

La guerra de las Malvinas: 40 años

Publicado por El Español Digital

Autor: Toribio

“¿Quién gana la batalla? Quien menos errores y menos graves comete, y quien más y mejor aprovecha los de su enemigo” (Anónimo)

Introducción

El 2 de Abril de 1982, Argentina recuperaba de improviso mediante una audaz operación anfibia las islas Malvinas, Georgia del Sur y Sandwich, que estaban en poder de los británicos, atrayendo sobre dicho archipiélago la atención del mundo entero, la mayor parte del cual nunca había oído hablar de ellas, ni mucho menos sabía su historia; una más de los muchos latrocinios cometidos por el Reino Unido que perduraban y que por desgracia perduran. Y es que, al margen de cualquier clase de consideraciones, sobre todo de las políticas circunstanciales del momento en Argentina, hay que dejar bien claro y sentado que los argumentos en su favor eran y son incuestionables pues las Malvinas por su origen, devenir histórico y situación geográfica son, sin lugar a dudas, parte constituyente e irrenunciable de Argentina; como Gibraltar lo es de España.

Vaya pues este sucinto trabajo como homenaje a todos los argentinos, pero especialmente a los que en defensa de la razón y de la verdad, y de ese trozo de su patria que son dichas islas, dieron generosamente su vida o sus heridas cuando se cumplen 40 años de aquellos acontecimientos cuyo espíritu sintetizó perfectamente el soldado Néstor Roberto Estévez al final de su carta dirigida a sus padres el día que partía para las Malvinas: *“Dios, Patria ¡O muerte!”* (AQUÍ el texto íntegro).

Antecedentes históricos

Las Malvinas fueron descubiertas el 9 de Noviembre de 1520 por el portugués, al servicio de España, Esteban Gomes, desertor de la expedición de Magallanes cuando con el *San Antonio* intentaba regresar a España; las avistó y, aunque no llegó desembarcar en ellas, tomó su posesión, las bautizó como islas San Antón o San Son, siendo incluidas desde ese momento en todas las cartas de navegación españolas.

Posteriormente, y una vez conocido el descubrimiento, no tardaron los ingleses en reclamar su posesión aduciendo falsamente que ya habían sido descubiertas por el corsario Richard Hawkins al servicio de la corona inglesa. Lo cual está hoy incluso desmentido por los propios británicos, pues tan deleznable como contradictorio personaje nunca dio claras referencias de ellas y, mejor aún, la primera vez que se recoge su existencia por parte inglesa fue en 1599 en el planisferio de Richard Hakluyt. Otra reclamación de parte holandesa basada en el aventurero de dicha nacionalidad, Sebaldes de Wert, les permitió nombrar como islas Sebaldes a tres diminutas islas del archipiélago situadas al norte de la Gran Malвина, pero en absoluto dicho navegante de las mayores y verdaderas.

En 1675 se descubría por el español Antonio de la Roca las Georgias del Sur. En 1775 el inglés James Cook descubre y toma posesión de las Sandwich del Sur. En 1690, el inglés John Strong descubre y da nombre al estrecho Falkland (de él tomarían los ingleses posteriormente el nombre para todo el archipiélago).

No fue hasta 1764 cuando las islas, hasta entonces deshabitadas, fueron ocupadas por pescadores franceses capitaneados por Louis Antonie de Bougainville quienes fundó Port Sant Louis en la isla Soledad, designando Bougainville el archipiélago como islas Malouines, del cual derivaría la designación española de Malvinas, primero, y Malvinas después. Apercibidos los ingleses ya del potencial estratégico del archipiélago, en 1765 fundaron Port Egmont en la Gran Malвина.

Apercibida España de lo hecho por franceses e ingleses, emprendió la reclamación de la soberanía y posesión del archipiélago aduciendo dos importantes documentos: la “Bula Inter Coetera Divinis Majestati” del papa Alejandro VI de 1493 (el famoso reparto del descubrimiento con Portugal) y el Pacto de Familia de 1761 con Francia. Como resultado, los franceses abandonaron las islas a cambio, eso sí, de una importante suma de dinero como indemnización, pero no los ingleses que permanecieron en Port Egmont, obligando a España a enviar una pequeña flota que bombardeó el asentamiento, bien que su recuperación se truncó porque temerosa de una guerra abierta con Inglaterra no se hizo más; la debilidad y decadencia del imperio español era ya patente.

En 1816, como consecuencia de la secesión de la Argentina del imperio español, las islas pasaron a dichas manos como lógica herencia y parte integrante e inseparable de la recién nacida nación. El 10 de Junio de 1829, Argentina decidía terminar con la “coexistencia pacífica” de los británicos en Port Egmont, enviando a Luis Vernet en calidad de gobernador general de todo el archipiélago, quien fundó una colonia, prohibió la pesca a todos los extranjeros y apresó la goleta norteamericana *Breakwater*, lo que provocó la llegada al archipiélago de la *Lexington*, de igual nacionalidad, que bombardeó y saqueó la colonia fundada por Vernet. El 2 de Enero de 1933, contando con la premeditada y pactada inhibición norteamericana, arribaron a las islas las fragatas inglesas *Clio* y *Tyne* que volvieron a bombardear y saquear el emplazamiento, apresando la fragata argentina *Sarandía* en la cual embarcaron a todos los supervivientes argentinos, con Vernet a la cabeza, obligándoles a trasladarse al continente. Los marinos británicos fundaron entonces Port Stanley haciéndose así, hasta nuestros días, con las Malvinas.

Cuando en 1945 Argentina entró en la ONU lo hizo dejando constancia de que se reservaba el derecho a la soberanía de las islas, tanto como a su recuperación. La resolución 1.514 de 1960 de dicha organización que obligaba a la descolonización de todos los territorios bajo dominación extranjera afectaba directamente a las Malvinas toda vez que la propia Gran Bretaña las había incluido anteriormente en su relación de territorios de la Corona a descolonizar, lo que nunca ha cumplido en clara vulneración del derecho internacional, como tampoco ha cumplido la resolución 2.605 de 1965, también de la ONU, que obligaba a ello en el caso concreto de la Malvinas, aduciendo Gran Bretaña lo de siempre, o sea, lo mismo que para Gibraltar: el deseo de los habitantes, expresado mediante referéndum inválido hasta para la propia ONU –sólo votaron sus habitantes, todos ellos oriundos del Reino Unido--; a tal truco hay que añadir su derecho de veto en el Consejo de Seguridad con el que una y otra vez impide, lisa y llanamente, la posibilidad siquiera de debate o negociación de dicha descolonización.

Así pues, y como hemos dicho en la introducción, el derecho histórico y el internacional en vigor amparan absolutamente a Argentina, evidenciando en este caso, como en otros, el latrocinio británico.

Las Malvinas

El archipiélago, a 800 Km de la costa argentina, está formado por la Gran Malvina dividida por el Estrecho de San Carlos en dos islas separadas: Gran Malvina (Oeste) y Soledad (Este). A 1.290 Km al Este de ellas están las Georgias del Sur (habitada por tan sólo una veintena de habitantes en una estación antártica en 1982) y a unos 700 Km de ellas las Sandwich del Sur (despoblada). En 1982 el archipiélago tenía en total 1.813 habitantes censados, de los cuales 1.050 se situaban en Puerto Argentino (Port Stanley) sita en la costa este de la isla Soledad, capital y única “ciudad”; contaba con la única central eléctrica de las islas exclusiva para ella.

El archipiélago abarca unos 12.000 Km² de superficie, bien que esparcidos por 193 Km de océano. Su geografía es relativamente accidentada siendo sus máximas alturas Monte Osborne (705 m) y Monte Adam (700 m). Tiene poca vegetación –los árboles son prácticamente inexistentes--, abundando las masas de cantos rodados, glaciares rocosos y ríos de pedruscos. Existen en ellas gran variedad de aves y mamíferos marinos. El clima es oceánico extremo con temperatura media de 5,6º y baja pluviosidad todo el año. Vientos muy fuertes con media de 28 Km/h. Nevadas casi constantes excepto en Febrero; la nieve no llega normalmente a cuajar en exceso. Poseía una muy mala y reducida red de carretas de tan sólo unos 14 Km en total, de los cuales sólo una decena estaban asfaltados; fuera de ellas y debido al tipo de terreno y a la climatología es imposible la circulación de

cualquier clase de vehículo incluido los todoterreno. Abundaban los caseríos desperdigados (autoabastecidos de electricidad mediante grupos electrógenos propios) unidos por caminos carreteros (unos 1.000 vehículos de todo tipo) dedicados a explotaciones agrícolas y ganaderas (650.000 ovejas, 12.000 de bovino y millones de pingüinos), prácticamente todas pequeñas y de subsistencia; en realidad sus habitantes cumplían una labor de ocupación del territorio.

La importancia para el Reino Unido de lugar tan remoto y aparentemente inservible se debe: a) como señal de poder y orgullo nacional, b) su magnífica situación respecto a los continentes americano y antártico, c) enlace entre ambos por su cercanía al Cabo de Hornos y al Estrecho de Magallanes, d) para reclamaciones sobre la Antártida –continente aún ignoto y en disputa, pero cuyas reservas de minerales aún sin explotar se consideran de las mayores del planeta– y e) vital en caso de cierre del Canal de Panamá pues todo el tráfico marítimo del Atlántico al Pacífico pasaría por ellas. Otra razón es su gran potencial económico al poseer recursos considerables aún sin explotar como son: la pesca en la plataforma continental de hasta 300 especies de peces y 1.500 de invertebrados que se calcula podría llegar a las 2,7 millones de toneladas al año (también de algas y krill), la creencia de que existen grandes yacimientos petrolíferos y la comprobada de magnesio, hierro, cobalto, níquel y cobre.

De las palabras a los hechos

En 1974, Argentina acordó con Gran Bretaña que, a cambio de importantes cantidades de divisas, tan necesarias para la maltrecha economía argentina, ésta suministraría a las islas diversos abastecimientos (carburantes, alimentos y medicamentos, y la apertura de una oficina de las Aerolíneas Argentinas para favorecer el enlace con el continente) necesarios para abaratar y dar calidad a la vida a sus habitantes. En 1975 se nombró agregado naval argentino en Londres al Almirante Jorge Isaac Anaya ferviente partidario de la recuperación de las islas quien elaboró un plan para ello; sobre él se basaría el llevado a cabo en 1982. En 1977 Gran Bretaña conoció de la existencia de dicho plan que tomó en serio, pues envió como medida disuasoria a la zona, con la excusa de unas maniobras, un submarino nuclear, dos fragatas y dos buques auxiliares que relajaron la tensión. Las negociaciones entre ambos países sobre la soberanía de las islas llevadas a cabo en Nueva York y en 1980 en Lima acabaron, como siempre, sin acuerdo.

En Diciembre de 1981 accedió a la presidencia de la Junta Militar que gobernaba Argentina desde 1976 el Gral. Leopoldo Fortunato Galtieri, quien remodeló en profundidad la Junta rodeándose de fervientes partidarios de aprovechar el momento para recuperar las islas; entre ellos el ya citado Almirante Anaya, posiblemente el más decidido, que inmediatamente impulsó una serie de medidas para preparar a las Fuerzas Armadas con vistas a tal fin; bien que nunca declarado. Entre dichas medidas estuvo la compra a Alemania de varias fragatas clase Meko de rápida construcción; a Francia de autoametralladoras Panhard, 14 cazas Super Etendard para la Armada (cinco llegarían antes del inicio de la recuperación de las islas, mientras que el resto serían embargados y no entregados) y misiles Exocet; a Italia 14 aviones Aermacchi y varios Learjet; incluso a la propia Gran Bretaña diversos equipos electrónicos. Asimismo, durante 1981 navíos de la Armada argentina intensificaron su participación en maniobras en aquella zona con los Estados Unidos (Ocean Venture y Unitas XXII) realizando ejercicios *ad hoc* de cara a las necesarias para la recuperación de las islas, y con Brasil, en sus aguas, con ejercicios similares.

No cabe duda de que para ese instante, cuando el Gral. Galtieri asumió la dirección de la Junta Militar ésta se encontraba sometida a una gran presión: a) la más importante era la imparable caída de la economía con una inflación galopante, b) su descrédito y aislamiento internacional por la “represión” sufriendo el acoso incansable de todo tipo de organizaciones de izquierda apoyadas por no pocos gobiernos ávidos de provocar su caída y c) el descontento cada vez más generalizado de la población sobre todo por la deriva económica. El nombramiento de Galtieri tuvo mucho que ver con intentar mejorar la imagen de la Junta pues era persona muy conocida por Estados Unidos donde había estudiado y representado a su país durante mucho tiempo, no estaba directamente implicado en la “represión” y era partidario de iniciar una lenta pero firme “apertura” de vuelta a la

“democracia”. De hecho, los EE.UU. acogieron su nombramiento con clara aprobación, recibéndole en visita oficial con todos los honores.

