



INDICE



ARCHIVO

N° INT.

DOCUMENTO

6.B.1

499

Informe Operación Rosario (2)

10 MAR 82

CLASIFICADO

257



Se tomó conocimiento del episodio de Grytviken. Ello aceleró el proceso de planeamiento; se comenzó a considerar la posibilidad de la pérdida de la sorpresa estratégica. El Sr. Almirante Büsser ordenó al Estado Mayor acelerar el Planeamiento.

15 MAR 82

El Estado Mayor se estableció en el Cuarto de Guerra del BIM 2. Se comenzó a planear el embarco del BIM 2 (-) en el "San Antonio" para ejecutar el adiestramiento básico anfibia de una parte del Batallón.

18 MAR 82

Se embarcó el BIM2 (-) en el "San Antonio". El Capitán Weinstabl ordenó al Capitán Santillán que no embarcara para:

- Reemplazarlo transitoriamente como Oficial de Operaciones de la FD
- Planear el empleo del BIM 2 en la operación.

En este día, el Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco quedó constituido con:

JEM: CNIM Pita

N-3: CCIM Santillán (en reemplazo del Capitán Weinstabl)

N-2: CFIM Botto

N-4: CCIM Santillán (en reemplazo del Capitán Weinstabl)

Asuntos Civiles y Gobierno Militar (ACYGB): CCIM Arrillaga.

19 MAR 82

El EM se reunió a las 0800 hs. a órdenes Sr. CN Pita. Se le expuso al Almirante Büsser el Plan Esquemático. Lo aprobó y ordenó comenzar el planeamiento en detalle.

Tal Plan Esquemático contemplaba:

Día D: no antes del 15 APR 82

Hora H: a confirmar

Plan de Maniobra en tierra:





HORA	TROPAS	DESEMBARCAR EN	OBJETIVO	A FIN DE:
H-6	APCA (70 hombres aprox.)	PLAYA VERDE (al sur de Stanley, en Puerto Enriqueta.	CHARLIE (Cuartel Royal Marines)	Impedir a los RM operar en o hacia Stanley.
H-6	APCA (16 hombres aprox.)	PLAYA VERDE	Usina, Planta de agua, centrales telefónicas locales y al exterior.	Controlar los OBJETIVOS VITALES hasta el arribo del grueso de la FD.
H-6	BUZOS TACTICOS	PLAYA AZUL (Pta. San Felipe)	-ALFA (Faro San Felipe) -Buque Polaco	- Neutralizar el sistema de alarma temprana del faro. - Imponer silencio RE al Buque polaco - Marcar playa ROJO al grueso de la FD.
H	BIM 2(-)	PLAYA ROJO (al W de Punta Yorke)	-Delta (Aeropuerto) -BRAVO (Stanley) -NOVEMBER (Apostadero Royal Navy) -ECHO (Entrada a Bahía de la Anunciación).	- Estar preparado para, a orden, capturar el Aeropuerto. - Ocupar Stanley - Conectarse con los Comandos y apoyarlos a pedido - Conquistar el Apostadero de la Royal Navy - Ejercer las funciones de Asuntos Civiles y Gobierno Militar. - Estar preparado para ser relevado por tropas del Ejército a H+12 hs. aprox - Replegarse y reembarcarse a orden.
H	Sec del Ejército Argentino	Zona de aterrizaje de helicópteros AGUILA (al W de la casa del Gobernador).	-POSICION MIKE -Capturar al Gobernador	- Ocupar la posición de bloque MIKE, con lo que se interdicta el camino CHARLIE-BRAVO. - Capturar al Gobernador inglés.

Se sabía que la Fuerza Aérea Argentina desembarcaría efectivos del Ejército Argentino por modo aéreo en el aeropuerto de Malvinas luego de su reconquista. Tal acción se desarrollaría por medio de una operación que consistía en declarar en emergencia un avión de LADE y pedir repuestos.



CLASIFICADO



Tal material llegaría a Stanley en otro avión el que en realidad transportaría personal de la FAA que, infiltrándose en el aeropuerto, lo capturaría el día D a la hora H-2 horas. Ello posibilitaría que, a la hora H, desembarcaran en el aeropuerto las tropas del Ejército.

Desde un principio se había impuesto:

- No ejercer violencia contra residentes o su propiedad privada, a menos que con ello peligrara el cumplimiento de la misión o la integridad de la propia tropa.
- Explotar la sorpresa al máximo.

En lo que hace al apoyo logístico, se concibió que la Fuerza de Desembarco no recibiría abastecimientos durante las primeras 4 horas para lo cual cada hombre y cada arma llevaría lo necesario. Al cabo de este lapso el escalón de transportes navales tomarían puerto y se desarrollaría en tierra una reducida Zona de Apoyo de Playa de corta duración.

22 MAR 82

El Comandante de la Infantería de Marina presidió una reunión de Estado Mayor en la que se le expuso parte del planeamiento detallado.

En síntesis, se elaboró lo siguiente:

- Los Comandos Anfibios, Buzos Tácticos y Sección de Tiradores del Ejército Argentino :no se modifica lo dicho anteriormente por cuanto no están presentes sus Comandantes/Jefes.
- En lo que hace al BIM 2: desembarcaría en VAOS en formación de columna con una pequeña vanguardia a modo de primera ola y el resto, o sea el grueso, como una segunda ola; marcharía mecanizado hasta el aeródromo para, eventualmente, proceder a su conquista. Cumplido ello debía desprender una fracción para ocupar ECHO Este. Luego y precedido por la vanguardia, marcharía hacia Stanley. Al llegar al punto de separación del Batallón, la vanguardia, constituida ahora como Equipo Conexión se desprendería y marcharía a conectarse con los Comandos Anfibios en el objetivo CHARLIE. Luego de ello, y solucionados los problemas que hubiera, se destacaría a ocupar el apostadero en Camber y finalmente Echo Oeste; por último regresaría a Stanley para operar según se ordenara. El grueso del BIM 2, a partir del punto de sepa-





ración del Batallón, ocuparía Stanley mediante la técnica de control de población y protección de objetivos vitales, en ambiente de toque de queda.

La ocupación se concibió asignando los siguientes sectores de responsabilidad y puestos de comando: la Ca D/BIM2, Stanley Oeste; Ca E/BIM2, Stanley Esta; Comando de la Fuerza de Desembarco en el Secretariado Colonial; Cdo. BIM2 en el Gimnasio; Puesto de Socorro de la Fuerza de Desembarco en el King Edward Memorial Hospital; el lugar de reunión de Detenidos, en la estación de policía; la Reserva de la Fuerza de Desembarco en el espacio abierto al W de la casa del Gobernador; la Res/BIM 2, en la plazoleta al Sur de la Iglesia de Santa María; se operaría el lugar de aterrizaje de helicópteros al lado del Hospital. No se debía ocupar ninguna casa privada ni escuela. La intención, que debía cumplirse a todo trance, fue no alterar la vida normal de la ciudad. Atendiendo a que el dispositivo que elaboró la IM debía oportunamente, ser relevado y operado por tropas del Ejército (Regimiento de Infantería 25), este plan se le expuso posteriormente (el día 25) Al Señor General Daher.

23 MAR 82

Se tomó conocimiento que un C-130 de la Fuerza Aérea Argentina había aterrizado en Malvinas en virtud de una emergencia. A la Tarde, el Sr. COIM ordenó elaborar los planes necesarios para estar listos a embarcar en aproximadamente 72 horas. El Sr. Capitán Pita, dado que ello acortaba las fechas previstas en unos 20 días, le pidió conformar al EM completo y la presencia de los Comandantes de las Unidades de Tareas involucrados, con lo que el Señor COIM estuvo de acuerdo.

El EM se conformó a partir de ese día de esta forma:

KFD: (Comandante de la Fuerza de Desembarco) CLIM Busser  
JEM: (Jefe de Estado Mayor y Segundo Comandante CNIM Pita  
N-3: (Oficial de Operaciones) CFIM Carbajal  
N-2: (Oficial de Inteligencia) CFIM Botto  
N-4: (Oficial de Logística) CFIM Payba  
ACYGM: (Asuntos Civiles y Gobierno Militar) CCIM Arrillaga  
Oficial de Embarco: TNIM Citta  
Ayte. Of. Embarco: GUIN Ciaglia





Los Comandantes de Unidades de Tarea (UT) fueron:

- K UT 40.1.1. (BIM 2) CFIM Weinstabl
- K UT 40.1.2. (Equipo Conexión) CCIM Santillán
- K UT 40.1.3. (Agrupación Comandos Anfibios) CCIM Sancho Sabarots
- K UT 40.1.4. (Buzos Tácticos) CCNA Cufre
- K UT 40.1.5. (Comandos Anfibios más Buzos Tácticos) CCIM Giachino
- K UT 40.1.6. (Batería Artillería) TNIM Perez
- K UT 40.1.7. (Reserva) TNIM Culton
- K UT 40.1.8. (Servicios para apoyo de Combate) CFIM Theaux
- K UT 40.1.9. (Asuntos Civiles y Gobierno Militar) CCIM Arrillaga
- K UT 40.1.10. (Sección Tiradores de Ejército) Tcnl. Seinfeldin

24 MAR 82

Comienza el verdadero planeamiento detallado. La actividad es sumamente intensa, y se lleva a cabo sin horario fijo con altos para hacer las comidas y dormir muy poco.

Llegan al Cuartel del BIM 2 los Comandos Anfibios y los Buzos Tácticos que participaron de la operación.

25 MAR 82

Llega al Cuarto de Guerra de la Fuerza de Desembarco (en el BIM2) el Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas (Gr1. García) con parte de su Estado Mayor.

El Sr. Almirante Büsser le expone el Plan de Operaciones de la Fuerza de Desembarco, el que fue desmenuzado en sus detalles y aprobado. Hubo un pequeño cambio en el plan y quedo confirmado que la Fuerza Aérea Argentina actuaría antes de la hora H y que el Ejército Argentino no desembarcaría con helicópteros, sino que, agregando una Se Tir/RI 25, integraría la Fuerza de Desembarco para desembarcar por superficie a fin de capturar al Gobernador. El resto del Plan no tuvo cambios.





Se procedió a satisfacer los requerimientos detallados de personal y material. Continuó el desarrollo de los planes de comunicaciones, Logística, Asuntos Civiles y Gobierno Militar, apoyos de fuego, embarco y desembarco.

Se confirmó que la FD embarcaría de la siguiente forma:

Agrupación de Comandos Anfibios-Santísima Trinidad y Hércules

BIM 2 - Cabo San Antonio.

Servicios para apoyo de combate - Almirante Irizar y Cabo San Antonio

#### 26 MAR 82

Se ordenó comenzar la carga de combate de los buques. El embarco de personal debía comenzar el 28 Mar 82 a 0800 hs., para zarpar a 1200 hs. de ese día.

La cartografía se obtuvo de la Escuela de Oficiales de la Armada, debiéndose fotocopiar las cartas de la Zona de Operaciones y los planos de Stanley, por no disponerse de los ejemplares suficientes.

Esa tarde se distribuyeron los juegos necesarios a los Comandantes de Unidades de Tarea.

#### 28 MAR 82

El embarco de personal comenzó a 0800 Hs. A 0930 hs. el Jefe de Estado Mayor reunió en el BIM2 a los Comandantes de las Unidades de Tarea para entregarles la Orden de Operaciones y hacer algunos comentarios pertinentes.

A 1230 hs. la Fuerza de Tarea Anfibia zarpó de la Base Naval Puerto Belgrano.

La travesía comenzó tranquila, debiéndose incorporar ese día el personal de Infantería de Marina a la rutina de a bordo.

El Comandante de Infantería de Marina dispuso no poner en situación al personal hasta que ello no fuera específicamente ordenado.

En el caso del San Antonio, su capacidad de alojar 450 hombres de IM estaba superada en aproximadamente 300 hombres. Su bodega de tanques estaba colmada con 20 Vehículos anfibios a oruga (VAO'S) y un Vehículo anfibio a rueda (VAR). En la cubierta de vuelo de helicópteros viajaban 4 VAR y aproximadamente 30 vehículos de Infantería de Marina y del Ejército Argentino. Su carga de combate totalizó aproximadamente





te 8.000 Tn.

A 1600 hs se apostaron las siguientes guardias de IM:

- 1 Teniente de Navío IM : Comandante de Guardia
- 1 Teniente de Corbeta IM: Oficial de Guardia de cubierta de vuelo
- 1 Suboficial IM de trinca de cubierta de vuelo
- 1 Guardiamarina IM ; Oficial de Guardia de cubiertas bajas.
- 1 Suboficial IM de trinca de bodegas de tanques
- 1 Suboficial IM de sollados

Se estableció la rutina de rancho, abandono del buque, baño, sueño, y otras guardias.

A 1730 hs (por ser domingo) se rezó misa en el comedor de tropa.

El horario para la travesía fue el siguiente:

0700: Diana

0900 a 1200: armar trabajo

1200 a 1500: Rancho

1500 a 1800: Armar trabajo

1800 a 2000: Descanso

2000 a 2200: Rancho

2230: Silencio

El BIM 2 reforzó a la tripulación del San Antonio con 18 hombres para servicios de cocina, comedor, etc.

Se dieron normas de seguridad referentes a fuegos, cigarrillos y trincado de las cargas de combate. En un buque de las características del San Antonio, que tiene un rolido violento y amplio, es fundamental que quede todo bien trincado, es decir, que no haya ningún elemento suelto.

Dada la situación de todos los servicios, se ordenaron estrictas normas de limpieza de baños, y alojamientos. Hasta nueva orden no se haría baño, a efectos de guardar agua para la operación.

30 MAR 82

Muy mal tiempo. La tropa de IM embarcada sufre intensamente del mareo





El Almirante Büsser autorizó informar la situación hasta el nivel de Oficiales, lo que se hizo en distintos locales.

El San Antonio comenzó a moverse fuertemente debido al intenso viento y a la marejada. Se distribuyeron a los Comandantes de Unidades de Tarea las fotos aéreas de sus objetivos, lo que permitió mejorar el planeamiento detallado.

A la tarde el personal del equipo de Conexión hizo un ejercicio de maniobra y fuego sobre la carta. En esa ocasión se integró definitivamente la unidad de tarea compuesta por:

Comandante: Capitán de Corbeta IM Santillán

2º Comandante: Teniente Coronel Seineldin (EA).

1 Sección de Tiradores IM/BIM2: TCIM Schweitzer

1 Grupo Morteros 81: Suboficial Segundo IM Quiroga

1 Grupo Cañones sin retroceso 75 mm: Suboficial Segundo IM Di Filippo

1 Grupo Ametralladora MAG

1 Grupo Lanzacohetes 3,5"

4 Vehículos anfibios a oruga

1 Sección Tiradores del Ejército Argentino (RI 25) Subteniente Roberto Reyes

TOTAL: 99 Hombres

01 APR 82

El Comandante de IM, al regreso de una reunión en el Santísima Trinidad, informó que en Malvinas se ha reforzado el Faro San Felipe, que el aeropuerto está defendido y que la población espera un desembarco. Modifica su plan asignando nuevas misiones en los siguientes términos:

- Agrupación Comandos Anfibios: captura del Gobernador
- Sección Tiradores del Ejército Argentino: Conquista del Aeropuerto
- Prepararse para un desembarco con oposición, sin Fuego Naval de Apoyo y sin Apoyo Aéreo.
- Resto: sin cambios.

Se ajustaron los planes y se concretó el plan de desembarco.

Se cambió la playa de desembarco: sería Playa Rojo Oeste, es decir, la que está al Oeste de Punta Yorke. La hora II se corrió a 0630 hs.





dado que la pérdida de la sorpresa no justificaba hacerlo a 0600 Hs (plena noche), con todos los riesgos que ello involucraba.

Se ajustó el Plan de Comunicaciones y el de Desembarco. El Sr. Almirante da las últimas órdenes que complementan el Plan de Maniobra en Tierra.

Se distribuyeron los equipos de comunicaciones y se los sintonizó en las frecuencias ordenadas; no se hizo prueba de ligazón por razones de seguridad.

Se entregó la munición <sup>menor</sup> mayor y la ración de combate.

Se hicieron los ensayos de ocupación de los VAOS; se establecieron las cargas prescriptas de todas las clases para el movimiento buque a costa (la carga prescripta es aquella que se ordena que lleve la tropa o las unidades consigo).

A 1200 Hs. se elevó al Comando de la Fuerza de Desembarco el informe de logística (Niveles Iniciales) y a 1800 Hs. el de personal de cada Unidad de Tarea.

El muy mal tiempo no disminuía, empeoraba por momentos.

Se probaron armas haciendose fuego por toldilla.

A cada Unidad de Tarea se le entregó una carta de bombardeo para fuego naval de apoyo. Se confirmó el día D para el 02 APR 82; la hora H se mantenía para 0630 Hs.

Llegó un Informe Periódico de Inteligencia del Comandante de la Fuerza de Tarea Anfibia que indicaba que en Canopus Hill (altura ubicada a 200 metros al S del aeropuerto) había un nido de ametralladoras.

A 1200 hs. se hizo limpieza de armas, se dejó en los VAOS la parte superior de las mochilas, las armas pesadas de apoyo y la munición de reserva.

A 1500 Hs. se efectuó el último ensayo de ocupación de los VAOS; el que dió por resultado que desde que se impartía la orden para tal maniobra hasta que finalizaba, transcurrían 18 minutos.

A las 1630 Hs. se dió baño para todo el personal; se ordenó vestir el uniforme de zona sur.

A las 1900 Hs. el Sr. Almirante Büsser arengó a la Fuerza de Desembarco por el difusor de órdenes.

Todo el personal estaba reunido en los sollados de tropa, incluyendo a los Comandantes de Unidad de Tarea. Cuando terminó, en forma espontánea, la tropa prorrumpió en vivas a la patria y a demostraciones de





intensa alegría. Personalmente, me inundé de una emoción que nunca sentí. Era una mezcla de orgullo y ansiedad.

A las 2030 Hs. se captó un informativo de radio Stanley, en el que se decía que se esperaba acciones por parte de la Argentina, que la moral de los Royal Marines era alta, que dos buques de guerra británicos navegaban hacia Malvinas y que era responsabilidad del gobierno inglés el defender sus Islas.

02 APR 82

El San Antonio casi no rolaba cuando llegó la hora de diana a las 0400 Hs. luego de desayunar subí al puente. El Comandante del Buque, [Capitán de Fragata Acuña, ya estaba allí, mirando la proa del BDT. Afuera teníamos una noche cerrada, sin luces. Lo saludé y me dijo: -"¿Vio Santillán lo que es navegar en sigilosa y silencio radioeléctrico total en la segunda etapa?. Esto normalmente se hace a fin de año. Y aquí me tiene...haciendo estas cosas a quince días de haber tomado el Comando".

Su tranquilidad me impresionó. Seguramente hablaba así para infundir confianza a la guardia del puente que estaba con él.

Me acerqué a la mesa de cartas para saber adónde nos encontrábamos. El corazón me dio un vuelco: a milla y media por babor estaba el Faro San Felipe: ¡estábamos entrando en aguas restringidas y a sólo noventa minutos de la hora H.

Tratando de aparentar indiferencia, le comenté al Sr. Capitán Acuña:

- Señor, esas luces que se ven a proa estribor ¿es Puerto Stanley?.
- Sí, se ve claramente. Me llama la atención que no las hayan apagado
- A lo mejor la sorpresa es mayor de lo que creíamos.
- Bueno, Señor; me voy a despedir; dentro de unos minutos tengo que ir con mi gente a los VAOS.

Sedio vuelta y me dio la mano. Con una afable sonrisa me despidió:

- Santillán, suerte. La misma suerte que le deseo a la corbeta que va a mil yardas delante nuestro.

Si ella entra a la Bahía sin problemas, ninguno de nosotros los tendrá. Hasta luego".

Recién en ese instante se me ocurrió pensar que en medio de esa completa oscuridad nos precedía aquella arrojada corbeta...entrando por primera vez a este puerto desconocido, en aguas de maniobras limita-



das, sin luces de navegación, sin radar...una sencilla pero envidiable proeza naval.

Al retirarme del puente pasé por la Central de Informaciones de Combate. Su Jefe, el Teniente de Navío Rossi, ya estaba instalado frente al tablero de plotting por medio del cual guiaría a las olas de asalto desde el BDT a la playa. Le di los buenos días y le pregunté si había novedades. Me contestó que no, que todo estaba bien. Por las dudas repasamos el Plan de Desembarco y la forma en que él me daría un vector radar para mi navegación hasta Playa Rojo. Verificamos la frecuencia de los equipos sintonizados en los circuitos que íbamos a emplear para finalmente, despedirnos con un "hasta luego y suerte". Bajé hasta mi camarote para armarme. En cubiertas bajas la actividad era impresionante y ordenada: la tropa, con uniforme de zona sur y abrigado estaba terminando de armarse. Parejas de conscriptos se ayudaban mutuamente a ajustarse el equipo y armamento. No había otra emoción que la previa a la pelea; cuando alguien pasaba cerca de un amigo, una palmadita y un "suerte, camarada" con disimulada tranquilidad.

A las 0530 hs bajé a la bodega de tanques con mi radiooperador (CIIM Agüero) y mi mensajero (cc62 Jorge Daniel Tello) para embarcar en un vehículo anfibia a oruga. Una vez allí, ocupé mi estación y encendí los equipos de radio. Dado que estaba en vigencia el silencio radioeléctrico, el Cabo Agüero se limitó a verificar que los equipos estuviesen alimentados.

A las 0545 hs el difusor de órdenes del buque comenzó a ordenar que se embarcara la Fuerza de Desembarco en los VAOS. De acuerdo a lo ensayado en navegación, la tropa lo hizo en orden y silencio, a medida que las fracciones eran llamadas. Una vez que mi gente estuvo sentada dentro de sus respectivos VAOS, se distribuyeron los chalecos salvavidas autoinflables, cuyo color amarillo violento contrastaba sobre los uniformes verde oliva.

Mi Unidad de Tarea 40.1.2. estaba constituida por 99 hombres embarcados en cuatro VAOS. Constituíamos la primera ola de asalto para, una vez en la playa, cumplir las tareas de Vanguardia del Batallón de Infantería de Marina N°2 (grueso de la Fuerza de Desembarco) que debía ocupar Puerto Stanley.

Para describir mejor la organización y composición de nuestra UT prefiero comentar cómo estaba distribuida en los vehículos anfibios:





VAO 05: - Comandante de la UT 40.1.2. - CCIM Santillán

- Pelotón Conando: Jefe -CCIM Aguero

Radiooperador - CC62 Tello

Dos camilleros

Un enfermero

Un pelotón lanzacohetes

Un grupo de tiradores

Una dotación de ametralladoras

TOTAL: 21 hombres

VAO 19: - Segundo Comandante UT 40.1.2. TCIM Schweizer

Un grupo de tiradores

Un mortero de 81 mm

un cañón sin retroceso de 75 mm

Una dotación de ametralladoras

TOTAL: 25 hombres

VAO 07: Jefe de Grupo de morteros 81 mm: SSIM Quiroga

Un grupo de tiradores

Un mortero de 81 mm

Un cañón sin retroceso de 75 mm

Una dotación lanzacohetes

TOTAL: 25 hombres

VAO 10: 25 hombres del Ejército Argentino al mando del Sr. TCNL D.

Mohamed Seineldin

Nótese que en mi organización había una sección de Infantería del Ejército Argentino, del propio Jefe del Regimiento (el RI 25). Cuando se conformó la Fuerza de Desembarco, se estableció que esta tropa de Ejército tenía la misión de capturar al Gobernador, para lo cual debía desplazarse hasta su residencia lo más adelante posible en la columna. Posteriormente, y ante un cambio de la misión que se impuso, debía conquistar el aeródromo de Stanley cuanto antes, de forma tal que la pista quedara habilitada para que el grueso del RI 25 desembarcara en aviones de la Fuerza Aérea Argentina. Lo que realmente me impresionó fue que el Señor Teniente Coronel Seineldin ( en navegación y mientras coordinábamos nuestro esquema de maniobra en tierra), delante de los cuadros del Ejército y de Infantería de Marina que ambos comandaríamos en la operación, me dijo:

- "Mire Santillán: esta es una operación anfibia; mis 25 hombres y yo



tenemos la suerte de trabajar con ustedes. Como nosotros vamos dentro de su formación, usted está a cargo de la vanguardia. No se haga ningún problema. A partir de este momento, nosotros también somos Infantes de Marina. Este plan es algo muy bien hecho; entre todos vamos a hacer que salga mejor todavía, así que usted mande sin dudarle: somos un solo equipo".

Tal altura de espíritu me dejó de una pieza; no es en absoluto usual que un Señor Oficial Jefe de la FFAA proponga, sin más, entrar en combate a órdenes de un Jefe de menor jerarquía. Sin embargo, así lo hizo el Señor Teniente Coronel Seineldin, con una calidad de soldado profesional que lo enalteció ante sus hombres y los míos. Por sobre cualquier otra consideración, primó en él la visión del conjunto y el éxito de la operación.

Volvamos a la bodega de tanques del BDT A.R.A. "San Antonio". Ya toda la Fuerza de Desembarco estaba ocupando sus VAOS. A las 0605 hs se apagaron las luces de la bodega. Se abrieron las compuertas de proa, a la vez que los enormes ventiladores se pusieron a funcionar: es que al ponerse en marcha los motores de los 21 vehículos anfibios, el ambiente de la bodega se tornaría irrespirable. Mi vehículo era el que estaba más a proa, es decir, dando frente a las fauces abiertas del BDT. La oscuridad seguía siendo total. Las luces de Stanley comenzaron a desfilar hacia babor dado que el buque inició una caída a estribor para aproximarse a Playa Rojo, nuestra playa de desembarco. En la carta se la puede ubicar, es el sector SW de Bahía Yorke, con una extensión de 300 metros.

A las 0610 hs, mis cuatro vehículos me informaban estar listos. Cada VAO levantó su rampa, cerrando el vehículo y haciéndolo estanco, las que fueron trincadas. Recién en ese momento tuve la certeza de que estábamos lanzados y de que la Operación Rosario era irreversible. A las 0620 hs ordené condición Zulu, es decir, cerrar las tapas y escotillas de los VAOS para el movimiento buque a costa. Dentro del vehículo, mirando hacia popa vi a mi gente sentada y en silencio; cada uno tenía su FAL con ambas manos y vertical entre sus piernas.

Las armas pesadas estaban debajo de los bancos en el plan (piso) del VAO, junto a los cajones de munición de uso inmediato y los de reserva. Contra los mamparos del VAO, las mochilas estaban colgadas, todo estaba teñido de rojo por la única mortecina luz interna del VAO. A esa





altura ya es imposible hablar: el ruido del motor es ensordecedor, sólo tenía ligazón con el conductor (SSIM Iturre) y con el operador de la estación de ametralladoras de 12,7 mm (SSIM Manrique) a través del interfono.

De acuerdo a lo previsto, y siendo las 0622 hs, el TN Rossi (desde el CIC del BDT) me ordena por radio:

- "Primera ola al agua".

No bien le ordené al conductor "¡Vamos!", el VAO, de un salto hacia adelante, cubrió los diez metros que lo separaban de la proa abierta del BDT y se zambulló como un leviatán.

Cuando un VAO se larga al agua, se sumerge casi por completo, pero emerge pesadamente, flotando en forma que parece increíble. Ya con el mando marino conectado, mi VAO 05 navegaba con un muy suave balanceo. Observé que no había marejada y abrí la tapa acorazada para mirar en la noche: estaba tan oscuro que apenas se distinguía el buque detrás mío, y la playa, simplemente, no estaba a la vista; el plan de desembarco prescribía que yo debía seguir el rumbo que me indicaran desde el San Antonio, navegando hacia una luz roja que, a 0600 hs los Buzos Tácticos debían instalar en Playa Rojo para orientarnos. Pero mi sorpresa fue mayúscula: ¡La luz roja no estaba en mi proa sino 45° a babor. Ello significaba que yo estaba navegando en una dirección errónea con riesgo de dar contra una piedra que las cartas de navegación señalaban como peligro.

Pulsé el interruptor de mi radio y llamé al BDT:

- "Aquí primera ola; veo luz roja 45° a babor".

- "Primera ola, aquí San Antonio; ignore la luz roja; está mal ubicada. Lo tengo claramente en el radar. Siga ese rumbo y velocidad; ambos son correctos; Usted va bien en dirección a Playa Rojo".

- "Aquí primera ola, comprendido".

Las palabras del TN Rossi me tranquilizaron en tal forma que me dieron ganas de darle un premio.

Mi VAO 05 iba adelante; el 19 cincuenta metros atrás y a la derecha; el 07 cincuenta metros atrás y a la izquierda; el 10 cien metros detrás mío. La formación se mantenía impecable. A pesar de que aún era noche total, las masas oscuras de los vehículos se veían bastante bien, recortándose sobre el agua, algo clara por el reflejo del cielo.



En un momento dado el apuntador de la estación de armamento de mi VAO me informó que sobre la playa alcanzaba a ver unas máquinas viales como si estuvieran agrupadas; no veía tropa ni movimiento alguno. Lo que ocurría<sup>era</sup>/que observaba a través de su aparato de puntería de visión nocturna. El conductor del VAO manejaba con el torso fuera de su escotilla; de tanto en tanto, miraba a través de su periscopio infrarrojo para otear la playa.

- "Primera ola, aquí San Antonio".

- "Primera ola".

- "Caiga a babor 90°; está muy a la derecha".

- "Primera ola".

Toda la formación vira a la izquierda, navegando unos 100 metros.

Luego el TN Rossi me indica volver al rumbo anterior, es decir, hacia Playa Rojo.

Estando unos 500 metros de la playa (calculando el tiempo que habíamos navegado) sabía que me acercaba a la famosa roca sumergida.

- "Primera ola, aquí San Antonio".

- "Primera ola".

- Caiga 90 ° a estribor; lo voy a poner fuera del camino hacia la roca

- Comprendido.

Los cuatro VAOS viran a la derecha, avanzando unos 200 metros; luego somos dirigidos otra vez a la playa, en franco rumbo sur. Me dice el San Antonio:

- A partir de ahora va a tocar fondo en cualquier momento. Su rumbo y velocidad son correctos; va bien, informar cuando toque.

- Aquí primera ola, comprendido

Aquí sentí una tremenda inquietud, que se repetiría otras tres veces, según relataré. Es que estábamos por desembarcar, por primera vez, en una playa desconocida, en noche total, con grandes posibilidades de que hubiese Royal Marines esperándonos. Mirando la carta náutica, ésta señala que Playa Rojo es un sector de Bahía Yorke que se está "embancando gradualmente", pero ¿embancándose con arena o fango?. Si es con arena, no hay problema; el VAO la transita bien. Pero si es fango suelto, no hay vehículo que lo pase. Dado el corto aviso para la operación no fue posible destacar una patrulla de reconocimiento anfibio que aclarara esa duda. ¿Qué pasaría si mi VAO se encajaba?. Pues debía informar al Comandante de la Fuerza de Desembarco (señor Almirante Büsser) para que el grueso de las tropas de Desembarco (Batallón de I.M.



Nº 2) cambiaran de playa hacia la alternativa (Rojo 1, al Este de Punta Yorke).

No había dejado de pensar en estas posibilidades cuando las orugas del VAO tocaron fondo. El vehículo se sacudió y siguió avanzando casi a la misma velocidad. El conductor selectó marcha terrestre (tracción a orugas) además de seguir propulsado por los hidrojet.

El vehículo galopaba sobre el fondo, a unos 15 Km/h. El corazón se me tranquilizó; el fondo era firme: se podía desembarcar sin problemas. Puse mi radio:

- San Antonio, aquí Primera ola: he tocado fondo; es firme; el VAO se tiene bien; sigo hacia la playa.
- Aquí San Antonio, comprendido. Lo sigue la segunda ola a unos 400 metros detrás.
- Aquí Primera ola; comprendido.

Cuando el TN Rossi terminó de hablar, mi VAO salió totalmente del agua y abordó la playa: estábamos en Malvinas. Manoteo la radio:

- San Antonio, aquí Primera ola. Estoy en Playa Rojo sin novedad. Levanté canal y pasé al circuito de Fuerza de Desembarco.
- Aquí San Antonio; comprendido.

Me di vuelta y le ordené al Cabo Agüero que me selectara la frecuencia que me enlazaría con mi Comandante, el Capitán Weinstabl y la de mi Unidad de Tareas (mis cuatro VAOS).

Miré el reloj: 0630 hs. Exactamente la hora H del día D, 2 de abril de 1982.

El VAO comenzó a trepar por la primer duna de arena blanca y sumamente suelta. Ordené abrir las tapas y escotillas y apostar tiradores para repeler cualquier acción de enemigos emboscados.

Pero nadie nos tiró. Recién ahora comenzaba a aclarar, pero era el crepúsculo náutico, apenas si se distinguía la línea del horizonte. Mi grupo, con sus 4 tractores en formación de rombo, ya estaba en tierra, avanzando hacia el Sur... sin oposición, cosa que me extrañó. Debía seguir esa dirección hasta llegar a una huella que, según lo que decía nuestra información, doblando hacia la izquierda, nos llevaría al aeropuerto. En un momento dado, las orugas de mi tractor patinaron sin adherirse al suelo; por suerte, el conductor lo advirtió; selectó primera velocidad y superó la zona de arena suelta. Informé al Batallón que había superado la primera línea de altura con arena suelta. Toda-





vía no veía nada. Mi conductor, por el visor infrarrojo, divisó la huella y me informó. Ordené pasar en formación de columna; mi VAO adelante, luego el del TCIM Schweizer, después el del SSIM Quiroga y luego el del Teniente Coronel Seineldin. Mi apuntador de 12,7 mm seguía mirando por su alza nocturna pero sin divisar actividad enemiga.

