

## APRESTOS FINALES PARA LA GUERRA

Al tiempo que en los foros internacionales se desarrollaban las febriles gestiones diplomáticas tendientes a evitar el inminente enfrentamiento, los argentinos continuaban reforzando sus posiciones, saturando las islas con efectivos y armamento.

Una de las primeras medidas adoptadas por el alto mando fue la adaptación del aeropuerto malvinense a la nueva situación, transformándolo en la Base Aérea Militar “Malvinas” a cuyo frente fue puesto el comodoro Héctor Luis Destri, verdadero héroe y artífice del milagro de mantener la pista operable durante todo el conflicto.

Constaba la misma de un hangar de 50 metros de frente y otros dos más pequeños, ubicados a cierta distancia de las oficinas y la estación de pasajeros.

Dada la necesidad de espacios cubiertos (depósitos, talleres, bodegas), se echó mano de las casillas de cartón abandonadas junto a la pista, utilizadas en su momento por los obreros que habían trabajado en la construcción de la estación aérea y se puso especial cuidado en las instalaciones sanitarias y de primeros auxilios, adaptándose un contenedor como improvisado quirófano que fue semienterrado en una colina cercana, de tal forma, que ni una sola esquirla logró alcanzarlo durante los intensos bombardeos que padeció el sector.

También se ocultaron y emplazaron depósitos de combustible y polvorines en diferentes puntos de la península donde se hallaba ubicado el aeropuerto para ubicar allí el contenido de los tanques de YPF y las municiones.

Por encontrarse muy expuestos a los ataques, el combustible fue colocado en recipientes “pilloni”, distribuidos en las zanjas de desagüe paralelas a la pista, situadas a prudencial distancia y lo mismo que se hizo con la motonafta y el gasoil destinado a vehículos especiales así como también, para los ocho generadores de emergencia que debían funcionar en el aeropuerto y otros sectores de la ciudad. Las municiones y las bombas fueron ubicadas en depósitos alejados, tanto en sitios fijos como en plataformas móviles y así se evitó que fueran alcanzadas en caso de ataque.

La base estaba defendida por piezas de artillería de 20 y 35 mm, estas últimas operadas por radar, y por misiles superficie-aire Roland y Tiger-Cat provistos por el Ejército. Se prepararon también refugios antiaéreos para todo el personal y se montaron carpas aseguradas con bolsas de arena, parapetos vitales a la hora de amortiguar y hasta detener las esquirlas.

Un centenar de efectivos fue afectado a la base, dividido en tres secciones rotativas que se alternaban entre sí. Mientras una se hacía cargo de su turno, las otras dos se dedicaban a prestar servicios en el Centro de Informaciones y Control (CIC) o descansaban en las casas que los kelpers habían abandonado y en otras edificaciones como galpones y depósitos especialmente adaptados.

El Centro de Informaciones y Control había sido creado por la Fuerza Aérea para coordinar y dirigir la defensa de Puerto Argentino y su zona de influencia. Su tarea principal consistía en recibir y reunir toda la información que proporcionaba el sistema de alarma y retransmitirla a las posiciones en torno a la capital.

Consistía en una Red de Observadores del Aire (ROA) y radares de vigilancia, el principal un Westinghouse AN/TPS-43F de la Fuerza Aérea, de tres dimensiones (3D) y gran alcance, capacitado para llevar a cabo diversas tareas, como la detección de aviones y buques enemigos, el control de tránsito aéreo propio, la orientación de las misiones de búsqueda y rescate y, finalmente, el apoyo a la navegación en distintos lugares del archipiélago.

El radio de alcance del CIC era de 360 km., coincidente con el de su radar, que llegaba a captar a aviones que sobrevolaban los 3000 metros de altura sobre el estrecho de San

Carlos. Estaba al mando del mayor Miguel Ángel Silva de la Fuerza Aérea y su tarea era detectar las patrullas aéreas enemigas (PAC), que operaban desde los portaaviones para bombardear posiciones terrestres e interceptar a los cazas y unidades navales que se aproximaban desde el continente.

Como veremos más adelante, el enemigo intentó destruir la antena en numerosas oportunidades utilizando misiles especiales antirradar Shrike AGM 45, disparados desde aviones Vulcan, pero nunca lo logró.

La acción eficaz del CIC fue esencial a la hora de establecer los alertas ya sea durante los bombardeos aéreos y los ataques con helicópteros, ya para dirigir el fuego propio durante el cañoneo naval enemigo e incluso, a la hora de proveer la información de azimut cuando se disparó un misil Exocet desde tierra. Su jefe era el vicecomodoro Luis Aranda y su central de operaciones un edificio de la capital insular llamado Stanley House, el más antiguo de la ciudad, ubicado en la zona céntrica, sobre una manzana arbolada. Había sido un colegio de niños pupilos oriundos del interior del archipiélago y constaba de dos plantas, la inferior ocupada por el Estado Mayor del Ejército y la superior por personal de la Fuerza Aérea, la central de comunicaciones y la oficina del CIC. Allí tenían sus dormitorios algunos altos oficiales y en sus oficinas, se encontraban las mesas sobre las que se coordinaban los movimientos propios, una de ellas la MITA, destinada a la información y el tránsito aéreo, otra la MIG, mesa de información general, la de la ROA (Red de Observadores del Aire) y dos más para la coordinación del fuego aéreo. También se instaló un tablero transparente sobre el que se seguía el rumbo de llegada y partida de los aviones, tarea que fue esencial a la hora de detectar la aproximación del enemigo y controlar el tráfico aéreo propio.

Radioaficionados civiles, la mayoría socios del Radio Club de Córdoba, constituyeron una suerte de red de observadores del aire, que demostró notable eficacia durante la lucha, demostrando gran predisposición y sacrificio a la hora de realizar la tarea. Operaban siempre de a dos, muchas veces en puntos distantes e inhóspitos, desde el interior de carpas en sitios por demás inhóspitos y alejados, la mayor parte de de las veces desprovistos de armamento.

Desde la Base Aérea Militar “Malvinas” operaron aviones Hércules C-130, transportes de carga de la Fuerza Aérea y la Armada, Pucará IA-58, Aermacchi MB-339 y todo tipo de helicópteros.

Así mismo, se acondicionaron los pequeños aeródromos de Prado del Ganso e Isla Borbón, al norte de la Gran Malvina, designándose jefe del primero al comodoro Wilson Pedrozo (11 de abril) y del segundo al teniente de navío Ricardo Daniel Meregá, jefe de la Compañía H del Batallón de Infantería de Marina 3.

Un hecho poco conocido que tuvo lugar en los primeros días de abril fue el misterioso bombardeo con napalm a la pequeña isla Tussac, frente al Cabo Pembroke, realizado por un avión Pucará que despegó de la Base Aérea Militar “Malvinas”.

El avión llegó volando lentamente desde el aeropuerto malvinense y después de efectuar un giro hacia el noreste sobre las aguas del Cabo San Felipe, arrojó varias bombas FAE (Fuel Air Explosive), que generaron un incendio devastador que duró varias horas y fue visto por distintos observadores desde Puerto Argentino.

Si se trató de una prueba, las bombas, que hasta el momento solo habían sido utilizadas por EE.UU. Rusia e Israel, probaron ser más que eficientes ya que convirtieron al lugar en un verdadero infierno; si fue un ataque contra un objetivo, el mismo debió ser destruido completamente y si había alguien allí, tuvo que haber sufrido una muerte

terrible, o al menos, espantosas quemaduras. Como dice Isidoro Ruiz Moreno, a partir de ese momento, se comenzó a llamar al lugar, “Isla Quemada”.

El 13 de abril, el jefe de la base aérea de Prado el Ganso, Wilson Pedrozo, se trasladó a Comodoro Rivadavia para recibir directivas del comandante de la FAS. Una vez allí, se le asignó el personal con el cual debería organizar la estación, a saberse, un oficial de operaciones, una compañía de comandos de la Escuela de Aviación Militar y un grupo de oficiales y suboficiales que fueron el nervio y motor de la Base Aérea Militar “Cóndor”.

El 14 de abril, los componentes de la flamante estación aérea comenzaron a trasladarse a las islas y una vez en Puerto Argentino, efectuaron su despliegue a bordo de helicópteros Chinook que por disposición del comandante del Componente Aéreo, brigadier Guillermo Castellano, quedarían afectados a la base.

Como se recordará, en el istmo de Darwin-Prado del Ganso (Goose Green), se hallaba apostada una compañía del Regimiento de Infantería 25 a las órdenes del teniente primero Carlos Daniel Esteban, la misma que había ocupado las dos poblaciones inmediatamente después de la invasión.

Esta compañía, subordinada al teniente coronel Mohamed Alí Seineldín, se hallaba alojada en el Colegio de Goose Green, un gran edificio de dos pisos en forma de hélice tripala, que desde hacía algún tiempo había dejado de funcionar y se hallaba cerrado.

La Base “Cóndor” disponía de una pequeña pista de tierra, una casilla de chapa y una barraca que sirvió como alojamiento de los pilotos. Hacia allí se despacharon a bordo de embarcaciones y helicópteros, grandes cantidades de municiones, bombas, cohetes, armas y personal militar que fue distribuido en puntos situados a cierta distancia.

La Fuerza Aérea ordenó a Pedrozo que dispusiese de las poblaciones ocupadas de acuerdo a las exigencias del caso y en ese sentido, el oficial solicitó a Eric Goss, el administrador de la Falklands Islands Company (FIC), que residía en Puerto Darwin, tractores, vehículos Land Rover y los trineos que los habitantes de ambos caseríos utilizaban para trasladar cargamento en épocas de lluvia, ello bajo advertencia de que si no los entregaban, serían confiscados.

Consistían aquellos trineos en unas plataformas de tablones montadas sobre esquíes de madera, recubiertos con planchas de chapa de hierro (también los había con ruedas), que servían para evitar su desgaste.

Las relaciones con Goss fueron buenas ya que desde un primer momento intentó cooperar en todo lo que estuvo a su alcance a efectos de evitar roces entre las fuerzas de ocupación y la población civil.

La base fue rodeada por un campo de minas y la defensa antiaérea quedó conformada por cañones de 20 mm Rheinmetal de la Fuerza Aérea y piezas de 35 mm del Ejército Argentino que operaban por radar. Se instaló además un radar ELTA de vigilancia, cuyo alcance era de solo 20 km., pero que al menos servía para hacer detecciones con algo de antelación.

La dotación del Regimiento de Infantería 25 resultaba insuficiente para la defensa exterior de la base por lo que el alto mando resolvió trasladar hacia allí al Regimiento de Infantería 12 después de gestiones realizadas para ese fin por autoridades de la Fuerza Aérea.

Los efectivos, al mando del teniente coronel Italo Ángel Piaggi, comenzaron a llegar entre el 24 y el 25 de abril, a bordo de los helicópteros Chinook, los mismos que habían sido afectados a la base por el comodoro Guillermo Castellano, después de una odisea de marchas y contramarchas que comenzó a poco de su partida de los cuarteles de Mercedes, provincia de Corrientes, su asiento de paz.

Pero no solo en las islas se llevaban a cabo aprestos. Los aeropuertos y bases aéreas de Comodoro Rivadavia, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos y Río Grande también fueron sometidos a trabajos de acondicionamiento ya que desde los mismos, operarían las diferentes unidades de combate de la Fuerza Aérea y la Aviación Naval.

Desde esas estaciones aéreas se lanzarían al combate aviones Douglas A4 Skyhawks, Mirages M-V Dagger, Mirages III E, bombarderos Canberra MK 62, aviones de transporte Hércules C-130 y KC-130 y Fokker de la Fuerza Aérea Argentina, Super Etendarts, Douglas Skyhawk A4Q, Grumman S2E Tracker y Neptune de la Aviación Naval, además de los Learjet del Grupo 1 Aerofotográfico y el Escuadrón Fénix.

En todos esos aeropuertos se llevaron a cabo tareas de compactamiento, relleno y acondicionamiento del terreno para ampliar las pistas de aterrizaje, utilizándose para ello planchas de aluminio rectangulares enganchadas unas a otras, similares, por no decir idénticas, a las que se habían desplegado años atrás, durante el conflicto del Canal de Beagle. Las mismas se colocaron sobre una base de terreno firme y parejo que, como en el caso de Puerto Argentino, fue necesario apisonar y emparejar con extrema precisión. En la tarea colaboró la población civil y numerosas empresas como Seminara S.A. y Dycaza S.A., que pusieron a disposición de las FF.AA. materiales, maquinaria y personal.

Las pistas fueron conectadas a la Ruta Nacional N° 3, que pasa muy cerca de los aeropuertos, con el objeto de utilizarlas en casos de emergencia u obstrucción.

Se construyeron también, como en Malvinas, refugios subterráneos destinados al personal, materiales, combustible y los servicios esenciales, en previsión de ataques aéreos al continente; se instalaron polvorines camuflados, fijos y móviles, a considerable distancia unos de otros; se abrieron caminos laterales con topadoras de las mencionadas empresas, que se cubrieron también con planchas de aluminio y se completó la instalación de equipos de comunicaciones con enlaces, tarea que se llevó a cabo con la ayuda de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones (ENTEL).

La protección de esos lugares estuvo a cargo de piezas de artillería de 20 y 35 mm con las que se constituyeron cordones de vigilancia equipados con radares de detección temprana y se estableció un segundo perímetro defensivo destinado a contrarrestar posibles acciones de comandos. Personal del Ejército y de las respectivas policías provinciales organizaron tareas de patrullaje a efectos de vigilar los alrededores de cada base durante el día y la noche.

La estación aérea militar de San Julián fue puesta al mando del comodoro Carlos A. Maiztegui, quien tomó posesión el 9 de abril, acompañado por un grupo de oficiales y suboficiales que tendrían a su cargo las labores de acondicionamiento y adaptación.

La tarde de ese mismo día llegó por tierra el primer contingente de la IV Brigada Aérea con asiento en Mendoza, que con el correr de los días iría ampliando el número de efectivos hasta totalizar 750 hombres entre pilotos, mecánicos, oficiales, suboficiales y conscriptos.

La población civil colaboró con entusiasmo en todo lo que estuvo a su alcance, ofreciendo su concurso, incluso, para efectuar patrullas y recorridas así como también, organizar asados, guitarreadas y juegos para entretener a aquellos aviadores que en pocos días más se iban a jugar la vida en arriesgadas misiones.