Es seguro que, dado el deterioro de la situación interna, la nueva Junta puso sobre la mesa inmediatamente la necesidad imperiosa de aunar esfuerzos, aglutinar a la población y hacer revivir a la decaída moral argentina, para lo cual nada mejor que apelar a su siempre enorme patriotismo con independencia de su ideología política; excepto por parte de muy reducidos colectivos de izquierda revolucionaria. Por ello, la vista se fijó en la recuperación de la Malvinas, cuestión histórica, de honor y dignidad sin par para los argentinos. El ministro de exteriores, Costa Méndez, apoyó el proyecto pues consideró que la respuesta de Gran Bretaña quedaría en la clásica polvareda diplomática internacional, sin más consecuencias; Gran Bretaña padecía también graves problemas económicos y laborales, más importantes que la conservación de islas tan remotas, además del inasumible coste económico que implicaría su reocupación. Además consideró que los EE.UU. se mantendrían al margen y que el mundo en general haría lo mismo toda vez que internacionalmente la soberanía de Argentina sobre las islas estaba más que reconocida desde hacía mucho. Los militares, por su parte, consideraron también que debido a la distancia poco o nada podrías hacer en el plano bélico los británicos, toda vez que por los graves problemas económicos que sufría el Reino Unido, su gobierno había decidido grandes recortes del presupuesto de defensa, así como el retiro inmediato de buena parte de su flota. Asimismo, dicho golpe de fuerza serviría como advertencia a un Chile que crecía en sus reclamaciones sobre el Canal de Beagle y cuya actitud hacia Argentina venía siendo díscola e incluso amenazante hasta el punto de que varias de las mejores unidades del Ejército argentino habían sido trasladadas a dicha frontera como medida disuasoria.

Así pues, pareció a la Junta Militar que el momento para recuperar las Malvinas había llegado; y que posiblemente nunca volvería a darse una situación a priori tan clara para ello. No obstante, y debido a la importancia del paso, la Junta mantuvo su decisión en el más absoluto secreto incluso de cara a los altos mandos militares hasta pocos días antes de su comienzo y mucho más aún de cara a la población; se consiguió así un excepcional y altísimo grado de sorpresa estratégica y táctica, causa del éxito inicial; por el contrario, cuando la cosa comenzó a torcerse, la euforia se desvaneció y el respaldo a dicha decisión cayó tan rápidamente como había surgido porque la población no estaba mentalizada para una guerra y menos aún para una derrota.

Los prolegómenos

El 24 de Enero de 1982, el diario *La Prensa* de Buenos Aires publicaba un artículo en el que aludía a una pronta solución al problema de Las Malvinas. A él se sumó enseguida una amplia campaña de prensa de apoyo a tal posibilidad. Bien que todo ello se relacionó con la inminencia de una nueva ronda de negociaciones –nunca la recuperación por la fuerza–, que se celebró, según lo previsto, el 26 de Febrero en Nueva York que acabó, de nuevo, en fracaso.

El 6 de Marzo, un Hércules C-130 de la Fuerza Aérea argentina aterrizaba en Puerto Argentino simulando una avería, permaneciendo allí durante varias horas en las que la tripulación visualizó de cerca el pequeño dispositivo militar inglés en torno a dicho aeropuerto.

El 19 de Marzo, desembarcaban en Leith Harbour (diminuto puerto de las Georgias del Sur) 34 operarios de la Compañía Georgias del Sur S. A., empresa chatarrera argentina cuyo propietario, Constantino Davidoff, había obtenido la correspondiente licencia británica para dismantelar una antigua factoría ballenera allí abandonada. Los operarios, ni cortos ni perezosos, clavaron un mástil e izaron la bandera argentina, lo que advertido por los británicos del lugar dio paso a un enfrentamiento entre unos y otros en aquel recóndito lugar, que cada parte notificó a sus respectivas autoridades.

Es importante destacar que fue el 25 de Marzo cuando se emitieron las órdenes a las unidades que iban a participar en la recuperación de la Malvinas, cuyos componentes no sabían nada hasta ese instante. Y es que fue tal el secreto, conocido sólo por algunos jefes del Estado Mayor encargados de los planeamientos, que los ingleses no obtuvieron los primeros indicios de la inminencia de la recuperación por la fuerza de las islas hasta

esa fecha –tampoco los norteamericanos--, indicios además imprecisos y nada concluyentes, por lo que, aunque fueron notificados a Londres, no generaron reacción alguna, entre otras cosas porque el gobierno británico no dio nunca crédito a que la Junta argentina, con los problemas internos que sufría, fuera capaz de dar un paso tan determinante. Thatcher reconoció posteriormente lo dicho, hecho que puso en evidencia no sólo a los servicios de inteligencia británicos, sino también, y mejor aún, a la eficacia en conservar el secreto de los argentinos.

El día 26, arribó a Leith Harbour, en las Georgias de Sur, el transporte polar argentino *Bahía Paraíso* que desembarcó una treintena de infantes de marina. El 28 de Marzo procedió al embarque de las tropas y consiguiente partida hacia las Malvinas. El día 29, Londres, que empezó a darse cuenta de lo que podía ocurrir, aunque sin dar todavía crédito, ordenó a los submarinos nucleares *Conqueror* y *Spartan*, que se encontraban en aguas gibraltareñas, trasladarse a las Malvinas como nueva medida disuasoria. El día 30, el jefe del operativo, en reunión con sus mandos, y a la vista de la situación meteorológica, fijó el 2 de Abril como día “D” para la recuperación de las islas. El 1 de Abril de 1982 la flota argentina avistó las islas, preparada para lanzarse sobre ellas. Ese mismo día, Ronald Reagan conversaba telefónicamente con Galtieri en un intento desesperado por detener la operación militar ya en marcha, bien que sin conseguirlo. El 2 de Abril, Argentina recuperaba por la fuerza la islas Malvinas en una audaz operación anfibia cuyo balance fue de tan sólo un muerto y dos heridos. El mundo amaneció conmocionado y, como siempre, cada cual se dispuso a tomar partido a favor o en contra de los implicados o a mantenerse al margen, según sus propios intereses; recordemos aquí una máxima según la cual en política exterior no hay ni aliados ni amigos, tan sólo intereses que, además, son circunstanciales, es decir, que pueden variar según evolucionen las circunstancias y además hacerlo en muy breve plazo.

La “Operación Rosario”

El nombre de la acción militar para la recuperación de las Malvinas fue propuesto por el TCol. Mohamed Alí Seineldín, jefe del Regimiento 25 de Infantería de Marina que iba a llevar el peso de la operación. Dicho nombre era el de “Operación Virgen del Rosario”, pero finalmente el Estado Mayor lo dejó en “Operación Rosario”.

La Armada Argentina se organizó en dos núcleos: la (Fuerza de Tarea) FT 40 (anfibia) con el destructor *Santísima Trinidad* en cabeza y la FT 20 (de apoyo) liderada por el portaaviones *Veinticinco de Mayo*, las cuales zarparon de Puerto Belgrano, en el continente, el 28 de Marzo con un rumbo que no hacía suponer que fuera hacia las Malvinas. En la FT 40 iba el transporte *Cabo San Antonio* que llevaba la parte más importante de las tropas y medios para el desembarco. De gran importancia era también el rompehielos *Almirante Irizar*. El mal tiempo que azotó a la escuadra argentina desde su salida (el *Santísima Trinidad*, debido a los golpes de mar, perdió parte del combustible que llevaba en la cubierta destinado a la Agrupación de Comandos Anfibios), motivo principal del retraso de la operación hasta el día 2 de Abril. Durante la travesía, desde el *Veinticinco de Mayo* despegaron siempre que les fue posible aparatos Grumman S-2 en misión de información y protección. El 31 de Marzo, la flota argentina cortó las comunicaciones con el continente y puso rumbo directo a las Malvinas. Informado el Gabinete británico, pues ya seguía los movimientos de los buques argentinos, terminó por convencerse de lo que se le venía encima, y puso en alerta las islas; los Royal Marines allí destacados procedieron a organizar la resistencia, al tiempo que apagaron el Faro de San Felipe.

Los principales mandos argentinos a cargo de la acción eran: a) del teatro de Operaciones el Gral. Div. Osvaldo J. García, b) de la fuerza terrestre el Gral. Br. Américo Daher, jefe de la IX Brigada de Infantería de Marina que era la que iba a participar, c) de la fuerza aérea el Brigadier Luis Castellanos, d) de la fuerza anfibia el Contraalmirante Walter Allara, y, por último, designado para hacerse cargo de las islas, así como de las fuerzas en ellas tras la recuperación, con cargo de Gobernador General, el Grl. Br. Mario Benjamín Menéndez.

La orden de operaciones recogía: a) mediante una operación aeromóvil, dos secciones de Infantería debían bloquear el camino entre el cuartel de los Royal Marines (unos 70 hombres al mando del Mayor Mike Norma) y Puerto Argentino; además de los anteriores, había 40 paisanos encuadrados para caso de necesidad en la denominada “*Falkland Islands Defence Force*” (Fuerza de Defensa de la Malvinas); b) desembarcar

simultáneamente con una Compañía reforzada en Bahía Fox (Gran Malvina); c) desembarcar una sección para ocupar Goose Green y su aeródromo; y d) aerotransportar al aeropuerto de Puerto Argentino un Regimiento de Infantería, una vez asegurada su conquista, para relevar a las fuerzas empleadas en su toma. Los principales puntos a ocupar y asegurar eran: el Cuartel de los Royal Marines, la ciudad de Puerto Argentino, su aeropuerto y el Faro de San Felipe.

En cuanto a cómo debían comportarse las tropas, y debido a que se consideraba que se actuaba “...EN PROPIO TERRITORIO (...) lo menos cruenta que la situación lo permita (...) no provocar más daños que el mínimo necesario (...) Respecto a la población: (...) Trato firme, pero con todo el respeto que merece un ciudadano que no es enemigo (...) Especial cuidado en el trato a la totalidad de las mujeres (...) Aceptar la libertad de culto (...) Todo símbolo inglés... debe ser reemplazado por el argentino que corresponda (...) El éxito de la operación... estará dada por volcar a nuestro favor la opinión de la población y del mundo...” [Documento del Estado Mayor argentino (a partir de ahora Doc.EMA.)].

El día 2 a las 03,45 de la madrugada la agrupación de buzos tácticos argentino desembarcó en el Faro de San Felipe sin novedad.

A las 06,15 de la madrugada despegaba desde la base de Comodoro Rivadavia, en el continente, el primer avión con efectivos de refuerzo del Regimiento 25 camino de las islas. A las 06,30 la escuadra daba comienzo la operación. A las 06,37 los primeros cinco vehículos anfibios transportando una sección del Regimiento 25 de Infantería de Marina alcanzaba la playa sin encontrar resistencia, tomando el aeropuerto de Puerto Argentino, desplegándose para asegurar la pista de aterrizaje desde las alturas que lo rodean, al tiempo que los comandos anfibios se dirigían al cuartel de los Royal Marines que encontraron vacío.

A las 07,30 se da por asegurado el aeropuerto, quedando preparado para recibir a las tropas que ya están en camino. Lo anterior se anuncia cuando se ha conseguido retirar de la pista 25 vehículos de diverso tipo, incluso algún tractor, que los ingleses habían cruzado en ella dejándolos inutilizados, labor que se llevó a cabo no sin arduos esfuerzos. Los efectivos del Batallón de Infantería de Marina Nº 2 dan al mismo tiempo por ocupada la ciudad de Puerto Argentino. El grupo del capitán de corbeta Pedro Edgardo Giachino, que mandaba la avanzada de las fuerzas argentinas, se dirigió a la casa del gobernador, invitándole a la rendición. Al no recibir respuesta, entraron al anexo de los sirvientes, donde se había atrincherado un grupo de marines británicos, entablándose un intenso combate que dio paso a un tiroteo generalizado en el que se produjo la primera baja del conflicto, y única de la Operación Rosario, el propio capitán de corbeta Giachino, que fue herido mortalmente, resultando heridos de gravedad, aunque lograrían sobrevivir, el teniente de fragata Diego García Quiroga y el cabo primero Ernesto Urbina. Los argentinos mantuvieron el asedio sobre la sede del gobierno británico, disparando desde una posición elevada ubicada al sur. Los constantes cambios de posición de los comandos anfibios argentinos y el uso de granadas de aturdimiento hicieron creer a los ingleses que estaban bajo el ataque de una fuerza muy superior a la real, lo cual resultó decisivo para obtener su rendición.

A las 08,45 aterrizó el primer Hércules con los efectivos de refuerzo y tras él los demás aparatos ya de forma ininterrumpida con más tropas.

A las 09,00 el gobernador inglés, Rex Hunt, solicitó parlamentar, al tiempo que ordenó el cese de toda resistencia de parte de los Royal Marines; los cales liberaron a una treintena de ciudadanos argentinos que permanecían bajo guardia armada en el ayuntamiento tomados como rehenes por los marines.

A las 12,30 se arrió, con las formalidades de rigor para estos casos, la bandera inglesa y se izó la argentina por primera vez desde 1833.

A la 13,00 el Regimiento 25 comenzó a relevar a los hombres del batallón Nº2 haciéndose cargo de la población, procediendo éstos a su reembarque, volviendo al continente una vez cumplida su misión con total éxito.

Entre los 120 prisioneros tomados en la *Operación Rosario* figuraban los suboficiales Gerald Cheek y Pat Peck y sus 40 hombres de las "*Falkland Islands Defence Force*" capturados en las inmediaciones de la Casa del Gobernador. Media docena de marines bajo el mando del cabo Stefan York evitaron ser capturados, pero se vieron obligados a rendirse totalmente agotados a los pocos días tras permanecer escondidos. Terry Peck, de la policía local, tuvo más éxito, y pudo sobrevivir sin ser detectado hasta conseguir unirse a las fuerzas británicas cuando desembarcaron en San Carlos.