Y aquí me inquieté por segunda vez: estando encolumnado en la huella (50 metros entre VAOS) observé que marchaba por un terreno malísimo, lleno de turbales y roca viva que amenazaban el andar del vehículo por la posibilidad de quedarnos encajados o de roturas con una piedra, lo que nos obligaba a disminuir la velocidad.

También me preocupaba el escaso margen de maniobra disponible de unos 80 metros de ancho en sensible orientación E-W con alturas a ambos costados: posición ideal para que el enemigo nos batiera con armas antitanques con fuegos de flancos, mientras nosotros desfilábamos delante de ellos en columna, con poca velocidad y sin poder maniobrar...pero nadie nos tiró.

Informé a mi Comandante sobre el terreno que transitaba, pero no me contestó. Yo lo oía perfectamente, pero él a mí no.

Ordené al Cabo Agüero que me preparara un equipo portátil con la frecuencia del Batallón.

Ya en esos momentos se veía algo; podía asegurar que esta piedra estaba más acá que aquella. Calculaba estar a unos 500 metros de la cabecera de la pista del aeropuerto, cuando el terreno se abrió un poco; pasé entonces a formación de cuña, con mi tractor adelante, dos atrás y a ambos costados y el que llevaba a la tropa del Ejército, siguiéndome unos 100 metros detrás.

Al llegar atrás y a la izquierda de una pequeña altura, divisé de pronto el aeropuerto (Objetivo Delta). No me gustó nada lo que vi: la pista, reflejando, como si estuviera mojada, el cielo de la madrugada, estaba totalmente obstruída por camiones, ómnibus, máquinas viales, tambores de combustible, etc.. Informé al Batallón. Otra vez mi gran intranquilidad: a mi oblicuo derecho estaba Canopus Hill, una altura notable. La inteligencia nos había dicho que los Royal Marines habían instalado una posición de armas automáticas en su cresta para proteger el aeropuerto. Nosotros estábamos perfectamente a su alcance. Si tenía ametralladoras 12,7mm no había protección, salvo el cubrirnos detrás de una altura...no disponible en las cercanías. Le ordené a mi apunta-





dor de ametralladora 12,7 mm que estuviera preparado para batir ese nido sobre Canopus Hill; con un zumbido la torre del VAO giró y llevó el cañón, me informó que estaba listo a hacer fuego y que no veía nada en la colina, excepto unos sacos de tierra apilados. Se ordenó no hacer fuego excepto que yo se lo indicara. A mis otros dos VAO los hice cubrir con sus ametralladoras ambos lados de la pista y a los tiradores de cada vehículo, protegerse ante enemigos desmontados que se les pudieran acercar.

Detuve mi tractor y observé en detalle con mis prismáticos: no se ve movimiento ni tropas inglesas en posición. Estando listo a cubrir la entrada al aeropuerto, llamé por radio al Teniente Coronel/ <sup>Seineldin</sup> y le indiqué la situación: se acercó en su VAO hasta unos 30 metros detrás del mío, desembarcó sus 25 hombres, los hizo formar en cadena y avanzar hacia el objetivo. Cuando el personal del Ejército llegó a los edificios de la Aeroestación sin recibir fuego informé de ello al Capitán Weinstabl que la tropa del RI25 estaba en el Objetivo Delta sin novedad y que solicitaba autorización para movernos ahora con mis tres VAO con 71 hombres. Para seguir hacia Stanley desde el aeropuerto se sigue un camino asfáltico, de una mano de ancho que de hecho es un desfiladero, el que toma una franca dirección sur y luego gira al este. Nace al lado de los edificios de la aeroestación y cruza un istmo de unos 1000 metros de largo, verdadera lengua de tierra angosta (no más de 200 metros en su parte más ancha) que une la península sobre la que desembarcamos y la zona de campo abierto que abarca Stanley. Durante el planeamiento habíamos bautizado a ese desfiladero como Zumbido y realmente preocupaba por cuanto constituía el mejor lugar para bloquear eficazmente a la Fuerza de Desembarco en su camino hacia el oeste. No es posible desde ese lugar lanzar al agua los vehículos anfibia para vadear por el costado a esa lengua de tierra por cuanto a la derecha existía una entrada de mar que era prácticamente una laguna barrosa en la que seguramente tendríamos serios problemas. Intentarlo navegando por la izquierda, también quedaba fuera de la cuestión por cuanto esa caleta (parte de la Bahía Rompiente) estaba plagada de algas que probablemente nos dejarían fuera de servicio los VAO. No nos quedaba otro recurso que, como toda vanguardia, estar preparados para eventualmente forzar el pasaje a través del istmo. Por cuarta vez sentí nueva sensación de inquietud: con buena luz y buena observación constituía un lugar ideal para detenernos. Como nos quedaba poco esp





cio de maniobra, y estando los argentinos obligados a pasar por esa lengua, era de esperar allí una fuerte oposición británica...pero yo no veía a nadie. Tampoco era cuestión de subestimarlos. Decidí poner en tierra la infantería y avanzar con cuidado. Tomé el micrófono de la radio:

- Azul (Teniente de Corbeta Schweizer) aquí Alborada (yo)

- Azul. *la*

- Me largo a cruzar Zulu

- Azul. *Ar*

El grupo de tiradores de mi vehículo se largó, con equipo liviano, y en formación de cadena, a la carrera, cruzando la lengua de tierra. Los tiradores del VAO de Schweizer lo siguieron a unos 50 metros atrás, escoltados por el VAO. Los infantes de marina, con un trote largo que me impresionó, se desplazaban a ambos lados del camino y su Jefe sobre el camino...buscando minas antitanques y antipersonal que, por inteligencia, sabíamos que los ingleses tenían a su disposición. Mientras cruzaban el istmo, los dos VAOS, que estábamos detenidos con las armas listas a apoyarlos por el fuego, ocupábamos buenas posiciones de tiro; nadie hablaba; observábamos un gallardo equipo que, buscando al oponente al mejor estilo, estaba listo a llevarse por delante cualquier resistencia que se le enfrentara. Pero llegó al otro lado sin oposición; el VAO del TCIM Schweizer avanzó y buscó una posición a cubierto; bajó la rampa; recibió al grupo de tiradores, cerró la rampa y me informó estar listo a cubrir mi movimiento. Mis dos VAOS cruzaron el istmo a alta velocidad. Al llegar al otro extremo di parte al Batallón de mi posición y de que no había resistencia en Zulu, pero no pude establecer ligazón.

Ahora sí, Puerto Stanley era claramente visible al frente, en dirección decididamente oeste, a unos 5.000 metros de mi posición.

El amplio espacio de maniobra me tranquilizó bastante, porque ya no tendría que pasar por lugares restringidos. Pero el terreno me causaría algunos problemas.

Por señales ordené a mis tres VAOS formación en cadena: el del TCIM Schweizer a la izquierda del camino, el mío sobre el camino y el del SSIM Quiroga a la derecha; nos movimos a unos 20 Km/h, directamente a Stanley. Hasta ese momento, sin oposición. Luego de recorrer 2000 metros a una buena velocidad debí cambiar de formación: un puente de ma





dera sobre un arroyo me obligó a cruzarlo en columna. Como mi VAO estaba algo adelantado respecto del resto, lo crucé primero y luego los otros dos. Una vez del otro lado ordené otra vez desplazarnos en formación de cadena.

No habíamos recorrido ni 500 metros cuando oigo:

- Alborada, aquí Azul. Me encajé en el turbal. Voy a tratar de salir. Miré atrás y a la izquierda y vi al VAO de Schweizer, empantanado en barro suelto, largando trozos de tierra hacia atrás con las orugas y sacudiéndose desesperadamente.

- Azul, aquí Alborada. No puedo detenerme a ayudarlo. El Batallón de I.M. N°2 ya está por cruzar el istmo. Yo sigo con el otro VAO. Alcánceme cuando pueda.

Seguían ahora dos VAO solamente. A poco andar, el camino hace una curva hacia la izquierda y luego otra a la derecha.

Cuando salí de esta última el VAO de la derecha (el del Suboficial Quiroga) se me adelantó unos 150 metros, por cuanto su ruta recta le permitió no perder velocidad. Hice señal de escalonarnos a la izquierda, con el VAO de Quiroga adelante y a la derecha para cubrir la plaza (que yo no tenía controlada), y mi VAO atrás a la izquierda para observar el flanco izquierdo que el retraso de Schweizer me había dejado libre; en esa dirección, una dorsal paralela al camino no me dejaba ver bien hacia el sur. Al salir de la curva, vi una mancha amarilla sobre el camino y frente a las primeras casas de Stanley. Detuve mi VAO y observé con prismáticos: era una máquina vial amarilla con ruedas, aparentemente bloqueando el camino y a unos 150 mts. de las primeras casas.

- Negro (Suboficial Quiroga) aquí Alborada; veo una máquina vial que bloquea el camino. Ese obstáculo debe estar reforzado con fuego. No la tope ni se acerque, puede estar minada o con trampas explosivas.

En ese momento, el Teniente Schweizer me informó que había zafado del turbal y que se acercaba a alta velocidad por el camino. No alcancé a darle el comprendido.

A unos 50 metros a la izquierda del VAO de Quiroga vi una explosión de mortero o de arma antitanque (me dio la sensación que se trataba de un ejercicio en Baterías. Pero no era así. Estaban tirando en serio).

- Negro aquí Alborada. Haga escape y métase en alguna cubierta. Lo apoyo.





Aún no se había disipado el humo negro cuando, desde las casas blancas de más a la derecha y en el borde de la localidad, una ametralladora disparaba en series larguísimas con alta dosificación de munición trazadora. El haz de proyectiles se dirigía al VAO 07 del Suboficial Quiroga y le dio de lleno al escudo de proa. Los rebotes me hicieron acordar el efecto del agua que, saliendo de una manguera se disipa en el aire cuando uno lava el radiador de un auto. El VAO 07 se encabrió y, zigzagueando pronunciadamente trató de salir de la zona batida mientras contestaba el fuego con una ametralladora 12,7 mm. Sus sonidos secos y su haz de trazadoras pegaban con rancos ecos en el frente de la casa desde donde le hacían fuego. Las 12,7 mm del vehículo de Schweizer y el mío, se unieron disparando también en apoyo del 07. Delante, y a unos 150 mts., una explosión de granada de fósforo blanco incendiaria. Eso me indignó: si uno de esos proyectiles caía dentro de mis VAO, su dotación no tendría ninguna posibilidad de evitar graves quemaduras.

- Azul aquí Alborada. Entre en posición su cañón sin retroceso y esté listo a apoyar con fuego a Negro.
- Negro aquí Alborada. Continúe neutralizando con su 12,7 a la ametralladora inglesa. Desmóntele su gente y póngalos a cubierto. Ponga en posición su mortero de 81 mm y vea si puede destruir a la ametralladora. No exponga a su gente. No mate gente si no le tiran. Identifique a los blancos para que yo los bata.

Un último disparo de cohete o mortero inglés picó muy mal, a unos 20 metros delante nuestro y muy a la izquierda, explotando sin preocuparnos. Ahora nos hacían fuego con fusiles desde una casa blanca, chata con techo rojo, a la izquierda del pueblo. Ordené a Schweizer colocar dos ametralladoras MAG en posición para batir la mitad derecha de las casas; la sección de tiradores, lo haría sobre el sector izquierdo. Informé al Capitán Weinstabl sobre la situación y mis intenciones. Me dijo que se adelantaba hasta donde yo me encontraba para ver personalmente lo que ocurría.

- Alborada, aquí Negro. Veo gente que me tira desde la casa blanca a mi frente y fogonazos desde la casa con techo verde a dos aguas.
- Negro aquí Alborada. Haga reglaje con mortero de 81 sobre la casa blanca de donde le tiran. Luego pase a eficacia; no más de tres proyectiles.





Suspenda cuando vea que no le tiran (A pesar de todo, tenía presente la orden de causar las menores bajas posibles).

- Azul aquí Alborada. Con su sección de tiradores y con su grupo de ametralladoras neutralice todo blanco que le haga fuego. (neutralizar significa impedir al enemigo su fuego, aunque no se busque su destrucción).
- Rojo (Suboficial Di Filippo, Jefe de cañones sin retroceso de 75mm). Con un cañón quiero que neutralice los tiradores enemigos de la casa de techo verde a dos aguas. Quiero que tire con carga hueca para no producir esquirlas y que pegue en el entretecho; de esa forma no mata a nadie que esté en el interior de la casa.

Ahora, algunos tiradores ingleses hacían fuego esporádico desde las cuatro casas; sus tiros, si bien nos preocupaban eran altos y siempre ineficaces. (Ver Agregado Nº 3).

El cañón sin retroceso de Di Filippo entró en el juego con un bramido que me llenó de tranquilidad; lanzó su primer disparo...que picó corto para desazón de todos. El apuntador corrigió y envió el segundo proyectil que dio justo donde le había ordenado: el impacto sobre el frente de la casa es el que se ve en una cantidad de fotografías periódicas. El dispositivo del personal del VAO 07 también apareció en publicaciones donde se veía claramente un mortero de 81 mm en posición. Ni bien se disipó el humo del impacto del cañón, el Suboficial Quiroga, habiendo finalizado su reglaje, hizo tres disparos de mortero sobre su blanco: el primero fue largo y a la derecha (unos diez metros) el segundo pegó en el vértice del techo de la casa, lanzando al aire una cantidad de escombros; el tercero levantó una gran polvareda en el frente del edificio. Nadie nos haría fuego desde allí.

Aún tiraban unos fusileros desde la casa chata con techo rojo. A ese lugar se dirigió el fuego del cañón sin retroceso. Cuando hizo su segundo disparo, cuyo volido se ve claramente por el trazante de culot y que dio sobre el techo, los ingleses arrojaron una granada de humo violeta (nunca había visto ese color) y cesaron de disparar.

En ese momento llegó el Comandante del BIM2. Lo impuse de la situación y me ordenó:

- Mantenga su gente aquí como base de fuego listo a apoyarme. Voy a mandar a la Compañía del Teniente Di Paola, desmontado, por la izquierda, para que envuelva la posición de los ingleses y se meta en el pueblo.





Nuevamente algunos disparos desde la localidad que pasaron por arriba de nuestro grupo. Le ordené a Schweizer que abriera fuego con sus tiradores y ametralladoras hasta silenciarlos. A poco, el enemigo dejó de tirar. Unos veinte minutos más tarde, la Compañía de Di Paola se introdujo en Stanley. Ordené "en orden de marcha". Toda mi gente, exhausta por el corto combate, se lanzó a embarcar en los VAOS. Avanzamos hacia Stanley. Al llegar a las primeras casas encontramos al lado de la casa con techo verde a dos aguas, una lanzacohetes de 84 mm marca Carl Gustav (el que nos disparó las granadas antitanques y la de fósforo blanco); un Land Rover con radio y varias bandas de ametralladoras cargadas, en el asiento delantero.

Pedí novedades de personal y material:

En el VAO 07 había un herido leve en la mano izquierda debido a un balazo que perforó la parte carnosa: Conscripto C62 Horacio Tello.

Munición consumida: menos del 5%.

Observando el tipo de armas con que nos hicieron fuego sacamos algunas conclusiones:

- Los ingleses cometieron el error de abrir el fuego cuando aún nos encontrábamos a unos 450/500 mts. de ellos, es decir, demasiado lejos.
- Si hubieran retenido sus disparos hasta tenernos a 100 metros, seguramente nos hubieran infligido gran castigo.
- Cuando les hicimos fuego, con cañón sin retroceso de 75 mm, mortero de 81 mm, ametralladoras de 12,7 mm y 7.62 mm y unos cuarenta tiradores, suspendieron su acción (humo violeta) y se replegaron precipitadamente hacia el interior de Stanley, abandonando sus armas. Es que detrás de la vanguardia, veían a un Batallón de IM mecanizado. y no era cuestión de dejarlos acercarse mucho.

Al llegar a la entrada de Stanley, nuestra tarea como vanguardia había finalizado. Ahora nos transformábamos en Equipo de Conexión. Como tal debíamos avanzar rápidamente por el campo hacia el oeste, dejando la localidad a nuestra derecha y unirnos a los Comandos Anfibios que estarían rodeando el Cuartel de los Royal Marines o marchando desde ese lugar hacia Stanley. Una vez que los encontráramos, les prestaríamos el apoyo necesario. Nos separamos del Batallón para ir entonces hacia donde estarían los Comandos Anfibios. Abandonamos el camino y, en formación de cuña, avanzamos a campo traviesa. A nuestra derecha y abajo se veía todo Puerto Stanley, la bahía y la costa opuesta.





El terreno resultó ser nuestro gran adversario; el suelo era de roca puntiaguda, con lugares desolados sin piedra, pero con turbal cenagoso; en otras partes, había arroyitos con barrancos bastante difíciles. En vez de avanzar rápidamente como esperábamos, la velocidad no superaba la de un hombre al trote debido a lo difícil del suelo.

A poco andar uno de los VAOS me informó que, por un golpe contra una roca, había rajado el cárter de la caja final y perdería aceite; aún así, podía seguir con limitaciones.

Viendo que en esta forma demoraba demasiado, decidí ir a la derecha hacia la localidad y bajar hasta el camino asfaltado que, bordeando Bahía Stanley, llevaba al Cuartel de los Royal Marines. Lo hicimos. Al llegar al pueblo pasamos entre el King Edward Memorial Hospital a la derecha, y la casa del Gobernador a la izquierda. Cuando doblé a la izquierda para tomar el camino asfaltado hacia el oeste, alcancé a ver a tres Royal Marines que se zambullían tras de unas empalizadas y hacia un pozo abierto, tratando, evidentemente, de protegerse de nosotros, en la creencia de que les haríamos fuego.

Como mi misión era unirme a los Comandos Anfibios cuanto antes, informé lo observado al Batallón y continué la marcha sin detenerme. A medida que dejábamos a la izquierda las últimas casas de Stanley, vimos claramente a sus moradores que nos miraban desde atrás de sus ventanas. Un hombre nos saludó alzando su taza (de té, seguramente). Mi gente estaba eufórica; todo iba bien hasta ahora.

Faltando unos 2 Km para llegar al Cuartel de los Royal Marines, llamado Moody Brook, encontramos a los Comandos Anfibios que avanzaban en dirección a Stanley. Me detuve; hablé con su Comandante, Capitán de Corbeta de IM Sánchez Sabarots; me dijo que en Moody Brook no había nadie y que por eso no me había esperado y marchaba a Stanley. Le indiqué que había visto Royal Marines en la Casa del Gobernador, nos dimos la mano y continué la marcha con mis tres VAO.

Debía cumplir ahora la otra tarea que tenía asignada. Ya no era necesario conectarme con los Comandos Anfibios en Moody Brook. Debía sobrepasar ese lugar para ocupar el Apostadero de la Royal Navy (Objetivo November) y luego, la punta oeste de la entrada a la Bahía de Stanley (Objetivo Echo Oeste).

Al llegar al ex Cuartel de Moody Brook, ví la bandera argentina izada en el mástil de la plaza de armas inglesa. Mi gente, espontáneamente





te, aplaudió y lanzó alaridos de júbilo.

Me informó el VAO de la punta que el puente de madera que estaba a la entrada del recinto del Cuartel y que salvaba el arroyo Moody, tenía una voladura eléctrica preparada.

El puente fue bloqueado con piedras para evitar que alguien desafortunadamente lo cruzara, y marchamos aguas arriba del arroyo para buscar un punto de vadeo.

Lo encontramos luego de andar unos 300 metros en un terreno desastroso, todo turbal y piso anegado.

Cuando pasamos al otro lado, ya estábamos en la margen norte de la Bahía Stanley. La carta señalaba un camino consolidado que, bordeando la bahía, llevaba al apostadero. Pero el camino resultó infinitamente peor de lo imaginado: era de pirca, sumamente irregulares y peligrosos para las orugas de los vehículos anfibios. Pasé mi VAO a la cabeza, seguido por los otros dos, pero la velocidad sería de escasos 4/5 Km/h. A la izquierda, nos seguía una dorsal recta de unos 50 metros de altura y a 200 metros al norte de nosotros. Aposté tiradores hacia la banda de babor para cubrir ese sector.

Cuando mi vehículo llegó a Dairy Cove (una caleta a mitad de camino hacia el apostadero) me llamaron del Comando de la Fuerza de Desembarco - Alborada, aquí Laurel. Deténgase en los lugares alcanzados. Delante suyo hay un grupo de Royal Marines y de civiles armados que no han recibido la orden de rendirse. Va el helicóptero con el Capitán de Corbeta I.M. Roscoe y el Jefe de los Royal Marines a buscarlos y disponer su rendición. Evite bajas propias y del oponente. No se mueva hasta que se le ordene.

Hice alto y luego de entrar en posición los morteros de 81 mm para disparar hacia el apostadero de ser necesario, puse dos ametralladoras para cubrir el camino hacia el este. Ordené a un grupo de tiradores que, con prismáticos subieran hasta la cresta de la dorsal para ganar vista hacia el norte y oeste para informarme de cualquier movimiento. Al resto del personal le ordené permanecer a cubierto; autoricé a fumar de a dos hombres por vez. Era la primera pausa desde que amaneció. Miré el reloj: 1110 Horas.

Con prismáticos alcancé a ver, a través de la bahía, la ceremonia de cambio del pabellón inglés por el argentino en el edificio del ex-Secretariado Colonial. Hacia el este vi tres Hércules C-130 aterrizando.





en el aeropuerto. Dada la pausa, di treinta minutos para comer la ración de combate. Sintonicé mi radio a transistores y escuché la voz del Capitán Gough leyendo en perfecto inglés los comunicados del Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas desde la radio de Stanley. En ese momento tuve la certeza de que todo había sido un éxito. Al ver el pabellón argentino izado en lugar de la Union Jack, todos estallamos en ¡Viva la Patria! y aplausos frenéticos.

El VAO recuperador (que venía a reparar el vehículo mío que perdía aceite) cruzaba la bahía navegando en línea recta hacia nosotros. Por ese medio me enteré de la muerte de mi compañero de la Escuela Naval Capitán de Corbeta IM Pedro Giachino. Dije para mí un Padrenuestro y recordé el saludo de Pedro antes de embarcarme.

Me llamaron del Comando de la Fuerza de Desembarco y me ordenaron avanzar hacia el apostadero, pero con precaución. Al iniciar la marcha, el VAO 07 pierde una oruga. Me quedaban dos vehículos. Ordené lo siguiente:

- Schweizer: Avance con la sección de tiradores, las ametralladoras sus dos lanzacohetes; crucen en cadena desde aquí hasta aquellas alturas importantes al este, a 1300 metros de este lugar. Yo los cubro con los morteros de 81 mm, los cañones sin retroceso de 75 mm y las dos ametralladoras 12,7 mm de los VAOS.

Cuando llegue a la loma, ocupe posición allí; avísame cuando esté listo, momento en que yo embarcaré las armas de mi base de fuego y me aproximaré con los VAO hasta alcanzarlo. Luego repetiremos esta técnica de avance hasta llegar al apostadero. Llévase una radio. La maniobra fue ejecutada por la gente de Schweizer tan limpiamente que parecía un ejercicio en Baterías. Cuando su tropa alcanzó su objetivo me dio el "listo"; embarqué mis armas y me aproximé a él. En ese momento otra vez el Comando de la Fuerza de Desembarco:

- Alborada, aquí Laurel. Llegue al Apostadero cuanto antes.

Dado que ahora me urgían llegar al Objetivo November, le ordené a Schweizer:

- Azul, aquí Alborada. Tenemos que llegar cuanto antes a November. Sigue bien lo que le digo; hasta November, al frente, ¡Carrera Mar!. Yo voy en vehículo por el camino al norte de la dorsal.

Decirlo es fácil. El terreno por el que Schweizer debía cruzar era tan terriblemente rocoso, muy difícil de transitar...y más aún al trote. Veía





cómo, aquí y allá, un hombre de Schweizer se despatarraba y caía al tropezar con alguna piedra, pero seguían adelante. Así le faltaban 6 metros de su objetivo. Con mis dos VAO me abrí un poco a la izquierda siguiendo una huella escarpada que, trepando la loma rocosa, llevaba al apostadero.

Los dos VAOs llegaron a la cresta de la altura antes de que la sección a pie alcanzara el límite oeste del apostadero. Como la gente que iba conmingo constituían las dotaciones de las armas pesadas de apoyo ordené que los dejaran en los VAOs, tomaran sus fusiles y desembarcaran. Una vez desmontados, entramos en posición en las alturas, protegiendo la irrupción de los tiradores en el Objetivo November. Cuando éstos lo ocuparon, descendimos hacia el muelle de madera. En lo bajo tropecé y me esguincé el tobillo izquierdo (algo muy poco heroico, pero doloroso). Abajo me encontré con Schweizer y le ordené:

- Conduzca una búsqueda minuciosa de todo el lugar, casa por casa, sótanos, entretechos, etc. Yo voy con un grupo hasta Echo Oeste.

Me subí a mi VAO (me subieron) y marchamos hacia la punta oeste de la entrada de la Bahía. Adelante envié al personal de cañones, pero con los tiradores, dejando sus armas pesadas a bordo. Ellos llegaron hasta un punto donde mi VAO no podía avanzar debido a las grandes rocas que dominaban el terreno.

Les ordené seguir a pie y buscar en detalle no sólo entre las piedras sino también observar si veían burbujas en el agua. Llegaron en seguida a la punta. No había nadie.

Llamé por radio al Comando de la Fuerza de Desembarco e informé que los Objetivos November y Echo Oeste estaban en nuestro poder y sin novedad.

Cuando terminé de hablar el Suboficial Di Filippo volvía de la punta de la península y me mostró lo que había encontrado abandonado allí:

- Dos lanzacohetes Milán antitanques cargados y listos a disparar.
- Un estuche de mira nocturna
- Munición de 7,62 mm en banda para ametralladora
- Cajas de munición de 12,7 mm
- Cajas con explosivos
- Uniformes mimetizados.

Regresé al apostadero, dejando una patrulla con radio en la punta.

Me encontré con el Teniente Schweizer, quien me informó lo siguiente





- No encontramos a nadie
- La casa habitación tenía víveres en cantidad y había estado habitada recientemente.
- En un gran tinglado, había material naval en cantidad y un Land Rover
- Una casa con equipo de bombeo de combustible.
- Una lancha con motor fuera de borda y un bote de goma también con motor similar.
- Un cable eléctrico con detonadores en un largo de 80 metros, tendido en los pilotes del muelle de madera.

Informé de todo ello al Comando de la Fuerza de Desembarco y me comunicaron que el Almirante Büsser venía a este lugar para inspeccionarlo. Se destacó seguridad local y mandé parte de la gente en descanso en un lugar a cubierto junto a un gran galpón.

Al Alte. llegó algunos minutos después. Recorrió el lugar, nos hizo algunas preguntas y se retiró luego de ver el material que había encontrado mi patrulla.

Cuando recibí la orden de regresar para presentarme al Comando eran las 1900hs.. Hice embarcar toda mi gente en los dos VAO (uno había quedado con una oruga rota en Dairy Cove) y regresamos por el mismo camino. Ya era de noche, pero ordené no encender luces; los conductores emplearon el visor infrarrojo y los apuntadores de 12,7mm sus miras nocturnas.

Al llegar donde estaba el VAO con la oruga averiada hubo que esperar 20 minutos para que estuviera listo. Transferí la gente que le correspondía y reanudamos la marcha, con el VAO recuperador a la cola. No quise navegar por la Bahía (lo que me hubiera ahorrado unos 8 Km de difícil marcha) por cuanto el VAO 07 estaba bastante agujereado por impactos de las ametralladoras inglesas (conté 97 impactos).

Faltando 500 metros para Moody Brook destaqué una patrulla para ver qué había en ese lugar. Me informó que había personal del Ejército Argentino.

El resto de la marcha de regreso fue sin otra novedad.

Me presenté en el Comando de la Fuerza de Desembarco, que estaba ubicada en el Gimnasio. Allí otro oficial guió a mi gente a sus alojamientos. Se entregó un espectacular guiso de lentejas bien caliente, pan, naranjas y agua fresca.

El Teniente de Navío de IM Tudury me llevó al King Edward Memorial Hospital. Allí me atendió el médico de mi Batallón, Teniente Molina.





De regreso a donde estaba mi gente, charlé con ellos hasta cerca de las 2400 hs. La excitación y los relatos de todos no nos dejaban dormir. Me alojaron en el ex salón del juzgado, donde dormimos en el suelo. Sólo se escuchaban los centinelas que, de a parejas, recorrían metódicamente el perímetro.

03 APR 82

Nos despertaron a las 0700hs. Un buen jarro de café con leche, unas galletitas de la ración de combate. Nos embarcaron en unos VAOS que nos estaban esperando en la calle.

En 15 minutos llegamos al aeropuerto. Recién había aterrizado un Hercules C-130 de la FAA; embarcamos en él. A mí me acomodaron en una confortable camilla.

Cuando el avión decoló, por las escasas ventanillas que tiene este tipo de avión, echamos un ávido vistazo a nuestras reconquistadas Islas Malvinas. Sentí orgullo por la Armada Argentina. Nuevamente, una misión había sido cumplida.

Nos recostamos contra algo y, a los quince minutos, todos dormíamos.



10.1. CRONICA DEL JEFE DE LA SECCION FOXTROT DEL BIM 2  
 (TCIM CARLOS R. SCHWEIZER)

El día 28 de marzo de 1982 y tras haber regresado de un breve embarco vuelve a tomar contacto con el BDT A.R.A. "Cabo San Antonio, la Agrupación Fox Trot.

Zarpamos con rumbo desconocido, pues si bien es cierto que controlábamos la derrota en el puente por simple curiosidad, no se sabía el destino. Destaco que en lo que me compete, jamás hasta entonces había sido interrogado ni tampoco traté de enterarme más allá de lo que los superiores nos dejaron saber.

A través de las miradas, sospechamos que era algo serio, pero insistió: nadie preguntó nada.

Dos días antes del día "D" me fue impuesta la misión por el Jefe del Equipo de Conexión, juntamente con el resto de la dotación.

La misma estaba compuesta por la sección "Foxtrot", un grupo de morteros 81 mm, a cargo del Suboficial Víctor Quiroga, un grupo de cañones sin retroceso de 75mm, a cargo del Suboficial Mario Di Filippo y 2 lanzacohetes de 3.5.

El día D llegó al cabo de dos ensayos de embarco en los vehículos y práctica de comunicaciones, como así también la pre-carga del material y munición en los tres vehículos anfibios asignados.

La primera sensación extraña la tuve al levantarme y concurrir al puente, ya que con asombro contemplé que Puerto Stanley se encontraba con todas las luces prendidas en el medio del océano.

Desde la oscuridad del buque me daba la sensación de estar viendo algo a través del ojo de la cerradura.

El embarcar en los VAO de acuerdo a lo ensayado, y el ronronear de sus motores, me dieron ganas de gritar y/o tirar tiros de euforia (Por supuesto que no lo hubiera hecho) Pero era lo que sentía.

Nos lanzamos al agua y, a medida que nos íbamos acercando a la costa, comencé a ver por las mirillas la arena blanca, imaginándome que nos estarían esperando en las playas. También tenía las mismas ganas pues dentro del VAO me sentía impotente. (Allí me di cuenta que no hubiera servido para ser tanquista).

Trepamos a los médanos y me parecía que los vehículos no avanzaban nada...no llegábamos nunca a la acción. Seguimos hasta el aeropuerto, recibiendo de mi Comandante de equipo, Capitán de Corbeta I.M. Hugo





J. Santillán, la orden por radio de destacarme adelante, sobrepasando el aeropuerto donde quedó la sección del Ejército, que ya había despedido.

Al ver los vehículos atravesados en la pista destinados a obstaculizar el aterrizaje, sentí furia porque los ingleses no se mostraban, y eso me daba la pauta de que nos estaban esperando, pero escondidos y sin que pudiéramos ubicarlos.

En el istmo al que denominábamos Objetivo Zulu, el Comandante me dio la orden de desembarcar una punta de Infantería. Lo hice así y cruzamos al trote todo el terreno, dando seguridad a los vehículos y comprobando que el enemigo no estaba allí. Embarcamos al final del citado accidente, continuando la marcha a toda velocidad.

Aproximadamente 1.5 Km antes de llegar al primer caserío de la población me destaqué hacia las alturas de la izquierda del camino, rompiendo unas tranqueras y alambre electrificado. Cruzamos con el VAO y el mismo se empantanó ante lo cual di parte al Comandante, que me dio la orden de sacarlo y luego seguirlo pues él seguía adelante. Después de un buen trabajo el conductor logró hacerlo y continuamos la marcha. Al encolumnarnos vi que el VAO que marchaba delante nuestro le pica un tiro por la amura de babor, que estimé era un cohete. La explosión tapó la silueta del VAO. Luego cayó otro y luego una luz roja desató los fuegos enemigos de intensidad sumamente respetable.

Sentí que la sangre me hervía (lo sentía de verdad) y en lugar de desembarcar por la puerta de desembarco, salté a cuerpo gentil por arriba de las torretas del VAO. Reconozco mi error, pero me parecía que la gente no se movía pues estaba un tanto desconcertada. Vimos al Suboficial Di Filippo que había algunos conscriptos como atontados, y ambos les gritábamos palabrotas y, aunque no alcanzamos a pegarles para que reaccionaran, los corríamos a gritos indicándoles las posiciones. Era más importante salvarles la vida que ser educados.