El 11 de abril llegó el escuadrón aéreo de la brigada integrado por aviones Skyhawks A4C y el 25 hizo lo propio el de Mirage M-V Dagger del Grupo 6 de Caza (VI Brigada Aérea).

Lo mismo ocurría en las restantes bases aéreas del sur patagónico donde el clima de guerra fue envolviendo la vida cotidiana hasta sumir en una densa atmósfera a los pobladores.

Además de los buques pesqueros y mercantes que la Armada requisó para tareas en alta mar, se alistaron otras unidades destinadas al abastecimiento logístico de las islas, el reabastecimiento de la Flota de Mar en operaciones, el transporte de equipo y personal y el control del tráfico marítimo en el Río de la Plata.

En cumplimiento de esas misiones, se pusieron a disposición de la Marina, además de cinco transportes navales de la Armada (el “Bahía Paraíso” entre ellos), veintiún cargueros de ELMA, otro dos de una empresa privada, seis buques cisterna de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), uno de Yacimientos Carboníferos Fiscales (YCF), tres transportes auxiliares de empresas privadas, quince pesqueros de altura y un barco de la Escuela Nacional de Náutica, en total, cincuenta embarcaciones que llevarían a cabo una tarea encomiable, sorteando adversidades y enfrentando el peligro en diversas oportunidades.

Fueron ellos, el “Río Cincel”, el “Río Carcarañá”, el “Formosa” y el “Córdoba” de ELMA; el “Bahía Buen Suceso” y el “Isla de los Estados” de la Armada Argentina; el “Yehuín” de la empresa Geomater y el “Mar del Norte” de la compañía La Naviera, todos ellos destinados a tareas de abastecimiento logístico; los buques “Lago Argentino”, al mando del capitán Eduardo Manuel Romero; “Lago Traful”, al mando del capitán de ultramar Esteban Segura; el “Glaciar Florentino Ameghino”, “Glaciar Perito Moreno”, “Chaco”, “Río Neuquén” y “Río Calchaquí” de ELMA junto al “Bahía San Blas” de la Armada, al mando del capitán de corbeta Leónidas J. Llanos.

También se alistaron el “Cabo de Hornos”, al comando del capitán de corbeta Ricardo Ángel Franzosi y el “Canal de Beagle”, al mando del capitán de corbeta Justino Carballo Amigo, ambos pertenecientes a la marina de guerra.

Para transportes logísticos y de personal a puertos patagónicos, se llamó a servicio a los petroleros “Cabo Espíritu Santo”, “Ameghino”, “General San Martín”, “Ingeniero Krause”, “La Plata”, “Campo Durán” y “Puerto Rosales” de YPF y el “Ceibo” de YCF, los ocho destinados al abastecimiento de combustible; junto a ellos se hizo lo propio con los mencionados cargueros de ELMA “Río de la Plata”, “Tierra del Fuego II” y “Almirante Stewart”, a los que, según hemos referido en el capítulo anterior, se les encomendaron misiones de búsqueda, localización e intercepción de unidades enemigas. A ellos se agregaron los buques “Chubut”, “Tucumán”, “Río Esquel”, “Río Iguazú”, “Río Limay”, “Misiones II”, “Río Oliva”, “Dr. Atilio Malvagni” y el mencionado “Glaciar Florentino Ameghino”, destinados a tareas de inteligencia y a ellos, a su vez, los mencionados “Usurbil”, “María Luisa”, “María Alejandra”, “Mar Azul”, “Narwal”, “Constanza” e “Invierno”, junto al “Capitán Canepa”, el “Margot”, éste último al mando del capitán William Ardaen; el “Santa Eugenia”, el “Alberto R”, el “Cirius” y el “Cirius II” de la flota pesquera de alta mar. Para finalizar, el “Yaktemi” fue destinado a brindar apoyo al tráfico marítimo entre la costa patagónica a las islas Malvinas, el “Piloto Alsina” de la Escuela Nacional de Náutica “Manuel Belgrano”, al control de tráfico en el Río de la Plata y el “Puerto Deseado” de Astilleros Argentinos Río de la Plata (ASTARSA) que junto a las pequeñas lanchas de prácticos del nuestro estuario, fue incorporado al denominado Operativo “León I”.

El 28 de marzo, cuando las autoridades militares ponían en marcha tan vasto operativo, el “Río Cincel” se hallaba en la Dársena D del Puerto de Buenos Aires, cargando tambores de miel, quebracho, carne congelada y maquinarias con destino a la costa este de los EE.UU.

Cerca de las 10 a.m. su capitán, Juan Carlos Trivelín, fue citado a la oficina del gerente de ELMA, capitán de ultramar Eduardo Radivoj, para recibir un nuevo destino. Se le

ordenaba vaciar inmediatamente las bodegas y reemplazar su carga por material logístico de la Fuerza Aérea Argentina, a efectos de ser transportado a las islas Malvinas a la mayor brevedad posible. Trivelín se sorprendió por lo inesperado de la directiva, más cuando se le dijo que desde ese preciso instante, su buque quedaba sujeto a las directivas del Comando de la Armada y sin que pudiera decir nada, Radivoj le entregó un sobre cerrado, estrechó fuertemente su mano y le deseó buena suerte.

El comandante del buque quedó en silencio durante unos segundos y todavía pensativo, sin salir de su asombro, se despidió, dio media vuelta y se retiró, dispuesto a cumplir las instrucciones que le acababan de transmitir.

Según refiere Jorge Muñoz en *Misión Cumplida*, Trivelín era un marino profesional con 30 años de servicio sobre sus hombros y una impecable hoja de servicios que lo llevó por casi todos los mares del mundo. En cuanto al Atlántico Sur, tenía una vasta experiencia en esas aguas por haberlas recorrido cuando prestaba servicios en las motonaves “Libertad”, “Regina Prima” y “Río Tunuyán” a bordo de la cual, tocó en una oportunidad las islas Malvinas.

Una vez en la dársena, el capitán impartió las últimas directivas y en seguida comenzó la operación de descarga, dando paso a las 156 toneladas de material bélico que debía transportar, entre el que destacaba equipo logístico, ochenta planchas de aluminio para la prolongación de la pista de Puerto Argentino, camiones militares, combustible para aviones y máquinas viales, todo lo cual estuvo listo 3 de abril.

Al informarle a los cuarenta y cinco hombres de su tripulación que iban a cumplir una misión de guerra, solo uno se negó a tomar parte, siendo inmediatamente desembarcado y reemplazado.

Junto a la dotación, abordaron la nave cinco cadetes de la Escuela Nacional de Náutica “Manuel Belgrano” (dos de ellos personal femenino que se adiestraba en enfermería) y con ellos un equipo de navegación satelital instalado por primera vez en un buque de ELMA.

A las 04.00 hs. del 4 de abril, cuando aún era de noche, el “Río Cincel”, con sus 10.070 toneladas y 81 metros de eslora, abandonó lentamente la Dársena D en dirección a aguas abiertas, mientras las tripulaciones de los remolcadores y cargueros allí amarrados saludaban su partida agitando sus brazos y lanzando estentóreos vivas a la patria mientras sonar sus sirenas.

El carguero de ELMA devolvió el saludo haciendo oír las suyas y a escasa velocidad se fue adentrando en el Río de la Plata, enfilando directamente hacia el Pontón Recalada, navegando aguas en las que habían tenido lugar hechos heroicos de nuestro pasado, desde los épicos triunfos del almirante Brown hasta la primera batalla aeronaval de nuestra historia<sup>1</sup>.

Cuando el buque pasó el Pontón, su capitán, siguiendo las instrucciones que había recibido en el puerto, procedió a abrir el sobre y leer atentamente su contenido. Debía dirigirse a las Malvinas con amplia libertad para elegir el trayecto mintiendo estricto silencio de radio.

El carguero navegó sin inconvenientes y así fue como en la madrugada del 7 de abril llegó al archipiélago, fondeando en la ensenada de Puerto Groussac cuando daban las 07.10 hs. Fue la primera embarcación mercante en alcanzar las islas después de la ocupación.

Se encontraban allí otras dos embarcaciones, el “Almirante Irizar” y el “Isla de los Estados”, que habían tomado parte en el Operativo “Rosario”, y las pequeñas naves requisadas a la administración malvinense, el “Monsunen” y el “Forrest”, además de un pesquero polaco llamado “Goplo”.

Lo primero que Trivelín hizo al llegar fue establecer contacto radial a través del VHF de a bordo. Le respondieron del Comando Naval Malvinas (CONAVINAS) que desde el 2 de abril se hallaba al mando del capitán de fragata Adolfo Gaffoglio, que era jefe del apostadero antes de que el mismo pasase a depender de la Subárea Naval Malvinas, al mando del capitán de navío Antonio José Mozzarelli.

Se le indicó establecer contacto con el “Isla de los Estados” para adoptar las disposiciones necesarias para efectuar el alije y una vez cumplida la directiva, a las 08.05, comenzó la maniobra que, debido a la poca velocidad del viento, demandó más de lo planeado.

A las 11.00 el personal se preparaba para iniciar la descarga, un repentino temporal que se desató en ese momento empujó al transporte contra el pesquero polaco, amenazando con hacerlo colisionar. Rápidamente, Trivelín mandó levantar el ancla de estribor y dar máquina hacia delante, muy lentamente, para evitar el impacto en tanto el “Goplo” efectuaba un viraje para esquivarlo y el “Isla de los Estados” iniciaba maniobras de aproximación con el objeto de brindar asistencia.

Con el segundo oficial Placenta en la popa, provisto de un transmisor portátil para orientar al personal del cuarto de mandos, se ordenó nuevamente marcha lenta hacia adelante a efectos de amortiguar lo que parecía ser un impacto seguro y entonces la hélice del carguero se enredó en las cadenas del pesquero y eso precipitó el impacto de su popa con la proa de aquel.

Se intentó infructuosamente desenredar la hélice haciéndola girar hacia delante y atrás pero todo fue en vano. El “Goplo”, tuvo que cortar sus cadenas y alejarse lo más rápidamente posible del lugar porque estaba estorbando y nada más tenía que hacer ahí. Las tareas de alije se llevaron a cabo al día siguiente cuando el “Isla de los Estados”, que se había alejado por causa del mal tiempo, regresó y atracó junto al “Río Cincel”. Después de solicitar ayuda al Apostadero Naval y dar cuenta a la empresa ELMA del incidente con el “Goplo”, Trivelín solicitó al Comando Naval Malvinas la presencia de buzos para destrabar la hélice. Llegaron pasado el mediodía, a bordo de una lancha EDPV 23 de fabricación nacional para efectuar un sondeo y de ser posible, un primer intento. Se trataba de dos efectivos del Grupo de Operaciones Especiales de la Fuerza Aérea, el teniente Alfredo Sidders y el cabo primero Walter Abdal quienes, para sorpresa de Trivelín, carecían de visores, testeras, guantes, tubos de oxígenos y patas de rana.

Los improvisados buzos llevaron a cabo una primera inspección con breves inmersiones que no arrojaron ningún resultado. En vista de ello, la tripulación del “Río Cincel” les hizo llegar un visor y un par de patas de rana que uno de los marineros tenía a bordo, junto a un improvisado cinturón que habían fabricado con trozos de hierro.

Un primer reconocimiento dejó en evidencia que la hélice tenía enrollada cinco vueltas de cadena (los eslabones medían 40 centímetros de largo por 3 de espesor) y eso implicaba un trabajo difícil y arduo. Ayudados por una grúa, los buzos lograron izar el ancla y cortaron parte de la cadena que la sostenía.

Recién a las 19.00 hs. llegaron dos buzos de la Armada, el cabo primero Luis Ángel Giménez y el cabo segundo Marcelo José Orozco, de la Estación de Salvamento y Buceo de la Base Naval de Puerto Belgrano, quienes disponían de equipo completo aunque sus tubos de oxígeno solo contaban con media carga.

Tras una hora de intenso accionar, los cuatro buzos cortaron un primer tramo de cadena recuperando algo más tarde el ancla del molesto pesquero polaco, la cual entregaron a su capitán.

Con el “Goplo” retirándose de la zona finalizó el alije. El “Isla de los Estados” levó anclas y se alejó varios metros fuera de la rada, fondeando algo más allá, en otro punto de la bahía.

El 9 de abril la descarga del “Río Cincel” había finalizado, no así los trabajos para destrabar la hélice, que se prolongaron hasta el anochecer.

Dado el intenso frío del agua y la demora en recargar los tubos de oxígeno en el “Almirante Irizar”, los mismos se suspendieron para el día siguiente, cuando faltaban 48 horas para que los ingleses pusiesen en vigencia la zona de exclusión de 200 millas en torno a las islas.

La cadena fue desenrollada vuelta por vuelta, cerca del mediodía del 10 de abril, con la ayuda de dos cabrestantes de a bordo. La inmediata inspección subacuática que realizó el cabo primero Giménez, dio como resultado daños en las aletas (palas) y la rotura de una parte de los guardacabos, averías menores que no afectaban el funcionamiento de la hélice. Una prueba con su eje, haciéndolo girar hacia ambos lados, dio la pauta de que se podía zarpar.

Todo estaba listo para emprender el regreso al continente pero las pésimas condiciones climáticas lo impedían. Para colmo, la lancha EDPV que transportaba de regreso a los buzos sufrió la pérdida de su hélice y por esa razón, fue necesario auxiliarla.

El capitán Trivelin envió en su ayuda a la lancha salvavidas del buque con el contra maestre Brantiuk, el marinero Bazzochi y los oficiales Morales y Carlos Horacio Placenti a bordo. Los buzos se hallaban al garete, sacudidos por el oleaje, cuando los marinos mercantes llegaron a su lado y les tendieron una soga para remolcarlos hasta el Apostadero Naval.

Antes de partir, personal del apostadero le entregó a Placenti un cofre de madera cerrado con candado, que en su interior contenía varias banderas capturadas a los británicos además de importante documentación de la administración colonial. El material debía ser entregado en el puerto de Mar del Plata a una persona que se iba a presentar para ese fin en nombre del comando naval pero hasta el día de hoy, se desconoce su identidad y el destino que se le dio al cofre.

A las 19.20 el “Río Cincel” levó anclas y en medio de la noche ganó a inmensidad del océano con destino a Puerto Madryn, primera escala en su viaje de regreso a Buenos Aires.