El día 3, llegaba a Puerto Argentino (fue rebautizado como Puerto Rosario), una compañía de Policía Militar para hacerse cargo del orden en la ciudad. El día 4, sobre las 10,00 se anunció la ocupación por una Compañía, sin encontrar resistencia alguna, de Goose Green, quedando asegurada la pista de aterrizaje allí existente. El día 5, sobre las 16,00 otra Compañía anunció la toma de Bahía Fox en la Gran Malvina también sin resistencia inglesa alguna. El día 7, el Gral. Menéndez juraba como gobernador argentino de las Malvinas, acto al que de forma significativa asistieron políticos e incluso líderes sindicales que hacía unos días eran feroces opositores a la Junta Militar.

Con lo anterior, se dio por finalizada la denominada *Operación Rosario*, procediéndose entonces a incrementar el número de sus fuerzas y medios sobre todo en Puerto Rosario, así como a llevar a cabo trabajos de fortificación y de ampliación y mejora de la pista de aterrizaje, labores que no cesaron ya, aún en las peores circunstancias, hasta el día de la derrota; bien que no pudieron alcanzar los niveles de eficacia, cantidad y calidad que tanto falta hicieron.

Argentina se queda sola

El triunfo de la *Operación Rosario* produjo distintos efectos en Argentina y en Gran Bretaña. En Buenos Aires el júbilo fue desbordante. El pueblo se echó a la calle en masa. Se olvidaron todos los problemas. Sin distinción de ideologías, toda Argentina se volcó en favor del éxito militar. El patriotismo rebosó expresándose como sólo aquel país sabe hacerlo. La misma Junta que tan sólo tres días antes había tenido que soportar la mayor de todas las manifestaciones de repulsa de las realizadas desde su llegada al poder en 1976, ahora se veía aclamada sin fisuras por todos. Por el contrario, y aunque disimulada en lo posible por la clásica flema inglesa, el estupor, la ira y la vergüenza se dejaban ver en las caras de los ingleses allá donde se encontraran.

Gran Bretaña anunció la inmediata ruptura de relaciones diplomáticas con Argentina. El día 3, se reunió el Parlamento en una sesión tormentosa lanzándose agrias críticas contra Thatcher, sólo neutralizadas en parte al anunciar la primer ministro que el día 5 partiría para la islas la primera de las fuerzas que iban a reocuparlas sin lugar a dudas y costara lo que costase. Dicho anuncio fue respaldado de inmediato por la totalidad de los diputados, obteniendo además un éxito clamoroso en las encuestas que los medios de comunicación publicaron al día siguiente. El día 4 dimitió lord Carrington, ministro de asuntos exteriores y su segundo, no aceptándose por el contrario la renuncia del titular de defensa.

El mismo día 3, mientras el Parlamento británico ardía, Gran Bretaña lograba la aprobación en el Consejo de Seguridad de la ONU de una resolución de tres puntos: a) inmediato cese de las hostilidades; b) inmediata retirada de las fuerzas argentinas; y c) búsqueda de una solución diplomática del problema. Es decir, volver a la situación anterior al 2 de Abril; lo de la solución diplomática para Gran Bretaña ya sabemos qué significaba. Hubo diez votos a favor. Panamá fue el único que votó en contra. La URSS, Polonia, China y España se abstuvieron. A nuestro parecer, España debió votar en contra aunque sólo sirviera para dejar constancia. Argentina perdía así su primera batalla, la diplomática, sin duda muy importante porque se censuraba su actuación y se la abandonaba, lo que tuvo inmediatas consecuencias negativas.

Ambos países congelaron sus respectivos fondos en el otro, así como decretaron el consabido embargo de productos, con mayor perjuicio para Argentina. Canadá, Australia y Nueva Zelanda rompieron relaciones con Argentina. Portugal anunció que prestaba las Azores para lo que los ingleses necesitaran. La URSS habló de "*intolerable mantenimiento del colonialismo británico*", pero se vio enseguida que iba a permanecer al margen.

La CEE (hoy Unión Europea) se sumó al embargo a Argentina. Y la OTAN, cómo no, aunque nada tenía que ver en tan lejano paraje, del todo fuera de sus fines, permitió a Gran Bretaña retirar cuantas fuerzas quisiera de sus bases. Los EE.UU. condenaron el uso de la fuerza y pusieron a trabajar a su Secretario de Estado, Alexander Haig, que voló de Buenos Aires a Londres en varias ocasiones intentando un arreglo, mostrando una imparcialidad y ecuanimidad bastante loable hasta el día 19 en que abandonó ante su fracaso y urgido por los reproches británicos descontentos con dicha "neutralidad", tras de lo cual la postura norteamericana cambió de forma que el 30 de Abril Reagan hacía pública su decisión de ponerse incondicionalmente de parte de Gran Bretaña; de entrada facilitándole el uso de la base aérea norteamericana de Wideawake en la estratégica isla Ascensión sita a 6.366 Km de las Malvinas, prácticamente a mitad de camino entre ellas y Gran Bretaña, sin la cual, en palabras de un alto mando militar inglés, les hubiera sido casi imposible ir a la guerra o, sin duda, les hubiese resultado mucho más oneroso y difícil de ganar si no imposible; contar con Ascensión, las Azores, Gibraltar y Dakar (Senegal), que también se puso a la disposición de los británicos, supuso un vuelco importantísimo a su favor de cara al sostenimiento del inminente enfrentamiento bélico.

Para más inri, los EE.UU. como miembro de la Organización de Estados Americanos (OEA) estaba obligado a ponerse de parte de Argentina en caso de que fuera atacada por un país no miembro de dicha organización, como era el caso de Gran Bretaña. Aunque en su reunión de los días 27, 28 y 29 de Abril, los 21 miembros de la OEA acordaron reconocer la soberanía de Argentina sobre las Malvinas, el cese de hostilidades, la retirada de la Georgias del Sur de los británicos (que para entonces ya habían recuperado) y el cese de sanciones por la CEE, el hecho sólo supuso una victoria pírrica para Buenos Aires sin ninguna consecuencia práctica. Hubo también en días posteriores otras iniciativas diplomáticas, pero ninguna supuso nada, incluida una conjunta de España y Panamá en la que reconociendo la soberanía de Argentina se condenaba el uso de la fuerza para recuperarlas, dando lugar a la famosa frase del entonces presidente del Gobierno, Leopoldo Calvo Sotelo, quien a preguntas de los periodistas sobre las Malvinas y Gibraltar dijo que eran "*cosas distintas y distantes*".

Las fuerzas en presencia

Puede decirse que Gran Bretaña entera se puso en pie de guerra como no lo había hecho desde la Segunda Guerra Mundial, en lo que tuvo mucho que ver el carácter de Margaret Thatcher y el herido orgullo nacional británico. También la conciencia de que quien quiere ser respetado en el mundo no puede dejar que nadie le pise sin, al menos, poner toda la carne en el asador para intentar evitarlo o hacerlo pagar muy caro, lección esta de la voluntad de pelear y vencer, aunque sea por lo que parezca más insignificante, que todo pueblo y nación que se precie debe aprender. Así pues, debido a las enormes distancias que separan Gran Bretaña de las Malvinas, los británicos tuvieron que realizar un increíble esfuerzo logístico para no sólo llevar sus fuerzas allí –debían transportarlo todo por vía marítima--, sino más aún para hacerlo en condiciones y en tiempo para sostener un conflicto cuya duración y coste tanto material como en vidas se presumía muy elevado. Tal vez aquí radicó su principal victoria.

La movilización de los elementos de combate disponibles fue inmediata, de tal forma que para mediados de Abril, en tan sólo dos semanas, Gran Bretaña regaba el Atlántico con un amplio dispositivo de buques, sacados incluso de los astilleros donde alguno de ellos estaba ya siendo preparado para su desguace, repletos de hombres y material:

- **Fuerza Naval**, al mando del Contralmirante Sir John Woodward: 2 portaaviones, 1 crucero, 7 destructores, 14 fragatas, 3 submarinos nucleares y 2 convencionales (los submarinos al mando del Vicealmirante Peter Hebert), 2 buques de desembarco anfibio, 4 buques de desembarco logístico, 3 transatlánticos, 20 petroleros, 30 barcos de la Royal Fleet Auxiliary entre mercantes, portacontenedores y otros de cometidos varios.
- **Fuerza Aérea**, al mando del Tte. Gral. Sir John Curtiss: 73 aviones de combate (embarcados) entre ellos 42 Harrier y Sea Harrier de despegue vertical y 171 helicópteros de diversos tipos y usos; contándose además con el apoyo de 4 Nimrod, 4 Hércules, 17 Victor, varios VC-10 y 3 Phantom.

- **Fuerza Terrestre**, al mando del Gral. Div. Sir Jeremy Moore: una Brigada de Infantería de Marina reforzada con dos batallones paracaidistas (al mando del Gral. Bri. Julian Thompson); una Brigada de Infantería ligera reforzada (al mando del Gral. Bri. Anthony Wilson); artillería de campaña, antiaérea, zapadores, comunicaciones, intendencia, transporte y sanidad.

En total, la que denominaron “*Operación Corporate*”, dispuso de entre 10.000/11.000 hombres estando al frente de toda ella el ministro de Defensa, Sir John Nott, siendo jefe del Estado Mayor de la Defensa, Sir Terence Lawin, de quien dependía el comandante en jefe de la operación en sí, Sir John Fieldhouse, ayudado de su jefe de E. M., Vicealmirante Sir David Halifax.

Para valorar aún más el esfuerzo logístico realizado por Gran Bretaña, conviene destacar, entre otras cosas, lo siguiente: varios de sus más importantes navíos estaban en fase de liquidación (el *Invincible* iba a ser vendido a Australia, y el *Hermes* y el *Endurance* iban a ser dados de baja y desguazados); el *Illustrious* fue sacado con urgencia de los astilleros donde se terminaba su construcción; a los portacontenedores se les habilitó pistas para de aterrizaje para los Harrier; a todos los mercantes se les dotó de sistema para reabastecimiento en el mar; cinco pesqueros fueron convertidos en dragaminas; tres buques hidrográficos fueron habilitados como hospitales; otros dos fueron dotados con helipuertos; se mejoraron en casi todos los navíos los sistemas de navegación, comunicaciones e incluso en algunos de producción de agua potable; un barco frutero fue utilizado como almacén central de productos perecederos; en los petroleros se embarcaron 400.000 m³ de combustibles; las tripulaciones de los buques civiles “requisados” fueron la propia sólo que supervisada por marinos de guerra; se transportaron por vía marítima unas 100.000 toneladas de material de toda clase; los soldados fueron transportados en los trasatlánticos; a los aviones se les modificó lo necesario para aumentar su autonomía de vuelo; se habilitaron aviones de transporte para servir de cisternas a fin proporcionar repostaje en vuelo a los cazas; en muchos helicópteros se instalaron armas adicionales bien fueran ametralladoras, cañones o incluso lanzamisiles.

Aún con todo, hay también que dejar constancia de que semejante esfuerzo muy posiblemente no hubiera sido determinante, sobre todo a juzgar por cómo se desarrollaron los primeros combates previos al desembarco, como veremos, si los EE.UU., además de la estratégica base en Ascensión, no hubieran apoyado a los británicos desde el 30 de Abril con: importantes datos de inteligencia (facilitados por aviones AWACS, el satélite KH-11 N^º4 cuya órbita se corrigió para que pudiera trabajar sobre la zona e incluso el satélite Big Bird que fue lanzado *ex profeso* para el caso); 100 misiles Sidewinder aire-aire; seis millones de litros de combustible; sistemas de contramedidas electrónicas; material para construcción de pistas rápidas; radares directores para los misiles SAM Sea Wolf; designadores de láser; boyas antisubmarinas y otra clase apoyos que todavía hoy se desconocen.

Por su parte, Argentina se encontró de golpe con que sus cálculos respecto a la posible reacción británica, la de los EE.UU. e incluso del resto del mundo habían fallado por completo, por lo que su esperanza de recuperar las islas con una reducida fuerza y aprestarse a la negociación, se desvanecía por completo, debiendo por ello prepararse para una guerra en toda su extensión de la palabra, para la cual su mayor baza a priori era, al contar con el dominio de las islas, impedir el desembarco inglés, pues si los británicos lograban hacerlo la resistencia argentina iba a ser más que difícil. La noticia de que los norteamericanos ponían a disposición de Gran Bretaña la base de la isla Ascensión fue un muy duro golpe que obligó de inmediato a tomar urgentes medidas para fortalecer las defensas de todo tipo de las Malvinas, reorganizar su despliegue y aumentar el número de fuerzas en ellas.

Durante el mes de Abril, bien que ya sometida las islas al bloqueo aéreo y marítimo decretado por los británicos que materialmente dejó al archipiélago aislado del continente obligando a trasladar hombres y material por vía aérea –con la consiguiente dificultad por lo arduo y al tiempo peligroso por el bloqueo decretado–, se llevaron a las Malvinas como refuerzo de la Brigada de Infantería IX allí desplegada, a la Brigada de Infantería Mecanizada X al completo (por dificultades de transporte aéreo sólo con vehículos ruedas y no todos los disponibles) compuesta por tres Regimientos más un Escuadrón de Exploración, una Compañía de Ingenieros y otra de Comunicaciones, y a la Brigada de Infantería III formada por tres regimientos y un Grupo de Artillería llegando

la guarnición de las islas a unos 12.500 hombres (se transportaron unas 4.500 toneladas de material de toda clase). Se enviaron a las islas 19 helicópteros.