El Suboficial Di Filippo se encargó de los cañones sin retroceso y yo mandé al Grupo de Tiradores al lado derecho del camino. Como vi que los conscriptos le temían al alambre electrificado, corrí, agarré el alambre y les grité que el mismo no estaba cargado, pero como recibí una descarga pedí una tijera corta alambre y los corté. Mientras tanto, y estaban los cañones en posición y el Suboficial Di Filippo me informó que en la profundidad de la población había visto un fogonazo, ante lo cual solicité autorización al Comandante, quien luego de responder afirmativamente





288

tivamente continuaba pidiéndole al suboficial Quiroga que estaba combatiendo al frente, que le dijese qué vaía y cuántos eran. El Suboficial Quiroga apenas contestaba por la radio, pero era porque estaba dando órdenes al Grupo de Tiradores a su cargo y a los morteros 81 mm que en forma impresionante regló sus tiros.

Mientras tanto, tiramos el primer cañonazo que no explotó (después nos enteramos que pidió a escasos metros del enemigo, logrando que el mismo huyera despavorido, dejando abandonado un cañón sin retroceso Carl Gustav de 84 mm).

Seguimos tirando con morteros 81 mm y cañones sin retroceso, hasta que desplegó la Compañía Delta que venía más a retaguardia.

Finalizó así nuestra tarea como base de fuego y continuamos por la izquierda de la columna yendo a dar a la casa del Gobernador, donde aún combatían ya que había marines parapetados. Solicité al Comandante apoyar a la unidad allí apostada, pero me dio la orden de seguir hasta nuestro objetivo: Moody Brook.

Al llegar detectamos voladuras en el puente que bordeaba el camino ante lo cual nos abrimos a la derecha, rodeamos el objetivo y cruzamos el arroyo. Continuamos hasta el comienzo de la bahía, pues el objetivo ya había sido tomado sin oposición por los Comandos Anfibios, y llegamos al mar, donde efectuamos una pausa en espera de órdenes.

Luego ranchamos y continuamos hasta el extremo este de la península (hasta el objetivo Echo Oeste) frente a Stanley, sin haber vuelto a encontrar resistencia. Regresamos a las 2100 hs.

Destaco que fuera de la sorpresa inicial de los conscriptos, el resto del combate fue realizado con la moral alta y con gran espíritu de agresividad, con muchas ganas de hacer las cosas bien y con el entusiasmo propio de estar reconquistando las Islas Malvinas.



RELATO DEL COMANDANTE DE LA AGRUPACION DE COMANDOS ANFIBIOS

(UT 40.1.3.) CAPITAN DE CORBETA IM GUILLERMO SANCHEZ SABAROTS

á. Historia cronológica de las operaciones, indicando planes u órdenes recibidas, decisiones tomadas y órdenes impartidas.

1) Relación de acontecimientos relativos a la operación Rosario de la Agrupación de Comandos Anfibios.

El día jueves 11 de marzo de 1982 recibí la orden telefónica del Comandante de la Fuerza de Apoyo Anfibio, Capitán de Navío Moeremans, de presentarme al Comandante de la Infantería de Marina, Contraalmirante Büsser, al día siguiente.

El día viernes 12 de marzo de 1982 el Contraalmirante Büsser, en presencia del Comandante de la Brigada de Infantería de Marina Nº 1 (Capitán de Navío Pita), me comunicó que la Agrupación de Comandos Anfibios debería estudiar una operación de combate, cuyas líneas generales me expuso en un croquis a mano levantada, para la recuperación de las Islas Malvinas.

Me advirtió sobre el máximo grado de reserva a dar al tratamiento de este tema y me ordenó tomar contacto con los miembros del Estado Mayor designado para esta operación, para tomar conocimiento de lo planificado hasta ese momento y de la inteligencia disponible.

El planeamiento general debía estar finalizado para el 31 de marzo y la operación lista a ejecutar a partir del 15 de mayo.

El martes 16 de marzo regresé a Baterías para incorporarme al planeamiento que se realizaba en la sala de situación del Batallón de Infantería de Marina Nº 2.

La misión impuesta inicialmente consistía en:

1. Desembarco nocturno pre hora H en embarcaciones sutiles desde una Unidad Naval de superficie tipo destructor en Playa Verde
2. Aproximación y cerco del cuartel de los Royal Marines a H-2





3. Captura incruenta del personal de Royal Marines en el cuartel a H-1
4. Captura incruenta y control a H-1 de los siguientes objetivos:
  - a. Estación de Policía.
  - b. Usina Eléctrica.
  - c. Radioemisora.
  - d. Central Telefónica Local.
  - e. Central Telefónica al Exterior.
5. Heliguiado a la hora H de una sección helitransportada de Comandos del Ejército Argentino en la ZAH Aguila.
6. Control y manejo de los prisioneros para la evacuación del cuartel con sus efectos personales y entrega al personal designado para su evacuación de las islas.

Propuse al Jefe del Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco, Capitán de Navío Pita, que la captura de los objetivos señalados en el punto 4. precedente fuera anulada como tarea pre hora H. , pues incrementaba las posibilidades de pérdida de la sorpresa que podría dificultar el cumplimiento de la misión principal de conquista del Cuartel de los Royal Marines y porque en todos los casos me restaría fuerzas para lograrlo.

Se mantuvo la misión de captura pre hora H. de los objetivos citados, por ser una exigencia del General García (Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas), pero le fue asignada a una Unidad de Tareas Independiente que se conformó con el Capitán de Corbeta Giachino, seis Comandos Anfibios (2 Suboficiales) y nueve Buzos Tácticos (1 Oficial).

Bajo esas circunstancias y sin contar con fotografías que detallaran las instalaciones del cuartel de los Royal Marines ni el terreno lindante, redacté el plan de operaciones.

En lo mismo se aclara que el planeamiento detallado del cerco y de la acción final en el objetivo se concretaría cuando





se dispusiera de los elementos de inteligencia requeridos.

Durante el planeamiento se adelantó la relación de requerimientos de material y armamento que se estimaban necesarios, particularmente visores nocturnos, armas con silenciador, botes de goma, motores fuera de borda y trajes de buceo estancos.

La misión, por su principal exigencia de desarrollarse en forma incruenta, hacía necesario contar con la mayor cantidad de personal capacitado como Comando Anfibio. Las medidas para lograrlo se habían iniciado con los traslados generales recibiendo de pase diez Suboficiales Superiores más que el año anterior. También se habían incrementado la cantidad de cursantes para Comandos Anfibios en el corriente año.

Por sugerencia mía y decisión del Comandante de la Infantería de Marina, se incluyó a los Oficiales y Cabos cursantes en la organización de la Unidad de Tareas que ejecutaría la operación al igual que a los Suboficiales Superiores que no tuvieran impedimentos físicos mayores.

Además, 1 Jefe, 2 Oficiales, y 4 Cabos que revistaban por otros destinos se agregaron a la Unidad. El Jefe, Capitán de Corbeta IM Giachino, y los dos Oficiales, Tenientes de Fragata IM Lugo y Álvarez, conformaron con otro personal la UT 40.1.5

El día miércoles 24 de marzo se efectuó la exposición del plan general al Comandante de Infantería de Marina, quien lo dio por aprobado y ordenó mi regreso al asiento de mi Unidad para disponer su alistamiento inmediato.

El día jueves 25 viajó el 2º Comandante a la Capital Federal para retirar material.

Por razones que no me fueron explicadas, pero que a mí entender contribuyeron a mantener el secreto de la operación, la misma fue adelantada, previéndose la zarpada de la Fuerza de Tarea Anfibia en principio para el día domingo 28 de marzo





El día viernes 26 de marzo se completó el alistamiento de la Unidad, se recibieron algunos elementos que habían sido requeridos en calidad de préstamo de algunos destinos (armas con silenciador

.; botes de goma y motores fuera de borda y material provisto por la Dirección de Abastecimientos Navales brújulas, linternas, esposas, pomada de enmascaramiento, etc

La Unidad se trasladó en micros y camiones al cuartel del Batallón de Infantería de Marina Nº 2, cargó sus abastecimientos y equipos en el Destructor Santísima Trinidad y pernoctó en el Batallón de Infantería de Marina Nº 2 para embarcar al día siguiente, domingo 28 de marzo, por la mañana.

La zarpada se produjo ese mismo día alrededor de las 1500 hs. Para facilitar la maniobra de arriado de los 21 botes de goma que ejecutarían la operación, el Comando del buque dispuso la instalación de pescantes adicionales y la modificación de los ya existentes, acondicionando seis estaciones de arriado (3 por banda).

Los botes y Kayaks se llevaban armados y trincados en cubierta, operación que se realizó antes y a partir de la zarpada, previa reparación y acondicionamiento de los botes recibidos en préstamo y que aún no habían podido ser revisados.

Durante la navegación se impartieron las órdenes parciales al personal de la Agrupación, que aún desconocía la misión, y se efectuaron las coordinaciones para realizar prácticas del arriado de los botes en forma diurna y nocturna durante la navegación las que no pudieron efectuarse debido al mal tiempo.

A raíz del temproal sufrido en la travesía, se rompió uno de los Kayaks previstos para el desembarco del escalón de seguridad, y se cayó al mar la mayor parte del combustible previsto para los motores fuera de borda.

Mediante el helicóptero del buque se trajo desde el rompehielos Almirante Irizar combustible para el llenado hasta la mitad de los tanques de combustible de los botes de goma que realizarían el desembarco, con lo que quedó reducida la capacidad de maniobra





de los mismos en caso de ser detectado el desembarco o ante una emergencia.

Se recibieron a bordo las fotografías aéreas sobre el terreno y objetivos y se completaron los planes.

El día "D" , fijado para el 1 de abril fue pospuesto debido al mal tiempo que demoraba la travesía, para el día 2 de abril .

La hora HACHE fue fijada para las 0600 hs.

La última inteligencia recibida durante la navegación el día 31 de marzo, y otras circunstancias que desconozco, originaron modificaciones parciales a los planes iniciales . Esta inteligencia precisaba que en las islas existía una alerta

y que se habían tomado medidas para oponerse a la operación: la pista de aterrizaje estaba bloqueada con obstáculos y defendida por al menos 4 ametralladoras pesadas; la defensa civil había sido convocada y se habían asignado tareas de vigilancia coste entre otras; se habían colocado 3 centinelas en el cuartel de los Royal Marines; se confirmaba el arribo de la dotación de relevo de los Royal Marines desde Montevideo en el John Biscoe duplicándose así los efectivos militares (80) ; se había reforzado con un destacamento de Marines el faro del Cabo Pembroke (San Felipe) y se había instalado un destacamento en el extremo SE de la Bahía de la Anunciación.

Las modificaciones a las órdenes anteriores consistían en lo siguiente:

1. La hora H se pospuso para las 0630 hs.
2. Se anuló el helidesembarco de los Comandos del Ejército Argentino en ZAH Aguila.
3. Se anuló la misión para los Buzos Tácticos (UT 40.1.4) de conquistar pre hora H el Faro San Felipe.
4. Se anuló la misión de balizamiento de la pista de aterrizaje por parte de personal de LADE que se encontraba en las islas.
5. Se anuló el desembarco pre hora H de Buzos Tácticos en el istmo al S del aeropuerto (Surf Bay).
6. Se anularon las misiones pre hora H asignadas al Capitán de Corbeta Giachino (UT 40.1.5.) reemplazándoselas por la captura pre hora H del Gobernador (Tarea que estaba prevista la realizarían a partir de la hora H los Comandos del Ejército Argentino).





Dichas modificaciones y el análisis en detalle de las fotografías aéreas, generaron los necesarios ajustes a los planes previstos para la Agrupación de Comandos Anfibios (APCA):

1. Se anuló la señalización de la ZAH Aquila ( Ver Agregado Nº 10)
2. Se anuló la misión del Grupo Clavo el que se redistribuyó.

Aproximadamente a las 2100 hs del día 1º de abril de 1982 el buque alcanzó su punto de fondeo y a las 2115 hs se inició maniobra de arriado de las embarcaciones, comenzando por las del Grupo Cachiyuyo, encargado del reconocimiento, seguridad y señalación de la playa.

El punto de fondeo resultó desplazado hacia el Este del previsto, aproximadamente unos mil metros; la onda fue muy fuerte y los cachiyuyos muy densos y expandidos.

La navegación del Grupo Cachiyuyo se inició próxima a las 2140 hs. y se dirigió a la playa. Los densos cachiyuyos y la detección de luces de vehículos en la costa, aconsejaron abreviar la navegación y se realizó el desembarco en la primitiva Playa Verde (Lake Point) y no en la elegida en último término (Mullet Creek).

Se efectuó allí la señalación de la playa y ante la aparente demora del desembarco, el Jefe de Grupo envió de regreso al buque un bote de goma tripulado por un solo hombre para guiar al resto.

La maniobra de arriado de la totalidad de los botes (21) demandó aproximadamente una hora de las dos inicialmente previstas.

Inconvenientes: fuerte onda de mar que golpeaba la banda de babor; un motor que no arrancaba fue arrojado al agua.

El bote guía se cruzó durante la navegación hacia el buque con el grueso de los botes que se dirigían a la playa sin verse debido a la oscuridad reinante, y el arribo de estos últimos a la misma se produjo alrededor de las 2245 hs.

Al reparo de las restingas de Seal Point la onda dejó de incidir sobre la navegación y el principal obstáculo lo constituyeron los densos cachiyuyos que se enredaban en las hélices y paraba la marcha de algunos botes, cuyo personal debía cortar los mismos para continuar la marcha. Los motores exigidos a pleno no mejoraban el desarrollo de la navegación. El gobierno de los botes era muy dificultoso a baja velocidad entre los cachiyuyos y no se alcanzaba a divisar hacia qué dirección éstos terminaban.



A las 2400 hs se transmitió la señal convenida y, mientras cuatro hombres quedaron en la playa para el enmascaramiento y control de los botes, se inició la aproximación hacia los objetivos, desprendiéndose a partir de ese momento la Unidad de Giachino en dirección hacia la Casa del Gobernador.

El cambio de playa había reducido la distancia hasta la casa del Gobernador pero había incrementado la que nos separaba de cuartel de los Royal Marines.

El único visor nocturno con que contábamos había sido utilizado por el Grupo Cachiyuyo y pasado al Grupo Brújula que encabezaría la marcha hacia el cuartel.

Lo accidentado del terreno y la total oscuridad reinante hicieron la marcha muy penosa.

Un vehículo que aparentemente recorría la zona provocó nuevas demoras para evitar el contacto.

El enlace en la columna de marcha se perdió en dos oportunidades fraccionándose la misma en tres grupos, dos de los cuales se reunieron momentos después y el restante se reunió al alcanzar el objetivo.

No hubo otros inconvenientes durante la marcha a excepción de los repetidos golpes y caídas del personal.

Al llegar al objetivo se adoptó el dispositivo previsto no detectándose los puestos de centinelas y observándose dos luces encendidas en el interior de uno de los edificios.

La apariencia era de que todos dormían o el cuartel se encontraba desierto. No había ningún vehículo en las inmediaciones, lo que hacía presumir que nadie ocupaba el cuartel o que se trataba de una emboscada, por lo que se adoptó el máximo de precauciones. Se informó por radio que habíamos alcanzado el objetivo y se inició el ataque inmediatamente pues ya eran las 0530 hs.

El ataque con gases lacrimógenos no provocó ninguna reacción desde el interior y se efectuaron entonces disparos y se lanzaron granadas sin obtenerse tampoco evidencia alguna a excepción del informe posterior de un Jefe de Grupo que estimaba haber visto dos o tres hombres correr hacia las alturas cercanas al norte.

\*- A com. para a transmissão de uma carta  
do Mr. J. P. de Oliveira, ~~para~~ para o Sr. Roberto,  
relatório de suas ações e do poder e da  
~~para~~ para o Sr. Roberto





Ante el riesgo de que hubiese trampas explosivas en el cuartel o que el enemigo estuviese emboscado en las alturas próximas, se ocuparon posiciones exteriores a cubierto de las posibles direcciones de tiro y se aguardaron las primeras luces. Se cursó por radio la información de la captura del cuartel.

Con posterioridad a la iniciación del ataque, y luego de cesar el fuego propio, se escucharon disparos y explosiones lejanas provenientes de la ciudad.

A las 0630 hs se escuchó por radio que la primera ola había alcanzado la playa. A partir de allí supimos que no estábamos solos en la isla.

Desde el cuartel se observaban las luces de algunos vehículos en dirección al mismo por la ruta costera provenientes del pueblo, pero se detuvieron a la salida de éste a unos tres kilómetros del cuartel.

Con las luces se efectuó el registro del cuartel y alturas adyacentes, comprobándose la ausencia de personal y la inexistencia de tropas y evidentes signos de una evacuación apresurada (contenedores abiertos conteniendo restos de munición, envases de raciones y munición abiertos y dispersos, paquetes conteniendo material de supervivencia para evasión y escape, etc.).

Se reagrupó luego al personal y en una formación general se izó la Bandera Argentina; se recuperó el equipo dejado en las inmediaciones de las líneas de partida para el ataque y se inició la marcha hacia la ciudad.

Se escucharon intensos tiroteos y se observaron explosiones en las inmediaciones del aeropuerto o linde Este de la ciudad. Durante la aproximación se escuchó por radio que "hay oficiales heridos en la casa del Gobernador".

La marcha por el camino costero que conduce a la ciudad se efectuó rápidamente, observándose simplemente las casas linderas. En proximidades del cuartel previamente se registraron el frigorífico y la planta de potabilización de agua.

Al alcanzar las inmediaciones del hipódromo, se observó un vehículo Land Rover sobre unas alturas y se envió una Patrulla para su registro y captura.

Al desplegar y avanzar sobre las instalaciones del hipódromo, salió con una bandera blanca y manos en alto una Patrulla de ocho hombres uniformados que fueron tomados prisioneros.





En ese momento los vehículos anfibios vanguardia de la Fuerza de Desembarco, a órdenes del Capitán de Corbeta IM Santillán, que se dirigían al cuartel para apoyar mi maniobra y continuar el rastillaje en la margen Norte de la Bahía de Puerto Argentino, se detuvieron en el camino y el citado Jefe me informó que se había decretado un alto el fuego y que tanto su personal que había desmontado en proximidades de la Casa del Gobernador como los Marines que se encontraban en sus inmediaciones debían reembarcarse en sus vehículos y seguir en marcha.

Ante esta situación y constituyendo mi misión la captura de los Marines, me dirigí rápidamente hacia la casa del Gobernador, distante unos 250 metros del lugar, para evitar que aquéllos se dispersaran. Al llegar a las inmediaciones de los jardines de la casa del Gobernador con mi personal desplegado, comenzaron a producirse las capturas de los Marines que ocupaban distintas posiciones no preparadas entre los cercos vivos y dependencias de las instalaciones de la casa del Gobernador.

Se reunió allí la patrulla del Capitán de Corbeta Giachino, se tomó contacto con el Contraalmirante Büsser y se evacuaron los heridos al Hospital en vehículos que se encontraban en las inmediaciones. Me introduje con el Capitán de Corbeta IM Roscoe al despacho del Gobernador donde se encontraban los dos Mayores de los Royal Marines, el Gobernador, los cuatro miembros del Consejo de las islas y un Sargento operador de la central de comunicaciones que funcionaba allí.

Procedimos a desarmarlos y comprobamos que una máquina de cifra se encontraba destruída en el suelo.

Le pedí al Mayor Garrath Noot que era el más antiguo de los dos oficiales, me indicara en qué lugares aún mantenía fuerzas para obtener su rendición y acordamos recorrer juntos dichas posiciones.

Se constató así la existencia de cuatro grupos :

El primero se encontraba a bordo del buque de patrulla amarrado en el puerto local: el Mayor Noot se acercó al buque y desembarcó al personal que formaba en el muelle y fue conducido al lugar de reunión de prisioneros por personal a mis órdenes.

El segundo grupo se encontraba en proximidades del Hospital, en los jardines de una vivienda y, al llegar allí, los mismos ya habían



11.1. Síntesis de las actividades desarrolladas por la Agrupación Comandos Anfibios (integró U.T. 40.1.3. y parcialmente U.T. 40.1.5.)

Teniente de Navío IM Sergio Robles

1. Actividades de la Unidad en los primeros meses de 1982:

a. Plana Mayor : Comandante: Capitán de Corbeta I.M. Guillermo Sanchez Sabarots.

2do Comandante: Teniente de Navío IM: Jorge Bardi

Jefe de Operaciones y Jefe de Curso: Teniente de Navío IM: Sergio Robles.

b. Hasta la segunda quincena de marzo se desarrollaron las actividades normales. Como únicas alternativas destacables cabe mencionar que el 25/01/82 se incrementó el número de alumnos del Curso de Comandos Anfibios y el 19/01/82 se aumentaron los efectivos de la Agrupación al incorporarse un contingente de refuerzos.

En la segunda semana de marzo, el Comandante de la Unidad ordenó que se alistaran materiales y equipos para un número de personas que superaban la cantidad de integrantes de la Agrupación.

2. Actividades a partir de la segunda semana de marzo de 1982:

El 08/03/82 el Comandante de la Agrupación Comandos Anfibios fue puesto en situación sobre las tareas de planeamiento que se desarrollaban en previsión de tener que ocupar las Islas Malvinas.

Los repetidos traslados del Capitán Sanchez Sabarots a Puerto Belgrano, más la orden de alistamiento de equipos en cantidad superior al necesario hicieron entrever al 2do Comandante y al jefe de Operaciones que





se estaba en vísperas de una operación de importancia.

El día 22/03/82 el Curso de Comandos Anfibios inició, a mis

órdenes una corta campaña, contemplada en los planes de instrucción pertinentes, en la zona de la estancia "La Vigilancia" en proximidades de la Estación terrena de Balcarce.

El 23/03/82 concurrió el Comandante, Capitán Sanchez Sabarots a la zona de instrucción. Se reunió conmigo y me entregó un sobre conteniendo un plan esquemático diagramado por el Comandante y orientado a la recuperación de las Islas Malvinas. Intercambiamos opiniones sobre el mismo y acordamos buscar una zona en proximidades del lugar que permitiese prácticas en un medio con similares características a las que se encontrarían en Malvinas, es decir que permitiera practicar las operaciones previstas en agua, tales como la utilización de los botes, los kayacs\*, la navegación en sí, etc. y, además, transitar por terreno de sierras que presentara una dificultad al avance similar a la que se podía llegar a encontrar en las Islas Malvinas. Se pretendía estar listos en un plazo relativamente corto (antes del 15/04/82) para ejecutar la operación con el mayor éxito posible.

El curso siguió con el adiestramiento de ese día y, aproximadamente a las 2 de la mañana del día 24 de marzo volvimos a Mar del Plata.

A 0830 horas de ese día yo regresé a la Base. Tenía un mensaje del Segundo Comandante de prepararme para viajar con él a Puerto Belgrano. El viaje lo realizamos en un coche que nos prestaron y fuimos al BIM 2 directamente. Ese era el lugar en que estaba instalado el Comando de la Fuerza de Desembarco. Allí tomé conocimiento general de toda la operación y el Comandante le expuso al Almirante Büsser su plan esquemático. En base a ello formulamos los requerimientos que habían surgido hasta ese momento.

\*Kayac es una pequeña embarcación a remo para dos hombres que permite llevar a la playa determinados elementos.





Durante todo el día 24 permanecimos en el BIM 2, incluso pernoctamos en el lugar. A la mañana siguiente tuvimos una reunión con el Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco y aproximadamente a las 1000 h nos volvimos hacia Mar del Plata.

Previamente (el 25/03/82) yo había hablado con el Segundo Comandante por teléfono en forma tal que el personal de la Unidad no se retirara franco ese día, a los efectos de que cuando nosotros llegáramos pudiéramos impartir directivas ya un poco más detalladas con respecto al equipamiento que tenían que ir previendo.

La gente ya estaba trabajando en Mar del Plata en la preparación de los botes de goma, los motores fuera de borda, los kajacs, trajes de buceo, etc., previendo algún tipo de actividad con ese material. Nosotros llegamos a Mar del Plata el 25 a las 1700 hs e inmediatamente nos pusimos con el señor Comandante a realizar el planeamiento de detalles, y la preparación de todas aquellas tareas que desde ya se podían ir encaminando. Cabe consignar que hasta ese momento los únicos que teníamos conocimiento del lugar exacto donde iba a realizarse la operación éramos el Comandante, el Segundo Comandante y yo, y siguió así hasta prácticamente el embarco en el buque, es decir, el personal se enteró a dónde iba a ser la operación cuando estábamos embarcados en el buque que nos llevaba a la zona de operaciones.

Ese día 25 de marzo, mientras estuvimos a la mañana en la reunión con el Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco, nos habían advertido que había posibilidades de que la operación se adelantara, por lo cual teníamos que apurar todo aquello que fuera posible para estar listos en el menor tiempo a embarcarnos y realizar la operación.

En base a los requerimientos que habíamos hecho, se nos comunicó





que gran parte del material que habíamos pedido iba a estar listo en Buenos Aires, es decir, iba a ser provisto por los depósitos de la Armada que se encuentran en la zona de Buenos Aires, por lo cual el Comandante le ordenó al Segundo Comandante, Teniente de Navío Bardy, que se preparara para viajar a Buenos Aires esa misma noche a buscar el material. Salió de Mar del Plata el 26 de marzo a 0100hs.

El planeamiento de la operación no se pudo realizar en forma escollástica por cuanto se carecía de los detalles del objetivo en sí, del terreno que se debía cubrir para llegar al objetivo y de las playas de desembarco. Esa información, en la forma de fotografía aérea, recién se pudo obtener el día del embarco, es decir, el día que estábamos embarcando en el buque que nos debía transportar a la zona del objetivo. Por esta razón el planeamiento se inició con la organización de los distintos equipos que había establecido el señor Comandante en su plan esquemático. La organización a nivel de oficiales la hicimos el Comandante y yo, habiendo coincidido prácticamente en todas las designaciones. Una vez que esa organización fue expuesta por el Comandante en reunión con todos los oficiales, asignamos puestos a los suboficiales y cabos. Cabe mencionar que todo ésto era apreciado en forma gruesa, ya que todavía no se había efectuado la secuencia normal de planeamiento. Una vez formulada la organización hasta el nivel de los suboficiales, el Comandante reunió a todos los presentes de la Agrupación, y les informó que nos estábamos preparando para efectuar una operación real, de la cual hasta ese momento sólo se podía dar a conocer la organización de los distintos equipos y, en forma general, cuáles iban a ser las tareas de cada uno de esos equipos. Una vez realizada esta reunión nos quedamos con los oficiales en el cuarto de guerra que habíamos armado, que era el aula del curso, y comenzamos a asignar todos los botes de goma y motores fuera de borda que disponíamos de forma tal que a la mañana siguiente, el personal desde el principio





del día pudiera abocarse a la tarea de poner todo ese material en condiciones de ejecutar una operación.

El Segundo Comandante de acuerdo a lo previsto se destacó ese día hacia Buenos Aires para retirar de la Dirección de Casco de la Dirección de Armas Navales todo el material que estaba previsto y pedido.

Durante el día 26 se realizaron todas las tareas indicadas, es decir, se preparó todo el material de botes, kayacs, el armamento, motores fuera de borda y el equipo individual.

En la mañana de ese día nos avisaron del Comando de la Fuerza de Desembarco que el día 27 a las tres de la tarde debíamos estar en Puerto Belgrano en condiciones de embarcarnos en el buque que ya teníamos designado, que era el destructor "Santísima Trinidad".

El Segundo Comandante, después de algunas comunicaciones telefónicas desde Buenos Aires, viajó finalmente porque la urgencia de su presencia en el lugar así lo indicaba y llegó el día 26 a última hora de la noche. Nosotros todavía estábamos en el cuartel ultimando los detalles de la preparación de todo el material.

El día 27 a las cinco y media de la mañana, el señor Comandante, el Segundo Comandante y yo salimos en un vehículo hacia Baterías. A las seis de la mañana salieron los camiones y luego el ómnibus. Los camiones, por supuesto más lentos que el ómnibus, fueron pasados en la ruta y llegaron a Puerto Belgrano en último lugar. Cuando el Comandante, el Segundo Comandante y yo llegamos a Puerto Belgrano, nos indicaron que teníamos que ir al Santísima Trinidad para tomar contacto con su Comandante y Segundo Comandante a efectos de coordinar el embarco de todo el material y personal. También teníamos que pasar por el CIICON (Central de Interpretación de Imágenes del Comando de Operaciones Navales) para ver las fotografías de la zona del objetivo que estaban listas para que nosotros pudiéramos estudiarlas. Esa mañana, y antes de salir para Puerto Belgrano, le entregamos al Capitán Giachino





la lista del personal que integraba su grupo de tareas. Al llegar al CIICON, vimos las fotografías, encargamos las copias que nos hacían falta y después fuimos al buque a tomar contacto con los Capitanes de ~~Corbeta~~ <sup>FRAGATA</sup> Tejo y Courtiade, que eran el Comandante y Segundo Comandante, respectivamente.

XX

Una vez en el buque nos informaron que ya tenían previstos los lugares de alojamiento para el personal como así también los lugares destinados a estibar el material, agregándonos que habían previsto también una maniobra para bajar los botes al agua con los motores colocados, cosa que nosotros también acostumbramos realizar. No sólo estaba la previsión sino que se habían hecho algunas modificaciones a los elementos del buque a fin de bajar los botes con los motores colocados y acortar los tiempos insumidos en esta maniobra.

Luego de eso, y ya eran aproximadamente las catorce horas, volvimos a Baterías. Previamente habíamos avisado que aproximadamente a las 15h llegaría el personal y los camiones con el material (lo que se cumplió. Quedó un solo oficial para la tarea de embarcar el material y el resto del personal se dirigió a Baterías para almorzar y permanecer ahí, en el Cuartel del Batallón 2, hasta el momento del embarco definitivo.

Todo el material fue embarcado ese día 27 y recién el 28 nos ocupamos de estibarlo en forma adecuada. Durante todo el resto del día 27, incluso durante la noche, nos fue llegando el resto del material que ya teníamos pedido: lo depositamos en el Batallón IM 2 y lo trasladamos al buque el día 28 cuando fuimos a embarcarnos.

El 28 aproximadamente a las ocho y media de la mañana salió del BIM 2 la columna de vehículos hacia el muelle donde estaba el "Santísima Trinidad". El Comandante fue conmigo en una camioneta junto con el Capitán Giachino. Primero pasamos por el CIICON a retirar todas las copias de las fotografías que nos habían hecho, de acuerdo





con nuestro pedido y después nos dirigimos al buque.

Al llegar allí, encontramos que todo nuestro personal todavía estaba en el muelle esperando que le dieran la orden de embarcar, cosa que se cumplió al medio día. Una vez que estuvimos a bordo, dado que los lugares asignados para nosotros eran muy reducidos, y en ellos deberíamos alojar durante toda la navegación, sacamos el material que no nos fuera estrictamente necesario y lo colocamos dentro de nuestras mochilas, estibando todo dentro del hangar del helicóptero que tiene el Santísima Trinidad. Durante ese día lo único que hicimos una vez que zarpó el buque a las cuatro de la tarde, fue redistribuir todos los botes convenientemente de acuerdo a la organización que teníamos, para bajarlos ordenadamente una vez que llegáramos a la zona del objetivo. Los botes fueron inflados y se les colocó los motores fuera de borda de manera que la maniobra quedara absolutamente lista.

Los dos primeros días de navegación tuvimos bastante mal tiempo. La gente se sintió afectada por el movimiento del buque dado que todavía no había tenido tiempo para amarinerarse. Debido al temporal tuvimos dos pérdidas de material que fueron muy importantes. Una fue un tambor de 200 litros de combustible que cayó durante la noche del día lunes, perdiéndose la totalidad del combustible que estaba almacenado en dicho tambor. Ese combustible estaba destinado a llenar los tanques de los motores fuera de borda. La otra pérdida importante fue la caída de un kayak desde su lugar de estiba, dado que teníamos únicamente dos kayacs.

Esta última pérdida hizo que el Teniente Schweizer, que era el Jefe del equipo Cachiyuyo, tuviera que replantear su movimiento para acercarse a la playa y dar la seguridad al resto de la patrulla que iba a desembarcar, ya que tuvo que utilizar dos botes y un solo





Kayac, en lugar de dos.

Durante la navegación se dejó en libertad de acción como para que cada Jefe de equipo reuniera a su gente e hiciera los ensayos parciales y diera las directivas que él creyera convenientes. Paralelamente con éso, diariamente se realizaban reuniones con parte o la totalidad de los oficiales para estudiar las fotografías aéreas a fin de sacar conclusiones y aprender de memoria todos los caminos que se tenían que seguir.

El día 31 en horario de la mañana se realizó una prueba del armamento con todo el personal de Comandos Anfibios y los ocho suboficiales de la Agrupación de Buzos Tácticos que se nos habían agregado. Después de esta prueba se hizo la correspondiente limpieza y los Jefes de equipo continuamos con las tareas de planeamiento de detalle y repaso de todas las cosas que hacían a la operación parcial de cada uno y a la operación en general.

Durante la tarde y luego de que lo hubieran hecho los Jefes de equipo, se visitaron todos los lugares de espera que iba a ocupar la Agrupación de Comandos Anfibios para luego ir a ocupar las estaciones de trasbordo. Se buscaba que cada hombre conociera bien qué lugares tenía que ocupar en cada momento.