Se dice que, reiniciadas sus actividades normales, regresando de un viaje a la costa este de Estados Unidos, el “Río Cincel”, se cruzó con dos remolcadores holandeses que arrastraban una gran embarcación hacia Curazao. Los tripulantes del mercante juran que se trataba de un portaaviones gravemente averiado e, incluso, escorado, al que no lograron identificar. Lo sintomático del caso es que por esa época, el ministro de defensa británico, John Noot, debió salir al cruce de las expresiones del general venezolano Oswaldo Páez Pumar quien afirmó ante la prensa de su país que el Reino Unido había solicitado autorización a su par holandés para efectuar reparaciones en los astilleros de la isla.

Además del “Río Cincel”, la empresa ELMA, siempre siguiendo directivas del Comando de la Armada, alistó otros tres transportes para llevar a cabo operaciones de abastecimiento y logística. Se trataba del “Formosa”, el “Río Carcarañá” y el “Córdoba”. La firma Geomater hizo lo propio con el pequeño y eficiente transporte logístico “Yehuín” en tanto la Fuerza Aérea contrató para los mismos fines al “Mar del Norte” de la compañía naval La Naviera.



Al iniciarse el conflicto, el “Formosa” navegaba hacia el puerto de Buenos Aires, procedente del norte europeo. Su comandante, el capitán de ultramar Juan Cristóbal Gregorio era un experimentado marino que en 1978 había traído al buque desde los Astilleros “San Fernando” de Cádiz. Había iniciado su carrera en 1946, en la Escuela Naval de la Armada, pasando luego a la Escuela Nacional de Náutica “Manuel Belgrano” donde obtuvo el diploma que permitió su ingreso en la Marina Mercante. Anoticiado en puerto de que su nave había sido requisada para una misión militar, el capitán Gregorio comenzó a cargar las 3500 toneladas de material bélico que debía trasladar a las islas, a saberse, combustible para aviones, una pista extensible de aluminio, municiones, explosivos, camiones, jeeps, ambulancias, cocinas de campañas, uniformes de abrigo y cuarenta y cinco contenedores con víveres para 124 días, destinados al Grupo de Artillería 601, al Comando de la X Brigada, a la Compañía 10 de Exploración y a los regimientos de Infantería 3, 6 y 7.

Finalizada la carga y con la tripulación lista para zarpar, abordaron la embarcación treinta efectivos del Ejército que tendrían a su cargo la custodia del material.

El 13 de abril, el “Formosa” levó anclas y abandonó lentamente el puerto de Buenos Aires en dirección al Pontón Recalada desde donde siguió derecho hacia la desembocadura para ganar las aguas del océano.

Integraban su tripulación, además del capitán Gregorio, otros cuarenta y un hombres, entre ellos, su primer oficial, Ricardo Calafell, el tercer oficial Horacio Bianco, el comisario Juan Carlos del Palacio, el jefe de máquinas Carlos Francisco Haendel, el jefe de radio Fabio Machín, el pilotín Miguel Belikov y veintiocho marineros, tres cadetes de la Escuela Nacional de Náutica, la enfermera Doris West y un práctico, Eloy González, experto en la geografía costera de las islas, que conocía por haber realizado numerosos viajes.

El buque navegó sin novedades hasta el puerto de Punta Quilla, en la provincia de Santa Cruz, donde atracó en espera de directivas. Allí subió a bordo el capitán de fragata Héctor Bianchi que, en calidad de coordinador naval militar iba a realizar el cruce, previa entrega al capitán Gregorio, de nuevas instrucciones.

El transporte naval volvió a zarpar el 18 de abril, seis días después de que los británicos decretasen la zona de exclusión marítima, sabiendo que eso implicaba un altísimo riesgo.

Mientras navegaba, el comando del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), dispuso brindarle apoyo aéreo antisubmarino por lo que el Grupo de Tareas de Exploración de la Armada (80.2), siguiendo directivas de la Fuerza de Tareas Aeronaval 80, ordenó alistar dos aviones Neptune para ofrecer cobertura, estableciendo un área de exploración en torno al carguero que se extendía a varias millas de distancia.

En esas condiciones, el 19 de abril el “Formosa” llegó a Malvinas, iniciando casi enseguida la operación de descarga.

Como el alto mando argentino no había previsto la presencia de estibadores, el capitán Gregorio solicitó al general Menéndez el concurso de varios conscriptos a la vez que sugería el envío desde el continente de un grupo de operadores portuarios especializados en esa tarea.

Debido a la poca experiencia de los conscriptos, la descarga fue más lenta de lo esperado aunque al cabo de 96 horas se pudo completar. Varios días después llegaron dieciséis estibadores provenientes del litoral patagónico que no tendrían oportunidad de desempeñar su tarea porque para entonces, los buques de carga habían dejado de cruzar al archipiélago, a causa del bloqueo. Esos trabajadores serían destinados a tareas de limpieza y apoyo del personal militar y acabarían por ser devueltos al continente antes de la finalización del conflicto.

El “Formosa” se encontraba amarrado en Puerto Argentino cuando el 1 de mayo comenzaron los bombardeos. Su odisea recién comenzaba.

La noche del 1 de abril el “Mar del Norte”, buque de 4529 toneladas y 116 metros de eslora, se encontraba muy cerca del puerto de Ensenada, listo para desembarcar al práctico del río Paraná y embarcar al del Río de la Plata.

Su capitán aún no lo sabía pero el mercante había sido seleccionado entre los seis que conformaban la flota de la compañía La Naviera, para transportar material bélico del continente a las islas, por expreso pedido de la Fuerza Aérea Argentina<sup>2</sup>.

Juan Carlos Schenone, gerente y propietario de la empresa, se comunicó con el capitán Pedro Alex Juárez, a bordo del buque, para ponerlo al tanto de la novedad y este, a su vez, se la transmitió a su tripulación en momentos en que las radios de todo el país ya anunciaban la toma del archipiélago por las Fuerzas Armadas.

Impulsado por su motor Mann-Kawasaki, el “Mar del Norte” ingresó lentamente en el puerto de La Plata y poco después atracó en su dársena, frente al astillero.

Personal de la Fuerza Aérea se hizo presente en el puente de mando para entregar a su capitán un sobre lacrado que debía abrir una vez en la desembocadura del Río de la Plata. Conciente de la responsabilidad que estaba a punto de asumir, Juárez impartió las primeras órdenes y poco después dieron comienzo los trabajos de carga.

La faena demandó todo ese día y buena parte del siguiente y una vez finalizada, el capitán volvió a reunir a la tripulación para confirmar que el destino del buque era Puerto Argentino (por entonces Puerto Gaucho Rivero) y que aquel que no estuviese dispuesto a hacer la travesía tenía toda la libertad para descender.

Como en el caso del “Río Cincel”, un solo hombre se negó a participar, en este caso, el auxiliar de máquinas.

El 4 de abril por la mañana, cuando todo estuvo listo, el buque abandonó la rada con sus bodegas repletas, internándose lentamente en el gran estuario.

Completaban su dotación, el primer oficial de cubierta René Anghileri, el tercer oficial Marcelo Llabera, su jefe de máquinas Crispín Salmeri, su segundo, Nereo Vilion Ociel, el tercero, Félix Benjamín Saiquita, el jefe de radio Miguel Ángel Babinsky, los electricistas Faustino Bejarano y Carlos Quiroga, el contramaestre Victoriano Dure y otros dieciséis marineros.

El barco se alejó de la costa en dirección a la boca del estuario y una vez allí, su capitán procedió a abrir el sobre y leer las instrucciones.

De acuerdo a las mismas, debía navegar en silencio de radio y con el mínimo de luces encendidas, para hacer una primera escala técnica en Río Gallegos (donde debía desembarcar a un pasajero) y desde ese punto iniciar el cruce.

Juárez conocía el camino porque había navegado muchas veces esas aguas para la compañía Pesce.

El pasajero a desembarcar en la capital de Santa Cruz era el Dr. Esteban Arriaga, oficial ingeniero de la armada española, célebre por su obra artística, quien viajaba hacia el sur para pintar paisajes del Estrecho de Magallanes. Sin embargo, en mitad de la travesía, el radioperador Babinsky recibió la indicación de saltar esa escala y dirigirse directamente a las Malvinas, cruce que les demandaría cerca de tres días.

No hubo inconvenientes durante el trayecto en lo concerniente al bloqueo, pero una feroz tormenta, con vientos del oeste, de más de 80 kilómetros por hora, se abatió sobre el transporte en el último tramo de su ruta, sacudiendo con fuerza su estructura e impidiendo el descanso de la tripulación.

Pasado el mediodía del 6 de abril, el “Mar del Norte” atravesaba el peor momento del temporal cuando su capitán, desde el puente de mando, vio una enorme masa de agua de más de 6 metros de altura, que se abalanzaba directamente sobre ellos. Impartiendo apresuradas directivas mandó poner proa hacia la ola al tiempo que exhortaba a la tripulación a prepararse para enfrentar la embestida. La maniobra fue filmada por el jefe de máquinas, Crispin Salmieri, que disponía de una Cannon Súper 8 que siempre llevaba consigo.

La gigantesca ola atravesó el buque de estribor a babor haciéndolo inclinar peligrosamente y arrojando al suelo a buena parte de sus hombres, así como también a los objetos sueltos.

Pese a haber superado el escollo, la embarcación no salió indemne ya que la onda barrió con tal fuerza su cubierta, que terminó rompiendo los mástiles de las antenas de radio y llevándose los tambores de combustible allí estibados.

Pese a ello, el violento meteoro no impidió que la tripulación se aferrase a sus puestos y siguiera viaje con más decisión que nunca.

El 8 de abril por la mañana, habiendo amainado el temporal, el “Mar del Norte” alcanzó la bahía Paul Groussac donde se encontraban fondeados el “Isla de los Estados”, el “Río Cíncel” y el destructor “Hércules” de la armada nacional.

Los trabajos de descarga comenzaron por la noche, tarea en la que colaboró con notable entusiasmo buena parte de la tripulación y personal de los buques mencionados.

Finalizada la faena, un grupo de marineros, encabezados por el oficial Salmeri, descendió a tierra para conocer Puerto Argentino y compenetrarse del clima imperante, pero su propósito se vio frustrado a escasas dos cuadras del muelle cuando efectivos del Ejército les salieron al cruce y los obligaron a regresar. No estaban autorizados a desplazarse por el lugar y mucho menos, a tomar fotografías.

Mejor suerte tuvo un segundo grupo, encabezado por el jefe de radio Miguel Ángel Babinsky, que logró recorrer buena parte de la población y hasta trabó relación con un kelper que hablaba excelente español y los invitó a su casa a merendar algo. El hombre les dijo que tenía dos hijos en Río Gallegos y se ofreció a acompañarlos hasta el sector portuario donde se despidió de ellos amigablemente. También el Dr. Arriaga pudo recorrer la ciudad, regresando al buque después de una breve caminata por la zona céntrica.

Finalizada la descarga, el “Mar del Norte” procedió a pasar víveres al “Isla de los Estados” y cumplida esa labor, levó anclas y partió de regreso a Río Gallegos en lo que fue una travesía tranquila, sin sobresaltos.

En la capital de Santa Cruz, el carguero recibió su acostumbrada carga de carbón y desde allí enfiló hacia el norte, más precisamente a la ciudad bonaerense de San Nicolás de los Arroyos, para descargar. Llegó a destino dos semanas después, pensando que su servicio para con la patria había finalizado, pero no fue así. A poco de atracar, una noticia imprevista aguardaba a su capitán: debía zarpar nuevamente hacia Río Gallegos, con pertrechos para el Ejército.

Cuando el buque amarró en la ciudad bonaerense, un elevado número de contenedores y vehículos militares aguardaba para ser embarcado. Así fue como volvieron a llenarse sus bodegas y dos días después emprendió su nuevo periplo.

Se planificó todavía una tercera misión, que incluía un arriesgado cruce de Ushuaia a Malvinas llevando un nuevo cargamento pero debido a lo peligroso que resultaba navegar en aguas infestadas de submarinos enemigos, amén de las permanentes interferencias que generaban radioperadores chilenos desde el comienzo de la guerra, el mismo se suspendió. El transporte quedó liberado de servicio y de esa manera regresó a sus tareas habituales, llevando en sus bodegas una nueva carga de carbón.

El “Río Carcarañá” era un transporte de la línea marítima estatal de 10.200 toneladas de desplazamiento y 180 metros de eslora, que desde 1962 venía realizando viajes a Europa.

El 14 de abril, el capitán Edgardo Del’Ellicine, recibió un llamado telefónico de ELMA, notificándole que debía hacerse cargo del “Río Carcarañá” para llevar a cabo una misión de apoyo logístico al personal militar afectado en Malvinas.

Como en los casos anteriores, el marino quedó desconcertado con la noticia pues nunca imaginó que iba a tomar parte en un conflicto bélico y mucho menos al mando de un buque mercante. Sin embargo, impuesto de las necesidades de ubicar a la flota enemiga que tenía el mando naval, comprendió perfectamente que aquel era el único modo de obtener tan vital información, falto como estaba el país de tecnología adecuada.

Fue así como se encaminó hacia el puerto dispuesto a supervisar las condiciones de la nave e impartir las correspondientes directivas.

En cierto modo entendía la decisión del comando naval debido a que parte de su infancia había transcurrido en Inglaterra, donde había cursado el ciclo primario y sabía inglés a la perfección. Y ese era un elemento clave para operativos como el que estaba a punto de ponerse en marcha.

Impuesta su tripulación de la tarea que se le encomendaba y de que al penetrar las 200 millas de exclusión podía ser blanco de un ataque (el día anterior habían comenzado los enfrentamientos en las islas Georgias), puso manos a la obra para alistar la embarcación y partir lo antes posible.

Completada la carga el día 19, el 22 de abril a las 16.30 el buque soltó amarras y muy lentamente se desprendió de la Dársena B/7ª del puerto de Buenos Aires para desplazarse por el canal de acceso hacia la salida, navegando en dirección a la boya del Km 12.

Llevaba como primer oficial de cubierta a Héctor Appendino, como segundo a Sergio A. Dorrego, como tercero a Claudio N. Mazzi, a Néstor A. Zenobi como jefe de máquinas, a Leopoldo Lombardo como primer oficial de máquinas, a Miguel A. Villarreal y Mauricio J. Balin como segundo y tercero de máquinas, respectivamente; Raúl Bechi era el jefe de radio, Francisco Elizalde su primer oficial; Dionisio Cáceres era el contramaestre, Santiago M. Tettamanti el comisario y Rogelio Ojeda el carpintero. Completaban la dotación otros veintisiete marineros y el personal militar a cargo del capitán del Ejército Marcelo Sergio Novoa, que tenía a su cargo la custodia y control del material embarcado. Lo secundaban en sus funciones el sargento ayudante Víctor Jesús Benzo y el cabo primero Raúl Orlando Barrios, pertenecientes al arma, el cabo Héctor Hugo Varas de la Fuerza Aérea y el cabo Jorge Eduardo Novoa de la Prefectura Naval.