La Marina argentina apenas iba a intervenir, no sólo por su inferioridad tanto en cantidad como en calidad con respecto a la británica, sino sobre todo tras el hundimiento, como veremos, del viejo acorazado *General Belgrano*. Sí lo hicieron sus aviones: 4 Mentor, 3 Aermacchi, 2 Skyvan y 1 Helicóptero Puma.

La Fuerza Aérea argentina era la que iba a emplearse a fondo, teniendo que operar siempre desde el continente con enorme esfuerzo de pilotos, aeronaves y mecánicos por la enorme distancia de vuelo a cubrir tanto a la ida como a la vuelta, convirtiéndose en la estrella de esta guerra tanto por su eficacia, como por volcar en el esfuerzo bélico la totalidad de sus medios: 60 Skyhawk, 21 Mirage III Super Etendard, 26 Dagger (Mirage III transformados por Israel), 9 Hércules, 6 Camberra y otros como un Boeing 707, varios Fokker y Learjet, y 6 helicópteros.

Omitimos relacionar la variedad del armamento de toda clase empleado por no caber en el objeto de este trabajo.

El problema para Argentina era múltiple una vez que Gran Bretaña había decidido reocupar las islas por la fuerza: la distancia del archipiélago al continente dificultaba en extremo la alimentación del combate (máxime con el bloqueo inglés tanto marítimo como aéreo); las dimensiones de las islas y la separación entre ellas impedía adoptar una defensa de las mismas eficaz, al tiempo que exigía aumentar las fuerzas en ellas para lo que no estaba preparada; la inexistencia de infraestructuras útiles (la pista de Puerto Argentino era corta para buen número de los aviones disponibles) y de fortificaciones (inexistentes, por ejemplo para proteger a los aparatos, depósitos de municiones, etc., de posibles bombardeos); la orografía y el clima extremos que castigaban duramente a las tropas; la cantidad de potenciales puntos de desembarco y la imposibilidad de cubrirlos todos adecuadamente, así como de guarecer los de interior, obligaban a los argentinos a elegir qué y con qué medios proteger y qué dejar desprotegido, es decir, y en realidad, a una verdadera labor de adivinación; la soledad en que habían quedado abandonados por el mundo entero implicaba ninguna ayuda podían esperar, sino todo lo contrario (por ejemplo el embargo por Francia de los Mirage pendientes de entrega).

Por todo lo anterior, la defensa de las islas, con unos 12.500 hombres, tuvo que ceñirse a lo siguiente:

- Isla Soledad: en Puerto Argentino, la Brigada de Infantería Mecanizada X (sobre ruedas) con sus tres Regimientos, reforzada por uno de los Regimientos de la Brigada de Infantería III, un Grupo de Artillería con 18 obuses de 105 mm, el Escuadrón de Exploración con 12 Panhard con cañones de 90 mm, un Batallón mixto de Zapadores y Comunicaciones, un grupo de Artillería antiaérea reforzado, dos Compañías de Zapadores, una independiente y otra de Infantería de Marina, y un Batallón de Infantería de Marina.
- Isla Gran Malвина: --En Bahía Fox: un Regimiento de la Brigada IX y una Compañía de Zapadores (en Bahía Fox). --En Puerto Howard: un Regimiento de la Brigada III y como reserva dos Secciones de Zapadores, un Grupo de Artillería disminuido y senda Compañías de Sanidad y Comunicaciones. --En Goose Green: un Regimiento de la Brigada III, una Compañía de uno de los regimientos de la Brigada IX, una batería de Artillería, una Sección de Artillería antiaérea y algunos Zapadores. --En la isla Pebble (extremo norte de la Gran Malвина): una Compañía disminuida de Infantería de Marina (150 hombres) protegiendo una pista de aterrizaje de hierba, pequeño aeródromo desde el que iban a operar 9 Púcara, 4 Mentor y un avión de transporte Skayvan.
- Como Reserva del conjunto: una Compañía de Tropas Especiales, una Batería de Artillería de campaña, otra de Ingenieros, buzos y otras unidades menores.

La guerra

El mes de Abril había contemplado la recuperación de las Malvinas por Argentina, una serie de fracasados intentos diplomáticos para evitar la conflagración y, como consecuencia, la constitución de las dos fuerzas que

iban a enfrentarse, empleando los ingleses parte del mes en trasladar la suya al teatro de operaciones, mientras que los argentinos lo hicieron reforzando las suyas en lo posible.

Pero también Abril vería la primera acción de guerra, bien que de poca importancia militar, aunque no cabe duda que de cierta envergadura publicitaria para Gran Bretaña, nos referimos a la reocupación de las Georgias del Sur.

La reocupación de las Georgias del Sur:

Situadas a 2.160 Km del continente y a 1.290 Km de las Malvinas, los argentinos habían desplazado a ellas una pequeña fuerza (medio centenar de hombres) que se hallaba distribuida entre la capital, Grytviken, y Leith Harbour, únicos lugares habitados; la presencia en dicha isla era simbólica sólo a efectos de reivindicación de su soberanía, careciendo de valor militar y mucho menos de posibilidad de ser defendida.

Habiéndose desgajado previamente del núcleo principal de fuerzas británicas que para mediados de Abril se acercaban a las Malvinas, el día 21 se encontraba a la vista de la Georgias del Sur una fuerza de combate compuesta por un submarino con misión de bloqueo, un destructor, dos fragatas, un barco polar (el *Endurance*) y un petrolero. La primera intención de los británicos fue infiltrar una unidad de los SAS (Special Air Service) mediante dos helicópteros, pero las terribles condiciones climatológicas dieron con ellos en tierra quedando aislados sin poder cumplir su misión y teniendo que organizarse una operación de rescate en condiciones muy adversas (vientos de hasta 100 Km/h). En la noche del 23 al 24, se logró por fin la infiltración en la isla de un grupo de unos 15 SAS que accedieron a ella mediante lanchas neumáticas; sufriendo no obstante la pérdida de algunos al caer a un mar muy agitado y gélido.

El día 25, uno de los helicópteros británicos descubrió al submarino convencional argentino *Santa Fe* (de fabricación norteamericana veterano de la II Guerra Mundial) abandonando Grytviken camino del continente después de haber procedido el día anterior a desembarcar al relevo de la guarnición de las Georgias del Sur. De inmediato, el helicóptero británico comenzó su ataque con cargas de profundidad obligando al submarino a salir a la superficie al lograr averiarlo, momento en que se redobló el ataque con la participación de otros helicópteros que lograron con misiles impactar en la torreta del navío argentino, el cual se defendió con sus ametralladoras como pudo impidiendo a los británicos rematarlo, logrando volver a Grytviken en cuyo puerto, no obstante, tuvo que ser desalojado por su tripulación tras de lo cual prefirieron vararlo para que no cayera intacto en manos británicas, ya que no tenían medios para repararlo.

Mientras tanto, un nuevo grupo de SAS había conseguido desembarcar en varios puntos de la isla protegiendo el desembarco de 150 Royal Marines, así como señalando desde tierra los blancos más idóneos para el bombardeo desde el mar de los alrededores de Grytviken y Leith Harbour. Llegados los infantes a ambos lugares, los argentinos, que habían decidido no luchar dada su manifiesta inferioridad se rindieron, quedando así reocupadas las Georgias del Sur.

Primeros enfrentamientos

El 1 de Mayo, es decir, al día siguiente de conocerse que los EE.UU. se ponían decididamente de su parte, aviones Vulcan británicos, partiendo de Ascensión (16 horas de vuelo ida y vuelta, y tres repostajes en el aire) bombardearon a gran altitud la pista de aterrizaje de Puerto Argentino (21 bombas de 450 Kg.) bien que prácticamente sin resultado debido a la imprecisión por la altura a la que fueron arrojadas. Después, aviones Harrier y Sea Harrier intentaron lo mismo a baja pero el intenso de la nada despreciable defensa antiaérea argentina que lo protegía impidió su éxito resultando tocados varios aparatos, por lo que tal tipo de acción no se repetiría hasta casi el final de la contienda. También lo intentaron sobre el aeródromo de Goose Green con el mismo poco éxito.

Por la tarde se enfrentaron por primera vez Sea Harrier británicos contra Mirage Dagger argentinos en el aire; los pilotos no tuvieron en ningún momento contacto visual entre ellos, sólo por radar. Los misiles Sidewinder británicos pronto dieron cuenta de los Dagger que carecían de los modernos sistemas electrónicos con que sí los equipaba la aviación israelí que, por considerarlos alto secreto, no los había instalado en los aparatos vendidos a Argentina. Además de lo anterior, la distancia al continente impidió a los pilotos argentinos, a fin de asegurar su regreso, utilizar la post-combustión por el considerable consumo de combustible que implicaba, disminuyendo al mismo tiempo en gran medida la velocidad y capacidad de maniobra que un combate avión-avión requiere lo que les puso desde el principio en franca inferioridad.

Un intento de bombardeo naval sobre Puerto Argentino por parte de un destructor y dos fragatas británicas fue neutralizado por dos Camberra argentinos que aparecieron oportunamente en el aire logrando tocar al *Arrow*, obligando a los buques a alejarse; uno de los Camberra terminó siendo derribado por un misil Sidewinder.

En total fueron 56 las misiones que la Aviación argentina llevó a cabo este día contra la flota británica demostrando con ello su audacia que sería legendaria durante toda la guerra, así como que Argentina estaba dispuesta a emplearse a fondo. También quedó claro que los ingleses venían preparados y dispuestos a lo mismo.

Un nuevo intento de infiltración de comandos SAS en tierra quedó truncado por el derribo por los argentinos de varios de los helicópteros en los que eran transportados.

Al día siguiente, 2 de Mayo, el submarino *Conqueror* detectaba a 60 Km fuera de la Zona de Exclusión marítima y aérea establecida por los británicos en torno a las Malvinas al viejo acorazado *General Belgrano* (era uno de los superviviente de Pearl Harbour) escoltado por dos destructores. Comunicado el hecho a Londres, se dio la orden de hundirlo, lo que se hizo con dos torpedos MK-8 que impactaron en su sala de máquinas y en la proa; el acorazado carecía de equipos de detección antisubmarina, mientras que los británicos hacían alarde ya de la información de sus propios equipos, así como de los satélites. Sobre las 17,00 h., tras una larga hora de agonía, el buque argentino se hundía llevándose consigo a 324 de sus 1.050 tripulantes, hecho que conmocionó a sus compatriotas e indignó al mundo, menos a británicos y norteamericanos, claro, por haber sido torpedeado fuera de la citada Zona de Exclusión vulnerando así uno de los principios internacionales establecidos para estos casos.

Al día siguiente, y cuando buscaban posibles pilotos supervivientes de los combates del día anterior, los patrulleros argentinos *Comodoro Somellera* y el *Alférez Sobral* fueron detectados por helicóptero británicos que se lanzaron a su caza de inmediato logrando un Lynx hundir con un misil Sea Skua al primero y dejar al segundo tan mal parado que, aunque pudo llegar a Puerto Argentino ya no volvería a salir de él. La consecuencia de todo lo anterior fue que a partir de ese instante la Marina argentina se recluyó en el continente habiendo quedado en evidencia su absoluta inferioridad respecto a la británica que por consiguiente se hizo dueña del mar.

No obstante, la revancha argentina no tardó en llegar. El día 9, cuando la flota británica emprendía un intenso bombardeo de puntos clave de la isla Soledad, la aviación argentina se volcaba sobre ella con audacia, gran valor y ambición. Un Skyhawk argentino en vuelo casi rasante lograba que una bomba de 450 Kg, aunque no explotó, quedara alojada en el destructor *Glasgow* obligando a su retirada para poder desactivar el artefacto, así como a reparar los daños. Asimismo, otros buques resultaron tocados por el arriesgado fuego de cañón de los aviones argentinos, bien que sin tantos resultados como en el caso del *Glasgow*.

Pero la gran revancha se produciría el día 10, cuando el moderno destructor británico *Sheffield* recibía el impacto de un misil Exocet lanzado desde un Mirage Super Etendard argentino --pilotado por los Tte,s Augusto Bedacarratz y Armando Mayora--, que lo incendiaba y hundiéndosed diez días después, habiendo costado la vida a 20 de sus tripulantes y llevándose al fondo del mar los 26 millones de dólares que costó su construcción (un Exocet costaba 350.000 dólares); los aviones habían salido del continente, volado a muy baja altura --casi a ras del agua-- para esquivar los radares británicos y con sus equipos electrónicos apagados para evitar ser detectados. Llegados a unos 65 Km de los buques ingleses, ascendieron a 170 metros, procediendo a disparar

sus misiles —eran dos aviones cada uno con un Exocet—y a virar inmediatamente 180° para retornar; sólo cuando llegaron a su base en Argentina supieron del gran éxito alcanzado. El segundo Exocet pudo ser neutralizado por el *Hermes* a quien iba dirigido estrellándose en el mar. La sorpresa y conmoción tanto británica como mundial fue absoluta —Gran Bretaña amplió hasta las 12 millas del continente la zona de exclusión marítima y aérea—, poniéndose a partir de ese instante en guardia frente a la capacidad de la aviación argentina que renovaba su crédito, hacía temblar a la Royal Navy, despertaba grandes esperanzas en Buenos Aires y entre las tropas en las Malvinas y aseguraba que el conflicto iba para más largo de lo que nadie sospechó ni quería, así como que su coste en vidas y medios no iba a ser baladí. La guerra que se creyó ligera asomaba su siempre verdadero rostro.

En la noche del 14 al 15 de Mayo, 45 comandos del SAS helitransportados lanzaban un virulento ataque contra la guarnición de la isla Pebble, logrando destruir en su pista de aterrizaje seis de los nueve Púcara, los 4 Mentor y el Skyvan de transporte allí ubicados, el radar y varios depósitos de combustible, contando para ello con el apoyo de los potentes cañones del destructor *Glamorgan*; los SAS sólo tuvieron dos bajas, pudiendo reembarcar sin más novedad.

Situación a 20 de Mayo.-

Vimos como Abril había sido el mes en el que ambos contendientes se emplearon en hacer acopio de fuerzas preparándose para el enfrentamiento armado tras la exitosa recuperación de las islas por Argentina.

Fracasados los intentos de mediación diplomática llevados a cabo durante dicho mes --en Mayo se realizaría uno último por parte del Secretario General de la ONU, Pérez de Cuellar, condenado al fracaso toda vez que, como se ha relatado, las hostilidades ya estaban en marcha siendo por tanto cuestión de honor para ambos contendientes terminar el asunto por la vía armada--, las tres primeras semanas de Mayo habían contemplado los primeros enfrentamientos que, salvo la reocupación por los británicos de las Georgias del Sur, lo fueron aeronavales. La conclusión de ellos había sido:

- Para los ingleses: resultados nada determinantes e incluso preocupantes y poco alentadores. Aunque habían expulsado del mar a la Marina argentina, no lo habían logrado con su aviación, la cual se mostraba increíblemente más eficaz y peligrosa de lo que nunca llegaron a sospechar superando con habilidad y arrojo las graves limitaciones de sus aviones y las grandes distancias a cubrir con el impresionante esfuerzo que implicaba tanto para los pilotos como para el material. No se había inutilizado ni la pista de aterrizaje de Puerto Argentino ni la de Goose Green. Las fuerzas argentinas en tierra permanecían intactas —ni los bombardeos aéreos ni los navales habían resultado efectivos--, bien que imposibilitadas de recibir por la única vía posible, la aérea, refuerzos de ninguna clase ni en tiempo ni en cantidad suficiente caso de que el conflicto se alargara. Todos los intentos de infiltración de comandos en las islas habían fracasado. Los días habían pasado y la flota con sus casi 10.000 hombres a bordo seguía meciéndose en un mar siempre adverso, sometidos a condiciones climatológicas extremas con la amenaza de la llegada del duro invierno austral. El coste económico comenzaba a ser preocupante, más aún en caso de alargarse el conflicto. Por ello, les urgía tomar decisiones cuya puesta en práctica propiciara resultados resolutivos.
- Para los argentinos: aunque tampoco los resultados eran determinantes, sus preocupaciones, bien miradas, y a pesar de las pérdidas sufridas por su Marina y aviación, así como por el bloque aeronaval británico, el hecho de conservar intactas las Malvinas y de haber conseguido plantar cara a una potencia como Gran Bretaña respaldada además por los EE.UU., y conociendo por supuesto lo dicho en el párrafo anterior sobre su enemigo, daba alas a pensar que de conseguir alargar la confrontación, el tiempo jugaría a su favor.

Llegamos así al punto en el que las decisiones a tomar por cada parte iban a ser cruciales; ese en el que todo contendiente debe siempre recordar lo apuntado al inicio de este trabajo: *“Gana quien menos errores y menos graves comete, y quien más y mejor aprovecha los de su enemigo”*.

Los ingleses tenían obligatoriamente que desembarcar para recuperar las islas, pues, por un lado, sólo con acciones aeronavales no lo iban a conseguir, mientras que, por otro, es máxima imperecedera del arte militar que sólo se domina un territorio cuando la Infantería lo pisa y controla. La cuestión era dónde realizar dicho desembarco para que, además de exitoso, fuera decisivo. Los argentinos, por su parte, tenían, por el contrario, que mantenerse dominando el territorio, debiendo prever, más bien adivinar, cuál sería el punto elegido por su enemigo para llevar a cabo el obligado desembarco sin el cual nunca recuperarían las islas.

Objetivo principal a tomar por los ingleses era, sin duda, desde todo punto de vista tanto militar como político/diplomático, Puerto Argentino, en la isla Soledad, capital del archipiélago, así como su aeródromo. Para ello tenían que desembarcar en dicha isla, por lo que hacerlo incluso en un primer momento en la Gran Malvina quedaba descartado por completo. El problema era que un desembarco en tal punto o muy cerca de él, que era precisamente donde los argentinos habían concentrado la mayor parte de sus defensas, era demasiado arriesgado como para si quiera tenerlo en cuenta; conviene recordar que el atacante debe poseer tres veces más de fuerzas que el defensor para poder considerar posible el éxito en ofensiva, algo que aquí no se daba ni por asomo, ya que, como se ha dicho, ambos contendientes poseían fuerzas semejantes en hombres. Así pues, tenían que elegir un punto lo más desguarnecido posible, pero al tiempo no excesivamente alejado del objetivo principal, Puerto Argentino, para poder progresar por tierra hacia él con las fuerzas disponibles con suficiente garantía de éxito.

Para ello, durante el mes de Marzo, los británicos no habían perdido el tiempo, toda vez que sabían que más temprano que tarde tendrían que llevar a cabo una operación anfibia de desembarco --no se olvide que desde el punto de vista militar es posiblemente la más difícil, seguida por la retirada o el repliegue--, habiendo puesto todo su empeño en conocer el despliegue argentino en lo posible mediante la información de inteligencia, fotografía aérea y de satélites, y los resultados de las acciones aéreas y navales llevadas a cabo. Como sabemos, los argentinos tenían su punto fuerte en Puerto Argentino --donde poseían 12 aviones de apoyo táctico Pucara y algunos Aermacchi y Mentor, bien que todos al descubierto al carecer de hangares protegidos; las defensas antiaéreas eran considerables; el nivel de obras de fortificación de las posiciones defensivas era medio; las reservas de material, munición y alimentos justas--, seguido por Goose Green, ambos en la isla Soledad, ocupando también pero con menor entidad Bahía Fox y Puerto Howard en la Gran Malvina y de forma muy escasa la isla Peeble en su extremo norte como se dijo. El resto del territorio de ambas islas permanecía descubierto, transitado con dificultades debido a su orografía y falta de vías de comunicación por patrullas móviles en misión de vigilancia. Sobre lo último nada más significativo que lo siguiente: *"... múltiples inconvenientes derivados de la intransitabilidad del terreno, inclusive a través de caminos o sendas secundarias. El 6 de Abril, una columna motorizada del Reg. 25, constituida por vehículos Unimog, que ha sido destacada desde Puerto Argentino para transportar abastecimientos, queda totalmente empantanada a poco de abandonar la punta de camino asfaltado. Es imposible movilizar los vehículos, inclusive con la ayuda de tractores. Debe descargarse todo el material, que es transportado a brazo hasta el sector de asfalto. Posteriormente los camiones sólo pueden ser destrabados con la ayuda de un helicóptero pesado Chinook. Finalmente, los abastecimientos son transportados con helicópteros"* (Doc.EMA.)

A la vista de lo dicho de forma muy resumida, los británicos, descartado por completo el desembarco en Puerto Argentino o en sus proximidades, fijaron su vista en la bahía de San Carlos, desguarnecida y a tan sólo 105 Km al Oeste de aquél, es decir, a su retaguardia.

Efectivamente:

"a) Luego de su asunción como Gobernador Militar y Cte. Conjunto Malvinas, el Gral. Menéndez, con participación del Cte. De la Fuerza Terrestre y de su Estado Mayor con oficiales superiores a cargo de los componentes naval y aéreo, efectuó una apreciación de la situación. Con respecto a la misión asignada a las fuerzas a su cargo, llegó a las siguientes conclusiones:

- 1) Las fuerzas británicas tienen suficiente libertad de acción en el mar como para desembarcar en cualquiera de los innumerables lugares aptos existentes en el litoral de las islas, especialmente en el Norte de la isla Soledad.
- 2) El enemigo tratará de mantener su flota lo más al Este posible, para disminuir las posibilidades y eficacia de los ataques de la aviación propia.
- 3) Por el Norte puede proyectarse hasta la isla Borbón (Pebble) y hacia el SE, sobre el acceso Norte del estrecho de San Carlos. Su avance hacia el Oeste, especialmente en el acceso Sr del mencionado estrecho y en el litoral Oeste de la Gran Malvina, es menos probable, por lo mencionado en 2).
- 4) **Una penetración de la flota enemiga en el estrecho de San Carlos no se considera probable, dada la estrechez de dicha vía de agua que imposibilitaría su maniobra.**
- 5) Los lugares de desembarco más probables de los ingleses son: a) Bahía Asunción, b) boca de Seno Choiseul, c) Costa E. y N. de la península de San Luis, d) Puerto salvador y su acceso, f) Foul Bay, g) Concorde Bay, h) boca del estrecho de San Carlos, i) zona de Puerto y j) establecimiento de San Carlos.
- 6) Teniendo en cuenta lo expresado en 1) y 5), y considerando el número de efectivos a disponer y los que probablemente empleará el enemigo, **no es factible defender con fuerzas importantes los posibles lugares de desembarco. En la asignación de los medios de combate debe darse prioridad al objetivo estratégico de Puerto Argentino, a la presencia de fuerzas en la Gran Malvina y a la defensa de nexos entre las guarniciones de ambas islas, constituido por la zona de Darwin.**
- 7) **De producirse un desembarco importante del enemigo en otros puntos de las islas, es imposible pensar en concurrir con fuerzas terrestres de magnitud como para eliminar la cabeza de playa. Por lo tanto, se deberá optar por desplazar medios más reducidos y móviles para fijarla, o al menos controlarla, actuando con aviación y tropas de comando, preferentemente. (...)** (Doc.EMA.)

En el mismo documento, repetimos que oficial militar argentino, más adelante se expresaba que toda la cadena de mando en las islas, pero también en el continente (la Junta Militar), estuvieron de acuerdo en que: **“...Se mantiene la apreciación de que la capacidad más probable del enemigo está constituida por la ejecución de un ataque sobre Puerto Argentino, mediante una operación anfibia (...)**” (Doc.EMA.)

Así pues, fue por lo anterior por lo que el despliegue argentino se centró en Puerto Argentino, principalmente, y en Goose Green, ambos en la isla Soledad, y en Bahía Fox, Howard y la isla Pebble en la Gran Malvina. Y más aún es por lo que al descartarse San Carlos como punto de desembarco no se protegió. Sólo desde mediados de Mayo se desplazó a dicho lugar en misión de vigilancia para impedir la infiltración de comandos del SAS de dos secciones de la III Brigada (unos 60 hombres) al mando del Tte. Daniel Esteban, 40 de los cuales se instalaron en Puerto San Carlos con él, mientras que los 20 restantes, al mando del Subteniente Reyes, lo hicieron en Fanning Head (Cota 234), altura que domina la entrada del estrecho y bahía de San Carlos.

Como hemos visto, además, se reconocía que caso de desembarcar el enemigo en cualquier otro lugar iba a ser imposible plantarle cara como era debido no sólo por la escasez de medios adecuados, sino también por esa imposibilidad para una adecuada movilidad que presentaba el terreno (y que el ejemplo que hemos reseñado, entre muchos, deja más que en evidencia), teniendo que confiar en la aviación como única forma de detener el desembarco; por muchos comandos que se pudieran enviar según lo previsto, nunca tendrían fuerza suficiente para neutralizar, ni siquiera fijar, a las tropas desembarcadas, no sólo por su número que sería siempre muy superior, sino también por los apoyos de todo tipo, incluido el potente fuego naval, con el que contarían los enemigos desembarcados.

Por todo lo dicho se explica que la elección por parte británica de San Carlos como punto de desembarco fue esencial para su éxito y en la misma medida que lo fue para el fracaso argentino.

El desembarco en San Carlos

Según lo previsto, el día 20 de Mayo, la fuerza anfibia destinada a desembarcar en San Carlos se acercó a la costa amparada por la caída de la tarde, ya que la hora “H” se había señalado para las 01,30 h. de la madrugada del día siguiente. Dicha fuerza estaba compuesta por: 22 buques (2 de desembarco anfibia, 5 de desembarco

logístico, 1 trasatlántico, 4 mercantes de apoyo logístico, 1 petrolero, 1 destructor y 6 fragatas) que transportaban unos 5.000 hombres (la III Brigada de Comandos de los Royal Marines y los 2º y 3º Batallones Paracaidistas).

El 21 de mayo, a la hora fijada, la flota británica comenzó a ingresar en el estrecho de San Carlos en medio de un silencio sepulcral. Una hora más tarde, comandos del *Special Boat Service* (SBS) despegaron de la cubierta del *Antrim* en dos helicópteros y se posaron a unos 3.000 metros a retaguardia de la Cota 234 ocupada por el Subteniente Reyes y su 40 hombres. Sobre las dos de la madrugada, una patrulla de éstos informó que escuchaban ruidos y voces desde el Estrecho y que percibían al mismo tiempo la silueta de buques ingresando en él. Enseguida, y por orden del Subteniente Reyes, se lanzaron bengalas y comenzaron a disparar con los cañones sin retroceso de 105 mm y los morteros de 81 mm de que estaban dotados. Inmediatamente, los buques ingleses abrieron fuego, guiados por el resplandor de dichas armas.