Después se realizó una exposición de todos los Jefes de equipo al señor Comandante de la Agrupación respecto a la forma en que cada uno había previsto sus actividades para cumplimiento de la misión asignada.

Después de cenar nos reunimos con toda la Agrupación en la camarata de Cabos y se hizo una exposición de las medidas de coordinación, tanto de las actividades en el buque como las actividades que se debían cumplir en tierra y que eran de interés general de todo el personal de la Agrupación que atacaría el cuartel y del personal que cum-





pliría tareas dentro de la localidad.

Luego de esa introducción, cada uno de los Jefes de equipo volvió a repasar con todo su personal la operación en general, y en particular lo que hacía a cada una de las tareas de los respectivos equipos. Después de éso nos fuimos a dormir porque ya era aproximadamente las cinco de la mañana.

Durante el día 1° de abril las actividades cumplidas fueron: ultimar los detalles de todos los equipos, almuerzo, cena a las cinco de la tarde y a 1930 hs ya estuvimos en los lugares de espera para ocupar las estaciones de trasbordo. Cabe destacar que ese mismo día, siendo las 1400 hs aproximadamente, se había completado el aire de todos los botes de goma y se movieron algunos en forma de que todos quedaran en los lugares desde donde iban a ser lanzados al agua.

Mientras estábamos cenando llegó el General García para saludarnos, desearnos suerte a todos los oficiales y recordarnos una vez más que la operación debía ser en lo posible totalmente incruenta.

Antes de la hora de la cena habíamos concurrido a una reunión en la camareta de Cabos, donde hizo su presentación el Almirante Allara para desearnos suerte por la operación que íbamos a realizar y esperando, por supuesto, que estuviéramos a la altura de las circunstancias, es decir, que cumpliéramos nuestra misión para el bien de la Armada y de la República Argentina.

A 1930 hs, una vez tocado zafarrancho de combate, ocupamos los lugares de reunión, aguardando el momento en que seríamos llamados a concurrir a la estación de trasbordo, una vez que el bote correspondiente estuviera en el agua y al pie de la red. Esa tarea de trasbordo del buque a los botes se realizó a 2115 hs en el orden que estaba previsto. Una vez que el bote estaba completo con todo el personal y material a bordo, era halado por la misma gente que estaba a bordo del buque hacia unas tiras con flotadores que estaban colocadas





a popa del Santísima Trinidad. Cabe destacar que los dos botes y el kayak del equipo Cachiyuyo\*, una vez que estuvieron en el agua, se destacaron hacia la playa Verde a efectos de poder reconocerla, asegurarla y marcarle al grueso de los botes cuál era el lugar en que debía desembarcar.

Hata las 2215 hs. aproximadamente estuvimos tomados de las tiras los 19 botes restantes y a 2230 hs. el Comandante dio la orden de que se iniciara la navegación. La columna de uno que habíamos formado no tuvo ningún inconveniente, es decir, nos fuimos encolumnando todos, los unos detrás de los otros, los 19 botes y no hubo problemas hasta que ingresamos a la zona donde había cachiyuyos. En esa zona de cachiyuyos, la navegación se hizo muy pesada y la columna no se mantuvo organizada por la necesidad que tenía cada uno de los botes de mantener su velocidad, dado que si alguno paraba era muy difícil que volviera a ponerse en marcha.

En mi bote tuvimos que enfrentar dos problemas. El primero fue la presencia de cachiyuyos, lo que resolvimos con motor y además remando con los cuatro remos que teníamos a bordo de forma tal de adquirir una mayor capacidad de desplazamiento. El segundo se debió a que el bote se estaba desinflando, por lo cual tuvimos que echar mano al inflador de mano que se lleva en cada bote para mantener la dureza del casco y navegar sin dificultad.

A mitad de camino hacia la playa Verde, se reunieron todos los botes nuevamente en una zona donde no había más cachiyuyos a efectos de poder mantener el control de la formación, ya que la columna corría el peligro de distanciarse demasiado, es decir, que se alargara demasiado. Una vez que los botes estuvieron reunidos, el Comandante nuevamente dio la orden de continuar la marcha. Durante un tiempo pudimos navegar encolumnados. Después, nuevamente, entramos en zona de

\*Ver organización de la UT 40.1.3. y 40.1.5. en Agregado Nº 11





cachiyuyos y se renovaron los mismos problemas. En mi bote, donde yo manejaba el motor, tuve que ponerlo a máxima velocidad pero el resultado práctico era como si lo hubiera puesto en la mínima. Pese al esfuerzo que hacían los cuatro Cabos que estaban remando, agravado por el desinflado del bote, que lamentablemente aún continuaba, nuestro avance era muy pobre. En un momento dado vi las luces que estaba haciendo el grupo "Cachiyuyo" desde la playa. Entonces decidí cortar directamente en dirección a esas luces. Varios otros botes, que también tenían problemas similares, se encolumnaron detrás mío, es decir, que llegamos a proximidades de la playa en dos columnas. Cuando llegamos a una zona donde no había cachiyuyos, demoré un poco la columna que encabezaba yo, disminuyendo la velocidad de avance del bote. Se formó así nuevamente la cadena y arribamos a la playa en la formación que teníamos prevista, es decir, una cadena con los 19 botes que estaban navegando en ese momento.

De inmediato, tal cual estaba planeado, una parte de la dotación de cada uno de los botes se hizo cargo de la seguridad inmediata de la cabeza de playa y el resto comenzó a sacarse el traje de goma que llevábamos y a colocarse las botas para poder iniciar los desplazamientos en terreno firme.

" A 2315 hs. ya estábamos listos. El Teniente Arias, que era el Jefe del equipo Brújula que iba a encabezar la marcha a partir de ese momento, ya estaba orientado, había hablado con el Comandante y sabía cuál era la dirección en la cual debíamos marchar. A 2350 hs. iniciamos la marcha bastante forzada, por cierto. Habíamos caminado unos 15 minutos cuando se cortó la continuidad de la columna a fin de obligar al grupo Brújulas, que iba a la cabeza, a que se detuviera. Tal cual estaba previsto, cuando Brújula vio que no había nadie detrás de él, se detuvo y retrocedió hasta encontrarse con nosotros. Yo era prácticamente el último hombre de la patrulla





que quedó en vanguardia y de mí hacia atrás no aparecía nadie, excepto el Cabo González que era el enfermero. Ordené al grupo Brújula que con el visor nocturno observara en los alrededores para tratar de encontrar al resto de la fracción que se había distanciado de nosotros y, al mismo tiempo, el Cabo González con otro Cabo más se desplazó hacia atrás para tratar de ubicarlos.

Habrían pasado unos 15 a 20 minutos de permanencia en ese lugar y no pudiendo establecer contacto con el resto de la patrulla que se había separado de nosotros, iniciamos nuevamente la marcha. Yo decidí continuar porque el tiempo nos apremiaba. Antes de llegar a la ribera norte de Mullet Creek, se nos incorporó el Teniente Altamirano, que había dejado atrás al 2do Comandante con una distensión de ligamentos en el tobillo y una fractura en la cabeza de la tibia debido a una caída. En el terreno, acompañado por otro Cabo, él había asumido el comando en el equino del 2do Comandante -el equipo "Puente"- y había iniciado la marcha, tratando de alcanzarnos a nosotros. Como habíamos permanecido unos 15 ó 20 minutos detenidos en el terreno, él nos pudo alcanzar. El camino de marcha previsto se cumplió tal cual. Pese a que no habíamos arribado a la playa prevista, pudimos orientarnos. Fuimos hasta la orilla de Mullet Creek y comenzamos a bordearlo. A mitad de camino aproximadamente, apareció un vehículo que iba desde Puerto Argentino hacia Darwin con las luces encendidas y a baja velocidad, más o menos a un kilómetro de donde estábamos nosotros, en dirección a Puerto Darwin. El vehículo se detuvo y permaneció en ese lugar con las luces encendidas. Nosotros en ese momento habíamos detenido la patrulla. Ante nuestra actitud recibimos una comunicación por radio del Comandante, interrogándome respecto al lugar en que estábamos. Le dije simplemente que estábamos marchando de acuerdo al camino de marcha previsto, que iba a continuar la marcha y que no podía hablar más por la proximidad de un





vehículo, en razón de que podíamos estar siendo escuchados y detectados.

El Teniente Ducamp, que era el que me seguía en el mando de esa fracción, me instaba a alterar la ruta de marcha y dirigirnos directamente hacia el cuartel sin hacer el camino que teníamos previsto hasta el cruce de Mullet Creek y la línea telefónica y luego allí, doblar hacia el norte, es decir, hacia el cuartel. Pese a esta insistencia, yo me mantuve en observar el plan inicial para no introducirnos en la zona donde sabíamos que habían algunas casas de acuerdo a las fotografías aéreas. De acuerdo a lo que nos enteramos al día siguiente, ésta fue una decisión muy acertada por cuanto en ese lugar había una patrulla, un puesto de escucha de los británicos con equipos de comunicaciones y una ametralladora. Es decir, si hubiéramos alterado nuestro camino de marcha seguramente nos habríamos encontrado con esa patrulla.

Sin inconvenientes pudimos ubicar la zona donde se cruzaban Mullet Creek y el cable telefónico y en ese lugar tomamos hacia el Norte, cruzamos el camino que iba desde Puerto Argentino hacia Puerto Darwin y en la subida del Monte William, en la trepada, aproveché para hacer un alto en la marcha. En ese lugar lo dejé al Teniente Ducamp a cargo y yo me adelanté con el Teniente Arias para poder observar desde la cumbre del Monte William el objetivo. Cuando estábamos sentados observando el cuartel y en espera del resto de la fracción, le pregunté al Teniente Arias qué opinaba de todo eso. Me contestó que le parecía mentira que lo estuviéramos observando y que nadie en algún momento nos llamara y nos dijera (como en un ejercicio); Está bien, hasta acá era todo lo que tenían que hacer. Regresen ahora". Habrán pasado uno o dos minutos cuando nos alcanzó el resto de la patrulla que teníamos nosotros y continuamos la marcha hacia el cuartel.





Teniente Arias, luego el del Guardiamarina Nuñez Roldán y por último el equipo del Teniente Altamirano, el que tenía más cercano su objetivo desde el lugar donde partimos. Decidí iniciar mi propio desplazamiento para poder observar todos los movimientos que hacía el resto de las patrullas y además, previendo la misión nuestra que era impedir que los Royal Marines se desplazaran hacia la localidad. Si había algún intento de realizar esos desplazamientos, ellos iban a producirse por el camino, es decir, que los iba a tener que enfrentar el Teniente Altamirano. Considerando que ése era el punto más débil y donde la misión podría fallar, estimé que debía estar junto con Altamirano. Realmente el desplazamiento para bajar del cerro se realizó muy bien. Prácticamente la gente no hacía ningún ruido. Eran sombras, fantasmas que se iban desplazando por el terreno y no hubo ningún tipo de problemas para pasar alambrados y cosas por el estilo, porque nos poníamos de acuerdo con tan sólo mirar el alambrado y mirarnos a nosotros mismos.

Cuando llegamos a la zona de la planta purificadora de agua, el Teniente Altamirano se destacó a inspeccionarla para ver si había algún marine en ese lugar, debido a que como nosotros teníamos que continuar avanzando hasta el puente inmediato al cuartel, esa planta potabilizadora de agua iba a quedar a espaldas nuestras. Mientras tanto yo continué avanzando con parte del equipo Puente en dirección a este objetivo que acabo de nombrar. Estando en ese desplazamiento, aproximadamente a 50 mts. del puente, se iniciaron las acciones sobre el objetivo principal dado que ya eran las 0530 hs. En esos momentos yo me desprendí del resto y crucé el arroyo junto con los Cabos Salemi y Pavón. Nos metimos en el agua hasta la cintura y prácticamente cruzamos el arroyo y a la carrera nos dirigimos hacia el objetivo, mientras el equipo "Puente" ya había llegado al puente con el Te-





A 0415 hs. llegamos al último lugar a cubierto que nos permitía observar el objetivo. (Agregado N°9 y 10) / Nos encontrábamos descendiendo del Monte William en dirección al Cuartel de los Royal Marines. Utilizando el visor nocturno pudimos observar todo el terreno. No se veía movimiento y solamente había una ventana con luz en el edificio donde, supuestamente, estaban alojados los Royal Marines. En ese lugar (Agregado N° 10) pedí a cada uno de los Oficiales que estaban conmigo, que eran los Tenientes Ducamp, Arias y Altamirano y el Guardiamarina Nuñez Roldán, que me dieran el parte de novedades de cada uno de los equipos de combate. De resulta de ese parte, el único equipo que estaba disminuído en sus efectivos era el mío, es decir, el que tenía que actuar sobre el edificio que se suponía que era el alojamiento de los Royal Marines. Los equipos destinados al resto de los edificios estaban completos, excepto el del Teniente Suárez, el que nos faltaba en su totalidad. Basado en ese parte, decidí mantener el plan previsto y comenzar a sacarnos las mochilas aunque, en ese momento, tomé la decisión de alterar el punto de reunión cercano al objetivo. Tomé esa decisión porque todo el terreno que había desde el lugar en que nos encontrábamos hasta el punto de reunión cercano al objetivo, era totalmente descampado y carecía de cubierta, excepto algunos pequeños ríos de piedras o el arroyo Moody Brook. De esa forma el punto de reunión cercano al objetivo pasó a ser el lugar donde nos encontrábamos, que era el punto de disloque, donde de acuerdo con el plan inicial tenía que separarse únicamente el equipo Puente, que había estado comandado por el Teniente Bardi, 2do Comandante de la Unidad, quien se quedó a retaguardia debido a su accidente.

Una vez que nos desembarazamos de todo el material que no íbamos a utilizar en la conquista del objetivo, se inició el avance encabezado por el equipo de combate del Teniente Ducamp, después el del





niente Altamirano y comenzaba a colocar en los lugares correspondientes todos los explosivos que habíamos previsto.

En esos momentos ya se había hecho el alto el fuego en la zona del objetivo propiamente dicho y el Teniente Ducamp me estaba llamando para coordinar cualquier tipo de acción que hubiere que realizar dentro del objetivo. Yo estaba en proximidades de él y procedimos a distribuir la gente de acuerdo al plan defensivo previsto para protegernos de una eventual emboscada, dado que no habíamos tenido prácticamente ninguna oposición. Ducamp me informó que había escuchado voces en inglés dirigiéndose en dirección al Este. En ese mismo momento comienzan a sentirse los gritos del Comandante que había destacado, a su vez, al Teniente Schweizer. Ellos venían avanzando por ambas orillas del Moody Brook. Había destacado al Teniente Schweizer hacia el edificio que tenía como objetivo. Nos reunimos con el Comandante. Intercambiamos impresiones de las situaciones que se habían vivido, completamos el cerco defensivo, completamos la defensa del cuartel y el señor Comandante informó al Comando Superior que el cuartel estaba capturado.

Estuvimos en ese lugar, aguardando que aclarara y además, esperando que el enemigo hiciera algún tipo de movimiento o de acción para ver qué era lo que pasaba. Cabe destacar que todavía era de noche y el único movimiento que vimos en dirección a la ciudad fueron dos vehículos que se desplazaban un trecho en dirección a nosotros y aproximadamente a un kilómetro y medio, se detuvieron y quedaron allá con las luces encendidas. Después, ya a las 0630 hs., es decir a la hora H, empezamos a escuchar disparos en la localidad. Supusimos de inmediato que corresponderían a la acción que debía desarrollar el Capitán Giachino en la casa del Gobernador. Después, una vez





pasadas las 0630 hs. se escucharon disparos de armas pesadas, tales como lanzacohetes o morteros por lo cual dedujimos que el Batallón 2 había desembarcado y estaba combatiendo en la localidad.

Una vez que aclaró, comenzamos lentamente a revisar edificio por edificio del cuartel para asegurarlo realmente. Completado éso, izamos la bandera en uno de los mástiles de antena que había afuera del cuartel y luego, nos desplazamos hacia la localidad. En la primera curva que encontramos después de pasar el puente destacamos aproximadamente 15 hombres al punto de reunión cercano al objetivo para que recogieran todas las mochilas de las patrullas. Una pequeña patrulla fue al frigorífico para verificar que no hubieran enemigos en ese lugar y, cuando estábamos en esos movimientos, vimos aparecer al 2do Comandante por arriba del Monte William que venía caminando hacia nosotros rengueando ostensiblemente. Una vez reunida toda la patrulla en ese lugar, con mochilas y con todo el material que habíamos traído a la isla, continuamos con el desplazamiento encolumnados hacia la localidad.

Cuando nos aproximamos a la zona poblada, desplegamos de forma tal de ir cubriendo toda la faja de casas que había junto a la costa y evitar de esa forma toda acción del enemigo. Ya habíamos avanzado dentro de la ciudad cuando, junto con el Comandante, divisamos sobre uno de los cerros un Land Rover y una antena en sus proximidades. Iniciamos el desplazamiento en dirección hacia el sur, que en esa dirección estaba el vehículo y al trepar una pequeña alturita que había ahí, vimos que había gente con uniformes enmascarados en el edificio del hipódromo, junto a la cual había una avioneta bimotor. Esta gente apenas nos vio. Mientras estábamos desplegando salieron con los brazos en alto y se nos rindieron. Era gente de la Fuerza de Defensa (civiles) de la localidad, que tenían uniforme enmascarado similar





al de los Royal Marines.

El Teniente Schweizer fue a buscar el Land Rover junto con uno de los hombres que se acababan de rendir y que era el que tenía las llaves y luego fue a traer el armamento que habían escondido en el cerro. Otra patrulla, asimismo, se destacó al edificio del hipódromo donde también había armamento. Cuando estábamos en ese lugar llegaron tres VAO que comandaba el Capitán Santillán, del BIM 2 y con los cuales se suponía que nos íbamos a encontrar a poca distancia del cuartel de los Royal Marines, unos veinte o treinta minutos después de la hora H.

A todo esto, ya eran prácticamente las 0830 hs. , así que habían pasado casi dos horas de la hora H. Continuamos nuestro avance hacia la casa del Gobernador. Ya no había más disparos desde ese lugar. Se escuchaban algunos disparos de mortero, los que parecían provenir de las afueras de la ciudad, del lado del aeropuerto. En una curva que hay en las proximidades de la casa del Gobernador, desplegamos. El Comandante me puso a cargo de una patrulla que debía dirigirse en dirección al Sur para rodear la casa del Gobernador por el Sur y el Oeste, mientras él, a cargo de otra patrulla, se dirigía por el Norte. Mientras estábamos desplegados y observando cuáles eran los movimientos que había, vimos que cuatro o cinco Royal Marines se levantaban con las armas en las manos, los brazos en alto y se dirigían hacia las tropas de la Agrupación de Comandos Anfibios que avanzaba al mando del Comandante.

Desde el lugar en que yo estaba, podía ver al Almirante Büsser y al Capitán Monnereau, junto con un hombre de civil y varios Royal Marines que iban saliendo de la casa del Gobernador. A todas luces ya la rendición se había efectuado, por lo cual continuamos avanzando.





Ahí vimos, sobre la derecha nuestra, cuatro periodistas que estaban sacando fotos.. El Capitán Monnereau se hizo presente en el lugar para interiorizarse de quiénes eran y resultaron ser uno que dijo pertenecer a la revista Gente y tres periodistas ingleses que eran los mismos que después fueron detenidos, no recuerdo si en Comodoro Rivadavia o en Ushuaia. Creo que en Ushuaia.

Después de éso, comenzaron a aparecer gran cantidad de Royal Marines que se nos iban rindiendo, consecuentemente con nuestra llegada a la casa del Gobernador. Yo me desplazé hacia los fondos de esta casa porque quería saber qué había pasado con el resto de los Comandos Anfibios. Ahí encontré, lamentablemente heridos, al Capitán Giachino, al Teniente García Quiroga y al Cabo Segundo Urbina. En ese momento estaba llegando un Land Rover que manejaba un civil, que después me enteré que era el Vicecomodoro Gilobert. En ese vehículo cargamos al Capitán Giachino y después fui a las afueras de la casa del Gobernador a continuar con la tarea de desarmar a los Royal Marines que se iban rindiendo.

Nos avisaron que había tres patrullas de Royal Marines que no habían recibido orden de rendición. Una se encontraba en la playa próxima a Mullet Creek, que era el lugar cerca del cual nosotros habíamos pasado sin verlos ni escuchado, igual que ellos a nosotros. La otra patrulla estaba en proximidades del hospital y la otra se encontraba en un buque que estaba en uno de los muelles del puerto. El Comandante me ordenó ir con una patrulla para buscar a esos Royal Marines junto con el Mayor Noot, que era el Jefe de los Royal Marines en ese momento y el que les iba a indicar que debían rendirse. A los soldados que estaban en el buque, finalmente los fue a buscar él junto con el Capitán Roscoe. A la gente que estaba en proximidades del hospital, la capturé yo porque fui a ver cómo estaba el Capitán





Giachino y, al salir del hospital una vez que me enteré que él había fallecido, pude ver a los Royal Marines que a su vez nos estaban observando desde una altura próxima al hospital. Desplegué a los Comandos Anfibios en el mismo momento y cuando ellos vieron que estábamos desplegando, automáticamente levantaron las manos. No tenían armamento en ese momento y se dirigieron hasta donde estábamos nosotros. Les dí las órdenes correspondientes en inglés y los llevamos por la avenida costanera hasta donde estaba el resto de los prisioneros que teníamos. La patrulla que estaba en la playa la fue a buscar el Teniente Arias llevando vehículos para traerlos. Nosotros, una vez que capturamos a todos los prisioneros, los reunimos en el patio de la casa del Gobernador. Colocamos ahí una guardia y el resto de los Comandos nos fuimos a una plaza chiquita que había frente a una costanera y al lado de la casa del Gobernador hacia el Oeste y ahí permanecemos aproximadamente hasta las 1800 hs, cuando nos vinieron a buscar con vehículos anfibios a oruga para llevarnos al aeropuerto y embarcarnos en un avión de la Armada "Electra" que nos llevó a Río Gallegos.

Aproximadamente al mediodía entregamos todos los prisioneros que teníamos a la Compañía del Teniente de Navío Oulton que era la Reserva de la Fuerza de Desembarco, a la que le habían asignado la tarea de reunir y custodiar a todos los prisioneros de guerra.



12. ~~14~~. RELATO DEL COMANDANTE DE LA AGRUPACION DE BUZOS TACTICOS (U.T.)

40.1.4) CAPITAN DE CORBETA ALFREDO RAUL CUFRE

24 de marzo

Recibí la orden de presentarme en el Comando de la Flota de Mar.

25 de marzo

Según órdenes recibidas por el Comandante de la Flota de Mar y a través del Capitán de Navío I.M. Pita participé en la planificación de las operaciones en las que intervendría la Unidad como parte del accionar integral de la operación "Rosario".

Lo planificado implicaba participar con tres grupos:

- a. Un grupo operaría como parte de un Grupo de Tareas mixto a cargo del Capitán de Fragata IM. D. Pedro E. Giachino. Estaría compuesto por 16 hombres (8 Comandos Anfibios y 8 Buzos Tácticos) embarcarían en el Destructor "Santísima Trinidad" y tendría por tarea "Controlar, antes de la hora H los objetivos vitales de Puerto Argentino".

La idea expresada por el Capitán Pita era la de integrar un grupo "Comando" con "Fuerzas Especiales" para que estos últimos aportaran sus conocimientos técnicos en el manejo de la estación de radio y la usina.

- b. Un segundo grupo embarcaría en el "Cabo San Antonio" y debía realizar, de ordenarse, el "relevamiento hidrográfico expeditivo" pertinente de la playa a utilizar en el desembarco.

- c. El tercer grupo, a mi cargo, embarcaría en el submarino "Santa Fe". Estaría compuesto por trece (13) Buzos Tácticos y tendría por misión "controlar el Faro San Felipe, evitando que desde ahí se diera la alarma temprana de las actividades de la Fuerza de Desembarco y "marcar" la playa de desembarco a utilizar por dicha Fuerza".



También recibí para este grupo la directiva emanada del Comandante de la Flota de Mar de : en caso de abortarse la operación igual se procedería al desembarco, a los efectos de realizar una tarea sutil de obtención de inteligencia de la zona en cuanto a las características de las playas donde se pudiera realizar un desembarco futuro.

La tarea de recibir directivas y planificar inicialmente la operación, coordinando actividades, ocupó todo este día.

El 50% del personal operativo de la Unidad se encontraba en ese momento realizando la 1ra. etapa de adiestramiento en el mar embarcados en el Buque de Desembarco de Tanques A.R.A. "San Antonio". Durante la noche de este día el personal arribó al asiento de la Agrupación . Por teléfono, desde Puerto Belgrano, ordené alistarse operativamente a la Unidad, sin dar detalles.

#### 26 de marzo

Se procedió a verificar el equipamiento del personal interviniente. Para el accionar previsto no se requería actualización de equipamiento, pero sí alistar a parte del material que venía de operar en una reciente ejercitación.

1100 hs. el Capitán Pita se comunicó por teléfono conmigo, ordenando agregar una nueva tarea al grupo que embarcaría en el submarino: "mantener controlado el paso angosto ubicado entre el aeropuerto y la ciudad (al oeste de Hookers Point)".

Se destacó a Puerto Belgrano el grupo indicado en a., a cargo del Teniente de Fragata IM Diego García Quiroga. A partir de ese momento recibiría órdenes del Jefe de ese Grupo de Tareas. Se destacó a Puerto Belgrano el grupo indicado en b., a cargo del Teniente de Corbeta Emilio Safi.

A partir de ese momento recibiría órdenes del Comando del A.R.A. Cabo San Antonio.

El grupo a mi cargo debía embarcar en horas de la noche en el submarino "Santa Fe".



27 de marzo

Los tres grupos estaban embarcados en los buques correspondientes. Hasta este momento el personal interviniente ignoraba totalmente cuál era la tarea que debía desempeñar, aunque intuía una operación importante.

Se inició la travesía en el submarino "Santa Fe".

30 de marzo

Por mensaje naval GFH 30-1006 del Santísima Trinidad se postergó la ejecución de la operación del 1° al 2 de abril, debido a las malas condiciones meteorológicas.

31 de marzo

Durante la noche y a mi pedido, observamos Puerto Argentino y sus alrededores mediante el periscopio. Se determinó que las luces principales (Faro-Aeropuerto-Pueblo) estaban encendidas según rutina. Había movimiento de vehículos. Un buque salió del Puerto.

1° de abril

1200 hs. Se redujo la tarea impuesta sólo a 'marcar la playa de desembarco'. Se informó que se preveía oposición.

1230 hs. Se produjeron fallas en los equipos de comunicaciones de la Unidad submarina que desde ese momento y hasta que se inició el desembarco, perturbaron y/o anularon las comunicaciones con el Comando Superior.

2000 hs. Según lo coordinado con el Comandante de la Flota de Mar, se esperó que éste ordenara "ejecutar" la tarea.

2356 hs. Se apagó el Faro San Felipe. La alteración de la rutina de luces motivó que yo solicitara al Comandante del Submarino un cambio del lugar previsto para desembarcar, eligiendo las inmediaciones de la Isla Riñón al norte de Punta Celebroña.



2 de abril

Al no recibirse la orden concreta de 'ejecutar' se analizó la situación y, acorde con los acontecimientos, decidí continuar con la tarea.

A las 0153 hs. se autorizó el desembarco.

A las 0230 hs. se inició el desembarco.

El traslado hasta una playa situada al norte de Punta Carlos se efectuó en tres botes de goma, donde , después de asegurado el lugar, procedimos a reequiparnos.

A las 0430 hs. se efectuó el cruce de la Bahía de Puerto Groussac, arribando a la playa prevista al Este de Punta Yorke.

A las 0515 hs. arribamos a la playa mencionada, determinando que el enemigo había colocado defensas de alambradas de púa en ella.

A 0600 hs. y previo reconocimiento de la zona y luego de asegurarla procedimos a marcar la playa de desembarco "Roja" en Bahía Yorke.

A las 0800 hs. pedimos instrucciones para determinar futuras acciones.

Recibimos la orden de contribuir a asegurar el aeropuerto y sus inmediaciones. La tarea se ejecutó sin encontrar oposición.

A las 1100 hs. se dio por finalizada la tarea.

A las 1200 hs. me desplazé hasta Puerto Argentino para recibir instrucciones. El Capitán de Navío IM Pita ordenó mantenernos atentos para iniciar el repliegue, lo que se inició a las 1700 horas, iniciando el viaje al continente con el personal que componía la unidad de tareas en un avión Hércules de la Fuerza Aérea, teniendo como última misión el control del personal militar inglés prisionero.

A las 1900 hs despegamos de Puerto Argentino.

En Comodoro Rivadavia se procedió a trasbordar al personal prisionero y sus familiares a otro avión con destino a Montevideo. Posteriormente el personal propio fue trasbordado también a otro avión con destino a Mar del Plata, donde estuvimos de regreso el mismo día 2 de abril.



13

TFIM LUGO (Integrante U.T.40.1.5.)



El día 26 de marzo, aproximadamente a las 11 hs, el Comandante del Batallón Comando, nos reunió a todos los oficiales en su despacho y nos dio un pantallazo general de lo que podía llegar a acontecer. Hablando de una posible operación nos dijo que, a partir de ese momento, podían llegar requerimientos de material y personal al Batallón para montar una operación.

Cuando nos retiramos de la reunión, no alcancé a llegar a mi despacho y me llamó el señor Comandante, diciéndome: Lugo, acaba de llegar el primer requerimiento de personal. Ud., los Tenientes Marín, Chiaruttini y el Guardiamarina Tomé, tienen que ir al Batallón 2 a presentarse al Capitán Arrillaga. El los va a poner en claro de todo.

Eran aproximadamente las 12:30 hs cuando vimos en el BIM2 al señor Capitán Arrillaga en la Sala de Situación, donde nos estaba esperando. Nos dijo a los cuatro oficiales que, a partir de ese momento, estábamos a la orden y que podíamos ser llamados a cualquier hora, ese día o el siguiente, dentro de una semana, de un año o nunca.

La directiva general que recibimos fue la siguiente: excepto yo, el resto de los oficiales tenía que elegir un suboficial o cabo para que colaborara con ellos en la misión que se les asignara. En cuanto a mí: en una primera etapa trabajaría en algo específico a mi capacitación como Comando Anfibio y posteriormente, en una segunda etapa de la posible operación, me incorporaría a la fracción de asuntos civiles.

Luego el Capitán Arrillaga se reunió con cada uno de los oficiales y nos amplió un poco más las directivas sin indicar nombres, ni tipo de operación, ni cuándo ni dónde trabajaríamos.

Al retirarnos de ese lugar, las inquietudes y dudas eran muchas y si bien no sabíamos qué podíamos llegar a hacer, nos imaginábamos que, de acuerdo a todos los informes periodísticos sobre los acontecimientos que se estaban suscitando en esos días en las Islas Georgias, podía tratarse de una operación en ellas. Por lo menos, sabíamos que debíamos ir al sur ya que se nos ordenó tener preparada la mochila con el equipo de zona sur.

Esa noche, cuando regresé a mi casa, alerté a mi señora de mi posi-





ble ida para tomar las previsiones familiares para mi ausencia, sin mencionarle ni cuándo ni adónde ya que yo tampoco lo sabía.

El día 27 a las 0930 hs aproximadamente, tocaron el timbre de mi casa. Era el Suboficial Laureano López del Batallón Comando. Era uno de los Suboficiales que colaboraría con el Guardiamarina Tomé. Cuando lo vi uniformado me imaginé que debíamos presentarnos al Batallón, cosa que me confirmó diciéndome que teníamos que estar allí de inmediato. Guardé ropa interior en un bolso. Me despedí de mi señora y mi hija, ya que no sabía por cuánto tiempo me iba.

Al llegar al Batallón Comando, aproximadamente a las 1030 hs, me encontré con el Teniente Chiaruttini quien me dijo: yo tengo más o menos mi equipo armado, así que voy a hablar con el Capitán Arrillaga (que era la orden que teníamos). En ese momento llegó el Capitán Giachino, con el que tenía cierta confianza, pues durante tres años había sido superior inmediato mío como Jefe de Compañía cuando era Guardiamarina y como Jefe de Operaciones y Segundo Comandante de la Agrupación de Comandos Anfibios, cuando yo era Teniente de Corbeta.

El Capitán Giachino me dijo: a partir de este momento está a orden mía. No le voy a dar más órdenes que las necesarias para un Comando y como no puedo ubicar al Teniente Alvarez, su primera misión es ubicarlo en Bahía Blanca y a las 1400 hs deben presentarse ambos en el BIM2.

El Teniente Alvarez es Comando Anfibio y revistaba en la Escuela de Oficiales. Logré ubicarlo telefónicamente.

A las 1400 hs me encontré con el señor Teniente Alvarez que ya había llegado al BIM2 y me dijo que debíamos esperar al Capitán Giachino, el que no regresaría hasta aproximadamente las 1600hs.