Superado el Pontón Recalada, el capitán Del’Ellicine abrió el sobre lacrado que le habían entregado oficiales navales y procedió a leer su contenido. Debía dirigirse a Cabo Blanco y pasar desde allí, al teatro de operaciones en absoluto silencio de radio. La carga que el “Río Carcarañá” transportaba consistía en cañones antiaéreos Oerlikon de 20 mm., tambores de combustible, vehículos militares, municiones, explosivos, una cohetera SAPBA de 25 toneladas fabricada por el Instituto de Investigaciones Científicas y Técnicas de las Fuerzas Armadas (CITEFA) y 100 toneladas de víveres donados por comerciantes mayoristas y personal del Mercado de Abasto de la ciudad de Buenos Aires.

Un dato curioso fue la marcha de protesta que llevó a cabo un grupo de estibadores frente al carguero amarrado, por no haber sido convocados para integrar su dotación.

El “Río Carcarañá” ganó la salida del estuario e inició su derrota por aguas del Atlántico, alcanzando su primer destino el domingo 25 de abril.

No permaneció mucho tiempo en el cabo Blanco ya que a las pocas horas volvió a zarpar.

Desplazándose sin sobresaltos ni incidencias, el 26 de abril a las 03.00 hs. llegó al límite de las 200 millas marítimas impuesto por el gobierno británico y nueve horas después alcanzó Cabo Belgrano, en el extremo sur de la Gran Malvina, desde donde siguió bordeando el litoral hasta un punto próximo a Puerto Argentino.

Obscurecía cuando el barco hizo contacto con el Guardacostas 82 “Islas Malvinas” de la Prefectura Naval, que lo guió a través de las aguas minadas que protegían el acceso al fondeadero. Cerca de medianoche recaló en Caleta Gorrión, Puerto Groussac y en ese punto se dispuso a pasar la noche, en espera de iniciar la descarga.

Los trabajos comenzaron al día siguiente cuando el “Carcarañá” se arrimó al “Isla de los Estados” y lanzó amarras. Lo hizo por estribor debido a que, por falta de calado, no podía acercarse al muelle.

Mientras se llevaba a cabo el alije, se apersonaron a bordo veinte soldados del Ejército enviados por el gobernador, para ayudar en las tareas de descarga. Fue entonces que tuvo lugar un hecho que puso de manifiesto la estupidez del gobierno argentino y lo ajeno que estaba el general Menéndez a realidad.

Cuando en horas de la tarde se descargaba el material, se presentó a bordo un oficial del Ejército que, invocando el nombre del gobernador militar, exigió bajar en primer lugar el contenedor con los televisores a color que la Junta Militar había decidido distribuir entre la población kelper y seguir después con el material logístico y el armamento. Era evidente que Menéndez no comprendía bien el momento que se estaba viviendo y que no tenía idea de lo que era una guerra, demostrando con ello una preocupante carencia de iniciativa, grave en un oficial de su rango y responsabilidades. Afortunadamente el capitán Del’Ellicine impuso su autoridad y desoyendo tamaño disparate, priorizó la descarga del componente bélico.

El jueves por la mañana, a las 01.00 hs., el capitán recibió por VHF la orden de abandonar el buque por inminente posibilidad de ataque, por lo que de manera inmediata se ordenó suspender la operación y tomar ubicaciones en los puestos de mando. En ese preciso instante el “Isla de los Estados” soltó amarras y se alejó velozmente del sector.

Del’Ellicine abandonó la caleta y a las 02.50 viró hacia el norte para cobijarse en Punta Navy, frente a la capital de las islas y esperar allí la incursión enemiga que nunca se produjo.

El 30 de abril tampoco se llevaron a cabo trabajos de descarga por lo que Del’Ellicine, acompañado por los oficiales Mazzi, Ojeda y el capitán Robelo, su coordinador naval, bajaron a tierra para efectuar un reconocimiento del muelle y evaluar si era factible atracar allí. De ese modo, después de una serie de sondeos, mandó informar al CONAVINAS que cuando el “Formosa” dejase libre el muelle (en esos momentos descargaba material), iba a intentar la maniobra.

El capitán y sus oficiales aprovecharon la ocasión para hacer una recorrida por Puerto Argentino y observar de cerca los aprestos que tenían lugar en la capital insular. Fue entonces que se encontró con un viejo amigo suyo, el Pbro. José Fernández, capellán del Ejército, a quien después de estrechar en un abrazo e intercambiar algunas palabras, invitó a officiar misa a bordo. El sacerdote aceptó encantado pero una serie de vicisitudes le impidieron llevar a cabo la ceremonia.

Del'Ellicine y su gente regresaron al buque y así terminó aquel 30 de abril, en medio de alertas sobre ataques aéreos que generaron muchas expectativas y dificultaron en grado sumo los trabajos de alije.

El que nunca llegó a efectuar el cruce a las islas fue el mercante "Córdoba" porque como explica Jorge Muñoz en su libro, una serie de circunstancias adversas lo obligaron a abortar la misión en varias oportunidades.

El buque zarpó de Buenos Aires con destino a Malvinas el 8 de abril, al comando del capitán de ultramar Armando Di Fiore, llevando a bordo cuarenta tripulantes y doce efectivos militares, estos últimos encargados del armamento y los pertrechos que tenían como destino unidades del Ejército y la Fuerza Aérea apostadas en las islas.

Camiones aguateros, 231 metros de planchas de aluminio para extender las pistas de aterrizaje, cañones, vehículos blindados, municiones y combustible JP1 para aviones saturaban las bodegas al momento de partir.

El carguero hizo una primera escala en Mar del Plata donde embarcó explosivos y material de artillería y en la madrugada del día 11 siguió hacia Puerto Argentino a velocidad de crucero. Sin embargo, impuesto el bloqueo aeronaval (12 de abril), el alto mando determinó su regreso, ordenándole poner rumbo a Puerto Deseado y permanecer allí en espera nuevas instrucciones. La directiva fue recibida por el radioperador del "Río Cincel", Oscar Eusebio Mansilla quien la retransmitió a su par del "Córdoba", Rodolfo Fernando Tahoches de manera inmediata.

En Puerto Deseado, el mercante embistió el muelle fiscal cuando maniobraba para efectuar el atraque y como consecuencia de ello, la nave sufrió un rumbo de 2 metros en el bulbo de proa, percance que iba a impedir su salida por varios días. Fue entonces que debido al bloqueo, el comando naval decidió interrumpir la navegación hacia las islas y enviar los cargamentos por vía aérea, librando a las valerosas naves mercantes de tan grave peligro.

Sometido a reparaciones, el "Córdoba" estuvo listo dos días después; se le ordenó fondear en la entrada del puerto y allí permaneció hasta las 23.30 del 17 de abril cuando volvió a atracar en el muelle fiscal, donde permaneció amarrado en espera de órdenes. Hubo otras dos salidas hacia Malvinas los días 24 y 25 de abril pero fueron abortadas durante el cruce.

Llegó entonces la absurda orden de despachar el buque hacia el puerto chileno de Punta Arenas, desembarcando previamente al personal militar, con el objeto de que descargase varias toneladas de caños de acero que llevaba amarradas en sus bodegas desde antes de su alistamiento para las misiones de guerra.

El buque zarpó el 28 de abril y llegó a destino el 1 de mayo, cuando en Puerto Argentino se producían los primeros bombardeos. Tuvo lugar, entonces, un hecho desconcertante e incluso bizarro cuando las autoridades militares chilenas, en una actitud ridícula y sobreactuada, apostaron efectivos navales armados y acordonaron la embarcación impidiendo el descenso de su personal y el ascenso de toda persona ajena a su tripulación.

Todo quedó en la nada. El buque terminó su descarga el 5 de mayo y al día siguiente, a las 16.00 (horario local), partió de regreso a Puerto Deseado donde echó anclas el 9 de mayo a las 15.45.

Al llegar a ese destino, el capitán Di Fiore fue relevado y remplazado por el capitán de ultramar Jorge Horacio Malvich, veterano marino con más de 24 años de servicio en ELMA, a quien se le ordenó alistar nuevamente la embarcación para intentar un nuevo cruce.

El 15 por la mañana, el “Córdoba” se hizo a la mar. Su nuevo patrón llevaba un sobre cerrado con la inscripción “Secreto”, que debía entregar al capitán Quagliarella del “María Alejandra”, en un punto próximo al archipiélago.

A 60 millas de la costa patagónica, cuando el carguero se desplazaba a toda máquina, el Comando Naval volvió a ordenarle abortar la misión y regresar al continente porque los riesgos eran altos y se había decidido enviar la carga por aire. El “Córdoba” fue desafectado de servicio y el 20 de mayo, después de desembarcar los pertrechos y el armamento, partió de regreso a Buenos Aires para reasumir su actividad normal.

El que sí llegó a las Malvinas fue el “Yehuín”, embarcación de escasa eslora aunque sumamente veloz y ágil, que contaba con una cubierta que permitía transportar todo tipo de material.

Al estallar el conflicto, el barco se hallaba al mando del capitán Germán Prillwitz, quien venía cumpliendo sus tareas habituales en el litoral patagónico.

El 27 de abril llegó a Río Gallegos un vuelo procedente de Buenos Aires en el que viajaba personal de la Armada encabezado por el capitán de corbeta Eduardo Adolfo Llambí, con órdenes de inspeccionar la nave para comprobar si era apta para misiones militares en el Teatro de Operaciones. Secundaban al oficial naval otros once marinos provenientes de la Capital Federal y Puerto Belgrano, quienes tomaron contacto con el gerente de la empresa Geomater, Oscar García Lattuada, para pedirle la colaboración que la misión requería.

Finalizado el examen, el equipo de Llambí estuvo de acuerdo en que el pequeño buque era apto para llevar a cabo misiones de apoyo en la costa patagónica así como de traslado de material bélico y logístico de un punto a otro del litoral e incluso, en dirección a Malvinas.

El capitán García Lattuada no solo verificó el traspaso del buque a la Armada sino que se ofreció como voluntario para integrar su dotación. Aceptada la propuesta y firmada la papelería por medio de la cual la Marina de Guerra se desligaba de toda responsabilidad con respecto al personal civil, el capitán Prillwitz hizo traspaso del “Yehuín”, excusándose de formar parte de su dotación.

El pequeño transporte entró en servicio con García Lattuada como capitán de armamento, Ramón Coronel como jefe de máquinas, Roberto Siliberti como segundo maquinista, Ernesto Vega como contramaestre y Héctor Valdez y Santiago Oscar Fandino como marineros timoneles. El personal militar que debía operar a bordo estaba compuesto por el mencionado capitán Llambí como jefe, el teniente de navío Horacio Ferrari, el teniente de corbeta Vicente Jaime, el suboficial primero Alfonso Nievas, los suboficiales segundos Pedro Pérez y Jorge Arias, los cabos principales Juan Ledesma, Federico Guanca, Ramón Goitea, y René Zuleta, el cabo primero Adolfo Iñíguez, los cabos segundos Héctor Reynoso, Manuel Orellano y Julián Gervilla y el marinero Sergio Lobaiza.

El “Yehuín” llevó a cabo varias misiones entre los puertos de la Patagonia. En uno de ellos, navegando cerca de la zona de exclusión, detectó en su radar un eco que parecía un submarino no identificado, otra noche, en la bahía San Sebastián, al norte de Tierra del Fuego, alcanzó a distinguir señales luminosas que alguien emitía en dirección al mar desde una posición próxima a la estancia “Cullén”, donde tenía asiento personal del consulado inglés (un mes después un grupo comando británico intentó atacar la base área de Río Grande, muy cerca de aquel lugar).

El cruce del buque hacia las islas se realizó el 29 de abril a las 16.25 hs., aprovechando la marea de la tarde, siendo la última nave argentina en romper el bloqueo inglés.

La pequeña embarcación navegó hasta la Isla Pájaro (extremo sur de la Gran Malvina), en medio de un furibundo temporal y en absoluto silencio de radio. Una vez allí, cerca de las 04.40, detuvo sus motores y esperó. En ese preciso momento, un bombardero Vulcan provenientes de la Isla Ascensión, iniciaba el ataque al aeropuerto malvinense. El “Yehuín” retomó su derrota navegando pegado a la costa y así fue dejando atrás Cabo Belgrano, los islotes Franceses, la boca sur del Estrecho de San Carlos, las islas Jorge y Pelada, el archipiélago de los Leones Marinos, Punta Marsopa, la islas Bougainville y Elefante, Fitz Roy y Puerto Enriqueta, hasta alcanzar el Cabo Pembroke, donde giró hacia la izquierda y bordeando la bahía del aeropuerto, alcanzó la capital. En ese último tramo se cruzó con el “Formosa” y el “Río Carcarañá” cuando intentaban alejarse del peligro.

Pasadas las 16.00 hs., el pequeño buque ingresó en el canal de acceso y fue en ese punto donde la tripulación tuvo su bautismo de fuego ya que en ese preciso momento, se produjo el segundo ataque aéreo, esta vez con aviones Sea Harrier.

García Lattuada recibió la orden de retirarse hacia Puerto de la Aventura, en Bahía del Laberinto, dado que en ese preciso instante un helicóptero británico atacaba a la confiscada embarcación “Forrest” y existía la posibilidad de que su barco corriese la misma suerte.

El marino mercante guió su buque más allá del Cabo Pembroke y desandando el mismo camino por el que había llegado, recorrió el litoral oriental de la isla Soledad procurando llegar a aquel refugio natural en el menos tiempo posible. Una vez allí, se encontró fondeado al “Isla de los Estados” y a poco de echar anclas hizo su arribo el veterano “Bahía Buen Suceso”, convirtiendo al lugar en una suerte de resguardo de la flota mercante en operaciones. Debían permanecer allí en espera de instrucciones mientras en el archipiélago las acciones de guerra se intensificaban.

Desde el 9 de abril operaba en la zona de guerra la Fuerza de Tareas 79 (FT-79) bajo el mando del contralmirante Gualter Allara, de la que formaban parte los buques cisternas que debían abastecer de combustible a la flota.

Un gemelo del “Yehuín”, el “Yaktemi”, bajo las órdenes del capitán de ultramar Carlos Enrique Terreni (h), llevaba a cabo el mantenimiento de balizas y el apoyo logístico en el litoral austral cuando el 2 de mayo el submarino “Conqueror” hundió al crucero “General Belgrano”. Ese día el subprefecto García abordó la embarcación, que en esos momentos se hallaba fondeada en Río Grande, y le informó a Terreni que desde ese momento quedaba requisada por la Armada para llevar a cabo misiones militares, previo consentimiento de las autoridades de Geomater.

El capitán comunicó la novedad a su reducida dotación integrada por su jefe de máquinas Adrián López y otros tres marineros (Luis Ballares, Hugo Núñez y J. Brunet) y después que los cuatro manifestaran sus deseos de permanecer a bordo y tomar parte en las operaciones, levó anclas y partió.

El buque tuvo a su cargo tareas de sostén a los petroleros de YPF que operaban en apoyo de la Armada desde Comodoro Rivadavia, descargando combustible para aviones en el Puerto de San Sebastián, más precisamente en un refugio natural conformado por Punta Páramos y Cabo San Sebastián, donde se encontraban las tuberías de abastecimiento.

Después del 1 de mayo habiéndose reiniciado las hostilidades, el “Yaktemi” se ubicó a escasas millas de Malvinas y ahí aguardó al averiado “Formosa”, para escoltarlo hasta el continente.



Mucho más al norte, en el Río de la Plata, las autoridades navales montaron un operativo de defensa y alerta denominado León I, tendiente a neutralizar cualquier intento de la Task Force de desviar unidades de combate para atacar Buenos Aires. En vista de ello, el 25 de abril fueron alistados el transporte fluvial “Piloto Alsina” y la legendaria fragata “Libertad”, buque escuela de la Dirección General de Instrucción Naval, que pasaron a depender del Comando del Área Naval Fluvial.

Se constituyó con ellos un primer grupo de tareas al que se incorporaron, posteriormente, el “Pontón Recalada” y el buque oceanográfico “Puerto Deseado”, que debía apostarse en la desembocadura del gran estuario con sus radares alerta y prevenir cualquier maniobra extraña.

Un segundo grupo, dedicado a patrullar las aguas externas, sobre la misma línea del mar, quedó compuesto por los patrulleros “King” y “Murature” y el buque hidrográfico “Comodoro Rivadavia” a los que se sumarían tres balizadores, las lanchas hidrográficas “Cormorán” y “Petrel”, aliscafos, lanchas del servicio de prácticos y los buques de pasajeros “Mar del Plata II” y “Nicolás Mihanovich”, destinados a patrullar canales y ríos interiores.

En vista de tan amplio operativo, el “Piloto Alsina”, al comando del capitán de ultramar Eduardo O. Sulín, recibió órdenes de suspender sus viajes de instrucción e ingresar en los astilleros TANDANOR de Buenos Aires, para su puesta en condiciones y la instalación de dos montajes antiaéreos con ametralladoras calibre 12,7.

A mediados de mayo, la mencionada nave tendría a su cargo la repatriación de los operarios y combatientes de las islas Georgias que habían sido desembarcados por los ingleses en el puerto de Montevideo y los prisioneros que llegaron al vecino país transportados en buques británicos.

Pero no solo la Argentina movilizó sus fuerzas.

Ante el anuncio británico de que sus unidades navales iban a llevar a cabo acciones de guerra en el Río de la Plata, la República Oriental del Uruguay dispuso alistar su escuadra, ordenando a los capitanes de los destructores “Artigas” y “Uruguay”, la corbeta “Pedro Campbel” y el barreminas “Río Negro” que preparasen sus unidades para tareas de patrullaje y vigilancia en sus aguas jurisdiccionales, tanto en el Río de la Plata como en su litoral atlántico. También se pusieron en alerta a todas las unidades militares de tierra y aire al tiempo que la Fuerza Aérea iniciaba una serie de vuelos de observación tendientes a cubrir las áreas en cuestión, operando desde sus bases aéreas de Carrasco, Montevideo y La Paloma.

Otros buques de ELMA que participaron en operaciones de transporte logístico y de personal fueron el “Lago Argentino” y el “Lago Traful” y las empresas YPF e YCF también aportaron los suyos.

Durante el Operativo “Rosario”, la flota argentina contó con el apoyo del buque tanque ARA “Punta Médanos”, que operaba a distancia, unidad a la que se agregarían posteriormente otras embarcaciones, una de ellas el “Puerto Rosales” de la compañía estatal petrolera, asignado el 22 de abril al Grupo de Tareas GT 79.3.

El barco navegaba al mando del capitán de ultramar Radames Luppi y llevaba a bordo, al teniente de corbeta Gabriel A. Busquet como coordinador naval. Su primer contacto con las unidades de su grupo, el crucero “General Belgrano” y los destructores “Hipólito Bouchard” y “Piedrabuena”, tuvo lugar seis días después cuando reabasteció al último con 260 toneladas de combustible.

Finalizada la operación, el petrolero se retiró a la posición asignada, en Bahía San Antonio y al día siguiente, a las 09.00 hs., recibió la orden de esperar allí a la sección naval que encabezaba el “General Belgrano”, ya que su comandante, el capitán Héctor Bonzo, había dispuesto el reabastecimiento de los destructores escolta.

Cuando los barcos llegaron a la bahía, el cisterna hizo una nueva aproximación para reabastecer al “Piedrabuena” y al “Hipólito Bouchard”.

A las 16.00 el “General Belgrano” completaba su carga, cuando un frente de tormenta obligó a suspender la operación. La misma se reanudó a las 09.00 del día siguiente, con las naves de guerra en formación de reabastecimiento y en esa maniobra se encontraban enfrascadas cuando una señal de “alerta roja” obligó a suspenderla presurosamente.

En vista de un inminente ataque aéreo, el capitán Bonzo ordenó la separación de ambas naves y mientras las alarmas de a bordo sonaban continuamente, viró rápidamente hacia babor y se alejó rápidamente al tiempo que el petrolero lo hacía en sentido contrario.

Los barcos adoptaron formación de combate y así navegaron varios minutos hasta que poco después se pudo verificar que la alarma era falsa ya que el aparato en cuestión era un Neptune 2P-112 propio que llevaba su equipo IFF averiado.

Los relojes de a bordo marcaban las 10.00 hs. cuando el crucero y el petrolero reiniciaron la maniobra. Pasado el medio día, las 390 toneladas de fuel oil ya habían sido transferidas y eso permitió al gigantesco crucero seguir su rumbo normalmente. Mientras tanto, el “Campo Duran”, también de YPF, viajaba a la zona de operaciones. El día 2 se encontraba amarrado en el puerto de Ensenada, sometido a reparaciones después de un viaje al continente africano cuando su comandante (capitán de ultramar Mario Alberto Tejera) fue puesto al corriente de la situación: su buque pasaba a prestar servicios a las órdenes del Comando Naval y por tal motivo, debía suspender los trabajos de carga e iniciar los de acondicionamiento para una salida inmediata.

La nave levó anclas por la tarde, llevando a bordo a dos oficiales de la Armada (uno de ellos, el teniente de corbeta Osvaldo Bellini) y una vez en aguas abiertas enfiló hacia el sur, haciendo una primera escala en El Rincón, muy cerca de Bahía Blanca, donde recibió instrucciones de integrarse la Fuerza de Tareas 79 (FT-79) para reabastecer a unidades de combate.

El 10 de abril, el capitán Tejera fue relevado por su colega, capitán de ultramar Diego Alejandro Ginaca, bajo cuyo comando el “Campo Durán” partió hacia altamar (día 11), con instrucciones de tomar posición a 100 millas de la costa, en esperar de la dañada corbeta “Guerrico” a la que debía escoltar hasta Puerto Belgrano. Al día siguiente, se le ordenó poner rumbo a Comodoro Rivadavia, convertida a esa altura en un importante centro de operaciones aéreas y navales, donde se iba a embarcar una nueva carga de combustible. Amarró junto al muelle de YPF el 13 por la mañana y casi enseguida comenzó a bajar los tanques de kerosén JP1 y nafta súper y a proveerse de los 200 metros cúbicos de fuel oil destinados a las unidades navales en operaciones.

Terminada la faena, el buque volvió a hacerse a la mar y en espera de nuevas instrucciones, se detuvo en el antepuerto. La orden de dirigirse a Cabo Raso, cerca de Puerto Deseado llegó a los cinco días; tenía que abastecer a las corbetas “Drummond”, “Granville” y “Guerrico” y posteriormente, al crucero “General Belgrano” que se aprestaba a enfilarse a la zona de exclusión.

Así se hizo y finalizada la operación, el petrolero navegó hasta Punta Delgada, pegado a la costa del Golfo San Matías, donde permaneció cerca de 24 horas, hasta recibir la directiva de regresar a Puerto Belgrano para efectuar reparaciones y hacer un nuevo aprovisionamiento.

Tres días después, la nave estaba en la Península de Valdés, donde abasteció a los destructores “Hércules”, “Santísima Trinidad” y “Comodoro Py”, y nuevamente a las corbetas “Drummond”, “Granville” y “Guerrico”.

Fue en ese punto del Golfo San Jorge que el capitán Ginaca y sus oficiales creyeron distinguir bajo las aguas, las siluetas de dos supuestos submarinos alemanes, hundidos allí al finalizar la Segunda Guerra Mundial.

El 30 de abril el cisterna recibió la orden de dirigirse al Cabo Blanco y allí se encontraba anclado cuando Puerto Argentino soportó los primeros bombardeos ingleses. Junto a él, participaron en las operaciones de abastecimiento en alta mar el “Cabo Espíritu Santo”, el “Ameghino”, el “Ingeniero Krause” y el “La Plata”, los cuatro de YPF, así como el “Ceibo” de YCF.

En las islas Malvinas, la Armada también se abocó a la tarea de poner en condiciones una base aérea escogiendo para ello la isla Borbón (Peeble para los ingleses), a 170 kilómetros de Puerto Argentino, y a escasos metros de la costa norte de la Gran Malvina, sobre un istmo próximo a la Bahía Elefante Marino. En ese lugar, a metros del caserío Peeble, la Royal Navy había instalado un pequeño aeródromo con una pista de aterrizaje de tierra, de 700 metros de extensión, que al momento de comenzar el conflicto, prácticamente no se usaba.

Los argentinos montaron en el lugar una precaria base aérea, instalando equipos de comunicaciones, tanques de combustible, municiones y repuestos, que fueron colocados en sitios apropiados, lo más a cubierto posible de un ataque desde el aire. También levantaron precarias viviendas para alojar al personal y montar el radar, cuyo radio de acción abarcaba el Estrecho de San Carlos.

La base se denominó Estación Aeronaval “Calderón” y fue utilizada como escala entre Puerto Argentino, Darwin-Prado del Ganso y la Gran Malvina.

Protegida por una sección de 155 efectivos del Batallón 3 de Infantería de Marina al mando del teniente de navío Ricardo Daniel Marega, la precaria estación fue albergue de cinco aviones Mentor T-34 de la Armada y un Skyvan de la Prefectura Naval, dotación que completarían posteriormente algunos Aermacchi MB-339.

El 1 de mayo, después de los primeros bombardeos, cuando la guerra entraba en su fase más violenta, la Base Aérea Militar “Cóndor” ubicada en Prado del Ganso, envió hacia allí a algunos de sus Pucará IA-58, con los que la estación se vio momentáneamente reforzada.

En el continente también se adoptaron medidas.

Cuando el general García regresó a la Argentina después del Operativo “Rosario”, el comando del V Cuerpo de Ejército con asiento en Bahía Blanca se trasladó a Comodoro Rivadavia para conducir desde allí a las fuerzas emplazadas en el litoral patagónico y prestar apoyo a las unidades militares apostadas en la cordillera destinadas a repeler cualquier intento de agresión por parte de Chile, agresión que jamás se materializó ni se planificó<sup>3</sup>. Dicha unidad pasó a depender directamente de la Junta Militar, tal como aconteció con el TOAS y contó con una considerable cantidad de efectivos.

Durante la segunda quincena de mayo fue creado el Centro de Operaciones Conjuntas, que también tendría su sede en Comodoro Rivadavia. A su frente fue designado el veterano general García, comandante del V Cuerpo de Ejército, a quien secundarían en sus funciones el comandante del TOAS, vicecomodoro Juan José Lombardo y el jefe del Comando Aéreo Estratégico, brigadier Helmuth Conrado Weber, un hombre que tenía sobre sus espaldas experiencia de combate<sup>4</sup>.

El 9 de abril, cuando Lombardo visitó las islas, Menéndez lo puso al tanto de las medidas que iba a adoptar para la defensa de Puerto Argentino y el sector norte de la Isla Soledad. Hasta ese momento, las tropas de ocupación se habían distribuido de la siguiente manera:

El área de la capital y el aeropuerto quedó a cargo del Regimiento de Infantería 25 (RI25) a las órdenes del teniente coronel Mohamed Alí Seineldín y del Batallón de Infantería de Marina 5 (BIM5) al mando del capitán Carlos Hugo Robacio, reforzados ambos por elementos de otras unidades.

El área de Puerto Darwin/Prado del Ganso se hallaba controlada por la Compañía C del Regimiento de Infantería 25 a las órdenes del teniente primero Carlos Daniel Esteban y finalmente, el sector de Bahía Zorro (Bahía Fox para los ingleses), en la Gran Malвина, sobre el Estrecho de San Carlos, estaba ocupado por secciones del Regimiento de Infantería 8 (RI8) y la Compañía de Ingenieros 9 (CI9).

Después de esa visita, el alto mando argentino resolvió reforzar a los efectivos terrestres saturando la isla de tropas, lo que generó un grave problema logístico por la excesiva concentración de soldados en torno a la capital.

Ese mismo día, Galtieri asignó a la defensa de las islas a la X Brigada Mecanizada (sin su grupo de artillería), a las órdenes del general de brigada Oscar Luis Jofre y el Grupo de Artillería 3 de Paso de los Libres, Corrientes, dependiente de la III Brigada de Infantería.

El alto mando no pareció prever que se acumulaba demasiada cantidad de hombres en un solo punto y que eso acabaría por incidir negativamente en el dispositivo de defensa al quedar desbordada y pésimamente distribuida su guarnición.

El 11 de abril comenzó a llegar a Malvinas la X Brigada de Infantería, poderosa unidad de combate con asiento en la ciudad de La Plata, a las órdenes de su comandante, el mencionado general Jofre, compañero de promoción del gobernador militar Menéndez, a quien secundaría el coronel Félix Roberto Aguiar como segundo comandante y jefe de su estado mayor.

Vale la pena detenerse en este punto para hacer un poco de historia y brindar al lector una idea aproximada de la estrategia adoptada por el alto mando en tan dramáticas circunstancias.

Durante todo 1981 la brigada estuvo abocada a su rutina anual, consistente en ejercicios y operaciones de tipo convencional en el marco regional, con prioridad principal en la instrucción de los cuadros. Tomamos como referencia a partir de este momento, el libro del general Jofre y el coronel Aguiar, que nos ilustra detalladamente al respecto.

En aquellos días se había planificado una intensa actividad para los soldados conscriptos de la clase 62 recientemente incorporados (que serían los que combatirían en Malvinas), con una edad que oscilaba entre los 19 y 20 años. Los mismos fueron trasladados a las zonas de instrucción, a una distancia entre 30 y 100 kilómetros de sus cuarteles, donde permanecieron cincuenta días realizando maniobras.

De allí emprendieron el regreso y tras la jura de la Bandera, efectuaron nuevas salidas al terreno, reforzadas esta vez, por secciones de compañías de otras especialidades hasta el período de ejercicios finales de campaña en Gral. Acha, provincia de La Pampa, esto a fines de octubre de 1981. Fueron movilizadas 2600 hombres en 256 vehículos (camiones y ómnibus), quienes recorrieron cerca de 2000 kilómetros entre ida y vuelta. Según los jefes de la brigada, fue un año realmente intenso.

En Gral. Acha, la unidad de combate efectuó ejercicios, reforzada por un escuadrón de tanques. Se realizaron operaciones de combate durante cuatro días y tres noches con una

primera fase sobre un terreno de montes bajos y espinosos y un final que culminó con simulacro de combates con diferente tipo de armamentos. En la oportunidad se operó con aviones de la Fuerza Aérea que simulaban acciones de ataque y bombardeo e intervinieron distinto tipo de elementos.

Dicha actividad se realizó dentro del marco del Primer Cuerpo de Ejército, en presencia de su comandante en jefe, totalizando 100 días de ejercicios sin contar los correspondientes a instrucción en los cuarteles y sus cercanías. También se organizaron grupos para operaciones especiales y a fin de año, se llevó a cabo un ejercicio aeromóvil a nivel Compañía, con efectivos del Regimiento de Infantería Mecanizada 7 “Coronel Conde”, empleándose para ello helicópteros del Batallón de Aviación de Combate del Ejército 601. Dichos ejercicios, planificados en el comando de la unidad, en La Plata, se organizaron en el aeródromo de esa ciudad y finalizaron en Magdalena.

En 1982 la clase 62 fue dada de baja en un 50% en tanto la brigada se aprestaba a iniciar un nuevo ciclo de reclutamiento e instrucciones. Para ello se recompuso el material por medio del programa de mantenimiento ordenado por el comando y ejecutado por el Batallón Logístico Mecanizado 10 junto al mayor Oscar J. Jaimet, oficial de operaciones del Regimiento de Infantería Mecanizado 6 “General Viamonte” (un excelente comando), al tiempo que se organizaba una instrucción de los elementos dependientes, con oficiales y suboficiales. La tropa destinada a los mismos sería la recientemente incorporada clase 63 con la que se inició una preparación básica que debía culminar el 20 de abril.

La brigada se encontraba en plena tarea de instrucción cuando el día 2 se desencadenaron los hechos.

Se iniciaron así los preparativos con la atención de los numerosos civiles que se ofrecían como voluntarios y la recepción de las donaciones destinadas a los soldados en el frente.

Para ese momento, las unidades del país habían sido acuarteladas, entre ellas la X Brigada que mientras tanto, seguía adelante con la instrucción de la clase 63. Simultáneamente, su estado mayor organizaba la movilización iniciada a fines de marzo, que debía iniciar su entrenamiento de manera inmediata.

El 3 de abril el general Jofre pasó revista a la unidad, tanto en los cuarteles del Regimiento de Infantería Mecanizada 3 “General Belgrano” como en los del Regimiento de Tanques 8.

Comenzó, de esa manera, la recepción de un sinnúmero de órdenes provenientes de diversos sectores, una de ellas, la organización de la defensa del litoral marítimo de la provincia de Buenos Aires junto al comando del 1er. Cuerpo de Ejército, cuya jefatura asumiría el comandante de la unidad (general Jofre). Otra directiva, fechada el 6 de abril, mandaba organizar una compañía de infantería para operaciones aeromóviles en Malvinas junto al Regimiento de Infantería Mecanizado 6, a la que se debía tener lista para su inmediato traslado. Su jefe se abocó de lleno a organizar el transporte aéreo, presentando sus conclusiones al día siguiente, a las 07.30 hs. Las mismas quedarían sin efecto cuando la unidad de combate pasó al archipiélago.

El 7 de abril fue nuevamente convocada la clase 62, dada de baja el 13 de noviembre del año anterior. A las 17.00 hs del día siguiente, el comando del 1er. Cuerpo de Ejército remitió la orden de convocatoria (la que reincorporaba a la mencionada clase) a todas las unidades, con fecha de presentación para el 10 de abril a las 08.00 hs, directiva que luego fue cambiada para las 07.00 del 9 de abril. Fue el teniente coronel Rivas, jefe del Grupo de Artillería Mecanizada 1 “General Iriarte”, quien planteó la necesidad de efectuar los llamados a través de la radio y la televisión, propuesta que fue aceptada de manera inmediata.

Los reservistas comenzaron a llegar el mismo día, revelando un alto grado de compromiso y responsabilidad.

Eran las 01.00 hs del 9 de abril cuando el teléfono de la casa del general de brigada Oscar Jofre, en el cuartel de la X Brigada, comenzó a sonar. El comandante atendió personalmente ya que, como es fácil suponer, todo alto jefe militar se hallaba pendiente de los acontecimientos y las expectativas eran elevadas.

La llamada provenía del Comando en Jefe del Ejército que le ordenaba alistar la gran unidad de combate a su mando para cruzar a las islas a la mayor brevedad posible, sin los vehículos mecanizados (los VCTP de la familia de los Tanques Argentinos Medianos, TAM, con capacidad para 10 hombres, dotados de un cañón de 20 mm). El llamado no sorprendió a Jofre, que sin perder tiempo mandó llamar a su segundo, el coronel Félix Roberto Aguiar, a quien una vez presente en su despacho, puso al tanto de la novedad. A las 02.30 hs, se transmitió por vía telefónica la orden de alistamiento a las unidades y subunidades independientes, solicitándoles la elaboración de un plan de transporte del personal por medio aéreo.

Jofre viajó a Buenos Aires para reunirse con el comandante del 1er. Cuerpo de Ejército, acompañado por el teniente coronel Julio Halperín, que desde hacía algo más de un año era jefe del Regimiento de Infantería Mecanizado 6 (RIM6).

Llegaron a los cuarteles de Palermo a las 09.00 hs y casi de inmediato, Jofre pasó a explicar los procedimientos y luego a planificar con los presentes el traslado de la unidad.

Una de las medidas que se adoptaron fue suplir el armamento del Grupo de Artillería por obuses Oto Melara de 105 mm, material aéreo y helitransportable con el que ya contaba el Batallón de Infantería de Marina 5 (BIM5) en sus posiciones malvinenses, a efectos de utilizar un solo tipo de munición.

Jofre pensó en la desazón del Grupo de Artillería Mecanizada 1 (GAM1) al saber que no iría al frente y que en su lugar los haría el Grupo de Artillería 3 a las órdenes del teniente coronel Martín Balza, viejo conocido suyo.

Finalizada la reunión, el general Jofre se trasladó a la sede del Comando en Jefe del Ejército, el magnífico Edificio Libertador, próximo a la Casa de Gobierno, donde se reunió con el general Jorge Márquez<sup>3</sup>, jefe y director de Transportes, para hacer un balance de la situación y tomar nota del tipo de provisiones que debería llevar a las islas. Allí se enteró, por boca del jefe de Arsenales e Intendencia que el mercante “Formosa” se hallaba en el puerto cargando las primeras cuarenta y tres toneladas de municiones, raciones para quince días, veintinueve jeeps, cocinas de campaña, acoplados aguateros y dos carros blindados Panhard (vehículos de exploración) y que se había organizado una compañía de comandos y servicios y otra de organización de comandos para hacerse cargo de los cuarteles en ausencia de la unidad.

Los días 9 y 10 de abril fueron de un ajeteo febril con oficiales que iban y venían, tropas que iniciaban su movilización y órdenes que se impartían constantemente. Para entonces, se completaba el alistamiento de los cuadros faltantes en las distintas unidades y se designaban a los seis capitanes de la Escuela Superior de Guerra que debían cubrir los puestos vacantes del Estado Mayor. Además, se decidió agregar al Regimiento de Infantería Mecanizado 6, una compañía del Regimiento de Infantería de Patricios 1 al mando del capitán Humberto Hugo Pasqualetti, por carecer aquella de una tercera compañía de infantería (solo contaba con dos).

También se le ordenó a la clase 63, que en esos momentos realizaba maniobras, replegarse a los cuarteles, licenciándose una parte y manteniendo a un número determinado de efectivos para la custodia de los cuarteles, quienes serían relevados a su vez, por los efectivos licenciados anteriormente, repitiéndose la operación cada diez días, a efectos de que no perdiesen contacto con el servicio. Solo el Regimiento de Infantería Mecanizado 3 pasó a Malvinas con soldados conscriptos de esa clase, en número de 100.

El traslado de la unidad desde La Plata hasta el aeropuerto militar de El Palomar comenzó a las 08.00 hs del 10 de abril a bordo de ómnibus y camiones de la brigada. Cada uno de los efectivos llevaba tres raciones tipo "C".

El transporte aéreo fue controlado y ejecutado por el coronel Aguiar, que de acuerdo a la planificación, debía embarcar en el último escalón. Sin embargo, en plena tarea la orden se modificó porque a último momento se decidió que la plana mayor de la brigada pasase a Puerto Argentino antes que la gran unidad iniciase el cruce.

El paso a Malvinas, que en un primer momento se preparó y coordinó con la División de Transportes del Estado Mayor del Ejército, se inició el 11 de abril a las 04.00 hs con el embarque masivo de la Brigada de Infantería Mecanizada 3, bajo el mando del teniente coronel David Comini. Se hizo en cinco vuelos hacia Río Gallegos, a bordo de aviones de Aerolíneas Argentinas y Austral y otros al archipiélago en aparatos Boeing y Hércules C-130.

La plana mayor del general Jofre debió partir a las 08.15 de esa mañana pero a causa del atraso que el dispositivo generó, recién embarcó a las 13.30.

Integraban la misma el mayor Rodolfo Baneta del Grupo 1; el teniente coronel Norberto Villegas con su auxiliar, el capitán Ricardo Villalba, del Grupo 2; el teniente coronel Eugenio Dalton del Grupo 3 junto a su auxiliar, el mayor Luis Galán; el mayor Carlos G. Martínez Brandan del Grupo 4 con sus auxiliares, el capitán médico Ernesto Lázaro, el capitán Dante Prima y el teniente coronel de Educación Física Hilario Pieruccioni, diez suboficiales y siete soldados, totalizando veintisiete efectivos. El resto permaneció en el continente, junto al coronel Aguiar para asistirlo en sus funciones de control de embarque del resto de la unidad.

La brigada partió a las 14.00 entre vivas y cantos patrióticos y llegó a Río Gallegos tres horas después (17.00) donde, después de racionar en caliente (alimento preparado por la XI Brigada de Infantería Mecanizada), comenzó a embarcar con destino a Malvinas.

Jofre y su plana mayor llegaron a Puerto Argentino a las 19.10 hs, precedidos por el Regimiento de Infantería Mecanizada 3 cuyo jefe, el teniente coronel Comini, ya le había informado al desconcertado general Menéndez que la gran unidad de combate estaba pasando a las islas. Lo que no supo decirle con exactitud fue el momento en que aquella arribaría.

Una vez en Puerto Argentino, el general Jofre se despidió de la tripulación lo trajo al archipiélago e inmediatamente después se dirigió al edificio de la estación aérea, molesto y desconcertado porque no había nadie para recibirlo.

Había tenido un vuelo bueno pero se hallaba algo decepcionado porque su deseo de contemplar el archipiélago desde el aire fue impedido por el anochecer. Solo distinguió un gran manchón negro sobre la superficie del mar y las lucecitas de algún poblado o establecimiento rural deslizándose en la obscuridad.

Jofre se hallaba algo molesto por la situación. Cuando el comodoro Mendiberry lo vio entrar en el edificio de la estación aérea, se sorprendió y no supo que decir. El alto

oficial lo saludó con la sequedad que le era característica y enseguida le ordenó que lo comunicara con Menéndez.

El gobernador militar y su plana mayor se hallaban reunidos en los cuarteles de Moody Brook cuando sonó el teléfono. Se hallaban presentes en esos momentos su segundo en el mando y comandante de las operaciones terrestres, general Américo Daher; el coronel Francisco Eduardo Machinandiarena, el coronel Francisco Cervo y otros oficiales.

Fue Machinandiarena quien atendió el teléfono y se lo pasó inmediatamente a Menéndez que, al escuchar la voz su compañero de promoción, lo creyó en el continente. Viejo amigo y camarada, lo trató como tal, saludándolo campechanamente y preguntándole como estaba. Sin embargo, su rostro cambió cuando Jofre le dijo furioso que había estado en el aeropuerto y no había nadie allí esperándolo. Incómodo en extremo, Menéndez se disculpó y después de explicarle que nada sabía de su llegada, envió de inmediato un vehículo para recogerlo y conducirlo al cuartel.

Machinandiarena en persona abordó un jeep y a toda velocidad partió hacia el aeropuerto llevando a un soldado como chofer.

Cuando el corpulento general Jofre entró en la habitación donde Menéndez y su gente se hallaban reunidos, tenía cara de pocos amigos, lo que amilanó en parte a los presentes. Tras un frío saludo, sin dar tiempo a nada, comenzó a explicar sus planes para la distribución de las tropas y casi sin escuchar acotaciones, solicitó un alojamiento en el mismo cuartel.

La llegada de la X Brigada, suscitó un grave problema que afectaría el desempeño de las fuerzas de tierra: el superpoblamiento de las islas, además, la llegada de Jofre cambió por completo la situación de los mandos. Daher era, hasta ese momento, jefe de las fuerzas terrestres en el teatro de operaciones pero como el recién llegado tenía más antigüedad, terminó por desplazarlo y relegarlo a un segundo plano, dejándolo en el tercer escalafón después de Menéndez.

Aquello molestó en extremo a Daher y por esa razón, a poco de instalado Jofre, se dirigió al aeropuerto y abordó el primer avión con destino al continente, para plantearle el problema al general García.

Una vez en Comodoro Rivadavia, el alto oficial manifestó su malestar y finalizó diciendo que la actitud que había adoptado el jefe de la X Brigada no iba a agradar a sus subordinados.

Tras escuchar los argumentos, García explicó que aquella situación era producto de las necesidades y las urgencias y que bajo ningún punto de vista debía ser interpretada como un menosprecio a su autoridad y capacidad personal (la de Daher). Su interlocutor pareció comprender y mucho más tranquilo, regresó a las Malvinas para asumir la jefatura del Estado Mayor Unificado que Menéndez le había ofrecido antes de partir.

El 19 de abril llegó a las islas del almirante Anaya, primero de los integrantes de la Junta Militar en hacerlo. Lo hizo acompañado por el almirante Lombardo y una importante comitiva y durante la recorrida por las instalaciones y posiciones militares, se mostró particularmente parco y poco amigo del diálogo. Criticó la ubicación de algunas unidades y se rehusó a visitar otros puntos del archipiélago donde había acantonadas más tropas.

Al día siguiente hizo lo propio el brigadier Lami Dozo, quien después de su inspección, se mostró más amable y predispuesto.

El 22 de abril hizo su arribo el mismo Galtieri, acompañado por una nutrida comitiva de militares y civiles. Lo hizo a bordo de un Fokker F-28 de la FAA y una vez en la capital del archipiélago, procedió a entrevistarse con los generales Menéndez, Parada y



Jofre, luego de lo cual, pronunció una arenga manifestando, en su carácter de comandante en jefe del Ejército, la gran emoción que sentía de estar allí, representando el sentir de todo un pueblo.

Acompañado por el general Jofre, Galtieri emprendió una recorrida por las distintas posiciones, visitando entre otros puntos, Prado del Ganso y Darwin, donde impartió una serie de directivas con respecto al abastecimiento y disposición de las tropas. Poco después regresó a la capital, abordó el mismo avión en el que había llegado y voló de regreso a Río Gallegos para hacer trasbordo y seguir a viaje a Buenos Aires.

Ese mismo día, Francis Pym cruzó a Washington para entrevistarse una vez más con Alexander Haig en un esfuerzo final por evitar el enfrentamiento armado. Por su parte, Margareth Thatcher manifestó en Londres que la visita del general Galtieri a las islas no tenía ninguna incidencia en la situación política y que la resolución de restituir la soberanía británica en los archipiélagos seguía firme. Pese a ello, algunos kelpers comenzaron a exhibir alguna cortesía hacia los argentinos porque temían que Gran Bretaña pudiera negociar una salida pacífica y acabase por ceder y desentenderse de ellos.

Para entonces, la X Brigada ya había completado su traslado generando los problemas logísticos mencionados anteriormente, más cuando junto a ella hicieron lo propio el Regimiento de Infantería Mecanizada 6, el Escuadrón de Exploración, la Compañía de Comunicaciones, el Regimiento de Infantería Mecanizada 7 y parte del Batallón Logístico.

Algunos de sus efectivos se alojaron en el teatro de la ciudad, el Town Hall, después de cubrir el trayecto desde el aeropuerto a bordo de camiones o simplemente a pie; otros lo hicieron en galpones abandonados, depósitos y tiendas de campaña. Para entonces, las noches se hacían cada vez más frías y el clima se tornaba riguroso.

Al ver a esa cantidad de efectivos, Menéndez creyó, por un momento, que su capacidad de mando se vería superada cuando le arrojaron encima a la mastodóntica brigada y los regimientos adicionales porque todavía no había terminado de organizar la distribución del Regimiento de Infantería 3 y el Grupo de Artillería 3.

De ese modo, el perímetro defensivo en torno a Puerto Argentino se vio desbordado y con evidentes signos de que surgirían en breve los primeros problemas.

Las tropas se distribuyeron en torno a la capital conformando una herradura con el Regimiento de Infantería 7 bajo el mando del teniente coronel Omar Giménez al norte, el Regimiento de Infantería 25 del teniente coronel Mohamed Alí Seineldín al este y los regimientos de infantería 6, 4 y 3 por el sur, a las órdenes de los tenientes coroneles Jorge Halperín, Diego Soria y David Comini respectivamente.

Por otra parte, el Batallón de Infantería de Marina 5 del capitán de corbeta Carlos Hugo Robacio, que había llegado a las islas entre el 7 y el 8 de abril, pasó a ocupar los montes Sapper Hill, Tumbledown y Williams, mientras el Destacamento de Caballería, con sus carros blindados Panhard permanecía como reserva al comando del mayor Alejandro Carullo.

Hacia la Gran Malvina se destacaron a los regimientos de infantería 8 al mando del teniente coronel Ernesto A. Repposi y 5 del coronel Juan Ramón Mabragna, el primero en Bahía Fox y el segundo en Puerto Howard.

Por otra parte, la Compañía de Ingenieros 601 a las órdenes del mayor Jorge Etiennot y la N° 9 al del mayor Oscar Moroni Lima, fueron las encargadas de sembrar las 25.000 minas antipersonales frente a las posiciones defensivas de ambas islas, elaborando los mapas correspondientes, hecho que desmiente las versiones británicas en el sentido que las mismas fueron instaladas en forma desordenada.

Hacia Prado del Ganso y Puerto Darwin, donde ocupaba posiciones la Compañía C del Regimiento de Infantería 25, se dirigieron el Regimiento de Infantería 12 y parte de la Brigada de Infantería Mecanizada 3 a las órdenes del general Omar Parada y del teniente coronel Italo Ángel Piaggi, tomando posiciones en sus contornos y adoptando medidas con respecto a los kelpers.

De ese modo, las fuerzas armadas en las islas totalizaron el número de 10.001 efectivos de Ejército conformados por 503 oficiales, 1553 suboficiales y 7945 soldados. De esa primera cantidad, 7135 hombres se estacionaron en Puerto Argentino; 981 en Puerto Darwin-Prado del Ganso (42 oficiales, 139 suboficiales y 800 soldados); 955 en Puerto Howard (46 oficiales, 166 suboficiales y 743 soldados) y 930 en Bahía Zorro (43 oficiales, 157 suboficiales y 730 soldados).

El 25 de abril comenzó a llegar la Brigada de Infantería Mecanizada 3, generando un nuevo congestionamiento en la zona del aeropuerto. Ese día tuvo lugar una nueva reunión de los altos mandos en la que se dispuso el adelantamiento logístico de las unidades por medio de helicópteros (combustible, municiones, raciones y medicamentos), al tiempo que el GADA 601 (Grupo Aéreo) completaba la distribución de los efectivos convencionales de artillería, mantenido en espera a la sección de misiles Roland hasta el 27 de abril.

Entre el viernes 23 y el sábado 24 de abril se produjo la primer baja fatal británica cuando un helicóptero Sea King de la dotación del “Hermes”, que maniobraba cerca de la cubierta, se precipitó al mar. Si bien su piloto pudo ser rescatado, el copiloto, suboficial Kevin Stuart Casey, casado y oriundo de Dorset, poblado al sudoeste de Londres, desapareció tragado por el océano en lo que fue una noche sumamente oscura. Era le primer muerto que sufría Inglaterra en la guerra y su segunda baja desde la batalla de Grytviken, el 3 de abril.

Un vocero del Ministerio de Defensa del Reino Unido fue el encargado de difundir la noticia manifestando que aquel tipo de accidentes era siempre factible en movilizaciones de semejante envergadura.

El día 24, después del regreso de Galtieri, el jefe del TOAS, vicealmirante Juan José Lombardo, viajó a la capital para entrevistarse con el almirante Anaya. Fue el mismo día en que nuestro país denunció en la UN que naves guerra británicas se habían desprendido del grueso de la flota y navegaban hacia las islas Georgias.

Para entonces, Pym y resultó demasiado satisfactorio para algunos funcionarios británicos y poco después, el inglés regresaba al Reino Unido sin haber dialogado con Reagan.

La Argentina, en tanto, seguía recibiendo simbólicas manifestaciones de apoyo y solidaridad como el comunicado de la Conferencia de Trabajadores del Uruguay, que defendía la posición de nuestro país y se solidarizaba con nuestro pueblo y sus sindicatos y el de analistas peruanos como el general Miguel Ángel de la Flor Valle, ex ministro de Relaciones Exteriores de su país, el jurista Alberto Ruiz Eldredge y el embajador Eduardo Valdez, quienes denunciaron en Lima que los EE.UU. planeaban el derrocamiento de la junta militar argentina para reemplazarla por un gobierno más flexible y menos belicoso, con el cual poder dialogar.

El mismo 24 de abril el ministro de Defensa británico informó que la flota había ingresado en la fase de “alerta de defensa” al penetrar en el radio de alcance de la aviación argentina y eso la ponía en situación de alto riesgo. Paralelamente, el “Times” de Londres reiteraba que la primera ministra no descartaba un posible ataque al territorio continental, previo inicio de las operaciones en los archipiélagos, aunque para

algunos observadores se trataba de un recurso más para disuadir al gobierno de Buenos Aires de poner freno a la escalada. El mundo entero estaba a la expectativa.

Por entonces, la Argentina, había elevado al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas por intermedio de su embajador, Eduardo Roca, una nota en la que advertía que estaba dispuesta a responder cualquier intento de ataque británico ya que no iba a ceder un ápice en materia de soberanía.

Eran las 23.00 hs. del 24 de abril cuando el ministro de Relaciones Exteriores Nicanor Costa Méndez, partió rumbo a Washington, para participar de la reunión de cancilleres de la OEA. Lo acompañaban los representantes de la Junta Militar, general de brigada Héctor Norberto Iglesias, el contralmirante Roberto B. Moya, el brigadier mayor José Miret y los embajadores Federico Erhardt del Campo, Arnoldo Listre y Gustavo Figueroa.

Una prueba elocuente de las falencias que las fuerzas armadas argentinas experimentaban en materia de Inteligencia e Información fue el incidente que tuvo lugar esa misma noche, cuando el vicealmirante Lombardo decidió trasladarse a Buenos Aires para presentar a la Junta un informe de las últimas disposiciones y novedades en el Teatro de Operaciones.

Lombardo revisaba unos papeles en el avión que lo llevaba a la Capital Federal, cuando alguien se le acercó para notificarle que un Neptune de la Armada había detectado a tres embarcaciones no identificadas navegando hacia el continente.

Después de escuchar el informe, el alto oficial naval trató de mantener la calma, evaluando la posibilidad de que tal vez se tratase de una falsa alarma. Los Neptune eran aparatos extremadamente arcaicos y la información que brindaban era limitada. Si a ello se sumaba la posibilidad de que estuviesen tripulados por personal poco experimentado, las suposiciones del comandante del TOAS podían ser acertadas. En ese sentido, impartió algunas instrucciones ordenando una nueva inspección y esperó llegar a la capital para analizar los resultados.

Ya en el Aeroparque Metropolitano de la Ciudad de Buenos Aires, Lombardo recibió el informe de la nueva patrulla que, para su desazón, arrojó los mismos resultados: tres naves de guerra avanzaban hacia el continente.

Como no había autorización para que buques argentinos navegasen por aquel sector, no quedaban dudas que se trataba de un ataque. Las ciudades del litoral patagónico venían experimentando ese temor desde el inicio de la crisis y por esa razón, las prácticas de evacuación, apagones, alarmas y corridas a los refugios antiaéreos, especialmente con ancianos y niños de escuelas, eran constantes. En ese sentido, el jefe del Comando Aéreo de Defensa, brigadier mayor Augusto Hughes, fue el que con mayor énfasis sostenía esa teoría y como más adelante veremos, no se equivocó.

Ni bien llegó al Edificio "Libertad", sede de la Armada Argentina, Lombardo solicitó audiencia con Anaya urgentemente. Una vez frente al integrante de la Junta Militar, le informó lo que estaba sucediendo y propuso organizar un contraataque, solicitando autorización para poner a las guarniciones patagónicas en estado de alerta. Pero para su sorpresa se encontró con que no había elaborado ningún plan de defensa para el continente.

Anaya ordenó a Lombardo rechazar el ataque y Lami Dozo mandó a alistar sus unidades de combate pero se toparon con la renuencia de Galtieri que todavía a esa altura, pensaba que era mejor dejar pasar el tiempo para ver que ocurría.

Lombardo se encaminó hacia la Casa de Gobierno y allí se entrevistó con el presidente a quien le manifestó que seguir esperando una solución diplomática era un error porque los buques enemigos estaban a punto de iniciar la agresión y había que adoptar medidas

en ese sentido. Solicitó urgente autorización para una contraofensiva y dijo estar preparado para impartir la orden.

Galtieri dudó porque temía que la Argentina fuese tildada de país agresor (que ya lo era) y en ese sentido dio largas al asunto.

En eso estaban ambos cuando un oficial ingresó en el despacho presidencial para informar a Lombardo que tenía una llamada urgente de Comodoro Rivadavia. Cuando el comandante del TOAS tomó el teléfono, una voz del otro lado le informó, para su tranquilidad, que las embarcaciones en cuestión eran tres pesqueros de altura argentinos que por cuestiones técnicas habían ingresado por ese sector y que en esos momentos estaban llegando a la mencionada ciudad patagónica. Lombardo y la Junta respiraron aliviados y Galtieri sonrió satisfecho al demostrar que había estado acertado.

Ese mismo día comenzó a tomar cuerpo la “iniciativa peruana”, elaborada por el presidente Fernando Belaúnde Terry a pedido del mismísimo Alexander Haig, destinada a hallar una salida pacífica al conflicto.

El día en que los británicos recuperaron las islas Georgias cundió el nerviosismo entre las tropas y la oficialidad argentinas. Esa la noche, el Batallón de Infantería de Marina 5 (BIM5) abrió fuego sobre lo que supuso eran uno o más hombres que avanzaban en la oscuridad, hecho que volvió a repetirse al día siguiente a la misma hora.

El lunes 26 el general Jofre recorrió en helicóptero las posiciones de su agrupación. Lo hizo en dos oportunidades, la primera a las 08.00 hs, y la segunda a las 11.00 hs, con el objeto de supervisar posibles irregularidades.

Hombre de personalidad fuerte y avasalladora, era en extremo soberbio, proclive a escucharse a sí mismo, de temperamento arrollador y de fácil dominio sobre sus subordinados, incluyendo al propio gobernador militar. Algunos testigos, entre ellos varios oficiales, aseguran haber visto a Menéndez golpear la puerta de su despacho en Stanley House y pedirle permiso para entrar.

Tal fue el grado de sumisión de la máxima autoridad de las islas hacia el jefe de la X Brigada, que en algunos momentos pareció ejercer el mando absoluto.

Como para contrarrestar todo aquello, la Comisión Interfuerzas que juzgó a los militares que tomaron parte en la guerra de las Malvinas, llegó a la conclusión de que el severo general (Jofre) supo, para bien o para mal, tomar decisiones y asumir responsabilidades así como cumplir con sus funciones aunque en forma bastante arbitraria. El mando que ejerció fue sumamente rígido originando, de esa manera, numerosos inconvenientes pues transmitió temor a sus subalternos. Sin embargo, durante las acciones bélicas estuvo junto a sus tropas en las posiciones de combate y eso sirvió para darles ánimo.

Por el contrario, el general de brigada Omar Parada demostró ausencia y falta de iniciativa pues en lugar de instalar su puesto de mando junto a sus hombres, en Darwin y Prado del Ganso, permaneció en la capital y solo una vez en todo el conflicto, se dirigió a la Gran Malvina para pasar revista a sus unidades.

Se trataba de un hombre de modales sumamente ásperos, autoritario en extremo e incluso despectivo pero que hizo gala de gran respecto al gobernador militar. De todas maneras, pecaríamos de injustos si no refiriéramos que en más de una oportunidad, fue solidario con sus soldados.

Todas esas facetas demostraban una gran diferencia con la personalidad del general Menéndez, un hombre sumamente instruido e inteligente, de excelente trato personal y mucha educación aunque bastante dubitativo y falto de carácter a la hora de tomar decisiones en situaciones extremas.

Aquel lunes 26 de abril, habiendo comenzado las acciones en las islas Georgias, el estado mayor del general Menéndez resolvió apostar patrullas fijas al norte de la Península Freyssinet, más exactamente en los montes Round y Low, a 5 y 8 kilómetros de la capital, a cargo de los regimientos 7 y 25 respectivamente. Se resolvió transportarlos en helicópteros, debido a lo dificultoso que se tornaba el desplazamiento por vía terrestre. Por otra parte, aparatos UH-1H, Puma y A-109 Augusta de la Aviación de Ejército, a cargo del mayor auxiliar de Inteligencia José Luis Calderón Diz, hicieron vuelos de reconocimiento sobre Bahía Anunciación, San Luis y la misma península Freyssinet, que arrojaron resultados negativos.

Al día siguiente se trasladó a Puerto Howard al Regimiento de Infantería 5 perteneciente a la III Brigada, mientras el general Parada ordenaba el establecimiento de una zona de reunión en el istmo de Darwin.

Ese mismo día, uno de los puestos de observación establecidos por el brigadier Luis Castellanos sobre la cima del Monte Low, detectó la aproximación de lo que parecía ser una barcaza. Sin pérdida de tiempo, se envió un helicóptero hacia a la isla Cochon y desde ahí a la región de Strike off Point, para ver si se detectaba movimiento y se puso en estado de alerta al dispositivo de defensa.

El aparato partió a las 03.00 hs y a las 09.00 dio por finalizado el patrullaje sin resultados positivos. También se organizaron rondas motorizadas con jeeps y vehículos Panhard bajo el mando del mayor Carullo, enviándolos en dirección oeste y noroeste, por una senda que pasaba sobre una hondonada entre los montes Kent y Estancia, para seguir desde ese punto hacia el monte Enriqueta (Harriet) rumbo a Seal Point. Sin embargo, al finalizar las huellas que hacían las veces de caminos, los vehículos se empantanaron hasta los ejes y tuvieron que suspender la misión, que había sido organizada y planificada por el teniente coronel de Inteligencia Villegas (los Panhard no tuvieron mejor suerte).

Dado el fracaso de los patrullajes, se le solicitó al general Menéndez la requisita de todos los vehículos Land Rover propiedad de los kelpers, cosa que se procedió a hacer de manera inmediata. La medida no sirvió de mucho porque los argentinos carecían de la destreza de los isleños para manejar sobre la turba y además, el período de lluvias que comenzaba en mayo y finalizaba en agosto, hacía intransitables los escasos caminos. Por esa razón las playas de Harbour Point y Seal Point, próximas a las posiciones de la III Brigada, también fueron minadas.

Para alivio de la oficialidad, ese día arribaron a Malvinas los misiles Roland destinados al GADA 601, parcialmente desarmados para su traslado aéreo. También finalizó el despliegue y la organización de las defensas antiaéreas (GADA 601, baterías antiaéreas de la Infantería de Marina y Grupo de Artillería de la Fuerza Aérea) que disponían de cañones bitubo de 35mm con director de tiro y un alcance de 4000 metros, además de 9 cañones de 20 mm de 2500 metros de alcance y un misil Tiger-Cat con 4800 metros de trayectoria.

El día anterior, 25 de abril a las 11.00 hs, hizo su arribo a Puerto Argentino la Compañía de Comandos 601 cuyo jefe, el mayor Mario Castageto, se hallaba en las islas desde algún tiempo antes.

Entre las 20.30 hs del 27 de abril y las 03.00 hs del 28, el radar Rasit del Regimiento de Infantería Mecanizada 3 detectó una serie de ecos sonoros provenientes de un punto al sur de Puerto Harriet, que fueron confirmados por el radar de vigilancia terrestre del Grupo de Artillería de Defensa Antiaérea 601 (GADA 601).

En previsión de un intento de desembarco, el general Jofre ordenó al jefe del Grupo de Artillería 3 el alistamiento de las baterías y minutos después mandó abrir fuego sobre la costa sur de Seal Point, mientras se dirigía con sus oficiales de operaciones al puesto de mando del teniente coronel Martín Balza para seguir las acciones.

Como los ecos comenzaron a replegarse, se le ordenó al Batallón de Infantería de Marina 5 abrir fuego con sus morteros y lanzar bengalas de iluminación para facilitar la observación de tiro. Las resonancias que desaparecían semejaban botes que intentaban un desembarco y en ese sentido, se incrementó la vigilancia y se puso a la guarnición en estado de máxima alerta.

Mientras los objetos se retiraban, se extendió la apertura de fuego hasta los 7800 metros pues los radares captaban un eco mayor hacia el que se encaminaban los pequeños. Simultáneamente el radar de vigilancia de la artillería de defensa aérea captó otras dos señales que parecían corresponder a aeronaves desconocidas que avanzaban por el sudeste, desde la Península San Luis, por lo que las piezas de 35 mm abrieron fuego sobre el sector en momentos en que el Rasit captaba otros ecos en la ría de Murrel Creek, dando la sensación de que se intentaba otro desembarco. Al disparar hacia ese punto, los ecos desaparecieron completamente de la pantalla dejando abierta la posibilidad de que se tratase de una retirada.

Posiblemente el enemigo estuviese llevado a cabo maniobras de distracción, utilizando para ello sus sofisticados equipos electrónicos pero aquello sirvió para poner a prueba las defensas y comprobar su capacidad.

A la mañana siguiente, imperando un clima frío y nublado, se descartó la idea de patrullar la zona batida. Por su parte, el Regimiento de Infantería 4, perteneciente a la II Brigada, tomó posiciones en las alturas de los montes Wall y Challenger, en tanto en Long Island lo hizo una sección al mando del subteniente Nase. En Twelve O' Clock, hizo lo propio el componente del subteniente Silva, que moriría en los combates del 13 al 14 de junio en la batalla de Tumbledown, en monte Low la del teniente primero Moughty, jefe de la A/RI4 y en el monte Round una patrulla perteneciente al Regimiento de Infantería Mecanizada 7.

Fue entonces que el general Jofre le sugirió a Parada que el Regimiento de Infantería 4, ubicado hacia el oeste en los montes Challenger y Wall, se situase de cara al sur para vigilar las costas de aquel sector, disposición que se cumplió de manera inmediata y al día siguiente, 29 de abril, comenzó el traslado del A/RI4 hacia los puntos asignados, a bordo de tres helicópteros.

Para completar el desplazamiento, las aeronaves efectuarían numerosos viajes de ida y vuelta lo que fue aprovechado para encomendarles misiones de reconocimiento aéreo sobre Seal Point a efectos de verificar la zona batida la noche del 27 al 28 de abril.

Pese a que no se obtuvo ningún resultado, se dispuso minar la zona, trazando posteriormente los mapas correspondientes. También se efectuó un minado acuático frente a Puerto Argentino, conformando una línea de minas a 300 metros una de otra, a escasa distancia de la costa. Se solicitó lo mismo para Puerto Harriet pero la operación no se pudo concretar porque el dispositivo anterior había insumido toda la munición. Las que si se minaron fueron las playas de Freyssinet, completándose de ese modo el perímetro defensivo en torno a la capital, que era lo único que parecía preocupar al general Menéndez.

El Grupo de Artillería Aerotransportado que arribó a las islas el día 26 con la III Brigada también se ubicó en Puerto Argentino, en espera de su traslado a Howard, sobre la costa oriental de la Gran Malvina.

Después de una nueva revista a su agrupación el día 30 de abril, el general Jofre llegó a la conclusión de que el radar ubicado en las alturas de Sapper Hill iba a ser destruido ni

bien se iniciasen las acciones, por lo que decidió cambiar su emplazamiento hacia otro sector. Sin embargo, a último momento, el teniente coronel Arias lo convenció de que no lo hiciera, por el riesgo que implicaba un nuevo desplazamiento (golpes, sacudidas, mala manipulación) y porque en caso de producirse un ataque (hacía cinco días que los británicos estaban en las Georgias), no estaría operable. Jofre estuvo de acuerdo y el aparato permaneció en la misma posición. El tiempo demostraría que Arias tenía razón. Aún cuando a esa altura de los acontecimientos se esperaba el inminente reinicio de las hostilidades, la calma reinaba en las filas argentinas.

Para entonces, Jofre y su plana mayor se habían instalado en Stanley House, una de las pocas edificaciones de piedra de la capital malvinense, en donde esa noche (30 de abril) tuvo lugar una nueva reunión con Menéndez. Esto desmiente la versión de que el comando de la X Brigada recién se trasladó allí el 7 de mayo al ser bombardeados los cuarteles de Moody Brook.

Dada la certeza de un inminente ataque, el alto mando resolvió reforzar la Estación Aeronaval “Calderón”, en la isla Borbón, enviando algunos aviones Pucará y Skyvan para su defensa.

Para entonces, funcionaba en Puerto Argentino un improvisado baño con duchas de agua caliente (extraída del mar) que servía para higienizar a la tropa. Pese a no ser efectivo en un cien por ciento, ayudó bastante a aliviar la higiene de los soldados y levantar con ello la moral. Más o menos en la misma época, el teniente coronel Seineldín propuso al general Daher que los efectivos de la clase 63 que integraban su regimiento procediesen a jurar la bandera, ceremonia que en tiempos de paz se llevaba a cabo los días 20 de junio.

La propuesta fue aceptada y Seineldín cedió a su superior (el aludido general Daher), el honor de presidir el acto, mientras en Puerto Darwin lo llevaron a cabo los integrantes de la Compañía “Güemes” del RI25, al mando del teniente primero Esteban.

A todo esto, se seguían efectuando patrullajes con helicópteros, jeeps y carros blindados Panhard que no arrojaron grandes resultados. Sin embargo, uno de esos pelotones de exploración encontró balizas y paños de señalamiento pertenecientes al HMS “Endurance”, que una vez confiscados fueron distribuidos entre los efectivos del componente aéreo para señalar con ellos las precarias pistas de las islas.

Pese a los problemas logísticos y a las anomalías producto de la desorganización y la improvisación, el 30 de abril todo estaba listo para enfrentar al enemigo.

Eran las vísperas de la gran batalla.

### Referencias

<sup>1</sup> Durante las acciones armadas que tuvieron lugar en el mes de septiembre de 1955, se produjo en el Río de la Plata la primera batalla naval de la historia argentina. En la madrugada del día 16, los destructores rebeldes “La Rioja” y “Cervantes” abandonaron las radas de Río Santiago para adentrarse en aguas del estuario con el objeto de bloquear los puertos de Buenos Aires y debilitar al gobierno de Perón.

A las 09.18 de aquella mañana, una primera escuadrilla de la Fuerza Aérea Argentina integrada por cuatro cazabombarderos Gloster Meteor atacó la formación produciéndole daños y bajas. Los ataques se repitieron a lo largo de todo el día con fuego cruzado entre los buques y los aviones. Las embarcaciones, gravemente averiadas, debieron buscar refugio en Montevideo para descargar muertos y heridos pero el “La Rioja” se negó a permanecer allí y regresó a la batalla, no así el “Cervantes” que por las vías de agua que presentaba, comenzaba a escorarse lentamente.

<sup>2</sup> Increíblemente esta solicitud generaría roces con las otras dos armas ya que la acusaron de operar por cuenta propia, sin coordinar sus movimientos con ellas.

<sup>3</sup> Chile aplicaría métodos menos honrosos para librar su guerra con la Argentina.

<sup>4</sup> Weber tenía experiencia de combate. El 17 de septiembre de 1955, atacó con un Gloster Meteor de la Fuerza Aérea rebelde al Regimiento 12 de Infantería y al Tercer Grupo de Artillería Liviano de Guadalupe que avanzaba hacia Córdoba al mando del general Miguel Ángel Iñíguez.

<sup>5</sup> El Edificio Libertador había sido sede del Ministerio de Guerra desde 1943. El 16 de junio de 1955 Perón se refugió en un bunker improvisado en su tercer subsuelo, para escapar al bombardeo de la aviación Naval.



This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.  
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.  
This page will not be added after purchasing Win2PDF.