Al cabo de una hora y media, con la munición agotada y los cañones de 105 mm destruidos por el fuego de las fragatas, Reyes ordenó el repliegue de sus hombres. Minutos después comenzaron a recibir fuego de parte de los comandos SBS que estaban esperando a los argentinos a su retaguardia resultando heridos dos de ellos. El Subteniente Reyes reaccionó atacando a los comandos ingleses impidiendo que sus hombres fueran cercados; sólo los dos heridos y un Cabo que había quedado a su cuidado fueron capturados. Reyes y el resto de sus hombres lograron replegarse y llegar a Puerto San Carlos. Sin duda, el valor de tan escasa guarnición, máxime ante enemigo tan desproporcionado, fue excepcional.

Mientras tanto, desde Puerto San Carlos el Tte. Esteban se apercibió de lo que ocurría por el ruido del combate, así como por las siluetas de los buques que se dibujaban en la bahía procediendo a transmitir la información a su jefe inmediato en Darwin, el cual a su vez hizo lo propio a Puerto Argentino.

En Puerto San Carlos, sobre las 8:10 y tras tres horas de intenso cañoneo naval que barría toda la zona, los argentinos pudieron observar con total nitidez la silueta del transporte de tropas *Canberra* que entraba en el canal.

La primera oleada de desembarco alcanzó la playa sin oposición alguna; utilizaron 16 barcasas y varios helicópteros. La fragata *Plymouth* proporcionó el necesario fuego de cobertura directo, y cuatro vehículos ligeros Scimitar y Scorpion alcanzaron la playa a fin de que los Marines pudieran disponer de buena potencia de fuego de apoyo en tierra. Las primeras unidades en desembarcar fueron el 40º Comando de Royal Marines y el 2º Bón. Paracaidista, el cual ocupó las Alturas Sussex, mientras aquél hizo lo propio con las Montañas Verde. El flanco sur, de cara a la posición argentina de Darwin, estaba asegurado. A continuación, las barcasas y helicópteros regresaron al canal para recoger y transportar a la segunda oleada.

Al amanecer, las barcasas y helicópteros con la segunda oleada de desembarco llegaban a la playa. El 45º Comando de Royal Marines tomó posiciones en Ajax Bay (sector occidental del desembarco) y el 3º Bón. de Paracaidistas desembarcó cerca de Puerto San Carlos, en las proximidades de la posición principal argentina. Pero, para entonces, los hombres del Tte. Esteban habían ocupado nuevas posiciones hacia el este de Puerto San Carlos, desde donde abrieron fuego contra los paracaidistas.

Así pues, sobre las 07,30 h. todas las unidades de maniobra estaban asentadas en tierra, procediendo entonces de inmediato los ingleses a transportar lo necesario para afianzar la cabeza de playa lograda, desembarcado por aire y mar vehículos, artillería, municiones, impedimenta de todo tipo, víveres, etc. (para transportar una batería antiaérea de 12 misiles Rapier se empearon 70 vuelos de ida y vuelta de los helicópteros Sea King); al finalizar el día los ingleses habían logrado poner en tierra 3.000 hombres y 1.000 toneladas de armamento y material (muy importante fue el dispositivo antiaéreo inglés instalado para proteger lo desembarcado con abundante y muy moderno material *ad hoc* tanto de cañones como más aún de misiles tierra-aire que fueron verdadera pesadilla para los pilotos argentinos que llegaron a denominar al estrecho de San Carlos "El valle de la muerte",

razón de más para valorar su arrojo y eficacia. En dichas labores los argentinos lograron derribar desde tierra dos helicópteros Gazelle que patrullaban la zona en misión de seguridad.

La primera reacción aérea argentina contra el desembarco se produjo sobre las 08,30 h. en que un Aermacchi procedente de Goose Green sobrevoló el despliegue británico, obteniendo y comunicando una muy valiosa información, al tiempo que se lanzó sobre la fragata *Argonaut* a la que tocó, causándole además tres heridos, bien que sin mayor éxito. Sobre las 09,00 h., despegaron del aeródromo de Goose Green y Puerto Argentino cuatro Pucará; lográndolo incluso mientras la fragata *Ardent* bombardeaba la pista del primero. Uno de ellos fue casi inmediatamente derribado por un misil y otro alcanzado por el fuego de cañones de los Sea Harrier británicos que daban cobertura al desembarco. Los dos Pucará restantes atacaron a la fragata *Ardent*.

Fue al poco cuando los argentinos, tal y como estaba previsto para caso de que, como había ocurrido, los ingleses no desembarcaran donde se preveía, llevaron a cabo su principal reacción a cargo de su Aviación.

Volando de nuevo a muy baja altura, con depósitos de combustible suplementarios y pegándose aún más al terreno al sobrevolar la Gran Malvina, sobre las 09,00 una oleada de 11 Mirage Dagger y 6 Mirage Super Etendard aparecieron de repente en la zona de combate dispuestos a darlo todo por impedir como fuera la consolidación del desembarco enemigo, contando a su favor no sólo con la sorpresa, que fue total, sino también con la gran concentración de navíos británicos en un espacio relativamente limitado, al paio y en buena medida encajonados en el angosto estrecho de San Carlos, todo lo cual favorecía su ataque; el hecho en sí ya constituía un alarde, pues tras volar a muy baja cota, en silencio radio y sin saber muy bien lo que iban a encontrarse, debían coger altura en el momento apropiado, descargar sus bombas y regresar de la misma forma acosados por los Sea Harrier. Una segunda oleada de 4 Sakyhawk llegaría sobre las 11,30.

El resultado de tan arriesgada como valerosa acción, repetida hasta lo imposible en este 21 de Mayo fue: la fragata *Ardent* hundida, sufriendo 24 muertos y 30 heridos; la *Argonaut* fuera de combate; el destructor *Antrim* y las fragatas *Brilliant* y *Broadsword* tocadas. El problema principal de los argentinos fue que sus bombas no explotaban, sólo se incrustaban en los buques, por lo que los daños, salvo en los casos más importantes citados, eran mínimos. La causa pudo deberse a la baja altura de los aviones en el momento del ataque. Los argentinos perdieron dos aviones y los británicos uno por avería.

El día 22, la aviación argentina no pudo operar debió a las malas condiciones meteorológicas, lo que favoreció a los ingleses que aprovecharon para seguir desembarcado material, así como para consolidar con las primeras obras de fortificación el terreno logrado.

Aunque el mando en Puerto Argentino estudió la posibilidad de reaccionar ofensivamente por tierra, finalmente lo desechó fundamentalmente por:

“a) la neta superioridad aérea local inglesa que impedía el uso de helicóptero, como tampoco por la noche al no disponer de los aparatos adecuados para tal tipo de vuelo, b) consecuente imposibilidad de transportar artillería, lo que impedía a su vez disponer del imprescindible apoyo de fuegos, c) igual imposibilidad de contar con apoyo aéreo directo, d) falta de medios de transporte terrestres, así como la práctica imposibilidad de utilizar los pocos existentes debido a lo ya dicho sobre la absoluta impracticabilidad del terreno y las escasas y malas comunicaciones existentes en él (el desplazamiento a pie de las tropas era impensable), e) la escasez de combustible que obligaba a restringir el uso de helicópteros, f) la superioridad naval del enemigo que le permitía poder desembarcar en otros puntos, (...) El empleo de fuerzas importantes impone reducir la capacidad de defensa de Puerto Argentino, lo que facilitaría una eventual acción anfibia directa y aeromóvil sobre dicho objetivo, esencial desde el punto de vista político y estratégico (...) hacía imposible (la reacción por tierra) por a) no contar con medios para su implementación en oportunidad, b) no asegurar mínimas posibilidades de éxito y c) facilitar la estrategia del enemigo (...)” (Doc.EMA.)

El día 23, la aviación argentina reanudó su ataque. Un Skyhawk logró colocar una bomba de 225 Kg. en la fragata *Antelope*, que tuvo que ser retirada para proceder a la desactivación del artefacto que no había explotado, bien que con tan mala suerte que terminó por hacerlo, provocando al día siguiente su hundimiento al no poder controlar los incendios que se prodigaron por la nave producto de varias explosiones internas. El día 24, aviones argentinos lograron colocar sendas bombas en los buques de desembarco logístico *Sir Galahand* y *Sir Lancelot*, bien que ambas pudieron ser desactivadas. Siempre el problema constante de las bombas sin explotar. Dos Sea King consiguieron hundir un mercante argentino que se había introducido en la Zona de Exclusión.

El 25 de Mayo, fiesta nacional argentina, el mando decidió intentar festejarla obteniendo una gran victoria como era el hundimiento de alguno de los dos portaaviones británicos, el *Hermes* o el *Invincible*. La operación que se planeó con todo detalle. Al carecer de medios aéreos adecuados para obtener su posición, se recurrió a un ingenioso y original sistema consistente en el plotado ininterrumpido sobre una carta de navegación de todos los puntos en los que aparecían o desaparecían los ecos de los Harrier en el radar director de la defensa aérea instalado en Puerto Argentino, lo que terminó por señalar con suficiente exactitud la posición de uno de los dos portaaviones a 100 millas de las islas.

Informado el Comando de la Aviación Naval, ordenó un ataque con dos Mirage Super Etendard que partieron de la base de Río Grande pilotados por el Capitán de Corbeta Roberto Curilovic y el Teniente de Navío Tulio Barraza. Los aviones despegaron a las 14:30 efectuando su reabastecimiento en vuelo sin dificultad. Cuando se encontraban a más de 270 millas del blanco pasaron a aproximación rasante a 500 nudos de velocidad. Cuando llegaron a la distancia adecuada lanzaron cada uno un misil Exocet, emprendiendo de inmediato el regreso (entre ida y vuelta cuatro horas de vuelo). Pero los misiles no impactaron en el *Hermes* que era contra quien iban dirigidos, sino en la banda de babor del portacontenedores de 14.946 toneladas *Atlantic Conveyor* que navegaba a dos millas del portaaviones sin disponer de ninguna clase de contramedidas electrónicas. En la cubierta donde explotaron los misiles había camiones cargados de gasolina que se incendiaron, propagándose el fuego al resto del buque rápidamente provocando el hundimiento del navío unos días después. La pérdida del buque fue un durísimo golpe contra la capacidad logística inglesa, toda vez que disponía de zona de aterrizaje habilitada para los Harrier –que la utilizaban cuando las pistas de los portaaviones estaban saturadas--, con él se perdieron --además de 12 tripulantes muertos-- 3 de los cuatro Chinook disponibles --el cuarto estaba en vuelo, siendo los aparatos destinados al transporte de tropas en el futuro, posibilidad que quedó truncada--, 8 helicópteros Vessex, bombas de racimo, motores de cohetes, misiles antitanques, granadas y municiones, depósitos inflables para combustible, vehículos de diverso tipo y tonelaje, botes para desembarco, una pista de aterrizaje vertical para montar en San Carlos, equipos desalinizadores y de iluminación, repuestos para aviones y helicópteros, generadores eléctricos, tiendas de campaña, raciones, calentadores y otra gran variedad y cantidad de material.

Tan grave fue la pérdida del *Atlantic Conveyor* que, además incluso de dudar durante algunos momentos del éxito total de la operación de recuperación de las islas, los ingleses se vieron obligados a anular la proyectada operación aeromóvil sobre Puerto Argentino al carecer ya de los medios de transporte precisos, obligándoles a tener que avanzar sobre dicho objetivo a pie, precisamente por ese terreno falto de vías de comunicación y de naturaleza impracticable sufrida por los argentinos desde el momento en que pusieron pie en las islas.

Para rematar la festividad nacional argentina, ese mismo día aviones Skyhawk y Mirage III Super Etendard lograban hundir el destructor *Conventry* y tocar seriamente a la fragata *Broadsword*. El día no podía cerrar para los argentinos con mejores noticias al tiempo que esperanzas, incluso a pesar de que para entonces los ingleses ya habían colocado en tierra 5.000 hombres y 5.000 toneladas de armamento y material diverso (15 días después en San Carlos los británicos dispondrían incluso de una pista de chapas metálicas de 230 metros de longitud válida para los Harrier, Sea Harrier y todo tipo de helicópteros).

Recuperación de Goose Green y Darwin

Antes de marchar sobre el objetivo por excelencia, o sea, sobre Puerto Argentino, los ingleses debían neutralizar la seria amenaza que para su flanco sur de avance suponían las fuerzas argentinas instaladas en Goose Green y Darwin que, al mando del TCol. Ítalo Ángel Piaggi, sumaban en total 643 efectivos que disponían de dos cañones antiaéreos Oerlikon de 35mm y tres obuses Otto Melara de 105 mm y elementos de Zapadores, más 202 hombres de la Aviación a cargo del aeródromo allí ubicado.

El día 27, tras una marcha nocturna de 20 Km., el 2º Bón. de Paracaidistas británicos, reforzado con parte de 40º Bón. de los Royal Marines, se presentaba ante Darwin, maniobrando de forma que, al día siguiente, con un notable apoyo de fuego naval, pero casi sin resistencia de parte argentina, se hacían con el enclave.

Sin embargo, camino de Goose Green, y sin apercibirse de ello, los ingleses penetraron en una zona dominada por posiciones argentinas bien dispuestas cuyos fuegos cubrían con gran acierto el terreno por donde avanzaban sus enemigos, ofreciendo así una resistencia inesperada, entablándose un combate en el que los argentinos, aunque menores en efectivos y en potencia de fuego, aunque se vieron obligados a ceder terreno, lo hicieron en orden y con calma, poniendo en no pocos aprietos a los ingleses; fue en este combate donde cayó mortalmente herido el TCol. H. Jones, jefe del batallón paracaidista. Al atardecer, y gracias al apoyo de varios Harrier, los ingleses se hacían con el aeródromo y cercaban a los argentinos. Entabladas negociaciones durante la noche, al día siguiente, 29 de Mayo, se rendían dieciséis horas después de iniciados los combates. Aunque la tropa argentina era bisoña (reclutas), algunos incluso habían jurado bandera al llegar a las islas, dieron la talla hasta lo imposible máxime teniendo en cuenta la desproporción respecto a sus enemigos, más aún en cuanto a medios sobre todo de fuego de los que prácticamente carecían como se ha visto –y de los que en cambio los ingleses hicieron alarde no sólo por poseerlos, sino porque la inesperada resistencia argentina les obligó a intensificarlos pues de otra forma el número de bajas habría sido mucho mayor--; en algunos momentos y puntos se llegó al combate cuerpo a cuerpo con éxito de parte argentina.

Hacia Puerto Argentino

Con Goose Green en su poder, quedaba asegurado el camino hacia el objetivo principal que era la “capital”, Puerto Argentino.

Al día siguiente de la reocupación de Goose Green, o sea, el 31 de Mayo, el 45º Comando de los Royal Marines alcanzaba Douglas, mientras el 3º Bón. Paracaidista hacía lo propio con Teal Inlet. Para ello tuvieron que marchar campo a través 30 Km. en condiciones meteorológica muy adversas: granizo, chubascos y vientos helados, que causaron no pocas lesiones en piernas y tobillos, máxime cuando cada hombre portaba a sus espaldas no menos de 50 Kg. de equipo, municiones incluidas. Asimismo, paracaidistas del 42º Comando helitransportados ocupaban Monte Kent situado a 30 Km. a vanguardia del despliegue británico, posición clave en su avance hacia Puerto Argentino. Al mismo tiempo se ocupaba Monte Challenger, también clave para dicho avance. El 1 de Junio desembarcaba en San Carlos la V Brigada de Infantería compuesta por escoceses y gurkhas nepalís que venía a reforzar la ofensiva en marcha.

El día 3, mientras la V Brigada de Infantería comenzaba a avanzar, paracaidistas ingleses helitransportados ocupaban Fitz Roy cuya importancia se debía a su potencial para efectuar un nuevo desembarco.

Los movimientos a vanguardia de los ingleses se realizaron por aire y por mar. El día 4, el 2º Bón. de gurkhas y el resto del 2º Paracaidista realizaron una serie de ataques aeromóviles contra posiciones argentinas dejadas atrás en el rápido avance a vanguardia. Precedidos de potente fuego de artillería o cohetes y cañones desde helicópteros, llegaban por sorpresa y neutralizaban los puestos de observación argentinos y pequeñas unidades de vigilancia existentes.

A la vez que el personal y los suministros se trasladaban a las cercanías de Puerto Argentino, se lanzaban patrullas nocturnas para reconocer el espacio entre ambos contendientes, así como para señalar posibles

campos de minas y examinar mediante tanteos la fortaleza de las defensas argentinas. Los SAS y SBS tuvieron un papel esencial en tales acciones.

La pérdida de los Chinook, como sabemos, anuló cualquier posibilidad de helitransportar el grueso de la V Brigada de Infantería, que tuvo que hacerse por mar, única forma de efectuar un avance rápido que además mantuviera el impulso de la operación y minimizara el riesgo de que los argentinos reaccionaran.

Durante los días 5 y 6 de Junio, el avance de escoceses y gurkhas se vio frustrado por las mala condiciones atmosféricas. El día 7, el *Sir Galahad* y el *Sir Tristan* se hicieron a la mar con los escoceses, además de gran cantidad de suministros. El día 8, al mejorar el tiempo, la aviación argentina hizo su aparición, logrando impactar en el primero, causando 50 muertos y obligando a abandonar la nave. Por el contrario, aviones Sea Harrier lograron el derribo de cuatro Mirage argentinos.

Para el 10 de Junio, los ingleses se situaban ante la primera línea de defensa ante Puerto Argentino.

El día 10, los ingleses se prepararon para tomar los montes Dos Hermanas (por el 45º Comando de los Royal Marines), Harriet (por el 42º) –ambos defendidos por el Reg. 4 de Infantería reforzado--, y Longdon (por el 3º Bón. Paracaidista) y Goat Ridge –defendidos por el Reg. 7 de Infantería--; todos ellos cerros rocosos sobre largas colinas claves para la defensa de Puerto Argentino. Los ataques fueron nocturnos. En Monte Longdon los argentinos se mantuvieron muy firmes, logrando conservar sus posiciones hasta el día siguiente; por primera vez los ingleses toparon con comandos argentinos muy especializados. En Dos Hermanas la resistencia fue menor, tomando los ingleses la posición, sufriendo 4 muertos. Monte Harriet también fue tomado bien que sólo tras cinco horas de intenso combate. Esta misma noche, en el último ataque directo contra un navío inglés, los argentinos, con un Exocet disparado desde tierra lograron tocar al *Glamorgan* causando 14 muertos y 30 heridos entre su tripulación. Una granada disparada desde la fragata *Ardent* inglesa impactó en una vivienda de Puerto Argentino matando a sus tres habitantes, únicas víctimas civiles de la conflagración.

La noche y primeras horas del día siguiente se saldaron con un total de 23 muertos y 70 heridos de parte británica y 69 argentinos muertos, 220 heridos y 400 prisioneros, habiendo conseguido los ingleses alcanzar todos sus objetivos.

El día 11 se registró un intenso intercambio de fuego de artillería entre ambos contendientes, posible porque ya el aeródromo de Puerto Argentino quedaba a tiro de los cañones británicos de 105 mm, que los de 155 mm argentinos respondieron con vigor (cada uno de los dos bandos llegó a disparar en torno a los 6.000 proyectiles).

A las 03,00 de la madrugada ya del 14 de Junio, los escoceses llevaron a cabo un ataque de distracción contra una posición argentina en Monte William desplazada unos dos kilómetros al sur del objetivo principal a alcanzar que era Monte Tumbledown; posición muy ventajosa de cara al asalto a Puerto Argentino. En aquélla encontraron muy fuerte resistencia de un batallón argentino allí instalado reforzado con morteros y ametralladoras. El asalto se realizó en tres fases diferentes, por Compañías y sobre distintos puntos del objetivo, apoyado por fuegos de artillería desde tierra y mar. La gran dificultad en su realización se debió a la complicada coordinación de los fuegos de iluminación y a la proximidad de la vanguardia británica a la zona batidas por el fuego artillero. Tras 14 horas de cañoneo ininterrumpido, los argentinos tuvieron 100 muertos, dejándose además 27 prisioneros entre ellos el jefe de la posición; los ingleses 9 muertos y 41 heridos.

Tomado Monte William, los gurkhas rodearon Monte Tumbledown por el norte, avanzando bajo el fuego de la artillería argentina sufriendo 10 bajas. Los escoceses avanzaron por el sur, atravesando un campo de minas en el que dos hombres sufrieron la amputación de sus pies. Al amanecer, aquéllos habían tomado Monte Tumbledown y éstos Wireless Ridge. Desde ambos lugares ya divisaron cómo los argentinos abandonaban algunas posiciones replegándose hacia Puerto Argentino; todo ello, para ambos contendientes, en medio de durísimas condiciones meteorológicas.

El final

Sobre las 09,00 el Gral. Menéndez se reunía con sus mandos llegando a la conclusión de que *“...ya no existe posibilidad de éxito y que la continuación de las operaciones produciría un sacrificio inútil de preciosas vidas humanas”*, debido *“a) la crítica situación desde el punto de vista táctico y logístico, b) la probable evolución que determinará la segura derrota en un lapso no mayor a 24 horas y c) (...) puede esperarse un número elevado d bajas, sin que ello posibilite una solución favorable a la situación”* (Doc.EMA.).

Todo ello se comunicó a Buenos Aires, desde donde la Junta Militar contestó sobre las 12,00h.: *“a) Que se debe resistir y actuar ofensivamente “hay que sacar la gente de los pozos para adelante y no para atrás”, b) Que los ingleses también, con seguridad, están agotados” y d) Que “es imposible aceptar en esa situación, la Resolución 502 de la ONU”* (Doc.EMA.). Cuando Menéndez insistió en que la resistencia era imposible, la Junta le contestó *“a) Que se encuentra muy lejos de Malvinas como para poder concretar la gravedad de la situación que se expone y b) Que El Gral. Menéndez es el Comandante, conoce cuáles son sus responsabilidades y atribuciones y debe obrar según la mismas”* (Doc.EMA.). A lo que el General, a su vez, respondió afirmativamente. Todo lo anterior se realizó siempre en presencia de los más altos mandos militares en Malvinas.

Prácticamente en ese momento, el Cap. de Navío Barry Melbourne Hussey, uno de los miembros del Gobierno argentino de las Malvinas, comunicó al Gral. Menéndez que habían recibido por la frecuencia de la red sanitaria de comunicaciones un mensaje del mando inglés en el que además de reconocer la bravura de las tropas argentinas en la defensa de sus posiciones, se quería llevar al ánimo del mando argentino la imposibilidad de alargar la defensa, motivo por el cual se invitaba a entablar negociaciones para la rendición previa la declaración de un alto el fuego, fijando como plazo máximo para contestar las 13,00. Comunicado lo anterior a Buenos Aires, la Junta Militar autorizó la realización de las negociaciones con la condición de *“...no aceptar ninguna imposición que significara un compromiso político para el Gobierno, inclusive la resolución 502”* (Doc.EMA.).

Sobre las 16,00 se celebró la reunión entre el Gral. Menéndez, acompañado por el Comodoro Bloomer Reeve y el Cap. Hussey, y los representantes ingleses que fueron el Col. Sir Michael Rose y su intérprete el Cap. Bell, la cual duró una hora; durante en varias ocasiones éstos últimos consultaron por radio con el mando británico para resolver dudas. Conseguido el acuerdo, se redactó el documento correspondiente (AQUÍ):

- a) Las unidades conservaban sus banderas
- b) La administración y gobierno de las tropas serían ejercidas por sus mandos naturales.
- c) Se formarían grupos de trabajo mixto para resolver problemas de personal y logística.
- d) El regreso del personal argentino al continente podría hacerse en buques de guerra argentinos.
- e) Las tropas argentinas deberían concentrarse en la zona del Aeropuerto, evacuando Puerto Argentino a partir del día siguiente.
- f) La ceremonia de firma del documento sería absolutamente reservada y sin la presencia de periodistas.
- g) La capitulación comprendía a todas las fuerzas del Archipiélago.

Y así fue. A las 19,45 los Gral,s Menéndez y Moore firmaron el documento del que el primero tachó la palabra *“incondicional”* advirtiendo que, caso de no aceptarse, estaba dispuesto a pagar el precio que fuese necesario. Asimismo, se acordó que los oficiales argentinos conservarían sus armas hasta su partida, que se podrían realizar comunicaciones con el continente siempre en lenguaje claro y que el 15 de Junio sería el día en que los argentinos debían comenzar a evacuar Puerto Argentino.

Bajas humanas y materiales

Aunque como es lógico existen distintas cifras, estribando el mayor problema en conocer las inglesas dado su hermetismo y el hecho de que hasta 2072 no se desclasificarán por su parte los documentos originales, recogemos las siguientes.

Por parte argentina (son cifras prácticamente seguras):

- De la Armada: 324 muertos y unos 100 heridos.
- De la Aviación: 48 muertos.
- Del Ejército: 313 muertos (25 Oficiales, 61 Suboficiales y 227 soldados) y 1.609 heridos.

Por parte inglesa:

- 225 muertos (nadie se cree cifra tan baja) y unos 600 heridos (según la clásica proporción de tres heridos por cada muerto).

Por parte argentina (no se contabilizan los averiados):

- Aeronaves: 70 aparatos en total (47 de la Aviación, 12 del Ejército de Tierra y 9 de la Armada).
- Navíos: 7 buques (1 crucero, 1 submarino, 2 transportes logístico de apoyo, 1 mercante, 1 pesquero y 1 guardacostas).

Por parte inglesa (no se contabilizan los averiados):

- Aeronaves: 23 aparatos en total (6 de la Aviación y 13 de la Marina). Argentina asegura que Gran Bretaña perdió 80 aparatos.
- Navíos: 8 buques (2 destructores, 2 fragatas, 1 buque de desembarco, 2 buques logísticos de desembarco y 1 portacontenedores).

A modo de breves conclusiones

Sin duda son múltiples las conclusiones, lecciones y enseñanzas que pueden extraerse en todos los órdenes de este conflicto bélico; y a ser posible aprendidas. Imposible, por ello, que todas tengan cabida en este trabajo, por lo que nos limitaremos a esbozar las que consideramos más evidentes e importantes, sin que, por supuesto, sean todas, dejando a otros completarlas o, incluso, mostrar su desacuerdo.

- Indudables eran las poderosas razones argentinas para reclamar e incluso recuperar por la fuerza las Malvinas, máxime ante la recalcitrante e inaceptable actitud secular inglesa.
- Llegado el momento, los organismos internacionales para nada sirven pues o quedan marginados o no se les acata o, peor aún, se inclinan hacia el más fuerte.
- Cualquier enfrentamiento bélico requiere hoy de un potencial económico que sólo algunos países pueden soportar durante mucho tiempo; incluso en caso de vencer, el descalabro será siempre muy importante.
- Los ingleses demostraron su tesón y disposición a emplearse a fondo para conservar su crédito como potencia mundial, sin permitir en lo más mínimo y por difícil que pueda suponer el menoscabo de un solo palmo de sus posesiones, aún cuando lo sean ilegal e ilegítimamente.
- Los EE.UU. actuaron como es su costumbre, máxime tratándose del Reino Unido; que nadie se lleve nunca a engaño.
- Los países europeos igual; Francia embargó aviones y misiles esenciales para a Argentina.
- La comunidad hispanoamericana también, porque se mantuvo al margen.
- Chile fue un caso peculiar, porque no sólo miró para otro lado, sino que hay indicios de que apoyó a los ingleses activamente; la falta de confianza en él de los argentinos les obligó a mantener en dicha frontera fuerzas especializadas que necesitaba en Malvinas.
- El hundimiento por los ingleses del acorazado *General Belgrano* fuera de la Zona de Exclusión fue prueba del nulo respeto que tiene Gran Bretaña por incluso la normas que ella misma impone; para qué decir del derecho internacional y de guerra.

- Los ingleses hicieron alarde de una capacidad de movilización logística encomiable.
- Argentina no valoró ni suficiente ni acertadamente ninguno de los puntos hasta ahora citados.
- Tampoco la diferencia entre la calidad de sus tropas, aún a pesar del valor demostrado por todos sus combatientes, como la del material disponible.
- La *Operación Rosario*, de recuperación del archipiélago por parte argentina, fue modélica.
- La Fuerza Aérea y de la Armada argentina fueron, sin duda, no sólo una sorpresa, sino un modelo de profesionalidad, valor y patriotismo sin peros de ninguna clase; máxime teniendo en cuenta el material con el que tuvieron que operar y las duras condiciones de vuelo.
- El valor y espíritu de sacrificio de los combatientes argentinos fue excepcional, máxime teniendo en cuenta que la mayoría de ellos era soldados de reemplazo con poca instrucción y operando en condiciones de gran inferioridad material y extrema climatológicas.
- Los británicos demostraron también gran valor, así como muy buena instrucción.
- Los ingleses consiguieron neto dominio del mar, aislando por tal vía a las islas; en parte por la incapacidad naval argentina en todos los sentidos.
- El dominio aéreo inglés no fue total porque no consiguió impedir los reiterados ataques argentinos por dicha vía; bien que sí lo hizo con el abastecimiento de las fuerzas en el archipiélago que quedaron en tal aspecto desatendidas con consecuencias muy negativas para el sostenimiento de su defensa (llegó a haber casos de desnutrición entre la tropa, debiéndose recurrir para alimentarla a la requisita de ganado de las granjas de los habitantes de las islas).
- La carencia de material adecuado de toda clase, impedimenta y abastecimientos, impidió a los argentinos poder establecer un despliegue defensivo de las islas adecuado y eficaz, teniéndose que limitar a concentrarse sobre los puertos y aeródromos sin posibilidad de acudir, en caso necesario, como así ocurrió, al punto donde fuera más urgente y esencial.
- Considerar como más probable e incluso como seguro el desembarco británico en Puerto Argentino fue, sin duda, un grave error; sus defensas, además, se orientaron sólo hacia el mar.
- La elección del estrecho de San Carlos por parte británica para desembarcar fue su gran éxito para la reocupación final de las islas.
- A destacar, entre el armamento empleado por unos y otros: los misiles Exocet, los Mirage y Skayhawk, todo tipo de helicópteros, los Harrier y Sea Harrier.
- Los modernos buques ingleses demostraron su vulnerabilidad y ello ante una fuerza aérea escasa y nada moderna.
- Los reiterados fallos de las bombas lanzadas por los aviones argentinos fue uno de sus mayores fallos porque de haber llegado a explotar las 14 que no lo hicieron a pesar de haber hecho impactado en los buques ingleses, muy posiblemente el signo de la guerra hubiera sido muy distinto.

Condecoraciones; sólo las más importantes (Desconocemos las inglesas)

Teniente Roberto Estévez: por comandar, gravemente herido por balas británicas a sus efectivos de infantería y dirigir por radio el fuego de artillería en la primera línea de combate durante la batalla de Darwin. Un último impacto de bala terminó con su vida.

Teniente Ernesto Emilio Espinosa: por cubrir desde la planta alta de la granja de Top Malo House la salida y despliegue de sus compañeros, mientras eran rodeados y atacados por fuerzas especiales británicas, cayendo en combate.

Sargento primero Mateo Antonio Sbert: por su valentía y heroísmo presentado en la batalla de Top Malo House frente a fuerzas especiales británicas, combatiendo gravemente herido, cayendo en combate.

Teniente primero Jorge Vizoso Posse: por su arrojo, valentía y heroísmo presentado durante toda la campaña de Malvinas, combatiendo en desventaja de materiales contra fuerzas especiales británicas en las cercanías del

Monte Kent, quedando aferrado y aislado fue herido, continuó combatiendo y forzando a las fuerzas enemigas a replegarse. Retornó por sus medios a las líneas nacionales perdiendo gran cantidad de sangre.

Subteniente Juan José Gómez Centurión: por su liderazgo, valentía y heroísmo en Darwin y Prado del Ganso, en especial por sus acciones en combate, liderando en desventajas numérica y material varios contraataques al enemigo en la batalla de Darwin.

Cabo Roberto Bacilio Baruzzo: por su heroísmo en la batalla del Monte Harriet, combatiendo herido por esquirlas de bombardeos en los días anteriores. En dicha batalla el Cabo Baruzzo transportó bajo fuego a lugares seguros a heridos, exponiéndose a sí mismo y arriesgando su vida en varias ocasiones, y continuando la pelea durante dichas maniobras contra infantería enemiga en combate cuerpo a cuerpo hasta agotar munición, e incluso intentando combatir con su cuchillo, hasta caer prisionero ante un pelotón de Royal Marines.

Soldado conscripto Oscar Poltronieri: por sus acciones de combate durante la batalla del cerro Dos Hermanas, en donde era operador de una ametralladora, desoyendo la orden de retirada y quedándose combatiendo el solo, permitiendo el repliegue de todos sus compañeros a zonas seguras y aferrando al enemigo con su única boca de fuego, impidiéndole avanzar a todo el dispositivo ofensivo británico.

Capitán de Fragata Infantería de Marina Pedro Edgardo Giachino: por su valentía, heroísmo y liderazgo demostrados durante la Operación Rosario, mediante la cual se recuperaron las islas Malvinas. En dicha ocasión, el Capitán Giachino lideró sin abrir fuego ante las tropas británicas, el asalto a la casa del gobernador, donde al entrar por la fuerza, fue recibido por intenso fuego de fusiles de Royal Marines que estaban allí, cayendo gravemente herido. Murió en el hospital.

Teniente de navío Guillermo Owen Crippa, piloto de Aermacchi: por su heroísmo y arrojo demostrado en el primer ataque aéreo al desembarco británico en Puerto San Carlos, donde, en solitario y con una aeronave liviana como el MB339 realizó un ataque al centro de la flota británica allí basada, conformada por una docena de navíos fuertemente defendidos por artillería antiaérea y misiles. Enfrentándose a todo el dispositivo abrumadoramente superior, el Teniente Crippa atacó con éxito con cohetes no guiados a la fragata británica *Argonaut*, dejándola fuera de servicio, para luego regresar mediante maniobras evasivas y un denso fuego antiaéreo del enemigo, a su base operativa en Puerto Argentino.

Teniente de Corbeta Héctor Omar Miño - Ingenieros Anfibios: Por "Ejecutar voluntariosamente delante de la posición misiones de alto nivel de riesgo y, cumplidas sus tareas específicas como ingeniero de combate, armarse como infantería rechazando a un enemigo numéricamente superior mediante cinco contrachocos conducidos personalmente, resultando herido al intentar proteger a un camarada cuya vida corría inminente peligro. Luego de reorganizar a su personal y dejarlo en posiciones seguras, replegase por sus propios medios, seis kilómetros con un proyectil alojado en una pierna, y posteriormente negarse a ser atendido, hasta que lo hubieran sido otros subordinados heridos que lo acompañaban".

Teniente de corbeta Carlos Daniel Vázquez, Infantería de Marina: Por conducir su sección de tiradores con vigor y acertadamente en la defensa de Tumbledown contra el ataque de una unidad Británica, recurriendo al fuego de la propia artillería y morteros sobre su posición, a fin de producir bajas al adversario, sin reparar en su propia seguridad y recién resignar su posición después de resistir al tercer ataque enemigo, luego de haber agotado su munición y prácticamente estar aniquilada su sección.

Suboficial Julio Saturnino Castillo, Infantería de Marina: Siendo jefe de grupo de la 4ª Sección de Tiradores de la compañía Nácar del Batallón de Infantería de Marina No 5, tener reiteradas actitudes de entrega al servicio y valor personal, lealtad y devoción hacia sus subalternos y superiores, antes y durante el combate final, combatiendo con fiereza, dando permanente ejemplo de valor personal y conduciendo sus hombres hasta caer abatido por el fuego adversario, cuando trataba de salvar a un subordinado que estaba siendo muerto a bayonetazos por el enemigo.

Conscripto Félix Ernesto Aguirre Infantería de Marina: Formando parte de la 4ª Sección de Tiradores de la compañía Nácar del Batallón de Infantería de Marina No 5, combate a distancia cuerpo a cuerpo, soportando una abrumadora superioridad del enemigo y el fuego de la propia artillería sobre su posición, resistiendo dos asaltos Británicos. Es herido inicialmente en las piernas, y pese a ello, intenta auxiliar al Subteniente Silva herido mortalmente cerca suyo hasta que, finalmente, es nuevamente herido y muere en su posición de combate. Su conducta constituye un claro ejemplo de soldado y camarada.

Brigadier Ernesto Ureta, piloto de Skyhawk: por su participación de la misión del 30 de mayo de 1982, correspondiente al ataque al portaviones *Invincible*.

Comodoro Pablo Carballo, piloto Skyhawk: por su heroísmo, valentía, arrojo y liderazgo demostrado durante todas sus misiones de combate en la campaña de Malvinas, especialmente en la realizada el día 25 de mayo de 1982, día de la patria, en donde la sección a la cual comandaba atacó duramente a dos buques al norte de las islas Malvinas, fragata *Broadsword*, dejada fuera de combate en ese ataque, y destructor HMS *Coventry*, siendo hundida en el mismo ataque.

Comodoro Gerardo Guillermo Isaac, piloto de Skyhawk: por su participación de la misión del 30 de mayo de 1982, correspondiente al ataque al portaviones *Invincible*.

Capitán Omar Jesús Castillo, piloto de Skyhawk: por su heroísmo, valentía y arrojo, muerto durante la misión del 30 de mayo de 1982, correspondiente al ataque al portaaviones *Invincible*, buque insignia de la flota enemiga ubicado dentro del corazón defensivo de la misma, misión en la cual es abatido por fuego de artillería antes de alcanzar al objetivo. Existen evidencias concretas que el portaaviones fue dejado fuera de combate ese 30 de mayo.

Capitán José Daniel Vázquez, piloto de Skyhawk: por su heroísmo, valentía y liderazgo, muerto durante la misión del 30 de mayo de 1982, correspondiente al ataque al portaaviones *Invincible*, buque insignia de la flota enemiga ubicado dentro del corazón defensivo de la misma, misión en la cual alcanza el objetivo. Existen evidencias concretas que el portaaviones fue dejado fuera de combate ese 30 de mayo.

Suboficial mayor Carlos Omar Ortiz: por salir de refugios en medio de alertas rojas a asistir bajo fuego de bombardeo enemigo y en zona de combate a personal herido en los primeros días de mayo de 1982.

Suboficial Principal Pedro Prudencio Miranda: por su heroísmo, arrojo y abnegación al ofrecerse como voluntario y actuar por convencimiento propio como desarmador de explosivos, primero desarmando en solitario, una bomba activada dentro del buque argentino *Formosa*, posteriormente desactivando bombas de un avión A-4Q de la Aviación Naval que había aterrizado en la base y dañado su tren de aterrizaje chocando las bombas con el terreno, y finalmente en el penúltimo día de la guerra, al desactivar rápidamente una bomba que notó se había activado accidentalmente y estaba a punto de estallar.

Cabo segundo José Raúl Ibáñez, tripulante del guardacostas *Río Iguazú*: por su heroísmo y arrojo demostrado al repeler por propia decisión un ataque aéreo sobre su embarcación por dos cazas Harrier enemigos, abrumadoramente superiores en armamento y poder de fuego. A pesar de no haber tenido asignado el puesto de la ametralladora, el Cabo Ibáñez no dudó en recogerla al caer su operador y respondió a los ataques de los aviones enemigos, logrando averiar seriamente a uno de ellos con material liviano y poco adecuado para la lucha contra aviones, forzando a la patrulla aérea británica a retirarse.