En ese ínterin llegaron de Mar del Plata los cuadros de la Agrupación de Comandos Anfibios y Buzos Tácticos que participarían de la operación, con los que me reuní a charlar y me adelantaron algunos aspectos de la futura operación ya que ellos habían salido con un Orden Preparatoria. Además me informaron que traían el equipo necesario para todos los que nos agregábamos: <sup>especiales para na</sup> trajes secos, abrigo<sup>tación</sup>s y armamen

Alrededor de las 1600 hs nos reunimos con el Capitán Giachino en la Cámara de Oficiales del BIM2, los que seríamos los Jefes de escalones de la patrulla a su cargo: Teniente Alvarez, Teniente García Quiroga (Buzo Táctico) y yo. Lo que nos adelantó en esa oportunidad fue que íbamos a hacer una operación formando todos nosotros parte de una pa-





trulla. Y nos dijo: la misión en sí no se las puedo dar, pero va a ser sobre Puerto Stanley, así que preparen sus cosas y prepárense ustedes. Está previsto que embarquemos mañana en el Destructor Santísima Trinidad. Esta tarde cuando tengan tiempo vayan embarcando todo su equipo personal pues el equipo del resto de la agrupación llega en camión. Coordiné con el Teniente García Quiroga para que se hiciera cargo de todo y recibiera el vehículo en Puerto Belgrano para ir con la gente y su equipo individual a resolver el problema del alojamiento en el buque y todo el detalle de embarcar.

Durante el resto del día seguimos con las actividades administrativas. A la noche, el Capitán Giachino nos dijo que el que tuviera familiares en la zona podía ir a la casa para despedirse de la familia. Sólo nos pidió que no divulgásemos nada con nuestros familiares y que al día siguiente nos presentáramos en el muelle a las 1000 hs.

Alrededor del mediodía embarcamos. La orden fue que nos dirigiéramos a popa del buque y separásemos, en el equipo que llevábamos al camarote, únicamente lo indispensable por razones de espacio, ya que íbamos a estar apretados.

En el buque dejamos todo el resto del equipo preparado en el hangar del helicóptero junto con el armamento. A partir de ahí la vida a bordo fue reconocer el alojamiento. Una vez que zarpamos a las 1600 hs. tomamos contacto con los botes que para nuestra patrulla en total eran cuatro, y los amamos en cubierta sobre la banda de babor.

Durante los días de navegación, el Capitán Giachino fue organizando la patrulla. A los Oficiales nos ordenó armar con unas cartas y fotos, mosaicos fotográficos y estudiar por la carta todos los detalles de la zona. A los suboficiales y Cabo / ordenó el mantenimiento de los botes y la preparación de los mismos, tarea que demandó los dos primeros días .

El día 30 de marzo nos reunió . a todos los componentes de la patrulla que, junto con el enfermero que se nos agregó, éramos 16 y nos dio la orden de Operaciones y de cómo iban a estar organizados los escalones en patrullas menores, las que luego de desembarcar y al llegar a la localidad debíamos actuar en forma independiente. Eran patrullas de cuatro integrantes destinadas a actuar sobre determinados objetivos vitales de la isla.

La patrulla de 16 hombres se llamó Techo y las otras de cuatro





hombres eran la patrulla; Roja cuyo Jefe era el Capitán Giachino y debía actuar sobre la Comisaría; la patrulla Verde cuyo Jefe era el Teniente Alvarez, que debía actuar sobre el campo de antenas; la patrulla azul cuyo Jefe era el Teniente García Quiroga que debía actuar sobre la usina con el apoyo de Rojo, y Naranja que era mi patrulla con la que, a posteriori, debíamos tomar la central telefónica en el pueblo y estar en condiciones de apoyar a Rojo sobre la Comisaría que estaba enfrente.

El día 1° de Abril a la tarde nos avisaron que no se realizaría esta misión y que nos cambiaban la misma por la de capturar al Gobernador, en su casa. Esto era debido a la información que había llegado de las islas e indicaba que los Royal Marines estaban alistados, que habían reforzado la zona del aeropuerto y el camino al pueblo y que la sección relevada y que debía haber regresado a Gran Bretaña habitaba en casas de familias en Puerto Stanley. Como nuestra misión exigía evitar derramamiento de sangre, lograr sorpresa y digamos, más que nada, tratar de controlar los objetivos haciendo prisioneros, el Capitán Giachino nos dio a entender que la superioridad le ordenó el cambio de misión justamente por eso, ya que pensaban que la patrulla de él y la mía, que eran las que entraban en el pueblo, podían ser detectadas y ello podía llevar a un cruento combate.

Le preguntamos los detalles y no tenía mucha información. Incluso la inteligencia que había sobre la casa del Gobernador ya no era la misma. No teníamos fotografías del lugar; el día anterior habíamos perdido la oportunidad de consultarlo al Capitán Gaffoglio que había estado en el buque, pero como no era nuestra misión no le habíamos prestado mayor atención a la casa del Gobernador, ni al propio gobernador. No hicimos más que mirar de pasada las fotos. Así que lamentamos no habernos enterado de mayores detalles, porque hubiéramos tenido más material para verificar.

El Capitán Giachino nos pidió que le diéramos tiempo para que él pudiera armar todo de nuevo, para dar una orden más completa. En sí lo que recolectó fue una carta de las Islas donde tenía un gráfico de la casa del Gobernador, el camino costero, los cuarteles, etc., más un aerofotografía, que con lupa la estudiamos en el hangar la tarde anterior al desembarco, para ver cómo coincidía el dibujo con





la carta. En base a eso se organizó la operación. El capitán Giachino dividió la orden en fases. Fase Uno: el transbordo buque-bote; Fase Dos: travesía y abordaje de la playa; Fase Tres: aproximación lejana al objetivo donde había un punto llamado "A", que era un corral; Fase Cuatro, aproximación cercana y Fase Cinco: acción en el objetivo.

Santo y seña para la operación era "Sumatoria 20". Señal de reconocimiento; dos chasquidos; señal de avance: dos silbidos.

La fase Cinco se había previsto de acuerdo con el plano. La entrada a la casa estaba frente al camino costanero donde se apostaría Rojo; ~~detrás~~ se apostaría la patrulla Verde; a la izquierda estaría Naranja y a la derecha Azul. ¿Qué era lo que se iba a hacer? Rojo: ingresaría a la casa, dejando un hombre afuera y en caso de algún problema avisaría a mi escalón, que era el más cercano, y yo, o bien entraría a la casa, o lo ayudaría desde afuera. En la acción sobre el objetivo el Teniente García Quiroga, que estaba como Jefe de Verde, se <sup>uniría</sup> a la patrulla Rojo prácticamente antes de desplegar porque era el que hablaba inglés más fluído y el que iba a pedir a viva voz que se entregara el Gobernador.

Así, a simple vista, parecía una operación muy sencilla porque la apreciación que hacíamos era que no habría mayor resistencia en la casa y que nos podríamos llegar a encontrar con una guardia, pero no más que eso.

De cualquier manera la información que nos dió el oficial de inteligencia que iba a bordo del Santísima Trinidad, era que no nos esperaban para nada, que él pensaba que estaban todos los ojos puestos en Georgias, o sea, que no iban a estar esperándonos, pero nosotros en todo momento íbamos preparados a esperar cualquier cosa.

La patrulla Rojo tenía armas cortas porque era la que iba a entrar a la casa; inclusive yo, al cambiar la misión, le cedí mi Sterling a un hombre de esta patrulla y él me pasó su fusil, ya que mi función pasaba a ser de apoyo y necesitaba más un fusil que un arma corta.

Por el gráfico se veía una casilla atrás; inclusive llegamos a pensar que sería de los empleados y que, llegado el caso, la patrulla Verde entraría a tomar contacto con la gente de allí y hacer prisioneros.

A grandes rasgos, ésta era la orden que recibimos.





Con respecto a la forma de trabajo de las patrullas dentro y fuera de la casa, cada uno de los Oficiales teníamos la facultad de dar propias directivas,

El día 1º de Abril a 19:00 Hs la voz se escuchó por el difusor de órdenes como en muchas otras oportunidades: "cubrir zafarrancho de combate". Pero esta vez era todo diferente. Hasta la misma voz ya no sonaba como antes. La realidad era otra. Se habían acabado los ensayos. Y como tantas veces le habíamos hecho, nos preparamos para desembarcar con botes de goma tipo Zodiac y arribar por este modo a la playa prevista.

Todo el buque era movimiento ordenado y cada uno ya sabía qué puesto era el que tenía que cubrir en esa circunstancia.

Tomé mi mochila y armamento y me dirigí al cuarto de electricidad y máquinas, donde se iba reuniendo mi patrulla. Eramos 16 y aprovechamos la media hora deluz que nos quedaba para hacer los aprestos finales y empezar a cambiarnos con traje seco, cuya goma de látex que ajustaba nuestros cuellos y muñecas ya no nos resultaba incómoda ni molesta. Todo se soportaba.

Terminé de impermeabilizar mi equipo dentro de la mochila y junto con un Suboficial nos <sup>caras tal como todos</sup> camuflamos las/ como todos lo estaban haciendo, mientras el pantógrafo que había en el buque, manejado por un Cabo, terminaba de grabar las últimas chapas de identificación.

A 1930 hs. se apagaron las luces, el buque iniciaba en ese momento la aproximación final y navegaba en condición sigilosa (con luces apagadas) hacia el lugar prefijado para ejecutar el desembarco. Sabíamos que a partir de las 2100 hs, si todo marchaba bien, empezarían a llamar a las dotaciones de los botes por sus números.

Nuestra patrulla tenía los botes numerados del 18 al 21. A la hora prevista escuchamos que llamaban a las dotaciones de los dos primeros botes, que eran los de exploración. Esas dotaciones se encontraban en el cuarto contiguo, y fue entonces cuando comprendimos que el desembarco era una realidad. Las risas y charlas se acallaron y dieron paso al apretón de manos y a la mirada aplomada hacia el Camarada y la voz del Jefe de patrulla que no despedía con lo que sería su última arenga: "A no aflojar Comandos. Mañana a esta hora vamos a estar festejando el éxito de la operación y les recuerdo: no quiero héroes sino que este-





mos todos para contarla".

A las 2130 Hs se escuchó "bote 18 avance" y esa fue la orden para salir a cubierta.

El patrón del bote se dirigió al mismo y el resto esperamos que bajaran a través de los ganchos y guinches el bote al agua. Bajamos la mochila por medio de sogas y mosquetones, finalmente descendimos nosotros por la red de desembarco. Nos dirigimos hacia la popa de buque donde se estaba formando la larga fila de botes de goma, ya que todos iban y se prendían de una sogas mantenida a flote a ras del agua por pequeños boyarines.

Miré hacia el horizonte y divisé las luces rojas de un campo de antenas. Eran las Islas Malvinas y allí estábamos los Comandos Anfibios de la Infantería de Marina listos a iniciar la aproximación a la playa de desembarco. Cuando estuvieron <sup>todos</sup> listos/ los botes, excepto los de la exploración que habían partido una hora atrás, se inició la navegación de aproximación. Eran las 22.30 Hs.

Aproximadamente a 2330 Hs se tocó la playa. Verde y Azul dieron seguridad, mientras Rojo y Naranja se cambiaban de ropa/ <sup>colocándose los uniformes de combate terrestre</sup> tre. Luego se rotó. Se hicieron los aprestos finales para iniciar la marcha. El navegante de patrulla se orientó en el terreno y se formularon las últimas coordinaciones con la patrulla de los Comandos Anfibios que se estaba encolumnando.

A las 0035 hs del día 2 de abril se inició la marcha.

De mi escalón destaqué dos hombres de seguridad adelantada. El orden de marcha era: Seguridad adelantada, navegante, Jefe de patrulla, resto de patrulla Rojo, resto de patrulla Naranja, Verde, y Azul que cerraba la marcha y colocó dos hombres de seguridad hacia atrás.

La marcha se hizo lenta por ser la primera vez que estamos en territorio enemigo. Nos costaba un poco meternos en la realidad de que no era un ejercicio. Por el camino el Capitán Giachino, dos o tres veces, ordenó alto para hacernos recomendaciones, ya que estábamos trabajando con Buzos Tácticos con quienes nunca habíamos hecho esta actividad juntos, y había detalles de instrucción que ellos no conocían.

La forma de avanzar era: adelantar la seguridad, el navegante cada tanto tomaba puntos de referencia, avanzaban, luego nos adelantábamos nosotros. De esta manera nos movimos hasta alcanzar una altura dominante, donde hicimos un alto de prácticamente una hora para recuperar fuerzas.





En esa altura, por escalón, dimos la seguridad en los 360°. A mi escalón le tocaba mirar hacia la zona de la ciudad y de la que ya se alcanzaba a ver las luces del alumbrado público. Eso nos ayudaba a ubicarnos bastante bien. Iniciamos la marcha a partir de ahí. Serían las cuatro de la mañana. Empezamos a avanzar todos juntos de acuerdo a lo previsto anteriormente hasta que el Capitán Giachino nos ordenó que hiciéramos un alto, ya que él se iba a adelantar con su grupo a reconocer.

Estábamos en el punto cercano al objetivo, a unos mil quinientos metros de la casa del Gobernador.

Luego de un tiempo vino el Cabo Primero Alegre a buscar la patrulla. Eran las 04.45 hs aproximadamente y nos acercó hasta otro punto: una antena donde nos recibió el Cabo Principal Ortiz y nos dijo que esperásemos, que el Capitán Giachino y el Cabo Principal Flores se habían adelantado a hacer un reconocimiento cercano al objetivo.

Ya a las 05.30 hs más o menos, volvió el Cabo Principal Flores y nos hizo avanzar hasta un camino donde había un cruce y un alambrado, desde donde teníamos una visión directa de la casa, a unos 400 metros y ahí estaba el Jefe de Patrulla esperándonos. En ese lugar nos tiramos cuerpo a tierra y en semicírculo. El Capitán Giachino nos dijo que no había podido acercarse mucho pero que había enemigos en la casa. Que alcanzó a detectar enemigos, pero no la cantidad.

En el momento que estábamos hablando llegó un camión. Bajó gente que ingresó a la casa y se apagaron las luces. El Capitán Giachino nos dijo que si bien había enemigos íbamos a desplegar de acuerdo a lo previsto, desplazándonos por escalones hasta completar el despliegue.

A 0550 hs fue el momento en que empezamos a desplegar. Yo me desataqué con mi patrulla buscando la cubierta de una piedras grandes, tratando de llegar a una arboleda que había al costado.

Dentro de la arboleda nos desplazamos hasta llegar a un claro; estíme que estaba detrás de la casa. Esto era una empalizada. Nos corrimos hacia la derecha, llegamos a una cancha de fútbol, oí voces y ahí apreciamos que la patrulla del Capitán Giachino ya había llegado a la casa. Con mi patrulla nos adelantamos hasta tomar contacto con Rojo y lo que me pidió el Capitán Giachino fue que hiciera una base de fuego, ya que apreciaba que había bastante gente en la casa y que de otra manera no iba a poder seguir avanzando.





331

Con anterioridad, yo había organizado mi patrulla de tal modo que el Cabo Ortiz fuera el granadero de la patrulla, o sea el que llevaba todas las granadas y tenía su fusil preparado. A partir de ahí nos abrimos y fue cuando por primera vez el Teniente García Quiroga, por orden del Jefe de Patrulla, habló a los ingleses, reclamando que se entregaran, agregando que queríamos evitar derramamiento de sangres, que con las primeras luces iba a desembarcar el grueso de las fuerzas propias, a lo que no contestan nada. Sí se escucharon murmullos. Entonces el Capitán Giachino me dijo que abriera un fuego intimidatorio sobre la casa. Yo ya había desplegado prácticamente mi escalón, <sup>más que</sup> y en esa situación, lanzamos/ nada a las ventanas, dos o tres granadas de mano y una de fusil. Entonces el Capitán Giachino ordenó que insistiera otra vez con la intimación y que se volviera a repetir que se iba a contar hasta tres para que saliera el Gobernador. En ese ínterin se escuchó que alguien contestó de adentro: YA VA. YA VIENE en forma aislada como haciendo tiempo, hasta que me ordenaron que tirara de nuevo. En esa oportunidad me contestaron el fuego, a lo que ordenó Giachino: Vamos a desplegar y tratar de entrar a la casa. No perdamos más tiempo. Usted, ábrase más e imprima mayor volumen de fuego. Yo voy a tratar de entrar en la casa con mi escalón de acuerdo a lo previsto. Entonces me largué con mi grupo a tratar de cubrir el frente. Había una alambrada. Crucé tratando de dar seguridad y perdí contacto con el grupo del Capitán Giachino. Tengo entendido que él regresó hacia atrás por donde intentó infiltrarse en la casa con su grupo. El detalle no lo conozco ya que perdí contacto con el Jefe de patrulla, pues cuando comencé a desplegar me empezaron a tirar desde atrás, desde las primeras casas del pueblo.

Ya había empezado a amanecer. Eran más de las 0630 hs, cuando empezó el fuego. Busqué con mi patrulla protegerme en una zanja que corría paralela a la alambrada donde nos hicimos fuertes y contestamos el fuego, buscando apoyar al resto de los grupos.

Desde esta posición dejamos de tener una buena observación sobre la casa, ya que quedamos de costado para continuar brindando apoyo en esa dirección. Pero en este lugar podía ver desde donde nos estaban tirando. Inclusive se podía llegar a apreciar, toda vez que se podía observar, desde donde salían aproximadamente los disparos ya que hacían fuego con munición trazante. Empezamos a contestarles en





esa dirección.

Combatimos desde esa posición hasta cerca de las 0900 hs, en que se nos ordenó a viva voz en castellano y en inglés, el "alto el fuego".

En el ínterin, alrededor de las 0730 hs oímos un grito de dolor que, sin ninguna duda, era el del Capitán Giachino en el momento de ser alcanzado por un proyectil y junto con él se escuchó otro hombre que gritaba herido y no alcanzamos a distinguir quién era. Después nos enteramos que era el Teniente García Quiroga. Minutos más tarde, en medio de un tiroteo volvimos a escuchar los quejidos de un tercer hombre herido, que supongo eran del Cabo Enfermero Urbina. Hecho que después pudimos constatarlo cuanto todo terminó.

A los pocos minutos de ordenársenos el alto el fuego, me aproximé con mi grupo que era el más cercano a la casa y le informé al Almirante Büsser que estaba en el lugar, que teníamos heridos en la patrulla y que uno de ellos era el Capitán Giachino, a lo que me ordenó el Capitán Roscoe que solicitara por radio el apoyo inmediato del VAO de sanidad.

Nos dirigimos inmediatamente a ver a los heridos que habían quedado tirados detrás de la casa. Primeramente me encontré con el Cabo Urbina (el enfermero), al que ví que no había perdido el conocimiento y que, a pesar de todo el tiempo transcurrido, su herida estaba bastante bien. Me dijo que el Capitán Giachino estaba más alejado, señalándome el lugar y me dirigí entonces para allá. Al costado de un galpón de chapa estaba tirado el Teniente García Quiroga y próximo a éste, el Capitán Giachino. El primero de ellos si bien se quejaba no había perdido el conocimiento. En cuanto al Capitán Giachino ví que estaba muy mal y que se quería sentar. Tenía desesperación por respirar. Estaba totalmente manchado de sangre. Le abrí el overol, le rompí el pullover y el chaleco antibala para liberarlo un poco. En ese momento llegó el Capitán Monnereau en un vehículo, al que subimos al herido y lo trasladamos al hospital. Del resto de lo acontecido, me enteré por comentarios del doctor Gatica, que los atendió a todos. Proceso similar hicimos con los otros dos heridos, o sea, detrás de ése llegó otro vehículo donde lo subimos al Teniente García Quiroga y posteriormente al Cabo Urbina. En ese momento ya había llegado la Agrupación de Comandos Anfibios que venía marchando desde





13.1.  
12/1/82

Relato del Teniente de Fragata Diego Fernando García Quiroga

El 26 de marzo de 1982 yo me encontraba listo a asumir la guardia de Oficial Retén del Oficial de Guardia de la BNMP.

Los últimos días habían sido algo movidos y había expectación entre los oficiales que se reunían en la Cámara de la Base, a raíz de los sucesos de Georgias. Mi Comandante había sido llamado por la superioridad a Puerto Belgrano, y yo sabía que personal de la Agrupación de Buzos Tácticos se encontraba trabajando en algún lugar que no conocía en detalle.

Sobre el filo del horario de retirada, una llamada telefónica del Comandante requirió: "Alistar la Unidad para operación inmediata". Así las cosas, y apenas llegado el Comandante de la Agrupación, me ordenó presentarme al Capitán Sanchez Sabarots (Comandante de la Agrupación Comandos Anfíbios) y ponerme a sus órdenes.

Me dirigí entonces al aula de la Agrupación de Comandos Anfíbios convertida en Sala de Situación, donde sobre un pizarrón el Teniente Bardi (2º Comandante) se hallaba realizando una planilla de Equipamiento para una operación de la cual yo no sabía nada aún. El Capitán Sanchez Sabarots me dijo entonces que yo, junto con 7 Buzos Tácticos que ya debía haber elegido (y en efecto, ya lo había hecho a instancias de mi 2º Comandante, el Teniente Robbio), íbamos a integrar una patrulla mixta de Buzos Tácticos y Comandos Anfíbios cuyo Jefe sería el Capitán Giachino, a quien yo conocía, patrulla que actuaría a sus órdenes en el desembarco a realizarse en las Islas Malvinas. Lineamientos más específicos de la misión asignada me serían dados por el Jefe de la Patrulla con quien nos reuniríamos al día siguiente en Puerto Belgrano. Lo importante ahora era equiparse y prever la zarpada de la columna alrededor de las 2300 Hs.

Al destacarme, mi Comandante me había adelantado que la operación consistiría en tomar Puerto Stanley, lo que prima facie era tarea clásica de los Comandos Anfíbios (Combate en localidades), mientras que los Buzos Tácticos marcaríamos, "limpiaríamos" y aseguraríamos la playa para el desembarco de la Fuerza principal, operando desde un submarino. Esta última tarea sí era la típica operación de Buzos Tácticos, por lo que yo no dejaba de sentirme algo fuera de mi función, a lo que mi Comandante (Capitán Cufre) me aclaró





"comisión"  
que nuestra a la Agrupación de Comandos Anfibios obedecía a dos razones fundamentales, como eran la mayor especialización técnica de algunos de nuestros hombres (había que tomar la usina de Puerto Stanley y mantenerla funcionando) y mi dominio de inglés.

Ya en claro con mi tarea, procedí a hacer algunos cambios (no precisaba nadadores, sino hombres serenos y maduros, capaces de tratar con civiles sin provocar bajas innecesarias) y a seleccionar nuestro armamento. Fui el único que eligió un arma corta (ametralladora Halcon), los demás llevaban a sus respectivas "novias", los fusiles F.A.L. "Para" (fusil especial de paracaidista).

Había logrado cambiar mi turno de guardia por el de otro día futuro, y me encontraba en estos preparativos cuando llegó el Teniente Robbio (mi 2º Comandante), con quien me une una amistad de 15 años ya que somos antiguos compañeros de Liceo Naval. Venía en su automóvil con su señora y la mía, ya que probablemente yo no pudiera pasar por mi casa antes de partir. Mi señora me trajo dos libros "para el viaje": "De la Guerra" de Von Clausewitz y "American Short Stories". No he vuelto a ver este último y a veces lo imagino como lectura de una trinchera posterior al desembarco.

Alrededor de las 2200 hs se decidió posponer la zarpada de la columna hasta 0100 hs del día siguiente, con lo que pudimos ir a nuestros domicilios durante 2 horas, vestidos con uniforme de combate.

A 1215 ha el Teniente Schweizer, de Comandos Anfibios, pasó a buscarme por mi casa. Acabábamos de festejar, con mi señora, 3 meses de casados.

Llegados a la Base, embarcamos en los vehículos, abandonamos Mar del Plata y ...me desperté en Puerto Belgrano.

Durante esa noche, me enteraría yo mucho después, zarpaba el submarino ARA "Santa Fe" con la Agrupación de Buzos Tácticos a bordo, rumbo a su exitosa misión en Grytviken.

Una vez que alojamos al personal que venía con nosotros en el BIM N°2, no dirigimos a la Cámara de Oficiales, donde encontramos a los demás presuntos participantes de la operación. El Capitán Giachino no se encontraba aún, y, salvo por el Teniente Lugo -que parecía ser de mi grupo, yo me sentí algo fuera de la cuestión, no obstante la camaradería que reinaba, aumentada quizás por sabernos en vísperas de grandes sucesos.





Llegado el Capitán Giachino (estaba también con nosotros el Teniente Alvarez) nos aclaró la formación de la patrulla y nos dijo que, a medida que la operación se fuera aproximando, iba a precisarnos más datos. Es en Puerto Belgrano -nos aclaró-. Eso sí lo pueden decir (se refería a los cuadros). Con el Teniente Lugo hicimos esa tarde una visita al buque que nos habría de transportar (Santísima Trinidad) a fin de coordinar horarios, estiba, etc. Esa noche dormimos todos casi vestidos y no fue un sueño fácil.

A la mañana siguiente, luego de embarcar todo el material (la mayoría del cual quedó estibado dentro del hangar de helicópteros, junto con el armamento, tomamos posesión de nuestras cuquetas y dispusimos un lugar del camarote para ubicar planos, fotos y datos del objetivo.

El 28 de marzo llevando a bordo a los Comandos Anfibios y un pequeño grupo de 8 Buzos Tácticos, el destructor zarpó, hecho lo cual y de inmediato, nos pusimos a la tarea de armar los botes y afirmar los sobre cubierta, en previsión de posibles temporales.

La navegación transcurrió sin mayores novedades, con los buques en constante formación. Hacia el 30 de marzo el Capitán Giachino nos reunió para detallar la Orden de Operaciones y distribuir la patrulla. En total éramos 16 (se había agregado al Cabo Enfermero Urbina, cursante del Curso de Comandos Anfibios) la patrulla se llamaba "Técnico (luego sería "Techo") y se dividía así:

GRUPO ROJO	GRUPO NARANJA	GRUPO VERDE	GRUPO AZUL
(bote 18)	(bote 19)	(bote 20)	(bote 21)
Cap. Giachino	Tte. Lugo	Tte. García Quiroga	Tte. Alvarez
CPIM Ortiz	SSBU Salas	SSBU Cardillo	SSBU Mansilla
CPIM Flores	SSBU Lopez	CPBU Gomez	SSBU Gutierrez
CIIM Alegre	CPBU Ledesma	CSEN Urbina	CPBU Vargas

Rojo debía "copar" la comisaría; Naranja debía apoyar la acción de Verde, que era tomar la usina y apoyar luego a Rojo en su acción, para luego tomar la central telefónica. Azul debía destacarse antes de llegar al pueblo para neutralizar un campo de antenas al E del mismo.

Esa tarde tuvimos acceso - en la Cámara de Oficiales- a fotogra-





fías de los objetivos, obtenidas por el Capitán Gaffoglio durante su gestión en Transportes Navales. Con ellas en mente y ante la carta, repasamos la operación hasta el cansancio. El Cabo Principal Gomez llevaría la radio, con la que iríamos informando a la Fuerza mediante pequeñas frases en inglés.

Un día antes del desembarco -el 1º de abril- nos informaron del cambio de planes: debíamos tomar la casa del Gobernador, e inducirlo a convencer a la población acerca de lo inútil de una resistencia. Como misión colateral, debíamos "marcar" una pista de aterrizaje para el helicóptero que traería al primer escalón de apoyo, en una cancha de fútbol lindera.

El capitán Gaffoglio se había desembarcado y se encontraba con las fotos en el ARA "Hércules", con lo que no teníamos forma de saber cómo era el objetivo. No obstante, el Capitán Giachino se ingenió para obtener la mayor cantidad de datos posible, y la sensación general era que no había custodia fuerte en la casa.

Hasta el momento de tocar la playa con los botes, la medianoche del 1º de abril, el gran miedo -aún para los que quedaban en los buques era que la operación abortase, cosa que sabíamos podía ocurrir en cualquier momento.

La noche del desembarco cenamos en forma ligera; algunas caras estaban manchadas por el camuflado "innecesario a ciertas caras", como bromeaba el Teniente Bardi refiriéndose a algunos de nosotros de tez bastante criolla. Recuerdo la molestia profética del Capitán Giachino por la ausencia de una máquina fotográfica para documentar lo que ya llamábamos la "última cena".

El ánimo estaba alto. Durante la reunión previa al desembarco, camuflarse bien, vestirse de traje seco, verificar el armamento, etc., el Capitán Giachino nos recordaba con voz serena en la penumbra de las luces rojas del taller en donde nos preparábamos: Abran bien los ojos, porque para los que vuelvan, ésta será la primera vez que estarán en combate real y esa experiencia habrá que transmitirla.

Fuimos bajando a los botes a medida que nos llamaban descolgándonos mediante pescantes contruídos a ese fin. La noche era negra, oscura como pocas. "ideal para un ataque" pensé. Manos que nos guiaban, que nos apretaban firmes, susurros de "Suerte", "los esperamos", y alguien que me desliza un caramelo en la mano.





Los botes se encolumnaron a popa del buque y una vez listos todos, zarpamos siguiendo las aguas del primero (Capitán Sanchez Sabarots). Eramos 21 botes en total.

Hacía frío y la navegación era difícil, debido a la gran cantidad de cachiyuyos, invisibles en la noche (los cachiyuyos son una especie de algas que crecen en las rocas sumergidas). Este inconveniente desorganizó toda la formación, quedándose atrás muchos botes y adelantándose otros. Al pasar al lado de un rezagado escuché el diálogo murmurado de sus ocupantes: Che negro ¿pagarán zona? (se refería en broma al suplemento que se cobra cuando se hacen trabajos especiales en zona sur).

Llegamos a la playa en bastante desorden. Mi grupo y el del Teniente Alvarez éramos los encargados de dar seguridad, mientras los demás se quitaban la ropa de agua y luego rotábamos los puestos. Así se hizo y una vez que tomamos contacto todos (los botes habían llegado en cualquier orden) esperamos que la columna de marcha de la Agrupación de Comandos Anfibios desapareciera rumbo a Moody Brook, tragada por la oscuridad y nos pusimos en marcha.

Habíamos desembarcado algo más al Este de lo previsto, lo que impidió que diéramos con el alambrado al que habíamos referido nuestro camino en la carta, por lo que prescindimos de su uso y nos dirigimos directamente hacia la sombra de Sapper Hill, que adivinábamos al frente.

El camino era difícil, tanto más que no se veía nada. La vanguardia de exploración estaba compuesta por el Capitán Giachino, el Cabo Principal Ortiz y el Cabo 1º Alegre, a quienes seguía el Cabo Principal Flores como navegante. Atrás seguía el grupo Naranja, luego el Verde y cerraba la marcha el Teniente Alvarez con el grupo Azul.

Durante la marcha, tropecé en la turba y caí de rodillas sobre una saliente rocosa, golpe bastante doloroso que hizo que el Capitán Giachino me destacara a la cabeza de la patrulla luego de los exploradores, en razón de la lentitud a que me obligaba el dolor. Deteníamos el avance más o menos cada 50 pasos, hasta escuchar los dos silbidos de los exploradores, indicándonos el camino libre. A medida que nos acercábamos al objetivo, <sup>y el reflejo de las luces del pueblo permitían ver mejor</sup> estas distancias de 50 pasos fueron agrandándose, lo que hacía que los exploradores se ausentaran por lapsos de hasta 20 minutos, en razón de lo que volví a ocupar mi puesto en la patrulla.



Justo antes de ascender Sapper Hill, pasó un jeep Land Rover por el camino que seguía la base de la montaña, obligándonos a ascender a marcha forzada hasta la cima, en la cual hicimos el alto más prolongado de la marcha. Desde nuestra posición se observaba claramente el pueblo, y planeamos el desplazamiento en el frío de la noche.

El último alto significativo -antes del asalto final- se realizó al pie de una antena de radio situada al SW de la casa del Gobernador, aproximadamente a 1500 metros.

Allí caímos en la cuenta de que habíamos perdido 2 hombres de Azul, el Suboficial Mansilla y el Teniente Alvarez.

El tiempo apremiaba y seguimos adelante con esos hombres de menos confiando en que se reunirían luego con nosotros, como afortunadamente sucedió.

El Capitán Giachino dió las últimas recomendaciones y recordó: Ud. Naranja (Lugo), ataca por la izquierda. Verde (yo): Dejeme llegar y venga conmigo. Azul no figuraba más, por lo que los hombres que daban se plegaron a mis movimientos.

El Capitán Giachino se destacó y lo siguió el Teniente Lugo con su grupo. Habrían pasado unos diez minutos cuando, al ver que Rojo no volvía, inicié el descenso hacia la casa. Durante ese descenso empezamos a escuchar muchos disparos desde el lado de Moody Brook. El Capitán Sanchez Sabarots estaba atacando. Casi inmediatamente, se inició el movimiento de vehículos en el pueblo y 2 camiones (uno de ellos con Marines) estacionaron en la parte trasera de la casa.

A esta altura, yo aún me hallaba a 400 ó 500 metros de la casa, con mi patrulla sobre una elevación. Ya se escuchaban tiros entre lo que yo suponía era la patrulla de Lugo y los defensores de la casa, de quienes me llegaban, con el viento, los gritos y las órdenes.

Recién después de haber caído, cuando salía de mí mismo para prestar atención al combate, comprendí que los gritos de los marines eran números, emitidos sin ningún orden de secuencia y que individualizaban posiciones claves donde ya habían situado su armamento. Esto les permitió desplazarse sin indicarnos hacia dónde lo hacían.

Aún estaba yo decidiendo por dónde aproximarme, cuando escuché los gritos del Capitán Giachino que me llamaba hacia el frente de la casa. Tras de breve vacilación (Sería rehén, estaría herido?) bajamos a la carrera y cruzamos una arboleda para descubrir al Capitán Giachi





no y a su sección desplegados en abanico frente a la casa. Me acerqué mientras a mis espaldas se destacaban el Suboficial Cardillo y el Cabo Urbina para marcar el helipuerto (un calzoncillo largo con las piernas abiertas para indicar la dirección del viento, como si fuera una flecha).

Me pegué a Giachino. El me ordenó: -Háblele. Hice una bocina con mis manos y con toda mi voz grité el mensaje: "Mr. Hunt, somos marines argentinos, la isla está tomada, los vehículos anfibios han desembarcado y vienen hacia aquí, hemos cortado su teléfono y le rogamos que salga de la casa solo, desarmado y con las manos sobre la cabeza, a fin de prevenir mayores desgracias. Le aseguro que su rango y dignidad, así como las de toda su familia serán debidamente respetados.

No hubo respuesta. A una señal de Giachino, repetí el mensaje. No hubo respuesta. "Tírale un granadazo", me dijo y tiré una granada que explotó en el jardín. Una voz contestó: "Mr. Hunt is going to get out". Esperamos lo que habrán sido 2 minutos y el Capitán Giachino me dijo molesto: "Apúrelos c.....". Repetí el mensaje y esta vez contestaron con ráfagas y con voces que decían: "Don't go (Mr. Hunt)".

El tiroteo se generalizó, y de pronto vi al Cabo Flores, al Cabo Alegre y al Cabo Ledesma como cubiertos por una sábana color naranja. De inmediato comprendí que eran proyectiles trazantes y que se originaban en el pueblo. Nos disparaban a través de la cancha de fútbol.

Nos tiramos al suelo con el Capitán Giachino y comenté: "Jefe, si no entramos nos cocinan". El me miró y me dijo: "Sí, hay que entrar". Mientras lo decía, saltó una pequeña verja y llegó hasta la puerta. Atrás de él siguió el Suboficial Cardillo y luego el Cabo Flores, el Cabo Principal Ledesma y yo, pero no recuerdo en qué orden.

Derribada la puerta, nos enfrentamos a un pasillo largo y sin salidas, salvo por una puerta lateral cercana a la entrada y que se hallaba cerrada. Cardillo trató de derribarla de una patada pero lo único que logró fue resentirse el pie, ante lo cual el Capitán Giachino rompió el vidrio con una granada y la abrió mediante el picaporte.

Esta puerta daba a una especie de sala aparentemente sin puertas -aunque luego los tres hombres que quedaron en la casa descubrieron en un rincón de la habitación una escalera que comunicaba con los altos.





341

A partir de este momento recuerdo todo como si fuera una película de "cámara lenta": Giachino se dió vuelta y dijo: "Por aquí no, hay que pegar la vuelta". Salió con una granada en la mano (la que usó para romper el vidrio). Atrás de él, casi pegado, salí yo. Lo veía un poco más adelante, a mi derecha. Giró de pronto, como cayéndose. Gritó: "Me dieron, Cristina, me dieron". En ese instante sentí que me arrancaban el brazo. Fue como un hachazo, luego un empujón leve, indoloro y un fuego en el abdomen. Pensé en hablar, no sé que dije, llamé a mi mujer y me caí contra un pequeño cobertizo contra el que se incrustaban las balas.

Vi el cielo, creí que me moría y pensé: ¿Será así?.

El tiroteo seguía. A mi lado, mi Jefe de patrulla gemía, despacio. Me pregunté si él también moriría. Me desabroché la parka. No sentía mi brazo herido, solamente un fuerte dolor que lo anulaba. Quise moverme. Grité. Grité porque me dolía mucho y porque quería escucharme vivo. Me di cuenta de que Giachino llamaba al enfermero y empecé yo también a llamarlo a gritos, mientras me soltaba el cinto y me aflojaba el pañuelo del cuello. No dejamos de llamarlo hasta que escuchamos el grito de respuesta de ese valeroso cursante, informando que no podía, que lo habían alcanzado también.

Esperé, conciente de un dolor que crecía en mi espalda. Sentía que algo se movía detrás mío, sobre mi cabeza y alcancé a ver a un grupo de gansos, lo que aumentó mi angustia al imaginar la posibilidad de que picotearan en mis heridas, de las que no alcanzaba a ver ninguna.

De a ratos arreciaba el tiroteo y yo bajaba una pierna que tenía encogida para aliviar el dolor, conciente de que otro balazo sería demasiado.

Aparentemente (y como comprobé luego por declaraciones del Suboficial Cardillo) empecé a hablar en inglés, porque uno de los ingleses que nos había baleado me gritó que ordenase a los nuestros un alto el fuego y ellos mandarían al médico. Le contesté que no tenía aliento suficiente para gritar.

De pronto el Capitán Giachino me dijo: "Pibe, ojo por si me desmayo, que tengo en la mano una granada sin seguro". Yo le pedí: "Tírela, por Dios". Y él me contestó que no podía. Algo deben haber entendido los ingleses porque el que me hablaba me dijo que aquél de





342

nosotros que tenía una granada la soltara. Al explicarle que no tenía seguro, él me dijo: "Que la ate y la deje al costado porque si no lo hace disparo". "Voy a contar hasta cinco". Traduje ésto lo más rápido posible y el Capitán Giachino tomó vueltas a la granada con la correa de sus binoculares, la colocó en el suelo y giró para alejarse. Al girar, ví que tenía la espalda llena de sangre.

El resto de ese período que duró tres horas fue de una lenta espera por un helicóptero, cuyo ruido escuchamos más de una vez pero que nunca cruzó nuestro cielo.

Yo escuchaba al radioperador de la casa (un inglés) pero acabé por no entender nada de lo que decía. Lloviznaba y pensé qué efecto tendría la lluvia en nuestras caras manchadas.

De pronto escuché un grito: "Pedro, soy yo, Tito".

Escuché que el Capitán Giachino contestaba: "Tito, apurate que no llego". Alguien se acercaba. Vi de pronto ante mí la cara del Almirante Büsser que me hablaba. Le dije: "El brazo no. Tengo un balazo". Vi al suboficial Cardillo y al Cabo Principal Ledesma que se apresuró a inyectarme. Un Marine rubio me cubría con una manta (¿Por qué? - pensaba yo- si no tengo frío). Alcancé a ver un jeep. Lo alzaban a Giachino. "Llegamos Jefe", creí decirle.

Me alzaron. Me metieron en un jeep. De nuevo el dolor. Una camilla. Los techos del hospital de Malvinas y dos médicos que me tijeretean toda la ropa, haciendo caso omiso de mis quejas. Me dicen: "You're through, baby".

Luego el helicóptero. Ya todas son caras, algunas conocidas, otras no. El rompehielos. La enfermería y más morfina. Comienza una sensación de asfixia que no me abandonará hasta el continente. Vuelvo a Malvinas y obtengo un pantallazo de los Buzos Tácticos con mi Comandante al ser subida mi camilla al avión. Quiero dormir.

Durante el trayecto, un hombre al que le debo la vida me golpea constantemente la cara y me repite, a sabiendas de mi apellido: "Rodríguez, no te duermas".

Llegamos a Comodoro Rivadavia, ciudad que conozco desde mi infancia. Me recibe el doctor Zeballos, del Ejército Argentino. Me pregunta cómo estoy. ¿Qué puedo contestarle?. Tuve la suerte de estar allí, con un grupo de valientes y probablemente tenga la suerte de vivir para contarlo. "Estoy feliz".



14

RELATO DE LA ACCION DE LA BATERIA DE ARTILLERIA (UT 40.1.6)



NUCLEO: Batería ALFA del BIAC

FUERZA EFECTIVA: 41 hombres en total

Jefe de Batería: Teniente de Navío IM Mario Francisco Perez

Oficial de Batería: Guardiamarina IM Raúl Angel Magni

Observador adelantado: Guardiamarina IM Julio Omar Roch

GENERALIDADES

Por razones de capacidad de alojamiento de los buques transporte, el material junto con el Jefe de Batería y 5 integrantes apuntadores em barcó en el A.R.A. "Cabo San Antonio". El personal restante lo hizo en el A.R.A. "Almirante Irizar"

El transporte de los obuses de la Batería se efectuó precargado en cuatro vehículos anfibios a rueda (VAR) del Batallón de Vehículos An fibios, lo cual no es convencional aunque está dentro de las previsio nes doctrinarias. La descarga en tierra desde los mismos se realizó por medio de la grúa que posee el VAR recuperador, que era el quinto VAR disponible por la Batería.

Sin contar al personal ni a la munición de la Batería, transportar los obuses y sus pertrechos (cuatro piezas) implica mover 8.000 Kg. de carga. Sumando la asignación de munición y el personal la Batería alcanza a 22.000 kg. de carga.

Desde el ARA "Cabo San Antonio" se desembarcó en la playa asignada mediante los VAR agregados a la Batería. Durante el arriado al agua del segundo VAR, el buque comenzó a recibir fuego desde la zona de Arrow Point, razón por la cual y en cuanto fue posible se suspendió la descarga de la Batería y el buque comenzó a maniobrar para alejar se de la zona, lo cual posteriormente no se concretó. Por contar ya con los elementos mínimos necesarios para iniciar el tiro, (dos pie zas) ordené a los dos VAR que estaban en el agua destacarse a la pla ya y seguir la huella dejada por los VAO. Al pasar las primeras altu ras de la playa y dirigirme hacia el aeropuerto me alcanzó un vehícu lo con la bandera argentina, donde venía el Capitán Arrillaga al vo lante trayendo al Guardiamarina Magni. Allí se produjo la reunión con el personal de la Batería que había viajado en el ARA Irizar,





quienes habían sido helitransportados desde el buque hasta tierra en tres vuelos.

Tanto los efectivos helitransportados como los que desembarcaron desde el ARA "Cabo San Antonio" se reunieron. aproximadamente<sup>a</sup> 0825 hs. La playa se tocó a 0750 hs y luego de descargar los obuses desde los VAR se estuvo listo a recibir misión de fuego con dos piezas a las 0905 hs. Las cuatro piezas estuvieron listas a 0950 hs.

La Batería ocupó una posición ubicada a unos 600 metros al este del aeródromo con orientación inicial sobre el cerro Tumbledown (4650 milésimos) con las cuatro piezas en línea en un frente de aproximadamente 200 metros. Desde esa posición podíamos batir cualquier blanco que pudiera aparecer en la zona de operaciones, lo que no fue necesario.

El repliegue de la Batería se realizó en dos escalones. El grueso del personal dejó la isla por avión el mismo día 2 y el material fue replegado a Río Gallegos sin novedad el día 3 en horas de la mañana.



15.

RELATO DE LA ACCION DE LA RESERVA (UT 40.1.7)

U.T. 40.1.7. (TNIM OSCAR OULTON)



Yo había tomado la Compañía "Alfa" del BIM 1 a fines de diciembre de 1981. Segundo Comandante era el Capitán de Corbeta , Pedro Giachino; a instancias de él comenzamos a acelerar la instrucción y es así que ya en enero de 1982 con mi Compañía tuve un período de campaña de dos semanas en donde efectuamos una semana entera de tiro y la otra la dedicamos al adiestramiento de las fracciones menores (pelotones y grupos de tiradores).

En el mes de febrero salí de licencia, pero la Compañía siguió adiestrándose a cargo de los oficiales de la misma, fundamentalmente orientado ese mes hacia la instrucción de los cuadros más modernos.

En marzo con toda la subunidad reunida, nuevamente las Secciones salieron a Campaña durante 10 días para efectuar tiros de combate de pelotones y grupos y además las condiciones de tiro de las armas de apoyo (lanzacohetes, ametralladoras, morteros 60 mm y morteros 81mm). No sabíamos nada de los acontecimientos que luego debíamos vivir, pero merced al impulso que nos daba nuestro Segundo Comandante, estábamos bastante adelantados en nuestros niveles de adiestramiento para esa época del año.

Por el plan anual de actividades del Batallón tomé conocimiento que mi compañía debía ir aproximadamente en abril por período de 45 días a la Isla Grande de Tierra del Fuego, así que de regreso de la última campaña mencionada, hicimos un ejercicio de alistamiento completo con todo el equipo para zona sur; éso fue el miércoles 24 de marzo. Al terminar nuestro alistamiento, el Segundo Comandante me ordenó permanecer con el equipo armado y listo, sin darme aclaración del tema.

El viernes 26 de marzo llegué al Batallón para tomar la guardia de Oficial de Guardia y el Comandante del Batallón me ordenó alistar la Compañía al completo con equipo zona sur y 2 días de abastecimientos Clase I y V agregándome que oportunamente recibiría directivas ampliatorias.

No conocíamos ninguna referencia de la operación "Rosario", lo único que sabíamos era que en nuestra Unidad el Comandante, Segundo Comandante y el Oficial de Logística hacía varios días que salían del Batallón y no regresaban sino ocasionalmente. Algo raro ocurría pero no imaginábamos para nada una operación inminente.





Ese día a la tarde, el Comandante me ordenó destacarme al BIM 2 para recibir órdenes; yo pensé que debería trasladarme a Tierra del Fuego, así que reuní cartografía de ese lugar y concurrí al Batallón mencionad

Cuando llegué al BIM 2 había una gran cantidad de personal de todas las jerarquías en su edificio de Comando; guardias de seguridad custodiaban el acceso al primer piso y de vez en cuando, alguien bajaba y ordenaba subir a alguno de los que esperábamos abajo.

Cuando regresaban nuevamente lo hacían encerrados en un total mutismo; me dí cuenta que algo serio ocurría y como nadie comentaba nada, esperé que me llamaran.

El Comandante del Batallón, señor Capitán Carbajal, me hizo pasar a lo que luego supe fue el lugar de planeamiento de la operación anfibia. Allí se me impartió la orden de operaciones, detallándome que mi Compañía sería reserva de la Fuerza de Desembarco, embarcaría en el rompehielos A.R.A. "Almirante Irízar" y desembarcaría, a pedido, por helitransporte.

La orden de operaciones no me fue dada en forma doctrinaria, a tal punto que primero me derivaron con el señor Capitán Roscoe para que me explicara el anexo Comunicaciones, sin que todavía tuviera en claro el concepto de la operación y la misión que debía cumplir mi Compañía.

Fue mi Comandante quien -sin que yo lo supiera, actuaba como Oficial de Operaciones- me llevó aparte y me aclaró todas las dudas; en síntesis me dijo que debía preparar una fracción de la Subunidad, compuesta por el Comando de Compañía, una Sección de Tiradores y una fracción de armas de apoyo (1 grupo de morteros 81 mm, 1 grupo de ametralladoras y 1 pelotón de lanzacohetes). El máximo personal era de 61 hombres por falta de capacidad de embarco en el buque asignado; me agregó que estaba previsto desembarcarme en helicópteros, a pedido, en proximidades de la casa del Gobernador, en apoyo de una fracción que debía conquistarla; o bien cerca del cuartel de los Royal Marines para colaborar con los comandos que debían ocupar ese lugar.

En esa oportunidad me ordenaron también alistar 2 grupos de tiradores 1 grupo de morteros 60 mm y 1 grupo de ametralladoras y ponerlos a la orden del señor Teniente de Navío Luna (Jefe de la otra Compañía del BIM 1); ese personal operaría a sus órdenes y en otra operación, de la cual yo no tenía que enterarme, dado que no sería dirigida por la Fue





348

za de Desembarco. Posteriormente, supe que esa fracción desembarcó en las Islas Georgias del Sur.

Me ordenaron también agregar al BIM 2, dos grupos de tiradores para completar su orgánica y una serie de directivas de carácter preparatorio que debía comenzar a efectivizar a partir de ese momento.

Se me entregó cartografía del objetivo y finalmente, se ordenó que todo el personal involucrado permaneciera acuartelado.

A partir de entonces trabajamos día y noche para tener todo listo para el día domingo 28 de marzo, fecha en que debía comenzar el embarco a las 12 hs.

El 28 de marzo me citaron a una reunión final con el Jefe de Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco, señor Capitán Pita y todos los Comandantes de las Unidades de Tareas.

En esa oportunidad se me entregó un ejemplar de la orden de operaciones y me impartieron las últimas directivas.

El embarco en el A.R.A. "Almirante Irizar" se desarrolló normalmente y zarpamos ese domingo alrededor de las 19 hs; mi contacto con el Comandante de la Fuerza de Desembarco fue, a partir de ese momento, el señor Capitán de Fragata Víctor Theaux como infante más antiguo a bordo y en su carácter de Jefe de la Dotación de Embarco.

Tuvimos mucho trabajo durante la navegación: estudiamos la cartografía, se impartieron las órdenes a cada miembro de la Compañía, se confeccionó el plan de vuelos para el helidesembarco, se probaron las armas de tiro tendido, se distribuyó la munición explosiva y se recibió instrucción sobre los helicópteros.

El temporal que soportamos ocasionó la rotura total de uno de los dos helicópteros con que contábamos desembarcar (un Puma del Ejército), así que hubo que adecuar todo nuestro movimiento al Sea King que quedaba en servicio.

El 31 de marzo nos dijeron que el desembarco se postergaría un día, es decir, se ejecutaría el 2 de abril, no sé exactamente la razón de esa demora. Con nuestro buque navegaban en formación el B.D.T.A.R.A. "San Antonio, la Fragata A.R.A. Santísima Trinidad y dos o tres Corbetas.

Como dije anteriormente, a partir del momento del embarco yo no tuve más contacto con el Comandante o el Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco, así que nunca supe de modificaciones en el plan.





Con el señor Capitán Víctor Theaux hubo que hacer la secuencia de desembarco por helicóptero desde nuestro buque. Luego de analizar varias alternativas, quedó en claro, aunque no escrito, que la reserva era la primera que se movería de todas las fracciones que iban a bordo, siempre que no hubiera otra orden.

En el A.R.A. "Almirante Irízar" estaban embarcadas mi Compañía, la Dotación de la Batería de Obuses de 105 mm, el Grupo de Asuntos Civiles una fracción de Apoyo Logístico de la Fuerza de Desembarco y muchos elementos del Ejército. Pese a los pedidos que se hicieron, no se concretó una reunión para saber quiénes éramos y cuáles las tareas que cada uno debía realizar, así que vivíamos cada Oficial enfrascado en su tarea y sin saber exactamente lo que debía hacer el otro.

El 1 de abril a las 00.00 hs. nos encontrábamos próximos al objetivo y, en cumplimiento de las órdenes recibidas, encendimos los equipos de comunicaciones en escucha; sabíamos que una serie de palabras claves nos indicaría, tanto el momento de desembarco de los Comandos Anfibios y Buzos Tácticos, como su aproximación y el cumplimiento de las misiones que tenían.

A las 5:30 hs del 2 de abril ya estábamos listos para embarcar en el helicóptero. Entre las 05:30 y las 7 hs seguimos la operación por nuestras radios y a esa hora se recibió a bordo la orden de llevar a tierra antes que nadie, a las dotaciones de la Batería de los Obuses de 105 mm dado que por la resistencia que se encontraba en tierra era posible su empleo.

A las 7:30 hs comienza el helidesembarco de nuestra Compañía; cuando decolamos del buque no sabía dónde íbamos a bajar, esta contingencia la habíamos previsto ante la falta de claridad en las órdenes, así que la consigna era desembarcar donde nos llevaran, organizar una defensa inmediata de ese lugar, esperar los cuatro vuelos que eran necesarios para bajar todos a tierra y luego esperábamos recibir órdenes. En caso contrario, actuaríamos como la situación lo indicara.

Cuando tocamos tierra nos dimos cuenta que estábamos en el aeropuerto de Malvinas; hacia el pueblo se escuchaban disparos, por radio informamos que el primer vuelo de la Reserva estaba en tierra y que esperábamos órdenes.

Estábamos en esa situación incierta cuando un oficial se nos acercó



y me indicó presentarme al Señor Capitán Pita que se encontraba en un VAO cerca de ese lugar.

En ese momento se me explicó que la situación estaba próxima a ser controlada, que esperara el resto de mi compañía y luego recibiría nuevas órdenes.

Al poco tiempo por el circuito táctico se me ordenó hacer un rastillaje de la zona del aeropuerto hacia el Faro, ubicado en un extremo de la península, para asegurar el libre de enemigo en todo el lugar y permitir el aterrizaje de los aviones Hércules.

Esa tarea se cumplió sin novedad, encontrando en la zona del Faro evidencias de la permanencia de efectivos ingleses en ese lugar la noche anterior.

Posteriormente, se nos transportó en VAO hacia el pueblo y se me ordenó que con mi fracción me hiciera / <sup>cargo de</sup> los prisioneros ingleses para alistarlos y regresarlos al continente con las últimas luces del día; nos hicimos cargo además, de la recolección y clasificación del equipo militar abandonado en las proximidades de la Gobernación por el enemigo.

El comportamiento de los prisioneros fue correcto en todo momento. A nuestro requerimiento los soldados ingleses colaboraron arreglando unos camiones ingleses que necesitábamos para llevarlos a su cuartel, inclusive, eran manejados por ellos mismos.

También colaboraron en la clasificación del armamento y equipo, indicándonos, cuando había explosivos activados, su ubicación y forma de desactivarlos.

Cada uno de los soldados prisioneros fue llevado al cuartel de Moody Brook y allí, en forma personal, recogió todas sus pertenencias, dinero incluido, hizo sus valijas y con todos sus elementos fue trasladado al lugar de reunión y luego, al aeropuerto.

A las 18:30 hs habíamos terminado nuestra tarea y llevado todos los prisioneros al aeropuerto con sus efectos personales.

Luego reuní la Compañía y nos preparamos a pasar la noche armando carpas e instalando un dispositivo de seguridad.

A las 23 hs. nos ordenaron estar listos a la mañana siguiente para dirigirnos al aeropuerto, cosa que hicimos sin novedad y aproximadamente a la 1 hs. del 3 de abril despegamos a bordo de un Hércules rumbo a Río Gallegos, donde hicimos noche y el 4 de abril, un avión naval nos transportó a Comandante Espora, regresando a nuestro cuartel.



16.  
RESUMEN DE ACTIVIDADES DE LA U.T. 40.1.8.- SERVICIOS PARA APOYO DE COM-  
BATE

(Capitán de Fragata de I.M. VICTOR HUGO THEAUX)

La Unidad se encontraba en la primer campaña del año. La misma se había iniciado el 22 de marzo y finalizaba el día 26 por la tarde. El día 25 se destacó el Jefe de la Compañía Transporte Motor y un grupo de camiones a Mar del Plata; al comando de la Unidad no se le especificaron las causas de esta comisión.

Al regresar la Unidad a su Cuartel, desde el Comando de I.M. se nos comunicó que iban a formular requerimientos de personal militar superior para distintas actividades respecto a las cuales no se daría información.

Inicialmente se lo llamó al Segundo Comandante y posteriormente al Jefe de Operaciones.

Al día siguiente (sábado 27) el N-4 (oficial de logística) del Comando de I.M. comunicó que la planificación que se estaba efectuando era de tal envergadura que ya requería la presencia de toda la Unidad, razón por la cual pasé a trabajar en ese Comando y su Plana Mayor operaba desde las oficinas del Batallón.

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

Entre los días 27 y 28 el Batallón debió dar apoyo de transporte en forma ininterrumpida por 48 Hs a la Brigada y a otras unidades, llegando a movilizar hasta 45 camiones y otros vehículos menores transportando personal, munición y otros elementos desde los cuarteles, depósitos y polvorines a los buques.

En ese lapso debió cargar y trasladar al "San Antonio" y "Almirante Irizar" ubicando en los dos 90 toneladas de munición, 3600 litros de combustible en Rolling Tanks, 3000 raciones y varias toneladas de diversos abastecimientos.

En el B.D.T. embarcó el Segundo Comandante, el Guardiamarina Wulff





y el Teniente Alcaraz (BIM2) agregado al Batallón y un reducido equipo de personal subalterno y conscriptos, pero suficientes para cubrir todas las funciones correspondientes a la Compañía Abastecimientos.

En la etapa previa al embarco y durante la navegación (tarde del 26 hasta el día 30) se trabajó en forma ininterrumpida planificando la totalidad de abastecimientos, vehículos y medios que debían ser transportados hasta las Islas.

El B.D.T. zarpó a las 12 horas del día 28 de marzo, continuando la maniobra de carga del Rompehielos, el que lo hizo a las 20 horas de ese mismo día.

A bordo del B.D.T. iban dos V.A.R. precargados, uno de ellos con combustible en rolling y el otro con munición de distintos calibres y material de sanidad. Este último quedó a cargo de los Oficiales de Sanidad. A bordo también se llevaba los obuses de 105 precargados en V.A.R.

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

Ya en navegación, todo el personal fue interiorizado de la tarea que iba a ejecutar, no siendo necesario hacer más comentarios pues el mismo interpretó la magnitud de la operación.

Durante la navegación, ambos buques sufrieron las inclemencias del tiempo durante casi tres días consecutivos, debiendo navegar en medio de un furioso temporal del cual el personal, a duras penas, pudo sobreponerse y que provocó la destrucción de un helicóptero Puma del Ejército Argentino que estaba trincado en el Almirante Irizar, quedando en operaciones sólo un helicóptero naval Sea King, con el que se debió cumplir a partir de ese momento la totalidad de los vuelos programados.

Habiendo llegado el día de la operación, y desde la hora de diana a las 0420 hs., nadie durmió a bordo estando las radios en permanente escucha y el personal atento a cualquier tipo de información.

Desde el puente pudimos observar la maniobra de los vehículos anfibia, su aproximación a tierra y escuchamos los primeros disparos y explosiones.

Observamos la aproximación de los vehículos anfibios hacia el aeropuerto y la toma del mismo.

Los vehículos anfibios a rueda con los abastecimientos desembarcaron en último lugar; desde el puente del buque observamos que el V.A.R. con el material de sanidad quedó encajado y sin posibilidades de continuar su avance. Al desembarcar la artillería se requirió a la misma que tra-





tara de sacar al V.A.R. -Sanidad del lugar en que se encontraba.

En forma casi simultánea se recibió un requerimiento por radio pidiendo un médico para que se trasladara al edificio de la gobernación. Se ordenó al médico que se encontraba en el V.A.R. que dejara dicho vehículo y que con cualquier medio se trasladara a la gobernación; tarea que ejecutó el Teniente de Navío Médico Gatica, arribando en el momento en que retiraban al Capitán Giachino.

Por medio de la radio del buque nos enteramos de la rendición de la gobernación y de la muerte del Capitán Giachino, pese a los esfuerzos denodados que realizó el personal de sanidad del Batallón para salvarle la vida. Sin desmayos, las demás bajas pudieron ser atendidas y recuperadas satisfactoriamente.

El BDT Cabo San Antonio no / <sup>pudo entrar</sup> ese día a puerto por razones de marea. Aún así se preparó a bordo comida caliente para todo el personal que estaba en tierra, la que fue trasladada por medio de marmitas y llevada a tierra en un V.A.R. a partir de las 17 horas, permitiendo ésto que todo el personal desembarcado pudiera comer adecuadamente.

El B.D.T. entró a Puerto Argentino a 15 horas del día 3 de abril. Respecto al Rompehielos Irizar, <sup>pudo entrar</sup> cumplió su navegación con el resto de los buques y llegó a la zona de operaciones el día 2 de abril; dadas las características del buque, el mismo no podía entrar a puerto.

El día 2 de abril asumí la tarea de controlar el traslado a tierra de la totalidad del personal y medios embarcados en el Rompehielos, efectuándose 14 vuelos en helicópteros que llevaron: efectivos de artillería de campaña, grupo de asuntos civiles, personal de Ejército, materiales de diversos tipos y la reserva.

Posteriormente, el Irizar se dirigió hacia Darwin donde desembarcó por medio de helicóptero a una compañía de Ejército y hacia Puerto Zorro, donde se desembarcó a otra fracción del Ejército.

Nuevamente el buque se dirigió a la zona de Puerto Argentino donde desembarcó 200 tambores de combustible.

Completada esta maniobra, el buque recibió aviso de una presunta presencia de un submarino e inició su regreso al continente.

Durante los días 3 y 4 de abril, el "San Antonio" permaneció en la zona de operaciones con el personal a bordo, iniciando su repliegue el día 4 de abril. Arribó a la Base Naval Puerto Belgrano el día 12, procediendo luego a redistribuir todos los abastecimientos no empleados.





354

Al personal embarcado en el Rompehielos Almirante Irízar le cupo efectuar las siguientes tareas:

1. Recibir al Teniente de Fragata Diego García Quiroga (Buzo Táctico) con tres heridas de bala y atenderlo con el personal de sanidad de la unidad, para luego trasladarlo a Comodoro Rivadavia.
2. Efectuar el control de todos los movimientos de helicópteros desde el buque a tierra.
3. Proveer abastecimientos Clase I (Viveres y agua) a las unidades que desembarcaban y lo requerían. La noche del 2 de abril se preparó guiso de lentejas para todo el personal que estaba en tierra. Su transporte y distribución permitió que todos tuvieran una buena y abundante comida caliente.
4. Posteriormente se dirigió a Darwin, Pradera del Ganso y Puerto Fox, desembarcando efectivos y realizó una maniobra de abastecimiento de combustible en tambores por medio de helicópteros.
5. El día 5 de abril el Almirante Irízar puso proa hacia Puerto Belgrano, pero debió entrar el 7 a Puerto Madryn de acuerdo a órdenes de la superioridad; en ese lugar desembarcó el grueso del personal de los Servicios para Apoyo de Combate del Batallón, los que continuaron su viaje por modo aéreo hasta la Base de Comandante Espora a la que arribaron en horas de la tarde.

De acuerdo a las órdenes recibidas, quedó a bordo del buque una parte de nuestros efectivos, los que regresan en el mismo a las Islas Malvinas, a fin de desembarcar más de 50 toneladas de abastecimientos, emprendiendo luego el regreso definitivo a Puerto Belgrano, a donde llegaron el día 12 de abril.



14.  
17.

RELATO DE LA ACCION DE LA UNIDAD DE TAREA DE ASUNTOS CIVILES

355



UT 40.1.9. (ASUNTOS CIVILES)

Capitán Arrillaga , Ayudante N-5

No recuerdo exactamente el día en que me integré al EEMM, pero sí recuerdo que me llamó el Capitán Pita y me dijo que sería su Ayudante en Asuntos Civiles. Me impuso de la situación, de nuestra misión y me orientó en cuanto al trabajo que debía desarrollar. Creo que en esa misma semana, se embarcó el BIM 2 para completar su instrucción. Como miembros del Estado Mayor quedamos en la zona el Capitán Pita , el Capitán Santillán y yo. El domingo 21 de marzo regresamos de Buenos Aires con el Capitán Pita y nos reunimos con Santillán quien explicó en detalle cómo se conquistaría y controlaría la ciudad de Stanley.

Al día siguiente le expuse al Capitán Pita el plan de Asuntos Civiles, haciéndole las proposiciones del caso y planteando las dudas. La apreciación la habíamos hecho el 17 de marzo.

El martes 23, mientras nos encontrábamos confeccionando el Cuadro de Planeamiento, llegó el Almirante Büsser y nos ordenó hacer una apreciación para determinar si la operación podía ser adelantada para estar listos a embarcar en las próximas 48 horas. Debíamos dar nuestra respuesta el jueves 25.

De hecho quedamos con Santillán abocados a las Areas de Operaciones y Logística. Pedimos la incorporación de otros jefes para el Estado Mayor siendo designados el Capitán Carbajal como Operaciones (N-3) y el Capitán Payba como logístico/ (N-4), hechos que se materializan el 24 y 25, respectivamente.

El 25 de marzo se expusieron las apreciaciones al Almirante Büsser quien concurrió a Buenos Aires a una reunión con la idea de regresar ese mismo jueves o el viernes 26. Volvió a la zona en la noche del 25 al 26, retirándonos del Cuarto de Guerra sin conocer la decisión.

El viernes 26 designo a los integrantes de la UT 40.1.9. (Unidad de Tarea de Asuntos Civiles) a quienes les adelanté que integrarían la organización de Asuntos Civiles para una operación cuyo detalle les impondría en el momento en que se me autorizara.

Para la organización de la misma asumí que la operación podría





prolongarse en tierra hasta 10 días en vez de las 10 horas iniciales, que el personal a designar proviniese de todas las Unidades de la Brigada y que fuese personal que se adaptara con facilidad a situaciones cambiantes. Los únicos especialistas que llevaba eran maquinistas, electricistas y gente de comunicaciones. Había requerido un abogado pero no se me asignó. Ese mismo viernes por la tarde se nos ordenó embarcar el sábado/domingo.

El sábado 27 me reuní con mi personal, les impuse la misión a los oficiales y a los Suboficiales y Cabos les indiqué que participaríamos de una operación real, les di indicaciones para preparación de su armamento y equipo, les hice recomendaciones de ser discretos y no hacer comentarios, saludé a cada uno de ellos ya que a la mayoría no lo conocía y los dejé en libertad de acción para que prepararan sus cosas. Con los Oficiales me aboqué a la redacción de los comunicados cuyo listado ya tenía.

A media mañana hubo una reunión en el Cuarto de Guerra con el Comandante del Teatro, General García. Vino acompañado con el personal de Asuntos Civiles, Coronel Solis, Coronel Yapur, Mayor Dawling y Mayor Burlando. Luego de la reunión fui con ellos a nuestro lugar de trabajo, les expliqué detalles y les mostré los comunicados que ya teníamos redactados y cuáles otros pensados. El Auditor, Mayor Burlando, fue quien nos dio la seguridad del enfoque legal; se quedaron trabajando con nosotros hasta media tarde. Hasta ese momento ellos no conocían ninguna previsión, ni equipo. Técnicos Funcionales para relevarnos. Les expliqué nuevamente que todo lo conversado era para las 10 primeras horas de la operación y que luego, a orden, les transferiríamos la responsabilidad y nos reembarcaríamos. A media tarde regresaron al Comando del V Cuerpo de Ejército.

Nosotros continuamos confeccionando el Anexo Asunto Civiles al cual se agregaban los comunicados, todo lo cual entregué al día siguiente al Oficial de Operaciones.

Lamentablemente mi personal y yo no pudimos embarcar en el BDT Cabo San Antonio cuya <sup>capacidad</sup> ya estaba colmada. Se nos asignó a la Dotación del Almirante Irizar. Prácticamente el enlace con el Co-





mando de la Fuerza de Desembarco quedó cortado pues navegaríamos en silencio de radio.

El domingo 28 aproximadamente a las 10 horas salimos del BIM 2 para embarcarnos. Yo me quedé esperando a la gente del Ejército. Cuando llegaron le entregué al Coronel Solis los comunicados. Me pidió que lo acompañara a verlo al General García. Así lo hice dejándolo en el Comando de Operaciones Navales.

Ese día zarpó el San Antonio luego lo hizo el Santísima Trinidad; nosotros zarpamos con las últimas horas.

A bordo encontré al Teniente de Navío Auditor que había solicitado, a quien incorporé a la organización. También me enteré que había embarcado el Comandante de la IX Brigada de Infantería, General Daher, en carácter de JEM del Teatro de Operaciones Malvinas.

A partir del lunes 29 nos instalamos en la Capilla del Almirante Irizar, donde tradujimos los comunicados, los imprimimos, preparamos el programa radial, impartí la orden, me expusieron los planes contribuyentes, ajustamos el plan de desembarco, puse en situación al personal, etc. El tiempo no nos ayudó. La mayoría del personal quedó afectado por el mareo. El viento llegó a soplar a 80 nudos. El trabajo de tecleo e impresión de los comunicados se hizo lento y difícil. El martes 30 o miércoles 31 hubo un vuelo de helicóptero que llevó al General Daher y al Coronel Solis al Santísima Trinidad. Llevaron los comunicados y luego los trajeron corregidos y pasados en limpio. Hicimos el nuevo tiraje de ellos y los mandé al San Antonio en un vuelo que se efectuó el jueves 1° de abril. Ya se nos había comunicado que la operación se posponía 24 horas.

Desde el San Antonio nos informaron las prioridades para desembarcar. Esas prioridades más el hecho de que se había inutilizado el helicóptero Puma del Ejército Argentino nos obligó a rehacer el Plan de Desembarco.

A las 0700 hs. del viernes 2 de abril estábamos en la cubierta de vuelo los 22 designados. Ese día nos levantamos muy temprano. A las 0600 hs ya había emisoras que daban la noticia. Tocamos tierra entre las 0730 y las 0800 horas; en la pista del aeropuerto había 2 VAO; uno era el del Capitán Pita y el





otro asignado al Teniente Coronel Seineldin, el VAO recuperador estaba despejando las pista. Se oían disparos de armas menores y morteros. La vanguardia del BIM 2 estaba combatiendo. Como el VAO del Segundo Comandante tenía una avería aún no reparada y en él debíamos embarcar, le ordené a un oficial que tratara de hacer arrancar alguno de los vehículos civiles que se encontraban en la Aeroestación, logrando su cometido. El VAO, mientras tanto, había sido reparado ordenándome el Capitán Pita que lo siguiera cosa que no pude hacer, pues se desplazaba a campo traviesa por turbales, perdiéndolo de vista en el camino. Cuando lo alcancé me informó que el Almirante Büsser se había adelantado a parlamentar a la casa del Gobernador. Le pedía autorización para ir a verlo a fin de informarle que tomaría la radio.

Nuestros objetivos concretos eran la radio, la usina, la Central telefónica y la Planta Potabilizadora de agua. Esos objetivos debíamos mantenerlos en funcionamiento, mientras el BIM 2 los aseguraba físicamente.

Al llegar a la casa del Gobernador lo estaba retirando herido al Capitán Giachino. El Almirante Büsser me autorizó a iniciar la emisión de modo que fui a la radio con los dos oficiales designados y colocamos la cinta inicial. Los empleados locales colaboraron sin inconvenientes. Lo mismo hicimos con la usina. Realmente me llamó la atención cómo los empleados cumplían normalmente con su trabajo y sus guardias; parecía que para ellos era más importante su tarea que comprender o tomar partido respecto a lo que estaba sucediendo.

Volví al aeropuerto a buscar al resto de mi personal, al que encontré sin novedades y lo llevé en un vehículo anfibio a rueda a nuestro puesto, que era el Secretario Colonial. Como inicialmente no se nos autorizó a forzar el ingreso, nos instalamos en los jardines. Estando aquí aparecieron las primeras personas que querían dialogar o presentar sus problemas, tales como los responsables del hogar de ancianos, a los que debían darles de comer, los sacerdotes que querían tomar contacto con el Comandante, los periodistas que deseaban saber si podrían continuar con su tarea, los que querían hablar al exterior,





359

maestras que querían comunicarse con los padres de los internados que vivían en el interior de las islas, la expulsión de los funcionarios, etc.

Las órdenes fijaban que nuestro equipo era el único que podía requisar vehículos estatales, así que del garage de la Gobernación tomamos los 3 ó 4 vehículos necesarios para estos desplazamientos. También efectuamos el reconocimiento de los lugares que debíamos controlar si nuestra permanencia en tierra se prolongaba, cosa que finalmente no sucedió.

El personal del Ejército se había instalado en el Town Hall; tomé contacto con ellos comprobando que hasta allí no había nadie de los destinados a relevarnos en las tareas que desarrollábamos. Los problemas que se presentaban los canalizaban por intermedio nuestro y colaboramos en la medida de nuestras posibilidades.

Al caer la noche y como no habíamos alojado el Secretariado, ordené reconocer algunos lugares para buscar alojamiento. Al final resolví alojarnos con el BIM 2 que estaba ocupando un galpón.

El sábado 3 se levantó el toque de queda. Realmente la situación estaba controlada y no se presentaron problemas serios para Asuntos Civiles. La radio emitía de acuerdo a lo ordenado, en períodos mayores que los usuales en las Islas. El Ejército asumía paulatinamente la responsabilidad del control.

En las primeras horas de la tarde se nos ordenó concurrir al aeropuerto para reembarcarnos, así lo hicimos esperando que se nos asignara un avión. Como no había plan de reembarco los medios se asignaban a medida que llegaban. Se nos asignó un Electra donde embarcamos todos. Cuando se disponía a decolar se originó una falla en el sistema eléctrico por lo que tardaron cerca de 2 horas en estar listos a decolar. En ese lapso llegó el Comando de la Fuerza de Desembarco y me ordenó desembarcar parte del personal y la carga, los que serían replegados en el San Antonio. Designé a un Oficial con sus Suboficiales y Cabos y completé el número con conscriptos, los que luego de la travesía llegaron a Puerto el 7 u 8 de abril.





360

Quienes nos replegamos en el Electra pernoctamos en Río Grande y llegamos a Puerto el domingo 4, donde iniciamos el planeamiento de la Segunda Fase de la operación.





El día 19 de marzo de 1982 recibí la orden del señor Comandante de la Brigada de Infantería IX, General de Brigada Américo Daher, de presentarme en la ciudad de Comodoro Rivadavia, con la finalidad de ser impuesto de una misión que me daría en forma personal el señor Comandante del Cuerpo de Ejército V, General de División Osvaldo García.

Por las medidas adoptadas en el lugar de reunión, percibí que se trataba de algo muy importante, y en el incesante transcurrir de pensamientos, fijé mi atención en uno especialmente: Islas Malvinas. Efectivamente, una vez en presencia del señor General García y satisfecho el juramento de práctica sobre el secreto a mantener, me comunicó que el Regimiento 25 de Infantería integraría una Fuerza de Tareas para la reconquista de las Islas Malvinas, misión que recibí sin sorprenderme y con una enorme satisfacción y alegría.

Dicha orden establecía en líneas generales lo siguiente:

1. Embarcar la Compañía "C" del Regimiento 25 de Infantería el día 27 de marzo a las 09:30 hs, en el Puerto de Bahía Blanca, integrando una Fuerza de Tarea Anfibia a órdenes del señor Contraalmirante Carlos Alberto Büsser con las siguientes misiones:
  - a. Con la Primera Sección de la Compañía "C" del Regimiento 25 de Infantería (Subteniente Roberto Reyes) y por medio de una operación aeromóvil, conquistar la casa del Gobernador de las Islas Malvinas capturarlo ileso y sin provocar bajas al enemigo. Dicha misión debía quedar finalizada el 2 de abril de 1982 a 0630 Hs.
  - b. Con la Segunda Sección (Teniente Roberto Estevez) y Tercera Sección (Subteniente Juan José Gomez Centurión) ambas de la Compañía C y a órdenes del Jefe de la misma, Teniente Primero Carlos Esteban, mediante una operación anfibia, debían capturar y consolidar antes del 2 de abril de 1982 a 1500 hs, los caseríos de Darwin y Pradera del Ganso, también sin provocar bajas al enemigo.
2. Concretada la captura y consolidación del objetivo Aeropuerto, operación a cargo de los Comandos Anfibios de la Marina, se ejecutaría el 2 de abril de 1982 a 0730 hs, el aerodesembarco del Regimiento 25 de Infantería, quien relevaría al Batallón de Infantería de Marina 2(2 de abril a 0900 hs), quedando el mencionado Regimiento a cargo de la seguridad de Puerto Argentino.





Sin perder tiempo, regresé a Sarmiento, asiento de mi Unidad, donde inicié los preparativos de la operación, siempre sin divulgar el secreto y evitando todo detalle que pusiera en peligro el éxito de la misión. Afortunadamente el día 27 de marzo de 1982, se inició para el Regimiento 25 de Infantería la operación Rosario, con todas las previsiones, las medidas adoptadas y un gran optimismo del éxito a alcanzar.

El día 28 de marzo a 0930 hs llegué al Puerto de Bahía Blanca con la Compañía C del Regimiento 25 de Infantería, y al apersonarme al Jefe responsable del embarque, me encontré con la sorpresa que se trataba del señor Capitán de Fragata Payba, con quien compartíamos una férrea amistad desde que éramos Cadetes. Después de los abrazos amistosos que nos dimos, aumentados en el afecto por la misión maravillosa que íbamos a cumplir juntos, le entregué el número de efectivos que necesitaba embarcar en los transportes. Al verlos el Capitán Payba me contestó: "Mirá lamento, pero tendrás que reducir el número de tus soldados, pues no tengo lugar para todos". Ante esta situación y conociéndolo como un Jefe estricto en sus actividades y que no sería fácil embarcar a toda la fracción, le contesté lo siguiente: "Payba somos amigos desde hace 30 años, no me podes fallar ahora". Gracias a Dios y al Capitán Payba embarcó la totalidad de la Compañía, parte en el transporte San Antonio y el resto en el transporte Irizar a órdenes del señor Mayor Carlos María Vergara, Jefe de Operaciones del RI 25.

Una vez a bordo y en horas del mediodía del 28 de marzo, fui llamado por el señor Contraalmirante Büsser, quien en forma afable me dio la bienvenida y con un claro conocimiento de la operación a realizar me ratificó la misión encomendada, aclarándome todos los interrogantes y recibiendo en forma personal, la enorme satisfacción de integrarme al Estado Mayor de su Fuerza de Desembarco.

Los días 29, 30, 31 de marzo y 01 de abril transcurrieron en actividades de estudios y completamiento de planes a órdenes del Comandante de la Brigada de Infantería de Marina, Capitán de Navío Pita, todo ello dentro de un ambiente de gran camaradería y bajo una fuertísima tormenta, que si bien ocasionó algunos inconvenientes materiales, en ningún momento disminuyó el sobresaliente estado espiritual adquirido por la Fuerza de Tarea, gracias a:

1. La misión trascendente que debía cumplir.
2. Las destacadas personalidades de los Jefes intermedios como: Pita, Payba, Weinstabl, Carbajal, Acuña, Botto, Santillán y tantos otros





que con profunda pena dejo de nombrarlos pues la lista sería interminable.

3. Y fundamentalmente la integración y la acción de los Jefes Superiores General García, Contraalmirante Allara, General Daher, Contraalmirante Büsser y Brigadier Castellanos.

Al finalizar la cena del día 31 de marzo, organizada siempre por el Jefe del BIM 2, Capitán de Fragata Weinstabl, otra vieja amistad forjada desde que éramos estudiantes, nos visitó el Contraalmirante Büsser quien en una ceremonia sencilla y que lamento no poder reproducir la parte emotiva pues sería imposible, me designó "Infante de Marina Honorario" colocándome la insignia correspondiente en mi pecho. Esta misma distinción también le fue otorgada al señor Subteniente Reyes.

Durante el 31 de marzo/ 01 abril, se produjeron los siguientes hechos:

1. Localización de fuertes efectivos británicos en el objetivo Aeropuerto.
2. Destrucción de un helicóptero de transporte durante la travesía por efectos de la tormenta.

Ambos aspectos fueron determinantes para efectuar un cambio en la misión correspondiente a la Sección del Subteniente Reyes: "Debería desembarcar integrando la Vanguardia de la Fuerza de asalto anfibio, para conquistar el aeropuerto antes del 2 de abril a 0730 hs, con la finalidad de recibir al Regimiento 25 de Infantería que llegaría transportado por aviones de la Fuerza Aérea Argentina".

El día 01 de abril de 1982, al escuchar la arenga del señor Contraalmirante Büsser, todos los integrantes de la Fuerza estábamos seguros y convencidos de que conformábamos un equipo homogéneo e integrado espiritualmente en : Dios, la Virgen del Rosario, la Patria, un auténtico accionar militar conjunto, antiguas amistades que no por casualidad nos habíamos encontrado y otras más que nacieron durante el trabajo diario. Con todo ello no teníamos duda del éxito a lograr.

El día 2 de abril de 1982 a 0330 hs se presentó totalmente distinto a los días anteriores; la tormenta había pasado, el mar estaba tan tranquilo que parecía un lago, la temperatura ambiente era agradable y la visibilidad era tan perfecta que observábamos las luces de Puerto Argentino a veinte kilómetros de distancia. Todos estos presagios aseguraron aún más, que combatiríamos con los favores de Dios y su Intermediadora la Virgen del Rosario.





A las 0630 horas la Primera Sección desembarcó integrando la Vanguardia a órdenes de un guerrero nato de Infantería de Marina, el Capitán Santillán. Cuando sentí tocar con las orugas de nuestro vehículo esas queridas tierras y al mirar a los Oficiales, Suboficiales y Soldados, los observé tranquilos, sin miedo, pero con lágrimas en sus ojos, nos parecía un sueño. Inmediatamente iniciamos el ataque al Aeropuerto conquistándolo a las 0700 hs. sin encontrar resistencia (los efectivos británicos se habían retirado al amanecer), comenzando en forma inmediata la limpieza de la pista que se encontraba obstaculizada por una cantidad considerable de máquinas viales y vehículos pesados, pero gracias al apoyo de la Compañía del Teniente de IM Aruani, perteneciente al BIM 2 y que había sido un destacado alumno mío en el Curso de Comandos de la Escuela de Infantería, logramos cumplir la tarea rápidamente y casi sobre la llegada de los aviones que transportaban al Regimiento 25 de Infantería.

A las 0730 hs informé al señor Contraalmirante Büsser que la misión había sido cumplida, recibiendo en forma inmediata una nueva tarea: "Reforzar a la Vanguardia que se encontraba empeñada en combate con efectivos británicos".

Mientras se ejecutaba esta nueva misión escuchábamos la llegada del Regimiento 25 de Infantería que aterrizaba en el Aeropuerto sin novedad y mientras, se escuchaba un nutrido tiroteo en inmediaciones de Puerto Argentino.

A las 0930 hs la resistencia cesó totalmente. Las fracciones a mis órdenes integradas al BIM 2 ocupaban Puerto Argentino. Había un silencio total en la localidad, cuando en forma silenciosa pasó a mi lado el Contraalmirante Büsser con el Capitán de Fragata Monnereau, portando una bandera de parlamento y dirigiéndose a la casa del Gobernador. Como los vi desarmados y conociendo a los británicos cómo procedían, les ofrecí protección pero con amabilidad me la rechazó. A pesar de ello y a distancia controlé sus movimientos por si algo llegaba a sucederles.

A las 1030 hs recibí una orden personal del Contraalmirante Büsser de ocuparme del control de la atención de los heridos que se encontraban en el hospital de Puerto Argentino. Mientras cumplía esta misión y con mucho pesar, a las 1045 hs presencié a distancia la muerte del querido amigo, brillante Marino y valiente Comando; el señor Capitán de Fragata Giachino, a quien en forma personal lo transporté a una dependencia del hospital con ayuda de una enfermera del mismo. Ante esta desgraciada situación y bastante violento, concurrí donde se encontraba el Teniente





te de Navío García Quiroga gravemente herido, interrumpí una conversación que se desarrollaba entre médicos y les ordené evacuarlo por helicóptero y en forma urgente al Irizar, orden que se cumplió en forma inmediata.

A las 1200 hs alcancé el Cuartel de los Royal Marines, donde me encontré con el Mayor inglés, Jefe de la Compañía, quien se encontraba retirando sus pertenencias para ser evacuado. Al verme se aproximó y me informó que le habían sustraído de su escritorio los sueldos del personal correspondiente al mes de abril. Ante esta novedad ordené al Señor Mayor Vergara que buscara en el lugar. No bien inició la búsqueda y ante nuestras miradas, encontró el dinero intacto haciéndole entrega del mismo y en mi presencia al Jefe inglés, a quien lo observé severamente por su actitud, obteniendo de su parte en forma inmediata las disculpas correspondientes.

A las 1330 hs se realizó una formación donde se izó la Bandera Nacional, quedando de esta manera las Islas Malvinas recuperadas para la Patria después de 149 años de haber sido usurpadas por la Gran Bretaña.

A las 1400 hs el Regimiento 25 de Infantería relevó al Batallón de Infantería de Marina 2, quedando a cargo de la seguridad de las Islas Malvinas, actividad que cumplió hasta el día 07 de abril que fue relevado de esta misión por otros efectivos que llegaron a las Islas.





19  
18..

RELATO DEL JEFE DE LA COMPAÑIA DE VEHICULOS ANFIBIOS O ORUGA  
TENIENTE DE NAVIO IM MARIO FORBICE

El puesto de combate que ocupé durante las operaciones llevadas a cabo el 2 de abril en las Islas Malvinas fue el de Jefe de la Compañía de Vehículos Anfibios a Oruga, integrando a su vez, a partir del segundo día de navegación, el Estado Mayor Especial de la Fuerza de Desembarco, como oficial de Vehículos Anfibios.

Al regresar a la Unidad el día 1º de marzo de 1982, luego de haber hecho uso de mi licencia anual, recibí del Comandante de Batallón Guillermo Capitan de Fragata IM/Cazzaniga, la orden de incrementar el adiestramiento del personal y la recuperación de los vehículos anfibios, debiendo alcanzar al 10 de abril de 1982, el nivel aceptable con la máxima cantidad de V.A.O. (s) posibles en servicio.

La situación de la Compañía al recibir esta orden era bastante apremiante ya que de los 21 vehículos, no todos se encontraban en servicio limitado (la expresión de limitado significa que alguno de sus sistemas no estaban en servicio). Los restantes vehículos estaban contemplados en un plan de mantenimiento correctivo a desarrollarse a lo largo del año 1982 en función de las disponibilidades de repuestos y créditos. Entre éstos se encontraba el vehículo anfibio recuperador, cuya pluma no estaba en servicio. Esto como se verá más adelante, hubiera implicado una limitación bastante seria en lo que hace al apoyo de las operaciones, dada la intervención que al mismo le cupo.

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

Dentro del plan de instrucción y para consolidar el adiestramiento anfibio, se había fijado entre los días 19 y 25 de marzo un embarco en el BDT ARA "San Antonio" junto con el BIM 2 y parte de la Compañía VAR (Vehículos Anfibios a rueda). A este embarco llegamos con los 12





vehículos totalmente en servicio, o sea, con todas sus partes y sistemas en servicio (comunicaciones, estación de armamento, planta de potencia, sistema de visión nocturna y tren de rodaje y suspensión). En lo que hace al sistema de visión nocturna del conductor, aún se encontraba en revisión. El día anterior al embarco, el ~~Comandante~~ Almirante Büsser me ordenó basar gran parte del esfuerzo en la puesta en funcionamiento de los sistemas de visión nocturna.

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

El día 19 de marzo embarcamos los 12 vehículos y la totalidad de los conductores, incluidos 10 cuadros llegados en comisión de otras Unidades. Estos cuadros que habían estado con anterioridad en el Batallón, fueron destinados inicialmente a completar la dotación de conductores de aquellos vehículos que no lo poseían y el resto conformó un grupo de reserva.

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

El BIM 2 tenía para este embarco un plan de instrucción que únicamente en lo que hace a vehículos anfibios, implicaba el desembarco del mismo en la playa de San Román y luego, cada uno continuaba con las actividades previstas.

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

El tiempo con que contábamos era muy escaso ya que, por los horarios de mareas desde el lanzamiento hasta el reembarco con buque varado, nos quedaban 6 horas aproximadamente para las actividades de instrucción.

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

El material soportó bien el adiestramiento, teniendo al otro día como novedad un deflector del hidrojet trabado a raíz del ingreso de piedras entre la parte fija y móvil, al hacer la prueba de funcionamiento previa





a la entrada del agua.

Promediando el adiestramiento, el Comandante del Batallón IM N°2 ordenó que reuniera los vehículos y me subordinara a él. Se llevó a cabo un ejercicio que implicaba el arribo a la playa en columna de a dos, una vez en tierra, formación de una sola columna y descenso de 6 hombres por vehículo para dar seguridad inmediata durante la marcha.

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

Al regresar al Batallón, el día 25 de marzo, como es habitual desembarcamos por agua frente al mismo y al llegar a la playa nos esperaba el Sr Comandante, quien me ordenó alistar la totalidad de los vehículos para embarcarlos el 28 de marzo nuevamente.

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

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

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

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

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

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





El sábado 27 de marzo a las 0800 hs iniciamos la marcha hacia Puerto Belgrano, dos secciones completas de VAOS (8 vehículos cada una) más el grupo comando constituido por el VAOC (Vehículo Comando) y el vehículo de apoyo; quedando en la Unidad el VAO 14 al que se lo estaba terminando de reparar, el VAO recuperador, ya que el personal de mantenimiento que lo tripulaba estaba trabajando en el 14, y el VAO 17 que por falta de <sup>temporaria</sup> repuesto no pudo ser puesto en servicio.

Durante el trayecto el VAO 06 tuvo un principio de incendio. Informado el batallón de esta novedad, se procedió a remolcarlo hasta el mismo y se lo reparó en tiempo récord, ya que esa misma tarde estuvo listo junto con el 14 para ser embarcado.

Así fue que el sábado al anochecer estuvieron todos los VAOS a bordo del BDT ya trincados y listos para la travesía.

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

Yo permanecí a bordo colaborando con el Oficial de Embarco, ya que al estar éste a cargo del material y personal del San Antonio del Almirante Irizar en forma simultánea, al acercarse el momento del embarco la tarea se complicaba bastante.

Por la mañana se produjo el embarco del personal con las complicaciones lógicas de la premura de la situación, inconvenientes que fueron subsanados. Durante esta actividad yo me hice cargo de la tarea en el San Antonio y el TN Citta en el Almirante Irizar.

La zarpada del buque estaba prevista para las 1700 hs, por lo que esa mañana al necesitar una serie de ~~repuestos~~ de comunicaciones, envié al Cabo Principal IM Carballo al Batallón para buscarlos (cito este hecho porque va a formar parte de una anécdota).

El buque recibió al medio día la orden de zarpar en forma inesperada y el Cabo Carballo quedó en tierra. Este Cabo Principal era el operador de la caja maestra del VAO Comando y a su vez, Encargado del mantenimiento de las comunicaciones de la Compañía VAO, por lo que era una pieza clave.

Los vehículos fueron ubicados en la bodega del San Antonio de la siguiente forma:





P	C1	R1	13	16	11	09	04	03	08	15	P
O	1° Sec. V.A.O.										R
P	V.AR 15										O
A	Apy C1	Res	2° Sec. V.A.O.								A
	12	14	06	01	18	10	19	07	19	05	

Durante la navegación se completaron algunas tareas de mantenimiento.

Al segundo o tercer día de navegación recibí la orden del Capitán Pita, Jefe de Estado Mayor y 2° Cte. de la Fuerza de Desembarco, de incorporarme al planeamiento de la operación, a efectos de brindar asesoramiento sobre algunos detalles acerca del empleo de los vehículos y de participar en la confección del diagrama de desembarco el que quedó en esta forma:

<u>X</u> 05	
<u>X</u> 07	<u>X</u> 19
<u>X</u> 10	
<u>X</u> 15	<u>X</u> 08
<u>X</u> 03	<u>X</u> 04
<u>X</u> 09	<u>X</u> 11
<u>X</u> 16	<u>X</u> 13
<u>X</u> 18	<u>X</u> 02
<u>X</u> 01	<u>X</u> C1
<u>X</u> 14	<u>X</u> 06
<u>X</u> 12	
<u>X</u> V.A.R.	<u>X</u> R1

La asignación de vehículos se llevó a cabo de la siguiente manera:

- 1.- Capitán de Corbeta IM Santillán: VAOS 05, 07, 19 a cargo del Suboficial Segundo I.M. Rodríguez .
- 2.- Teniente Coronel Seineldin: VAO 10 a cargo del Suboficial Segundo I.M. Ramón Bautista.
- 3.- Capitán de Fragata IM Weinstabl: VAO 03 a cargo del Teniente de Navío IM Mario Forbice.





- 4.- Teniente de Navío Aruani: VAOS 15, 08, 04, 09 y 11 a cargo del Suboficial Segundo Rafael Condori
- 5.- Teniente de Navío Di Paola: VAOS 16, 13, 18, 02 y 01 a cargo del Suboficial Segundo IM Luis Sangiovanni
- 6.- Guardiamarina I.M. Ciaglia: VAOS 06 y 14 a cargo del Suboficial Segundo IM. Oscar Battaglino
- 7.- Comando de la Fuerza de Desembarco V.A.O.C., C1 y V.A.O.P, a cargo del Suboficial Segundo IM Julio Morales.
- 8.- Sanidad: V.A.R. 15

Una vez ejecutada esta tarea se coordinaron las frecuencias de trabajo y el personal de comunicaciones se abocó a la colocación de las correspondientes a cada vehículo. A su vez se hicieron dos ejercicios de embarco de los VAOS, según una secuencia establecida.

Quienes más trabajaron con los vehículos fueron los hombres de Ejército, ya que no tenían experiencia previa en el uso del VAO. En una arenga que el Tte. Cnel. Seineldín hizo a los soldados durante uno de estos ejercicios, les dijo que al desembarcar iban a desempeñarse como tropas especiales ya que iban a actuar como "Infantes de Marina".

Dos días antes del día "D", le enviaron por helicóptero al Almirante Büsser un tubo con cartografía desde el Destructor Santísima Trinidad y con gran sorpresa vimos descender del helicóptero como portador de este material al Cabo Principal Carballo, quien luego relató sus aventuras.

Al llegar este Cabo al muelle con el material de comunicaciones, el San Antonio ya había zarpado por lo que fue al Irizar, en donde le dijeron que ese buque en ningún momento iba a tomar contacto con el nuestro. Fue al Comando de la Flota de Mar / donde le sugirieron que se preguntara en el Santísima Trinidad. Ante la perspectiva de quedar en tierra, embarcó en el destructor y una vez que hubo zarpado, informó de su presencia a bordo.

Al producirse la necesidad de que alguien portara las cartas hasta el San Antonio, se ofreció como voluntario.

La noche anterior a la operación, con gran sorpresa general, todo transcurrió normalmente.





El ambiente que reinaba era bastante tranquilo; en general teníamos la sensación de que íbamos a participar de un ejercicio no de una operación, pese a que sabíamos que el enemigo que íbamos a encontrar era real.

Llegó el Día "D", se siguió la secuencia ya practicada sin que se produjeran hechos salientes. El personal ya estaba embarcado con los vehículos al abrirse la rampa del BDT. El mar estaba muy calmo.

0615 hs se produjo el lanzamiento de los vehículos y el movimiento buque a costa con un pequeño problema en el Vehículo Comando, que fue subsanado, produciéndose el arribo a la playa de la totalidad de los vehículos sin novedad.

La playa tenía dos salidas de las cuales se había optado por la del NE. Eran las 0630 hs aproximadamente y vi en la ciudad gran cantidad de munición trazante. Era el primer contacto de los Comandos Anfibios con los Royal Marines.

Los 3 primeros vehículos se dirigieron al aeropuerto. A continuación, el del <sup>Coronel</sup> Teniente/ también se adelantó. El resto de la columna permaneció a la espera de órdenes.

Al no encontrar resistencia, los 3 primeros vehículos continuaron la marcha hacia la ciudad, quedando una de las compañías de tiradores en la inspección de detalle de la zona del aeropuerto. La otra compañía con el vehículo en que íbamos el Capitán Weinstabl y yo a la cabeza, nos dirigimos a la ciudad detrás de los primeros.

En la entrada a la ciudad, los vehículos 07, 19 y 05 que iban a la cabeza recibieron fuego de tiradores que produjeron en el VAO 07, 95 impactos sin consecuencias para el personal.

El tirador lo hizo con muy buena precisión ya que inicialmente le disparó al conductor, luego al apuntador y al ver que el vehículo continuaba su marcha, le tiró a todo el frente produciendo esa cantidad de impactos.

Un cañón 75 mm propio efectuó 3 disparos motivando el repliegue enemigo; ordenando el Capitán Weinstabl el ingreso a la ciudad a las dos compañías de tiradores ya que, la que se encontraba en el aeropuerto, finalizada su tarea se incorporó al resto.





Se produjo así el ingreso de los VAOS a la ciudad, que debe haber causado gran impacto en el enemigo. Ingresaron los 10 VAOS de las Compañías de Tiradores Capitán Weinstabl y el VAO Comandante con el VAOP de apoyo. Los <sup>tres</sup> VAOS del Capitán Santillán continuaron hacia su próximo objeto.

Los <sup>dos</sup> de la reserva quedaron en la zona del aeropuerto y en la punta de acceso a la zona del puerto, respectivamente, próxima al lugar de desembarco.

El VAO recuperador se abocó al despejamiento de la pista para permitir el aterrizaje de los Hércules de Fuerza Aérea que transportaban al personal de Ejército que iba a permanecer en la Isla una vez conquistada.

La pista estaba obstaculizada con vehículos, máquinas viales y tambores de combustible lo que fue sacado sin inconvenientes.

Luego debió auxiliar al VAR 15 que se había encajado en la turba

Con el VAO en que me encontraba nos dirigimos hacia el juzgado, lugar donde se iba a instalar el Puesto de Comando. Al llegar a ese lugar encontramos a todos los argentinos residentes en las Islas, los que fueron concentrados allí la noche anterior bajo custodia policial. Fueron enviados a sus casas, y el personal policial mandado al edificio donde se encontraba la policía.

(La actividad llevada a cabo por el resto de los vehículos figura en el relato de los Jefes de cada una de las Agrupaciones).

Por la tarde se volvieron a centralizar los VAOS a mi orden, próximos a la zona de alojamiento del BIM 2.

Al día siguiente por la tarde se ordenó el reembarco de los vehículos. Por ser el muelle de madera no apto para embarcar los vehículos por proa, se llevó a cabo por agua, lo que es bastante dificultoso debido al poco espacio que deja como margen para errores la rampa y entrada de proa.

El reembarco fue complicado, pero se concretó sin inconvenientes

Los 20 VAOS regresaron funcionando, algunos con averías menores, que fueron subsanadas una vez de regreso en la Unidad.





20

RELATO DEL CAPITAN DE FRAGATA GAFFOGLIO

Desde enero de 1980 me desempeñé como Representante del Servicio de Transportes Navales en las Islas Malvinas.

Mi tarea consistía en la de viajar a Puerto Stanley anticipadamente al arribo a ésta de los buques de Transportes Navales "Isla de los Estados" y "Bahía Buen Suceso". Una vez en la Isla, me entrevistaba normalmente con el Gobernador Rex Hunt, el secretario colonial Dick Baker y el gerente de la Falkland Islands Company Harry Milne. Con la compañía arreglaba el atraque, desembarco de carga y pasaje, inspección de inmigración y aduana, cobro de fletes, pago de gastos de muelle, estibadores, descarga, sereno, y todo requerimiento que presentasen las embarcaciones. Coincidentemente con estas actividades elevaba, al término de las mismas, un informe sobre la actividad naviera al servicio de Transportes Navales, otro informe de inteligencia a la Jefatura de Inteligencia del EMGA y un informe verbal a la Dirección General de Antártida y Malvinas de nuestra Cancillería.

Estos viajes los realicé acompañado de mi señora, que por su condición de médica se vinculó con sus colegas británicos del Hospital de Malvinas.

Después de dos años de actividad en las Islas, tenía muchas amistades, favorecido porque mis actividades eran comerciales, al traer desde nuestro país, madera, frutas, forraje, vinos, etc. pasaje y recibir asiduamente encargos comerciales y particulares de sus pobladores.

Dada la carencia de información y cartografía existente en el país y, ante el avance de la planificación, en febrero de 1982 se me requirió inteligencia sobre objetivos de Stanley, según Planes de Búsqueda que me fueron impuestos, por lo que viajé a Malvinas donde permanecí por espacio de 20 días, obteniendo datos, fotografías y material cartográfico, todo lo cual fue entregado a mi regreso al Comando de Operaciones Navales en Puerto Belgrano y sirvió de base para la planificación operativa.

Ante el desarrollo de los acontecimientos y los nuevos requerimientos de inteligencia solicitados, viajé nuevamente el 4 de marzo de 1982 a Malvinas. En esta oportunidad viajaba teniendo conocimiento de la operación con Davidoff, y la urgencia sobre la obtención de ciertos informes y datos de inteligencia sobre las fuerzas británicas y estado y aptitud de las playas adyacentes a Stanley.





En esta oportunidad encontré un clima de tranquilidad general aparente, pero evidenciando unos primeros síntomas de intranquilidad y desestabilización con respecto a mi estadía de Feb. 82 motivada al parecer por:

- a) publicaciones de diarios y revistas argentinas sobre posible acción militar por parte de nuestro país.
- b) Actitud "dura" por parte de la Argentina en la ronda de conversaciones de Nueva York.
- c) Aterrizaje de emergencia efectuado en el Aeropuerto de Cabo Pembroke el 7 de marzo de 1982 por un Hércules C-130 de la Fuerza Aérea Argentina justificado por una pérdida de combustible y una vez subsanada la avería decoló de regreso a Río Gallegos.

La razón de ser de este aterrizaje provocó profundas suspicacias dentro de la población que lo asoció con preparativos para futuras acciones militares.

- d) La actitud del Obispo Católico Monseñor Daniel Spraggon M.B.E. ese mismo día durante la misa dominical en St Mary's CHURCH habiendo manifestado que la "Marina Argentina se está preparando para invadir las Islas". Monseñor Spraggon había recientemente regresado de atención médica en un Instituto médico de Buenos Aires.

Los hechos más salientes durante mi estadía en Marzo 82 en Malvinas fueron los siguientes:

- 1) Viajé en el avión con el Primer Secretario de la Embajada Inglesa en Buenos Aires, Michael Hickson. Este funcionario tenía también la función de ser el nexo entre esta embajada y la gobernación de Malvinas.
- 2) El 10 de Marzo el secretario Asistente Growlott, me invitó conjuntamente con mi señora a un "drink" en su casa con el motivo aparente de la llegada del secretario Hickson pero tuve la impresión de que se tenía mucho interés en mi presencia, lo que se vio confirmado por los hechos. En efecto, en esa reunión los asistentes eran casi todos ingleses conformando la élite gobernante o influyente de las Islas, además de la presencia de la Plana Mayor de los integrantes del cobativo y antiargentino "Falkland Islands Community" encabezado por su presidenta Velma Malcolm.





Al promediar la reunión el Gobernador Hunt se me acercó a conversar y luego de temas de interés general, de acuerdo a lo que y presumía me preguntó a boca de jarro:

HUNT: "Commander Gaffoglio, donde está el Sr. DAVIDOFF?"

GAFFOGLIO: mirándolo con desorientación "No se quién es ese señor

H: No viene en el Transporte Isla de los Estados?

G: No sé quién es Davidoff

H: Davidoff es un comerciante argentino , etc.

G: Y por qué pregunta Ud. por él?

H: "Porque Davidoff estuvo en Leith en las Georgias del Sur en el "Almirante Irizar" en enero pasado sin pedirme permiso para hacerlo. Ud. sabe si viene en este viaje del transporte?

G: Hasta lo que yo sé, habitualmente este buque no transporta pasajeros.

H: Quiero que Ud. sepa Commander Gaffoglio que he dado orden al Jefe de Policía Mr. Lambs que si viene acá lo pongo preso y lo mismo ordené al Capitán del "Forrest" Sr. Solís.

Es a partir de aquí que empiezo a presumir que los "Brits" están palpitando algo. Recuerdo lo detenido y minucioso que fue el "check" en el aeropuerto al llegar. Noté que tenían una "semblanza", probablemente facilitada por la embajada inglesa en Buenos Aires de todos los que entraban a Stanley.

Una persona que evidenciaba tener mucha autoridad e información era el primer secretario Michael Hikson. En un determinado momento de la reunión anteriormente mencionada expresó, dirigiéndose a Vel Malcom presidenta del Committee. Ah Ud. siendo descendiente de suecos por su accionar es "more british than british".

También los integrantes del Committee estaban muy serios y adusto.

El 11 de marzo, el Obispo católico Monseñor Daniel Spraggon me invitó, conjuntamente con mi señora, a un "drink" en su casa. Me llamó mucho la atención, la oportunidad de la invitación dado que este gesto no lo había tenido durante los dos años que nos habíamos tratado. Me dejó la impresión de que pretendió obtener información.

Spraggon es decididamente antiargentino. Alcanzó como Capellán militar el grado de Mayor y me mostró una foto de uniforme y la condecoración (O.B.E.) que la misma Reina le entregó.



Ese mismo día arribó el "Joyn Biscoe" desembarcando científicos que estuvieron en la Antártida.

La posible invasión argentina era un tema cotidiano en la población, la cual se hacía eco de los diversos comentarios al respecto y de algunas publicaciones periodísticas. En mis habituales "Five o'clock tea" en casa de kelpers yo intervenía en las conversaciones sobre el tema, lo que me permitía apreciar que la gente cada vez veía más seria esta amenaza. Me acuerdo en una de esas reuniones cuando una señora me decía : "Todos creen que la amenaza puede venir sólo del mar y no piensan que también pueden caer en paracaídas".

El 16 de marzo arribó el vuelo semanal de LADE y no regresó el representante de LADE, Vicecomodoro Gamen, comunicándose que regresaría en un "vuelo especial" el miércoles. Por supuesto que "esto" sonaba como muy raro, habida cuenta de la resistencia del gobierno colonial a autorizar el aterrizaje de otras aeronaves que no fueran las de línea.

El 17 de marzo ante el aviso de llegada del avión de la Fuerza Aérea concurren al Aeropuerto dos vehículos con Royal Marines, los que portaban máquinas fotográficas con teleobjetivo, la policía, aduana, y apreciable cantidad de "curiosos".

Se avisó que por problemas de presurización en la cabina el avión volvió a Río Gallegos. En esos momentos Stanley se encontraba cubierto de nubes, y todo les hizo presumir que la misión del avión era tomar fotografías. Todo esto aumentó la tensión y desconfianza entre la población por el vuelo especial.

Ese mismo día zarpó el "John Biscoe" hacia Montevideo.

#### LUNES 19 DE MARZO

A la mañana arribaron al Aeropuerto los helicópteros Wessex del "Endurance", los números 34 y 35 empezando a cargar bolsas de equipo de los Marines.

A las 1400 hs. arribó a la Bahía el HMS "Endurance" que fondeó frente a Stanley.

A las 1600 hs. sin preaviso y sin espectadores aterrizó el avión de Fuerza Aérea. Pude advertir cómo policía y marines se desplazaban desde la ciudad a toda velocidad, para tratar de controlar la aeronave que no pudieron conseguir dado que ésta despegó de inmediato. In-





clusivo el funcionario de inmigración que intentó abrir la puerta de  
avión, quedó desairado.

Todo esto empezó a tomar estado público hacia el atardecer del  
viernes 18, incrementándose el comentario en la población.

Por la noche los marines del año 1981 festejaron en los "Pubs"  
su despedida y próximo regreso a Gran Bretaña en el HMS "Endurance".  
En el "Victory", un Pub concurrido por los marines esa noche un  
un suboficial inglés expresó "los argentinos están preparando algo".

#### SABADO 20 DE MARZO

Empezaron a recibirse los primeros rumores de presencia argentina  
en Georgias del Sur. El "Endurance" prosiguió fondeado, con un fuerte  
temporal del oeste que azotó a Stanley todo el día.

El Committee se mantuvo muy activo, efectuando reuniones en todo  
momento. Podríamos decir que estaba en situación de alerta.

Por la noche los marines estuvieron de festejo en su cuartel  
de Moody Brook. Yo concurrí a un baile popular en el Town Hall.

A las 2300 hs. el ambiente se "enrareció", se ordenó a los marines  
volver al cuartel y corrieron rumores de incidentes con argentinos  
en Georgias.

Esa noche me retiré del baile a las 0230 hs. y pasé frente a la  
oficina de LADE, no notando nada extraño,. Poco tiempo después penetra-  
ron activistas y produjeron un incidente.

#### DOMINGO 21 DE MARZO

A las 0800 hs. el "Endurance" zarpó previo aviso a la población mediante un  
que de sirena prolongado. Ya se rumoreaba que el buque se dirigía a las Georgias  
del Sur y que habían embarcado una media sección de marines.

A las 0900hs. arribó el "Esla de los Estados" sin novedad y atracó al Muelle  
Este.

Alrededor de mediodía nos encontrábamos almorzando a bordo del buque cuando  
vino el Jefe de Policía, Sr Lambs, quien pidió al Capitán Panegadi la lista de tri-  
pulantes del buque y en mi presencia la verificó. Este procedimiento no era habitu-  
po lo que estimé que estaría buscando algo. Sugerí al Capitán que lo invitara a al-  
morzar. El Jefe de Policía se sentó a la mesa y estábamos comenzando cuando embarcó  
el Vicecomodoro Gamen, quien dirigiéndose al Sr Lambs le manifestó que había sido  
forzada la puerta de su oficina, habían colocado una bandera británica sobre la arc





tina y escrito leyendas agraviantes en su escritorio.

Hacia las 1130 hs. concurrí con Gamen y Lambs hacia la oficina donde constatar los hechos. Le dije entonces al Vicecomodoro Gamen que no aceptara ninguna explicación al referendum de Buenos Aires, ya que habida cuenta de lo que estaba ocurriendo era conveniente dejar a la Cancillería la posibilidad que jugara el hecho como más conviniese al país.

El Jefe de Policía manifestó: "Debe ser en represalia por lo de las Islas Georgias del Sur".

A las 1230 hs observé salir de la casa del obispo anglicano a los integrantes del Comité, oportunidad en que varios de sus integrantes, conocidos míos, se sintieron algo turbados al verme, pretendiendo evadir el tomar contacto conmigo.

A la noche, a las 2000 hs. por el sistema de radio de Stanley con el Gobernador quien expresó entre otros términos:

- a) Que gente de Davidoff habría desembarcado en el día de ayer en Leith, Georgias del Sur.
- b) que la dotación de la Base del British Antarctic Survey en Gritvyken se enteró al escuchar disparos de armas de fuego.
- c) Que al concurrir a bordo el funcionario británico fue convidado a comer carne de reno cazado por los argentinos.
- d) que además de permanencia ilegal en la zona, habrían transgredido la prohibición de traer armas de fuego y matar renos.
- e) que le había dado 24 horas de plazo al Bahía "Buen Suceso" para reembarcar personal y material y retirarse de la zona.
- f) que había ordenado al H.M.S. "Endurance", que comprobara el cumplimiento de esa orden.
- g) que había informado todo a la Embajada Inglesa en Buenos Aires a Londres quienes habían aprobado todo lo actuado.

Esa misma noche fui interrogado por varios kelpers sobre los sucesos, manifestando mi extrañeza por la reacción del Gobernador Hurd ya que se trataba solamente de una actividad comercial privada.

#### LUNES 22 de MARZO

Los comentarios en Stanley eran:

- a) que se había izado el pabellón argentino y se había entonado el himno en Leith.
- b) Hacia la noche se difundió la noticia de que el "Bahía Buen Suceso" había zarpado alejándose, pero no se confirmó el reembarco total, sólo el parcial de material y personal.

Toqué el tema con varios integrantes del Comité, Spraggon y del Gobierno, tratando en todo momento en restarle importancia al asunto y transmitiendo mi impresión de que la reacción del gobernador al mandar un buque de guerra con tropa militar parecía desmedida.





Martes 23 de marzo

A 1530 hs. arribó el vuelo normal de LADE.

Ante un pedido del Vicecomodoro Gamen se puso una guardia militar (marines) en el aeropuerto por la seguridad del avión argentino.

A 2000 hs. el gobernador por radio actualizó la situación. Manifestó que le parecía "absurdo y ridículo" pretender pensar que alguno de la población pudiese atentar contra el único medio de comunicación existente en la Isla.

A las 21.00 hs. al entrar al hotel había una recepción que daba el gobernador para despedir a Lord Buxton y Sra. que regresaban a Londres. Me encontré a boca de jarro con Lord Buxton, Sra. Hunt y Sra. Me saludaron los cuatro y conversé con el matrimonio Buxton de generalidades. Hunt en cambio, con cierta agresividad, y aparentando estar muy molesto por lo de la guardia del avión se despidió diciéndome: "tenga temor Commander Gaffoglio por su regreso a la Argentina, pues los marines cuidarán el avión toda la noche".

Miércoles 24 de marzo

0630 hs concurrí al Aeropuerto donde había 6 marines de guardia. Posteriormente llegaron los científicos alemanes e ingleses desembarcados del Endurance.

Viajaba también Cecilia Gooch, residente argentina que iba a operarse en Comodoro Rivadavia y finalmente embarcaron también Lord Buxton y Sra.

El Gobernador los vino a despedir, luego de lo cual volví a conversar con él. Me preguntó especialmente dónde estaba el "Isla de los Estados" y cuándo pensaba volver.

Arribe a Buenos Aires a las 1500 hs.

A las 1800 hs me presenté en la Jefatura de Inteligencia para informar de la situación.





Se me ordenó hacer un informe y presentarme urgente en Puerto Belgrano al Sr. Almirante Lombardo.

Viernes 26 de marzo

A 0800 hs me presenté en Puerto Belgrano al Almirante Lombardo en el Comando de Operaciones Navales y luego al Almirante Allara en la Flota de Mar.

Ese día trabajé:

- a) Con el Capitán de Navío Bonzo del "Crucero General Belgrano" en la redacción y confección del Anexo "Apostadero Naval Malvinas" a la Orden de Operaciones.
- b) En el Batallón de Infantería de Marina N°2 con el Capitán de Navío Pita en la exposición y clasificación de los objetivos en Malvinas.
- c) El Almirante Büsser llamó personalmente para que el Oficial de Guardia de la Jefatura de Inteligencia remitiera urgente todas las fotografías que yo había tomado en Malvinas.
- d) En el Centro de Interpretación de imágenes para completar detalles ayudas en la interpretación del mosaico fotográfico de Stanley para la determinación de objetivos.

Sábado 27 de marzo

Trabajé todo el día en lo mismo y a la tarde salí a las 1900 hs desde ESpora para Ezeiza para buscar documentación sobre Malvinas. Arribé a mi domicilio a las 2300 hs.

Domingo 28 de marzo

Concurrí al Edificio Libertad a las 0600 horas y retiré todo el material informativo de inteligencia y descriptivo que sobre Malvinas tenía ; a las 0800 hs tomé un avión de regreso a Espora.

A partir de mi llegada, proseguí evacuando consultas y efectuando asesoramiento sobre el Teatro de Operaciones Insular a los distintos organismos y personas que me lo requerían.





Ese mismo día, domingo 28, zarpé a las 1800 hs a bordo del Rompehielos Almirante Irizar hacia Malvinas.

Durante el embarco, a requerimiento del Sr. Comandante de la IX Brigada, General Américo Daher, efectué exposiciones y asesoramiento sobre el mismo tema a su plana mayor.

A requerimiento del Jefe de Asuntos Civiles de la IM, Capitán de Corbeta Martín Arrillaga, expuse ante su personal y le puntualicé con datos, fichas y fotos, las personas residentes en las Islas que debían ser neutralizadas no bien arribáramos a Stanley.

Especialmente le di la relación de integrantes del Committee, decididamente antiargentinos, los que, a mi criterio, debían ser neutralizados.

Aparte de las reuniones a bordo, el 30 de marzo en un helicóptero Sea King me trasladé a bordo del ARA Santísima Trinidad conjuntamente con el General Daher.

A bordo, en una reunión que presidió el Comandante del V Cuerpo de Ejército y Comandante del Teatro de Operaciones Malvinas, General de División Osvaldo Jorge García, y de la cual participaron el Comandante de la Flota de Mar, Contraalmirante Gualter O. Allara, el Comandante de la IX Brigada, General Daher, el Coronel Esteban Solis y yo se redactaron y aprobaron los comunicados N°1, 2, 3 y 4 destinados a la población malvinense y se dieron las directivas iniciales a poner en práctica a partir del desembarco. En un momento de la reunión el General García, quiso volver a revisar la redacción de los textos de los comunicados expresando: "Estos comunicados los van a ver difundidos por todo el mundo". Como yo conocía personalmente al Gobernador Hunt y a fin de darle más nivel al suceso, el General García me ordenó que yo desembarcara de saco naval a fin de entrevistarme con el Gobernador y transmitirle las directivas y órdenes emanadas del gobierno argentino.

Posteriormente, en la Cámara de Oficiales expuse ante los Coman-





dos Anfibios satisfaciendo los requerimientos informativos de los mismos referente al objetivo que debía conquistar.

posteriormente el Capitán Giachino leyó varias órdenes a su personal, entre ellas una referida al respeto a las personas y bienes de los habitantes de las Islas. Luego arribó a la Cámara el General García con el Almirante Allara y presenció una explicación sobre los objetivos que habíamos estudiado en la carta de Malvinas.

El 31 de marzo las condiciones de mar que iban empeorando se transformaron en un fuerte temporal del Sudoeste que obligó a postergar el día "D" del 1º al 2 de abril y que imposibilitó que volara en helicóptero al buque de desembarco "San Antonio". Esa misma noche como consecuencia del temporal se destrozó el helicóptero Puma del Ejército Argentino con el cual, conjuntamente con el señor General Daher debíamos trasladarnos a la casa del Gobernador británico el día "D".

El 1º de abril, víspera del desembarco, estábamos ya a corta distancia de las islas. Por la noche brindamos por el éxito. Escuché cómo por radio el Gobernador Hunt se dirigía a la población informándole que "se iba a producir un ataque por parte de la Argentina pero que no tuviesen temor ya que los marines los iban a defender". Cuando escuché éso, alrededor de las 2100hs pensé de inmediato en que se había perdido ya la sorpresa y en el riesgo que correrían los comandos, si los británicos los estaban esperando. Avisé al Comandante del Rompehielos, Capitán Barquín y le pedí alertara al Santísima Trinidad y a los Comandos del riesgo que les podía estar esperando al desembarcar.

A las 0400 hs los Comandos informaron "Punto Charlie" tomado y que sólo 2 marines se encontraban en el Cuartel, los cuales se escaparon a los cerros.

A las 0500 hs. me embarqué en el primer vuelo de helicóptero





en el Sea King 3-H-41 rumbo al aeropuerto. Al aterrizar, estaban también desembarcando los vehículos anfibios blindados.

Allí en plena pista de aterrizaje saludé al Capitán Pita y al Teniente Coronel Seineldin, Jefe del Regimiento 25. Subí a un vehículo anfibio y llegamos hasta la planta transmisora de Cable & Wireless. Allí se pidió se destacara un vehículo anfibio de sanidad para prestar atención sanitaria al Capitán Giachino y Cabo Urbina que habían sido heridos pero el vehículo se empantanó en la turba, lo que ocasionó que demorara su llegada. Alguien justificó: "El conductor es nuevo, por eso se le debe haber atascado". Como la columna se había detenido, me subí a un Land Rover abandonado y llevé al médico hacia el pueblo. Al llegar a la gobernación cesaban los últimos tiros y empezaron a entregarse los británicos.

Los pasajes más trascendentes que recuerdo de esos momentos fueron

Vi a una empleada de la Oficina de Cable & Wireless, Susy Packer, alineada con los prisioneros, por lo que le pregunté qué hacía allí, me dijo que se lo habían ordenado. La Señorita Susy me expresó sus deseos de saludar a Tony, hijo del gobernador, al saber que serían devueltos a Londres, del cual estaba enamorada. Le dije que podía pasar a saludarlo y despedirse, pero expresó el temor de encontrarse con la madre de éste que la despreciaba por su origen humilde.

Me extrañó, dado que su presencia desentonaba con la de los soldados con las manos en alto y le pregunté al Almirante Büsser y él me dijo que no era prisionera, por lo que la autoricé a retirarse y la acompañé a su oficina de la cual era jefe Summer. Al pasar frente a la formación de prisioneros Summer, vestido con uniforme de combate, estaba entre todos los soldados ingleses. Al verme me reconoció y con miedo y ganas de congraciarse me dijo dónde tenía armamento oculto.

Concurrí con Susan y de un escritorio retiré una ametralladora, cargadores, munición y vestimenta de combate. Volví al escenario y allí alguien le decía al Almirante Büsser: "Señor mire como tienen a los ingleses boca abajo" por lo que el Almirante, dirigiéndose a los Comandos les dijo: Traten bien a esta gente que han peleado bien" y hablándole al Mayor Noot le dijo: "Lo siento, es la guerra" luego a uno de los cuatro periodistas ingleses que registraban todo: "Espero que cuando publiquen esto digan toda la verdad".





385

En esos momentos Stewart, el presidente de Cable & Wireless me preguntó si podía poner nuevamente en servicio la planta a lo que le dije que esperara que iba a consultar y le pregunté al <sup>Capitan</sup> Pita, mientras Stewart iba a buscar un vehículo. Observé que un marine tenía escondido un cuchillo en la pierna por lo que le ordené a un Comando que se lo sacara.

Tomé un Land Rover de los marines que estaba estacionado y luego de desenganchar un cable que podía accionar dos granadas al mover la palanca de cambio, me dirigí manejándolo al puerto para reunirme con la gente del Apostadero Naval Malvinas que llegó en otros vuelos de helicóptero.

Di las primeras órdenes, orientándolos y me enteré que el BDT San Antonio que debía entrar en esa hora no lo haría pues el Comandante tenía dudas sobre el calado y sobre la posibilidad de recibir fuego enemigo. Me comuniqué con el buque por medio de la radio de la Falkland Islands Company (FIC) y le indiqué que de acuerdo a su calado podría atracar sin problemas al muelle Este. Pero el Comandante decidió no entrar ese día, por lo que ordené las primeras medidas para ubicarlo en nuestra futura jurisdicción.

Tomé una bandera argentina y, en presencia de mi gente, la icé y tomé posesión del muelle, F.I.C. y alrededores de acuerdo a lo previsto en la Orden de Operaciones. En ese momento vi llegar tres policías, siendo uno de ellos el anglochileno Robert Pearte, Jefe de la Oficina de Navegación de la FIC y archienemigo nuestro y de los buques de Transportes Navales, por lo que dirigiéndose a un Guardiamarina de IM cercano le ordené detenerlos y pasar revista de armas, luego de lo cual los interrogué a lo cual me contestaron que habían prestado servicio como "Policías Voluntarios" durante el combate y regresaban a sus casas; por lo que los dejé en libertad.



De allí, estando todo encaminado me dirigí en el Land Rover de nuevo hacia la Gobernación y estando cerca de la misma me hizo señas el Capitán Pita de que parara y me pidió que trasladara al Brigadier CASTELLANOS al Aeropuerto a fin de solucionar un problema . . . planteado. Subió el Brigadier a mi lado y mientras me dirigía hacia arriba, me pidieron si podía llevar al Cabo Urbina que estaba herido al aeropuerto pues no sabían el camino. Fui entonces al Hospital y vi el cadáver del Capitán Giachino y a varios de sus hombres llorando. Recuerdo a un Suboficial que cuando le pedía que me ayudara a trasladar el cadáver se negó mientras lloraba. Finalmente, luego de intentar embarcar al Cabo Urbina, con el plasma, embarqué en mi vehículo el cadáver de Giachino y en otro me seguían con el Cabo Urbina. A mi lado el Brigadier Castellanos , impaciente, me urgía a salir para el aeropuerto. Conduje la caravana hasta el aeropuerto y al llegar le entregué el cadáver y al herido a un avión Electra que ya había aterrizado. Conversé con el Capitán Tournée, aviador naval y volví solo al pueblo. Me encaminé de nuevo hacia la gobernación y le pedía al Almirante Büssersi podíamos recorrer todo el sector de enfrente que según Orden de Operaciones estaría bajo mi jurisdicción. Accedió y conjuntamente con él llegamos al Cuartel de Moody Brook, donde dudamos antes de pasar por un puente de madera porque como había cables que colgaban hacia abajo, temimos que estuviera minado. El Almirante Büsser se bajó y me guió hasta cruzarlo, luego reiniciamos la marcha y nos dirigimos hacia el muelle de combustible. Requerimos casi media hora de viaje entre sacudidas y barquinazos hasta que llegamos al muelle donde revisamos las instalaciones. Un infante nos mostró armamento que los marines que estaban apostados en la Punta habían arrojado en su huida. Asimismo se procedió a desarmar un artefacto con explosivos que había en el muelle. Finalizada la inspección volvimos a la ciudad.

En el Town Hall conversé con el Mayor Dowling de inteligencia sobre el Gobernador y su secretario que estaban destruyendo los papeles. Solicité al General Daher que estaba controlando al Gobernador autorización para requisarle los documentos lo que





me negó. Avisé entonces al Capitán Pita y al Almirante Büsser del hecho. El Almirante habló con el General Daher y éste finalmente accedió a mi requerimiento de revisarlos al llegar al aeropuerto. A tal fin designó a tres Oficiales: al Mayor Dowling, Comodoro Gilobert y un Capitán de marina.

De la requisa no se le encontraron documentación, sólo la bandera británica que el hijo del gobernador pretendía sacar entre las ropas.

Posteriormente fui al Cuartel del Cuerpo de Defensa de las Islas (FIDF), cuerpo de milicia de defensa de las islas y retiré los registros de instrucción de artillería e infantería. Luego hice dos cajones con documentación clasificada que obtuve y la envié a la Jefatura de Inteligencia.

Volví con mi gente al muelle y tomamos posesión de varios galpones para alojamiento. Concurrí a bordo del Monsunen y del Forrest, ambos buques británicos y procedí a arriar el pabellón inglés e icé el argentino en ambos.

Fui al hotel Upland Goose a saludar al Ingeniero Pizzorno y demás empleados de Gas del Estado, a los cuales conocía por haber estado juntos en marzo y de los cuales me había despedido una semana antes. Conversé con los dueños del hotel, Nannette Pittaluga y Desmond King los que me recriminaron la "invasión" argentina.

Me encontré con el anglochileno Joe Booths quien me expresó que él ya presumía lo sucedido desde hacía una semana. Finalmente, a pesar de todos los eventos del día, que lo habían convertido en algo histórico y del cual uno se sentía protagonista, observé que no tenía sueño ni estaba cansado. Regresé al Puerto, cené ración de combate con mi gente y dormí en una bolsa de dormir.

Sábado 3 de abril

Fue un día muy activo. Recibí y guardé armamento y munición bri-





tánica que posteriormente transferí al "San Antonio". Requisé todas las embarcaciones menores y de porte. Tomé posesión del hangar de hidroaviones con los dos Beaver. Subí a bordo del buque británico Forrest y conversé con su Capitán, Jack Solis, dándole todas las salvaguardias a él y a su dotación de cobro de sueldo y operación del buque. Me prometió colaborar. Subí a bordo del buque de la Compañía Monsúnen, conversé con su Capitán, Betts, y les aseguré la misma salvaguardia, ya que este buque era imprescindible para traer ovejas para consumo y llevar alimentos a los establecimientos.

Fui a la Falkland Islands Company. Hice citar a la Plana Mayor: Gerente Harry Milne, 2° Ted Spruce, Combustible Bleaney. Les informé que a partir de ese momento la Compañía estaba bajo mi jurisdicción. Les di amplias garantías para que siguiera operando. Que el Supermercado West Stove tendría todas las garantías. Que cualquier problema con personal militar me lo hicieran saber. Expendio normal de gas-oil para calefacción y vehículos. Comunicación con Gerente General en Londres, Mr. Nedham, etc.

En el muelle cité al Capataz Morrison y le di las mismas salvaguardias.

A 1500 hs. entró el San Antonio. El Capitán Pita antes de irse ordenó desembarcar y proveerme: una cocina de campaña, una camioneta y me subordinó al Teniente de Corbeta Gazzolo con una Sección de IM para vigilancia y seguridad del Apostadero Naval Malvinas.

Tomé posesión del local de la F.I.G.A.S. Falkland Islands Government Air Service e instalé allí una Estación Sanitaria.

Establecí puestos de guardia en toda la jurisdicción, hangar de los Beavers y destaqué dos hombres al Faro Cabo Pembroke. Esa misma tarde zarpó el San Antonio y nos quedamos "solos" en Malvinas.



## CAPITULO VI

### ANECDOTAS

- 1- Luego de desplegar en el terreno y ante la resistencia enemiga la Segunda Sección recibió la orden de embarcar nuevamente en el VAO para dirigirse a tomar Puerto Stanley.

Entonces embarcaron primero los conscriptos mientras yo les impartía directivas a los Jefes del Grupo.

Cuando quise ocupar mi posición en el vehículo no tenía lugar para pasar y entonces los conscriptos me pidieron que concurriera a mi asiento "pisándolos" para poder hacerlo más rápidamente, acto que fue cumplido.

(Del Jefe de la Segunda Sección de la Compañía " Echo " , luego de rechazar el ataque enemigo en el sector este de Stanley).

- 2- La Sección cumplió estrictamente la orden de operar con la menor violencia posible, a tal punto que cuando fue destacada a darle apoyo a un grupo "comando" que atacaba la casa del Gobernador, ningún hombre cargó el fusil, a pesar de recibir fuego enemigo, esperando mis órdenes. Recién entonces lo hicieron, comenzando el fuego.

(Del Jefe de la Segunda Sección de la Compañía "Echo").

- 3- Me encontraba verificando el patrullado de las calles asignadas a mi Sección, cuando se acercó una señora con un gran trapo blanco en la mano. Con voz temblorosa, pero en perfecto castellano se dirigió a mí, desarrollándose el siguiente diálogo:

SEÑORA: - Yo quisiera saber si mi hijo puede circular en su vehículo durante 30 minutos, ya que debe buscar a su esposa que se encuentra en otra casa.

J.SECCION:-Perdón señora; usted es argentina?

La mujer miró el piso; dudó un momento y contestó:

- No...; bueno sí..., más o menos.....señor.

La señora fue, es y será argentina.



4- Cuando nos encontrábamos en la isla y se ordenó efectuar el patrullaje de las calles, en determinada casa que correspondía a un sector de otra Compañía, se observaron movimientos 'extraños' de civiles y pudimos apreciar que en el lugar se encontraba una antena. Se dio parte y se mantuvo la observación del lugar durante 2 horas. Durante ese período, varios civiles hablaron con el dueño de la casa. Entonces el Jefe de la Sección pidió autorización para inspeccionar la vivienda mientras ordenaba a un pelotón rodear la casa y darle protección.

En compañía del dueño de casa ingresamos a la misma en forma cortés, pero con los ojos bien abiertos, y ubicamos un transreceptor el cual se utilizaba (según su propietario) para comunicarse con los padres de los escolares de Puerto Stanley que vivían en el interior de la isla.

Lo que nos llamó la atención fue un arrollado de dulce de leche, que, ante nuestra mirada, nos ofrecieron con amabilidad.

Pero no aceptamos de acuerdo a las órdenes recibidas.

Cuando salimos de la vivienda nos encontramos con el Jefe de la Compañía a la cual pertenecía el sector de responsabilidad donde se encontraba la casa y nos ordenó que nos retiráramos de la zona. Gran sorpresa nos llevamos cuando fui en busca del pelotón que estaba dando seguridad. Este se encontraba cuerpo a tierra muy atento, pero a 300 metros de la casa y observando en dirección opuesta a la misma.

5- Siendo las 0930 horas se nos ordenó cubrir un puesto de bloqueo y patrullar nuestro sector de responsabilidad. Mientras avanzábamos con el VAO, observamos que en una esquina salían de un vehículo inglés sin bandera blanca personal del Ejército Argentino con las manos en alto. Lo que sucedió fue que el Conscripto Clase 62 Juárez, perteneciente a mi grupo, los había detenido por propia iniciativa al no identificarlos como propia tropa. Después vinieron las "cargadas" para Juárez por no poder distinguir soldados argentinos de ingleses, con "amplias" explicaciones sobre la forma de encontrar las diferencias.





- 6- Una vez desembarcado en el aeródromo, se me ordenó despejar la pista de aterrizaje.

Mi primer vehículo a mover fue un tractor con acoplado. Cuando me di vuelta para "apurar" a mi grupo, un Conscripto dijo "Tiene las llaves puestas". Pensé que podía tener trampas para incautos y explotar al dársele contacto y grité: "No las toque", Ya era tarde. El tractor en marcha estaba saliendo de la pista.

- 7- Desde una de las casas nos saludaba un grupo de personas. A los conscriptos les causaba alegría, pero a mí no porque no comprendía el idioma.

Encontré un sendero que me condujo a esa casa. Esta gente estaba reunida en el patio, pero cuando me vieron se retiraron apresuradamente. No quedaron ni las sillas. Me pregunté ¿Cómo si recién nos saludaban ahora se van?. ¿Los habré asustado?.

- 8- De madrugada me tocó cubrir guardia de Cabo de Cuarto. Mientras efectuaba el relevo, oí un disparo proveniente de la otra punta de donde me encontraba.

Los Conscriptos no me dieron tiempo para decir "posición", se cubrieron rápidamente en los cercos y quedé solo en la calle. