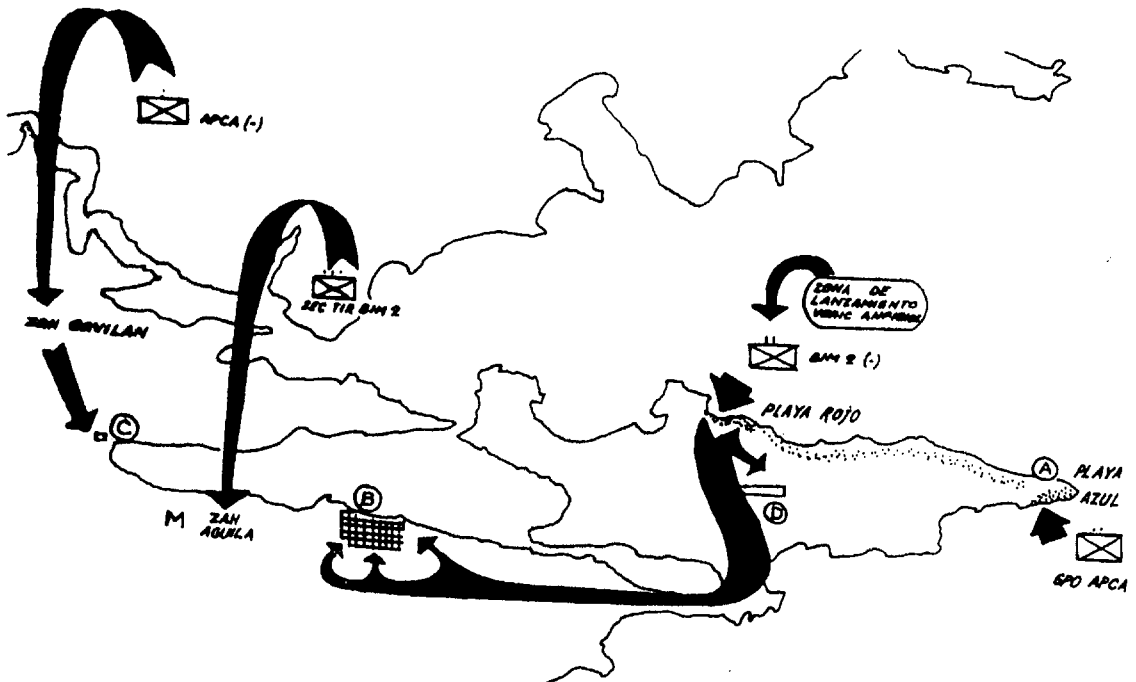
Los modos de acción 3 y 4 eran similares. Diferían sólo en la magnitud de las fuerzas que se empleaban en algunas de las operaciones componentes.

- Desembarco de un grupo APCA desde submarino, en PLAYA AZUL, captura del faro (objetivo "A") y posterior marcación de PLAYA ROJO.
- Desembarco de APCA desde buque de superficie en PLAYA VERDE, aproximación al objetivo "C" y adopción de posiciones relativas favorables para ataque.
- Helidesembarco a la orden de una Sección de tiradores en ZAH "Águila" para ocupar posición de bloqueo en "M" y eventualmente reforzar el asalto de la APCA.
- Desembarco del BIM2 en VAO's en PLAYA ROJO; conquista del objetivo "D" y aproximación al "B", por el BIM2.
- Ocupación del objetivo "B" y consolidación y protección de objetivos vitales en Stanley.
- Idem MAT 1.
- Idem MAT 1.

4. MODO DE ACCIÓN 4:(Gráfico similar al del MAT 3)

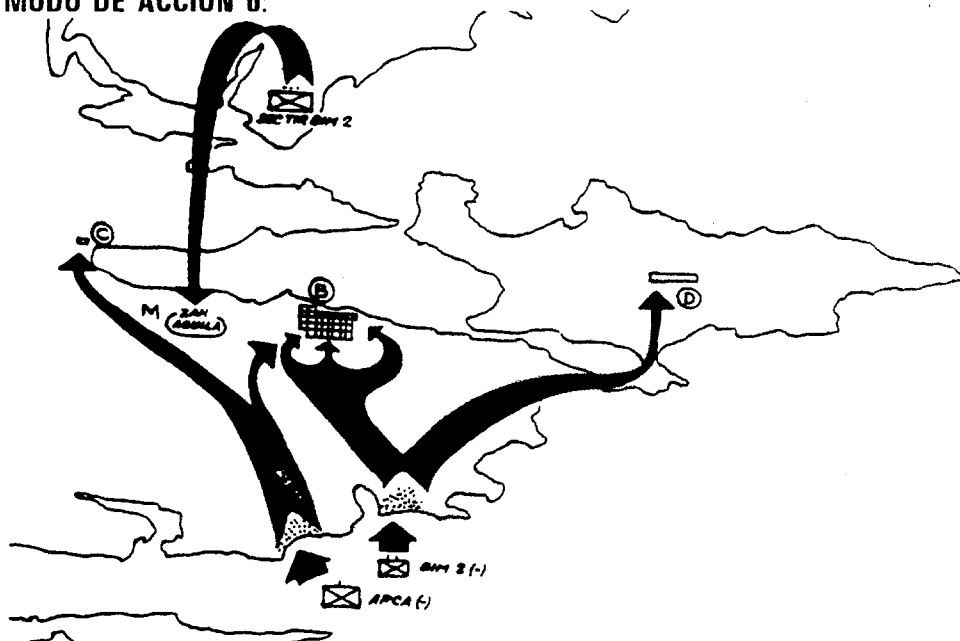
- a- Idem MAT 3.
- b- Desembarco de la APCA desde submarino, en PLAYA VERDE, aproximación al objetivo "C" y adopción de posiciones relativas favorables para ataque.
- c- Idem MAT 3.
- d- Idem MAT 3.
- e- Idem MAT 3.
- f- Idem MAT 1.
- g- Idem MAT 1.

5. MODO DE ACCIÓN 5:



- a- Idem MAT 1.
- b- Helidesembarco de la APCA en ZAH "Gavilán", aproximación hacia el objetivo "C" y adopción de posiciones relativas favorables para su ataque.
- c- Helidesembarco a la orden de una Sección de tiradores en ZAH "Águila" para ocupar una posición de bloqueo en "M" y eventualmente reforzar el asalto de la APCA.
- d- Desembarco del BIM2 en PLAYA ROJO; conquista del objetivo "C" por la APCA; ocupación por el BIM2 del objetivo "D" y aproximación al objetivo "B".
- e- Ocupación por el BIM2 del objetivo "B" y consolidación y protección de los objetivos vitales

6. MODO DE ACCIÓN 6:



- a- Desembarco de la APCA desde buque de superficie en PLAYA VERDE. Aproximación al objetivo "C" y "B" y adopción de posiciones relativas favorables para el ataque a ambos.
- b- Idem d- MAT 1.
- c- Desembarco del BIM2 por superficie en PLAYA ROJO 2, conquista del objetivo "C" y objetivos urbanos por el APCA; aproximación al objetivo "D" y su ocupación.
- d- Ocupación del objetivo "B"; consolidación y protección de objetivos vitales en la localidad.
- e- Idem f- MAT 1.
- f- Idem g- MAT 1.

MODO DE ACCIÓN RECOMENDADO POR LA FUERZA DE DESEMBARCO

Cuando fueron analizados los factores de fuerza y debilidad de todos estos modos de acción, y sometidos a las pruebas de aptitud, factibilidad y aceptabilidad, se encontró que los que consideraban movimientos helitransportados estaban demasiado condicionados por la meteorología y por las dificultades para realizar los aterrizajes en horas de oscuridad, que los movimientos de la APCA por la península de CAMBER (Al norte de Puerto Argentino), eran difíciles de ocultar al enemigo o al buque factoría polaco que estaba fondeado permanentemente en la rada de Puerto WILLIAN. El desplazamiento terrestre de la APCA desde Bahía Urania era muy largo y posible de detectar. Asimismo, en el MAT 6, el desplazamiento del BIM2 en vehículos desde el sur de la localidad podía ser dificultoso por las condiciones del terreno, y si la tropa avanzaba a pie, demasiado lento. Si bien todos los MAT parecían razonablemente satisfactorios, se trató de armar uno más que en alguna forma evitara los problemas de los otros. Llegaron así a formular un MAT 7 que fue el que se presentó al Grupo de Trabajo como Modo de Acción Recomendado.

Sintéticamente, consistía en:

- a- Previo a la hora "H" desembarco de un grupo de la APCA, desde submarino, en PLAYA AZUL, captura del objetivo "A" (Faro SAN FELIPE) y posterior marcación de PLAYA ROJO.
- b- Desembarco de la APCA (-) desde buques de superficie en PLAYA VERDE, ocupación de posiciones relativas favorables para la captura o neutralización de la guarnición militar y su cuartel (Objetivo "C") y para la ocupación de la posición de bloqueo en "M". Captura y control de objetivos vitales dentro de la localidad y operación de sus servicios.
- c- Desembarco del BIM2 (-) en PLAYA ROJO, ocupación del Objetivo "D" (aeropuerto) y aproximación al Objetivo "B" (localidad). Conquista del objetivo "C" (guarnición y cuartel) por la APCA y ocupación de la posición de bloqueo en "M".
- d- Ocupación y control total del Objetivo "B" (localidad) y protección de sus objetivos vitales, continuando con la operación de sus servicios.
- e- Control de la península de CAMBER por el BIM2 hasta NAVY POINT, incluyendo las instalaciones de la Armada Británica.
- f- Desembarco de una Sec Tir del BIM2 en Puerto FOX y control del caserío y habitantes.
- g- Ocupación del caserío de GOOSE GREEN y control de sus habitantes mediante el desplazamiento terrestre en VAO's de dos Sec Tir del BIM2.

MODO DE ACCIÓN SELECCIONADO

El 19 de febrero se expusieron todos estos modos de acción retenidos ante el Grupo de Trabajo integrado por el General GARCÍA, el Brigadier PLESSL y el Almirante LOMBARDO.

El Modo de Acción N° 7 fue aceptado en términos generales, acordándose que tan pronto se ocuparan y aseguraran los objetivos asignados a la Fuerza de Desembarco, estimativamente a "H" más seis horas, la responsabilidad de su control se transferiría al Regimiento 25 del Ejército y la Fuerza de Desembarco se reembarcaría regresando al continente.

A la hora "H" la Fuerza de Desembarco debería llegar a la playa y la masa del Regimiento 25 de Ejército, transportada en aviones de la Fuerza Aérea, aterrizaría en la pista del Aeropuerto. Se lograría así que las tres fuerzas, con sus elementos más importantes, llegaran a tierra malvinera en forma simultánea.

Hasta ese momento en la composición de la Fuerza de Desembarco sólo se había contemplado su integración con elementos de Infantería de Marina, excepto el agregado de algunos buzos tácticos que marcarían la playa de desembarco y algunos otros que integrarían el grupo de tarea que debería hacerse cargo de los servicios públicos en la localidad ante de la hora "H". Al respecto dice el CLIM BÜSSER.

En esa oportunidad el señor General GARCÍA, en un aparte me pidió que incluyera en la Fuerza de Desembarco a un grupo reducido del Ejército Argentino, para asegurar que esa Fuerza estuviera presente en el momento del desembarco. Estuve de acuerdo y le propuse que le asignáramos una misión importante para que no pareciera que se le daba una presencia sólo simbólica. El señor general estuvo de acuerdo y entre los

dos le impusimos a ese grupo la tarea de capturar a la persona del Gobernador, para lo cual durante el desembarco y la marcha terrestre se encolumnaría dentro de la vanguardia.

También la Fuerza Aérea presentó su requerimiento, deseaban que la pista del aeropuerto fuera puesta en operación el día "D", antes de la hora "H", por elementos pertenecientes a ella, mediante una operación especial bajo su control. Si bien por doctrina era una acción típica de la Infantería de Marina, se estimó que lo mejor para el buen éxito de la acción y la armonía en la conducción, era que se le asignara esa misión, con la salvedad, que debía aparecer en los Planes de la Fuerza Aérea y de la Armada, que si por algún motivo no podían ejecutar la operación, ella sería cumplida por la Fuerza de Desembarco. Como se verá, esto fue lo que ocurrió cuando los británicos comenzaron a preparar la defensa el 31 de marzo.

Se estimó que en el momento del desembarco, sería conveniente saber si el istmo (objetivo ZULÚ) estaba libre de ocupantes. Naturalmente, antes de la hora "H" no habría en esa zona otra tropa más que los buzos tácticos, que no cumplen esas misiones ni están preparados para ello. Pero dado que la operación se realizaría bajo la suposición de lograr la sorpresa y que por lo tanto no cabía esperar presencia de enemigo en la zona, y que el terreno a recorrer no presentaba obstáculos, se le encomendó al grupo de buzos tácticos la misión de destacar algunos hombres a comprobar la eventual presencia enemiga en ese lugar.

Como una maniobra adicional que no generaba problemas, se decidió extender la acción de la vanguardia hasta cubrir toda la península de CAMBER y controlar así las instalaciones de la Royal Navy emplazadas en ese lugar.

Al Regimiento 25 se le asignó la misión de ocupar los objetivos de Bahía FOX y de GOOSE GREEN, a ejecutar cuando hubiera terminado la recuperación de Puerto ARGENTINO.

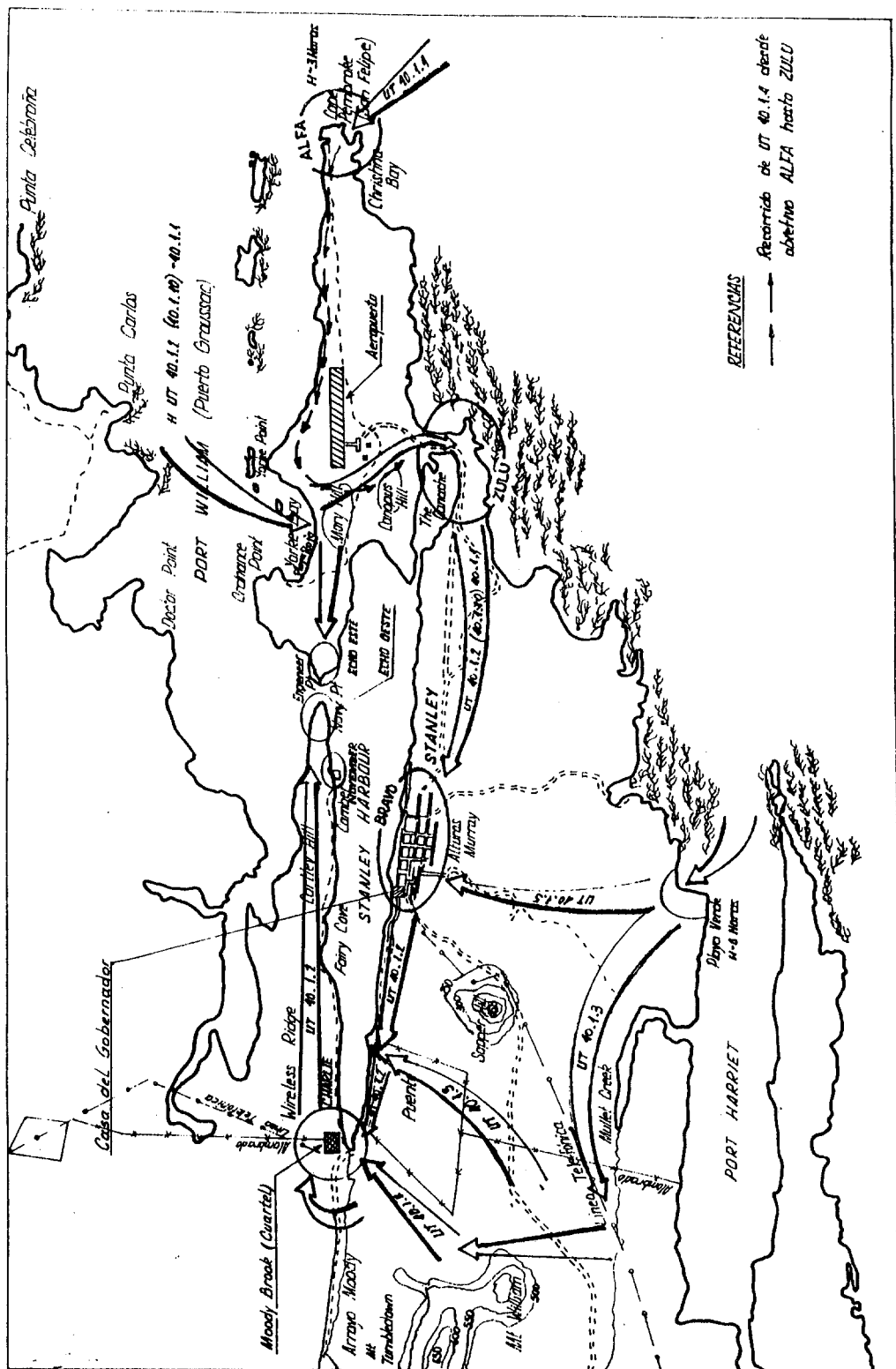
El Modo de Acción adoptado quedó tal como muestra el gráfico de la página siguiente.

CONSTITUCIÓN DE LA FUERZA DE DESEMBARCO

La FD quedó constituida por las siguientes Unidades de Tareas:

- U.T.40.1.1.: Batallón de Infantería de Marina Nº 2 (-). CFIM WEINSTABL.
- U.T.40.1.2.: Vanguardia y Fuerza de conexión (Sec Tir BIM2 Ref). CCIM SANTILLAN.
- U.T.40.1.3.: Agrupación de Comandos Anfibios (-).CCIM SANCHEZ SABAROT.
- U.T.40.1.4.: Grupo de Buzos Tácticos. CCIM CUFRE.
- U.T.40.1.5.: Grupo de Comandos Anfibios Ref. CCIM GIACHINO.
- U.T.40.1.6.: Baterías de Obuses 105 mm. TNIM PÉREZ.
- U.T.40.1.7.: Reserva. Sec Tir Ref del BIM1. TNIM OULTON.
- U.T.40.1.8.: Servicios para Apoyo de Combate. CFIM THEAUX.
- U.T.40.1.9.: Asuntos Civiles y Gobierno Militar. CCIM ARRILLAGA.
- U.T.40.1.10: Sec Tir del R I 25 del Ejército Argentino. Tte Cnel SEINELDIN.

DESARROLLO SEGUN PLAN DE OPERACIONES



Una vez adoptada la resolución respecto al Modo de Acción Seleccionado, se comenzó una muy lenta tarea de desarrollo del Plan General, ya que como la acción estaba prevista para después del 15 de mayo, con los escasos integrantes que tenía en ese entonces el Estado Mayor, había un lapso suficiente para emitir el Plan de Operaciones.

SE ACELERA EL PLANEAMIENTO

Como consecuencia de los hechos que estaban ocurriendo en Georgias, alrededor de medio día del 23 de marzo el COIM recibió la orden del Almirante LOMBARDO de acelerar la preparación de los planes, para lo cual a partir del 24 algunos Jefes, Oficiales y Suboficiales se incorporaron al Estado Mayor reducido que había estado trabajando hasta entonces.

Poco después, el 24 a la noche se recibió el requerimiento de la Junta Militar para analizar, dado el estado de desarrollo de los planes y de alistamiento del personal y material, cuál sería el momento más próximo para ejecutar la recuperación de Malvinas. Se hizo el estudio en forma conjunta con el Almirante ALLARA, se consultó con el General GARCÍA por la intervención del Ejército y se respondió que se estaría en condiciones de zarpar el 28 de marzo alrededor de medio día, lo que significaba que las MALVINAS podían ser recuperadas a partir del 1º de abril a la mañana. La respuesta fue comunicada el 25 a la noche y el 26 se recibió la orden de ejecutar la Operación.

Y apareció un requisito más. La operación se debía poder cancelar hasta las 18.30 del día anterior al del desembarco. Esto obligó a dilatar la comunicación de los planes a los subordinados hasta último momento, tratando de que si la acción se cancelaba, el número de quienes la conocían fuera el más reducido posible. Esto significó una grave perturbación.

Las tareas en el Estado Mayor, que ya se había intensificado a partir del 24, alcanzaron a partir de ese instante un ritmo febril. En el lapso que transcurrió hasta el 28 sus integrantes resolvieron todos los problemas propios de interiorizarse del Modo de Acción Seleccionado, hacer las coordinaciones operativas y logísticas necesarias, determinar y formular los requerimientos de víveres, equipos, armas, munición, combustible y todos los restantes elementos indispensables para la operación y asegurarse que fueran recibidos en lugar y forma debida. Hubo que hacer el correspondiente Plan de Embarco en cada uno de los buques transporte asignados, y luego embalar y embarcar todo ese material en los lugares previstos. También se confeccionó el Plan de Embarco y alojamiento del personal de las distintas Unidades de Tareas en los buques correspondientes. Todo eso se volcó en el PLAN DE OPERACIONES DEL COMANDANTE DEL GRUPO DE TAREAS 40.1, que fue firmado en las primeras horas de la mañana del 28 de marzo. (Por razones de espacio no se agrega a esta SEPARATA - Ver Boletines Informativos de la Of. MLV del COIM).

Debe tenerse en cuenta que por el secreto de la operación, el Plan no se había confeccionado con participación de los subordinados, por lo que ellos los desconocían totalmente, pero

cuando se confirmó la realización de la acción, su simple lectura fue suficiente para que cada uno interpretara correctamente su misión. El plan contenía algunos errores formales que se deslizaron por la premura en su confección y porque la orden del COIM fue que en casos de dudas, en lugar de perder tiempo en consultar manuales o reglamentos para hacer algo formalmente perfecto, se actuara según el criterio de cada jefe.

No hubo tiempo de formular planes alternativos para las distintas situaciones que se pudieran presentar si no se cumplían las suposiciones establecidas, Pero eso no preocupaba mayormente, porque en los análisis en el Estado Mayor se había considerado tantas variantes por si no se daban las suposiciones, y se habían concebido tantas soluciones diferentes, que existía la seguridad de que para cada situación imprevista que se pudiera presentar habría una rápida solución.



LOS PLANIFICADORES Y EJECUTORES DE LA OPERACIÓN ROSARIO

De izquierda a derecha:- CLIM Carlos BÜSSER, Comandante FD.

- CFIM Alfredo WEINSTABL, Comandante BIM2 Ec. y N-3.

- CCIM Guillermo BOTTO, N-2.

- Semioculto por el Capitán BOTTO el CFIM Hernan PAYBA, N-4.

- CNIM Miguel PITA, Segundo Comandante FD.

El 2 de abril de 1982 en PUERTO ARGENTINO
Con casco blanco-letra C.G. - Período de CAMAROTTI Corresponsal de GORRAN

CAPITULO 5

EMBARCO

Al acelerarse el momento de ejecución se acortaron los plazos de planeamiento. Se hizo realidad lo señalado en la Doctrina Anfibia sobre la confección de planes simultáneos, paralelos y concurrentes. El Plan de Embarco necesita conocer el Plan de Maniobra en Tierra, el Plan de Desembarco y el Plan de Apoyo Logístico; por lo tanto recién el 26 de marzo se pudo concretar las provisiones generales para el embarco de personal y carga en los tres buques asignados: el Destructor ARA SANTISIMA TRINIDAD, el Rompehielos A.R.A. ALMIRANTE IRIZAR y el BDT ARA CABO SAN ANTONIO.

El BDT embarcaría la UUTT que desembarcarían por superficie a la hora "H" y los medios y personal que desembarcarían en el muelle con las Descarga General.

Recién el 25 de marzo se decidió que el Rompehielos IRIZAR sería otro transporte, pero por razones de sus actividades y restricciones en cuanto al calado recién entraría a PUERTO BELGRANO el domingo 28. A partir de las 8:30 estaría en condiciones de recibir personal y carga.

Para el transporte de los UUTT que conformaban los Comandos Anfibios que desembarcarían en PLAYA VERDE se dispuso el Destructor A.R.A. SANTISIMA TRINIDAD.

Dice el CFIM Esteban CITTA, Oficial de Embarco de la FD,(TNIM en 1982):

"Se comenzó la planificación del Embarco con el material y personal asignados inicialmente, sin que tuviéramos conocimiento del Plan de Operaciones.

El personal de BDT ARA SAN ANTONIO puso a disposición su máxima colaboración lográndose una amplia integración para la tarea a realizar. Inicialmente se trabajó en la planificación de la carga de vehículos mientras en forma paralela se calculaba las cantidades y tipos de abastecimientos de las distintas clases a embarcar en cada alojamiento o bodega.

No se pudo planificar con precisión la carga del Rompehielos ALMIRANTE IRIZAR por cuanto debíamos verificar los datos detallados de dicho buque, aunque sabíamos que sobraba capacidad de bodega para lo que llevábamos, resolviéndose estibar la carga en el punto de embarco y luego de su llegada a puerto y previa coordinación, comenzar la tarea.

Se comenzó la carga de acuerdo a lo previsto, tratando de ubicar los elementos en forma que fuera posible su desembarco a medida que se los requiriera, aún cuando no conocíamos los detalles previos del Plan de Operaciones.

Se embarcó al personal, el cual por diversas razones superó en números los datos iniciales de la planificación y la capacidad de alojamiento a bordo. Idéntica situación se produjo en lo referido a la estiba de la carga general. Este exceso de carga y personal, que es normal que ocurra en todas las operaciones reales, hizo que los buques parecieran de goma por su capacidad para recibir y alojar mas elementos de

los que indican los manuales de planeamiento.

El día domingo 28 de marzo a 08,30 horas arribó a puerto el Rompehielos ALMIRANTE IRIZAR, y mientras se finalizaba la carga del SAN ANTONIO se coordinó la iniciación de la estiba a bordo del Rompehielos. Surgieron diferencias entre la carga planificada y la carga real a embarcar (todos tenían algo más que lo previsto inicialmente), situación que fue necesario aclarar a nivel de la Fuerza de Desembarco.

Se ordenó la zarpada del BDT, por lo que no fue posible efectuar la aclaración en detalle, quedando a cargo del embarco en el rompehielos el Jefe de los Servicios para Apoyo de Combate de la Fuerza de Desembarco.

Durante el primer día de navegación se buscaron los espacios necesarios para completar la estiba de la carga y alojar a todo el personal distribuyéndose el personal en lugares ajenos a los de la Dotación de Embarco, tales como pañoles, pasillos, etc. (del libro OPERACION ROSARIO).

Dice el ahora CCIM Mario FORBICE (TNIM en 1982):

El personal embarcaba el día domingo por la mañana y durante la noche se continuó con la carga de material.

Yo permanecí a bordo colaborando con el Oficial de Embarco, ya que al estar éste a cargo del material y personal del SAN ANTONIO y del ALMIRANTE IRIZAR en forma simultánea, al acercarse el momento del embarco la tarea se complicaba.

Por la mañana se produjo el embarco del personal. Durante esta actividad yo me hice cargo de la tarea en el SAN ANTONIO el Teniente CITTA en el ALMIRANTE IRIZAR.

La zarpada del buque estaba prevista para las 17,00 horas, por lo que esa mañana al necesitar una serie de repuestos de comunicaciones envié al Cabo Principal IM CARBALLO al batallón para buscarlos (cito este hecho porque va a formar parte de una anécdota).

Al zarpar el buque a las 12,00 horas, el Cabo CARBALLO quedó en tierra. Este Cabo era el operador de la caja maestra del VAO Comando y a su vez encargado del mantenimiento de las comunicaciones de la Compañía VAO, por lo que constituía una pieza clave.

Efectivamente el apresuramiento y la necesidad de tomar previsiones hizo que el Embarco adquiriera características poco usuales sólo superadas por el buen adiestramiento, conocimientos profesionales y ganas de hacer de todos los marinos involucrados en la tarea.

El cabo CARBALLO se las ingenió para embarcar. Ver Anecdotario Desembarco 139.

Dice el CFIM Hernan L PAYBA, N-4 DE LA FD (Ahora CNIM(RE)):

La orden era llevar todo lo necesario, no utilizar ni comprar nada en las Islas para no afectar el aprovisionamiento normal de sus habitantes. Paralelamente a lo anterior

el Oficial de Embarco organizó su oficina, alistó los elementos, coordinó con los oficiales de Carga de Combate de los buques y preparó los lugares de embarco, para estar en condiciones de recibir los distintos elementos a partir de la cero hora del día 27 de marzo.

A medida que pasaban las horas, todo el personal, desde oficiales a conscriptos parecían tener más energía, su esfuerzo se duplicó, era reconfortante comprobar la responsabilidad profesional y el espíritu de todos. En la noche se trabajó como si fuera de día, y de día más que a la noche.

El buque movía sus plumas, los estibadores subían y bajaban por la planchada, sólo se escuchaba el ruido de los guinches y el caminar de los hombres. El planeamiento se cumplió en orden y con rapidez. Los responsables del embarco, el Teniente CITTA y el Guardiamarina CIAGLIA se duplicaban en sus tareas; plan y diagramas de carga en mano controlaban el movimiento, coordinaban con los oficiales del buque y de las unidades, y luchaban contra el tiempo. En una recorrida efectuada me senté a conversar con estos dos oficiales. Llevaban muchas horas sin dormir, pero no estaban cansados, sólo preocupados para lograr la mayor eficiencia. No tenían novedades, y el más joven me comentó: "Señor, el adiestramiento que hicimos el año pasado permite hacer todo esto en tan poco tiempo. Con adiestramiento, lo más complejo se hace simple".

Este Guardiamarina con un año de oficial, aprendió a valorar el adiestramiento, que a veces agota, pero que tiene y que debe ser el norte del soldado profesional. En estos momentos de supervisión y que también servían de descanso para alentarnos en la ejecución de las tareas, surgían comentarios y anécdotas que sin asentarse en los diarios de guerra enriquecen el quehacer profesional y motivan para cumplir con las tareas.

Me comentaba el Teniente CITTA que finalizado el embarco de los vehículos anfibios de acuerdo a las previsiones efectuadas, llegó un Jefe que quería cambiar la ubicación de un vehículo de su fracción porque había comprobado que funcionaba mejor. El cambio requería mover otros cinco vehículos en la cubierta de tanque del "SAN ANTONIO".

Me dijo: "Discutí cinco minutos, pero me di cuenta que moverlos me exigía menos tiempo que convencer al citado jefe", "primero fue un mal trago, tenía rabia, luego me quedó para el recuerdo". Este era el espíritu que existía. Todo tendía al mejor cumplimiento de la misión.

A la noche del 27 se emitió el Diagrama de Embarco en detalle para el embarco del personal que comenzaría a las 08,00 horas del día domingo 28 de marzo.

Durante esa noche fui autorizado a incorporar a los Suboficiales Auxiliares y con ellos pasamos a máquina el Anexo Logístico y el Plan de Embarco. Hasta ese momento todo era manuscrito por los Jefes y Oficiales. El Suboficial RIOS y el Cabo TEVE no alcanzaron a darse cuenta qué pasaba cuando ya estaban sumergidos en su tarea.

El 28 a las 08,00 horas de la mañana nos reunimos en el Batallón de IM N° 2 con el Comandante de la Fuerza de Desembarco, quién firmó el ejemplar patrón del Plan

formulado para la Operación. Posteriormente lo acompañé en su presentación al Comando de Operaciones Navales. En el interín las tropas comenzaron su embarco, ya que a mediodía debían zarpar los buques.

A las 11,15 horas embarcamos en el San Antonio con el Almirante BÜSSER. El Oficial de Embarco nos informó "sin novedad". La Fuerza de Desembarco estaba lista para iniciar el movimiento hacia el objetivo, lo que sucedió a la hora prevista.

El Ayudante de Personal fue designado Jefe de la Dotación de Embarco con la función de asegurar la vida a bordo y conducir las guardias, dejando en libertad al Estado Mayor y a los Jefes de Unidades de Tarea para verificar los planes formulados y ajustarlos de acuerdo a las nuevas informaciones que se recibieran. Los servicios tuvieron recién entonces la primera oportunidad para hacer un alto en sus tareas y reponer fuerzas (del libro OPERACION ROSARIO).

El apresurado embarco obligó a los oficiales del EM a ingeniarse y tomar medidas poco escolásticas pero que solucionaron los temas pendientes. Es el caso del N-2 que en su continuo trabajo de recolección de información la siguió diseminando hasta minutos antes de levantar las planchadas, pues luego que zarparan los buques sería muy difícil hacerles llegar a las UUTT. Dice el Capitán BOTTO:

Pese a que tempranamente se había solicitado la fotografía aérea de la zona de Puerto Stanley, recién el día anterior a la zarpada fue recibida en el CON, con el inconveniente que el mosaico a escala 1:5.000 no reunía las condiciones para un estudio de fotointerpretación, Felizmente, lo pudimos requerir antes de zarpar y nos llegó durante la navegación.

La noche del 27 al 28 y la mañana de este último día fui al CHICON con los jefes de unidades de tarea que no embarcaban en el BDT (Capitán de Corbeta IM SANCHEZ SABAROTS y Capitán de Corbeta IM GIACHINO). Ellos llevaron por su parte la información disponible de sus respectivos objetivos, el cuartel de los Royal Marines y los varios objetivos en la localidad.

Se realizaron además numerosas ampliaciones que fueron llevadas por el suscripto y distribuidas a bordo, así como nuevos estudios de playa hechos con los elementos de juicio disponible.

Dice el CFIM Victor THEAUX Jefe del SPAC durante la Operación (ahora CNIM"R"):

De esta planificación logística surgieron las agrupaciones de Servicios para Apoyo de Combate (SPAC) que participaron en la Operación Rosario, dividiéndolas en dos equipos iguales. El primero embarcaba en el BDT San Antonio y el otro en el Rompehielos Almirante Irizar. Dichas agrupaciones estaban formadas con: una agrupación comando, un grupo comunicaciones, una sección sanidad, una sección transporte motor, y una sección abastecimientos que cubría los abastecimientos de Clase I (víveres, agua), Clase II y IV (abastecimientos especiales), Clase III

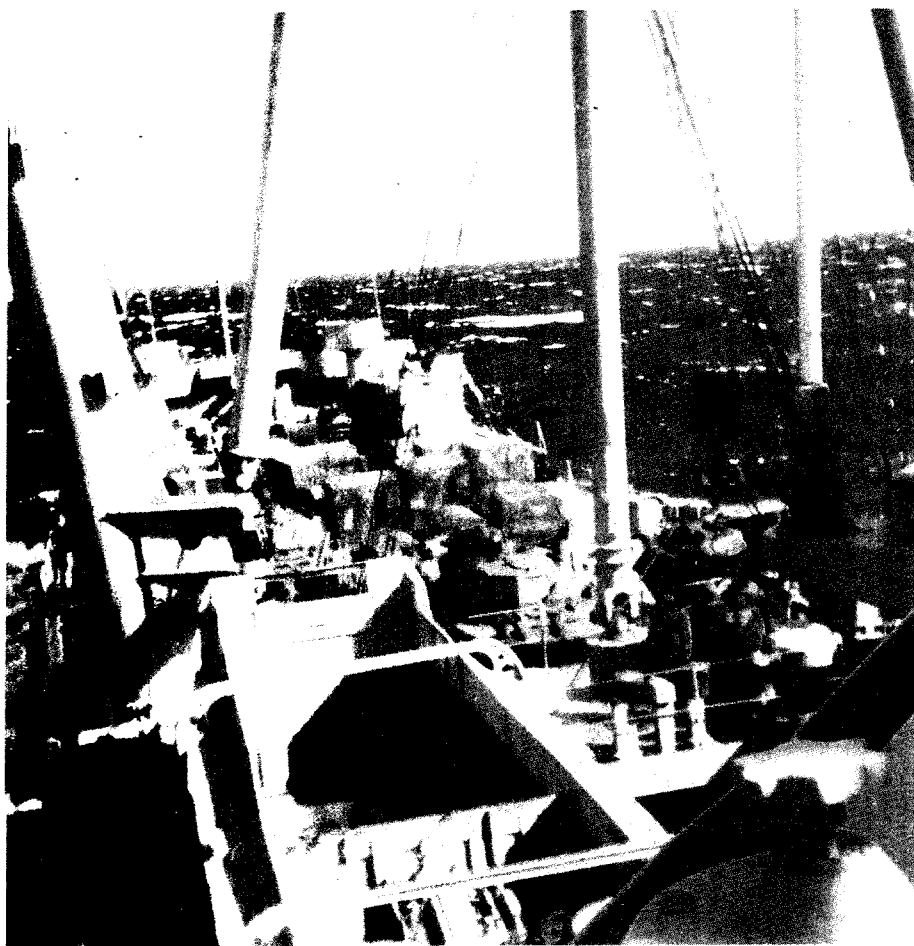
(combustible) y Clase V (munición).

Entre los días 27 y 28 de marzo el Batallón debió dar apoyo de transporte en forma ininterrumpida por 28 horas a la Brigada de IM y a otras Unidades, llegando a movilizar hasta 45 camiones y otros vehículos menores transportando personal, munición y otros elementos desde los cuarteles, depósitos y polvorines a los buques.

En ese lapso debió cargar y trasladar al San Antonio y Almirante Irizar alrededor de 90 toneladas de munición, 3.600 litros de combustible en Rolling Tank, 3.000 raciones y varias toneladas de diversos abastecimientos.

A bordo del BDT iban dos VAR precargados, uno de ellos con combustible en tanques "Rolling" y el otro con munición de distintos calibres y material de sanidad. Este último quedó a cargo de los Oficiales de Sanidad. A bordo también se llevaba los obuses de 105 mm precargados en VAR.

El personal de artillería de campaña iba embarcado en el Irizar.



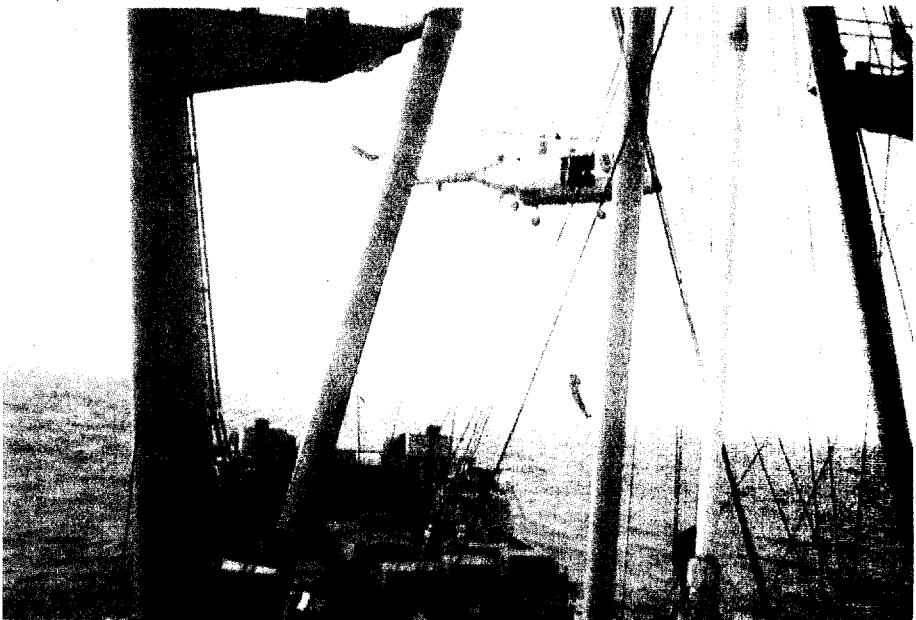
BDT EN NAVEGACION RUMBO A MALVINAS

CAPITULO 6

TRAVESIA - MODIFICACIONES EN LOS PLANES

El 31 de marzo a las 12:57 la Fuerza de Tarea Anfibia -FTA- que se desplaza con rumbo 180° cayó al rumbo 90°, lo que la llevaba directamente al norte de MALVINAS. Alrededor de tres horas después el gabinete británico tuvo conocimiento de este hecho y ordenó al gobenador HUNT que organizara la defensa de las islas. También La FTA,(FD) durante la TRAVESIA supo de esa actividad de los británicos con muy poca demora. Las fuerzas británicas estaban instalando ametralladoras en la zona del Aeropuerto y obstáculos en la propia pista de aterrizaje. En la localidad se estaba convocando a los integrantes del Cuerpo de Defensa de las Islas para contribuir a la defensa. Por estas razones el Comandante del Teatro -TOM- General GARCIA, ordenó esa misma noche que el día siguiente se realizara una reunión en el destructor "SANTISIMA TRINIDAD" a los fines de evaluar la nueva situación, para lo cual ordenó el desplazamiento del Comandante de la FD del BDT al destructor pues el Comandante de la FTA CL. ALLARA se encontraba ya en ese buque.

El desplazamiento desde el BDT "Cabo SAN ANTONIO" se hizo mediante helicóptero. Concurrieron el Capitán ESTRADA, Comandante del Grupo de Transportes y el Comandante de la FD CLIM BÜSSER, embarcaron en el helicóptero mediante un ginche en una maniobra bastante peligrosa dado el estado del mar.



Momento en que es transportado el CLIM BÜSSER desde el BDT A.R.A. SAN ANTONIO al Destructor A.R.A. SANTISIMA TRINIDAD

La reunión en la cámara de oficiales del "SANTISIMA TRINIDAD" comenzó a las 09:40 del 1º de abril. Estaban presentes el General GARCIA acompañado de algunos oficiales del Ejército miembros de su Estado Mayor, el Almirante ALLARA, y los miembros de su Estado Mayor, el Comandante del Grupo de Transportes, los Capitanes SANCHEZ SABAROTS y GIACHINO, comandantes de los dos grupos de comandos anfibios que desembarcarían a "H" menos seis horas, y el Comandante del destructor, entre otros. En total unas 25 ó 30 personas.

Al respecto dice el CLIM BÜSSER:

El CL ALLARA manifestó que teníamos muy poco tiempo para analizar la situación, ya que si se decidía realizar la Operación, habría que comenzar muy pronto el desplazamiento hacia los lugares de desembarco. Expresó que era deseable que los que habíamos viajado hasta el "SANTISIMA TRINIDAD" emprendiéramos el regreso a las 10.15 a más tardar. Expresó que la situación había cambiado respecto a las Suposiciones, ya que el enemigo estaba alertado respecto a nuestra aproximación y organizaba la defensa de las islas aprestándose a combatir. Ante esa situación, la Fuerza Aérea había decidido cancelar la operación de copamiento y puesta en funcionamiento de la pista del Aeropuerto que tenía prevista para antes de la hora "H". Subsistían los requisitos a cumplir por la Operación, en especial el que exigía de que fuera incruenta y que se pudiera cancelar hasta las 18.00 del día anterior a la ejecución.

Pidió mi opinión sobre la prosecución de la acción y sobre eventuales cambios de planes si se decidía seguir adelante con la recuperación de MALVINAS. No tenía mucho tiempo para pensar, pero era una cuestión que en los días previos había considerado tantas veces, incluso con mi Estado Mayor, que no me tomaba por sorpresa. Respondí que si bien las condiciones serían diferentes y la seguridad en el éxito un poco menor, considerando nuestra superioridad y las características del Plan de Maniobra, todavía era posible esperar que se lograría la rendición de los británicos antes de que se generalizara el combate y que por lo tanto se podría alcanzar el resultado incruento que se esperaba. Creía que si desembarcábamos como estaba previsto, no era descabellado pensar que el enemigo tuviera bastante incertidumbre inicial sobre nuestro esquema de maniobra, lo que nos daría una cierta cuota de sorpresa táctica.

Sabíamos además que estaba en MALVINAS la dotación de infantes de marina británicos que acababa de llegar para el relevo de la antigua, y que ésta había sido retenida en las islas, por lo que los efectivos a enfrentar serían aproximadamente el doble de los que habíamos previsto, unos ochenta soldados, eso sin contar a los integrantes del Cuerpo de Defensa de las islas, que eran unos sesenta hombres. Es decir, de una operación que se basaba en la sorpresa contra unos 45 soldados, pasábamos a una en que deberíamos enfrentar a unos 150 efectivos que nos estaban esperando, y de los que tendríamos que conseguir que se rindieran antes de comenzar la lucha.

Es de hacer notar que los 22 RM que zarparon rumbo a GEORGIA fueron reemplazados por 22 tripulantes del ENDURANCE.

Sobre la base de la proposición del Comandante de la FD se decidió el siguiente cambio de planes:

- Anular la captura del faro SAN FELIPE y la comprobación de la zona del istmo (objetivo Zulu), dejándoles a los buzos tácticos sólo la tarea de marcar la playa de desembarco.
- Cancelar la operación de captura del Gobernador que debía ejecutar la fracción del Ejército mandada por el Teniente Coronel SEINELDIN, asignándole la tarea de capturar la pista de aviación, despejarla de obstáculos y ponerla operativa para que aterrizaran los aviones de la Fuerza Aérea que podrían venir en vuelo mientras se ejecutaba el desembarco. Esto incluiría también la captura del faro SAN FELIPE. Una vez en tierra, el Comandante de la FD apreciaría si era necesario reforzarlo (como efectivamente ocurrió).
- Cancelar la operación de captura y control de los objetivos vitales ubicados dentro de la localidad, que debía ejecutar el grupo comandos anfibios del Capitán GIACHINO y asignarle la de capturar al Gobernador.
- Subsistía la necesidad de capturar el cuartel de la guarnición británica, porque allí tenían sus abastecimientos, depósitos de equipos, armas y munición y por lo que significaba como valor psicológico, admitiendo que ya no encontraríamos allí a la guarnición. Y aparecía con mayor fuerza la necesidad de localizar, capturar o neutralizar a esa misma guarnición. Misión que siguió asignada a los comandos anfibios del Capitán SANCHEZ SABAROTS.
- Mantener la misión de la vanguardia como fuerza de conexión y luego su desplazamiento a la península de CAMBER, con el fin de localizar además la ubicación de los efectivos británicos desplegados.
- Mantener tal como estaba la misión del BIM N° 2 Ec.
- En cuanto a la Reserva, Batería de Artillería, Servicios para Apoyo de Combate y Grupo de Asuntos Civiles y Gobierno Militar, no fue necesario modificar nada.
- La situación exigía un mayor apoyo de fuego y la posibilidad de hacer una mayor demostración de fuerza. El Cte FD pidió que le asignaran dos buques de apoyo directo. Uno para hacer fuego sobre la playa de desembarco, que debía estacionarse en una zona de mar frente a ella. El otro en una zona sur del objetivo ZULU para que diera apoyo al transitar por ese lugar, donde era muy probable que el enemigo ofreciera resistencia. Ya que no se conocían la ubicación de los posibles blancos, los fuegos serían de oportunidad o a pedido y casi con seguridad, con puntería directa sobre los blancos.

Dice el CLIM BÜSSER:

Tanto el General GARCIA como el CL ALLARA aceptaron rápidamente. En realidad era muy posible que, al igual que me pasaba a mí, hubieran analizado varias veces antes el asunto y tenían ya elaboradas sus conclusiones. Asignaron para el apoyo de fuego naval a la Corbeta "DRUMMOND" para la playa de desembarco y el Destructor "SANTISIMA TRINIDAD" para el apoyo sobre ZULU. El Estado Mayor de la Fuerza de Tarea Anfibia había preparado una carta de puntos blanco que si bien era de tamaño un poco grande, podía satisfacer nuestras necesidades. Acordamos frecuencias de trabajo e indicativos para las comunicaciones y la posibilidad de usar los observadores adelantados del BIM N° 2.

Aproveche que estaban SANCHEZ SABAROTS y GIACHINO y les impartí las modificaciones a las órdenes anteriores. En el primer caso le remarqué que su objetivo no sólo era conquistar los edificios del cuartel, sino localizar, capturar o neutralizar a la guarnición británica, para lo cual, una vez ocupado aquel, si no encontraba al grueso de la tropa enemiga, debía buscarla dirigiéndose hacia la localidad. Le hice presente que la ocupación del cuartel debía producirse poco antes de la hora "H", lo fuera en medio de mucho ruido y muchas explosiones que mostraran a los defensores una presencia masiva y con mucha potencia en ese lugar. Ante este requerimiento el señor General GARCIA, con una semisonrisa que mostraba su buen sentido del humor y su hábil manejo de las situaciones, le aclaró a SANCHEZ SABAROTS que hiciera todos los ruidos y explosiones que quisiera, pero que no rompiera nada porque posteriormente pensaba usar el cuartel como asiento de su Comando. La observación fue recibida con sonrisas de todos y algún comentario jocoso, que sirvieron para distender el ambiente serio y tal vez un poco tenso en que estábamos. A GIACHINO le aclaré que lo que me interesaba era mantener bajo fuerte y constante presión al Gobernador tan pronto comenzará el desembarco principal, y que si era posible capturarlo, mejor.

Habíamos terminado la reunión con buen acuerdo de todos. Los aspectos de detalle eran problemas que cada uno arreglaría en la esfera de su respectivo comando. Antes de retirarme del buque saludé a los comandos anfibios de SANCHEZ SABAROTS y GIACHINO que eran transportados por el "SANTISIMA TRINIDAD" en una despedida que me emocionó mucho, ya que sabía bien los riesgos y sacrificios que les imponía la misión que acababa de asignarles. Nunca olvidaré el apretón de manos con GIACHINO. Fue más largo que lo habitual mientras nos mirábamos muy fijo, como si él quisiera expresarme su determinación y yo la confianza que le tenía. Sus ojos me parecieron un poco húmedos por la emoción que también yo sentía. Ninguno de los dos sabía que nuestro próximo encuentro sería en el patio trasero de la casa del Gobernador cuando él ya estaría herido de muerte luego de cumplir acabadamente su misión. No tengo ninguna duda de que el accionar de GIACHINO fue el factor determinante para lograr que los británicos se rindieran antes de que el combate se

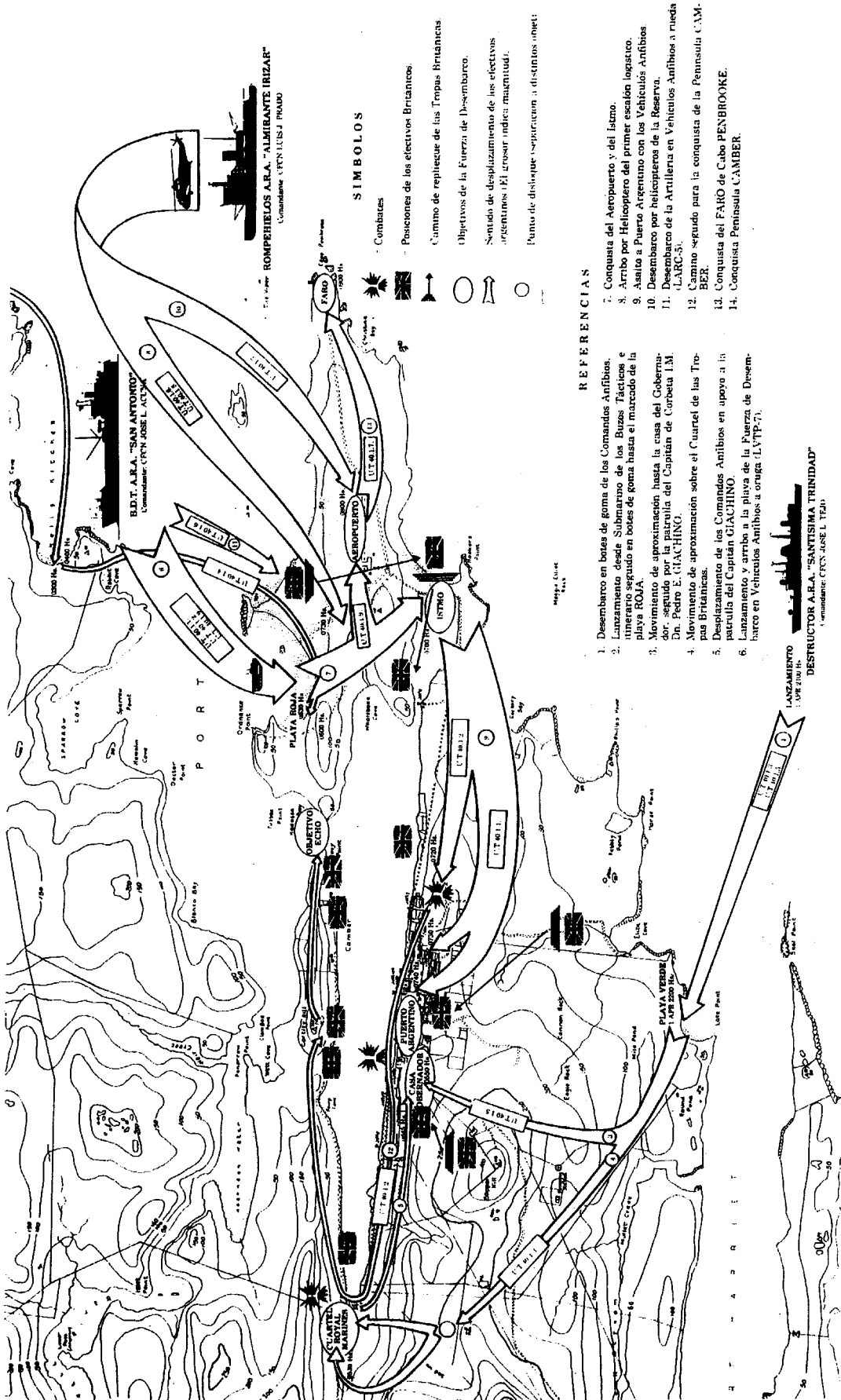
generalizara. Su presencia rodeando la casa antes de las primeras luces, disparando a la parte superior de todas las ventanas -después supe que el Gobernador había tenido que protegerse debajo de su escritorio ante la profusión de proyectiles que entraban y dañaban el local pero no a las personas- y por último su intento de penetrar en el edificio, fueron las circunstancias que terminaron de quebrar el espíritu de resistencia de los británicos y los llevaron a la rápida rendición que harían muy poco después. El requisito de que la operación fuera incruenta para el enemigo y los pobladores, se logró exitosamente gracias a ese valiente accionar de GIACHINO. El precio que pagamos todos fue que él perdiera su preciosa vida. Es verdadera lástima que en nuestro país esto no se conozca ni se reconozca y que desaprovechemos el efecto beneficioso que deja siempre en el espíritu nacional el ejemplo de los hombres que en el momento de morir, lo hacen en el marco de un comportamiento heroico.

Embarqué en el helicóptero que me llevó de regreso al "Cabo SAN ANTONIO" a las 10.15 horas, cumpliéndose así lo que quería ALLARA. El General GARCIA tuvo la deferencia de ir a despedirme. Nos estrechamos en un abrazo que creo expresaba la profunda comprensión mutua que habíamos alcanzado.

Ya de regreso, inmediatamente reuní a mi Estado Mayor, le transmití las modificaciones al plan para que hicieran los ajustes necesarios, impartí algunas directivas de detalle y me fui a analizar todo de nuevo para estar seguro de no haber omitido cosas importantes. Le pedí a mi ayudante, Capitán MONNEREAU, que me hiciera una pequeña ayuda memoria con todos los eventos previstos de la Operación, a fin de asegurarme de no omitir el control de los más mínimos. Fue una tarea que el excelente MONNEREAU ejecutó con su característica habilidad.

A la tarde nos reunimos de nuevo con el Estado Mayor en el Cuarto de Operaciones que habíamos organizado en el "Cabo SAN ANTONIO" y revisamos todas las medidas adoptadas en el día para adecuar el Plan de Operaciones. Ya se habían impartido las órdenes, se ajustó el plan de comunicaciones y sólo restaba esperar que llegara la hora más allá de la cual la operación sería irreversible.

Estas modificaciones al Plan de Maniobra en tierra se cumplieron en la práctica, ejecutándose el 2 de abril de 1282 Esquema que se grafica en la página siguiente:



EPILOGO

A manera de comentario final creemos justo tomar las palabras del CIML BÜSSER quien sintetiza así los resultados de lo actuado:

El proceso de planeamiento de la operación de recuperación de Malvinas tiene características especiales que lo hacen merecedor de un análisis muy particular.

- 1- Los requisitos a cumplir (incruenta, breve duración, sorpresiva y que se pudiera cancelar hasta las 18:30 del día anterior al de ejecución), especialmente el de que fuera incruenta, son muy raros de encontrar reunidos en la historia militar. Resultaba posible formular un plan que contemplara esas exigencias, tal como se hizo. Lo verdaderamente difícil era encontrar hombres que pudieran hacer que esos planes fueran una realidad. La operación del 2 de abril demostró que la Armada Argentina, incluyendo su Infantería de Marina, era una fuerza capaz, adiestrada, alistada y con una alta capacidad de ejecución:
- 2- Considerando que no hubo necesidad de requerir la presencia de jefes u oficiales de otros destinos fueran del Componente, ni era conveniente que así fuera por razones de secreto; el planeamiento y ejecución de la Operación ROSARIO se hizo sin seleccionarlos por sus características o habilidades especiales, sino que se trabajó con los que estaban destinados en las Unidades y Estados Mayores físicamente próximos al Comando de la Infantería de Marina en ese momento, resulta evidente que esa alta capacidad de planeamiento era una condición generalizada en el personal de Infantería de Marina.
- 3- Embarcar en el reducido período desde el 26 al 28 de marzo todo lo que llevó la Fuerza de Desembarco, sólo fue posible gracias al elevado nivel de alistamiento que tenía la Armada en esa época y de los eficaces sistemas logísticos en vigencia.
- 4- Es indispensable que los comandantes de todos los niveles participen intensamente en el proceso de planeamiento, en especial en los estudios de inteligencia y de análisis de los modos de acción, de forma que cuando comiencen las operaciones o muy próximos a ellas, estén en condiciones de adoptar muy rápidas decisiones sin tener que hacer nuevos estudios de Estado Mayor. Lo ocurrido en la reunión del 1º de abril en el "Santísima Trinidad" cuando en 35 minutos se analizó una nueva situación, se propusieron y aceptaron modificaciones al plan de operaciones previsto, se adoptaron las medidas de coordinación consecuente y se dieron órdenes a algunos subordinados, sólo pudo ser posible porque los comandantes que intervinieron en esas decisiones habían tenido una activa participación en el estudio y formulación de los planes, lo que los hacía conocedores de cada modo de acción con todos sus detalles y porque todos los integrantes de los Estados Mayores tenían una sólida capacitación común proveniente de las Escuelas de Aplicación y de Guerra Naval.
- 5- El hecho de que la Infantería de Marina utilizara como doctrina de las operaciones la del Ejército Argentino, con la sola salvedad de la que es específica de las operaciones anfibia, permitió que el entendimiento con los oficiales y tropas del Ejército fuera tan fácil o inmediato.

- 6- El mantenimiento del secreto de la planificación que se realizaba, desde enero hasta fines de marzo, fue una excelente demostración de disciplina y sentido de responsabilidad de los oficiales destinados a esa tarea, que al principio fueron muy pocos, pero que aumentaron en número con otros oficiales y suboficiales cuando se necesitó apurar la confección de los planes. Nada trascendió ni se filtró un solo comentario. Y si alguien ajeno a ellos lo supo, mantuvo un adecuado silencio.
- 7- Los planes de esta operación se prepararon mientras realizaban otras tareas de planeamiento, tales como una ejercitación con la Marina de Brasil, otra con la del Uruguay u otra con el Ejército Argentino en el marco regional. Dentro de ese esquema de planificaciones tan variadas, la que se refería a Malvinas pudo pasar inadvertida. Es una buena experiencia y un buena enseñanza.

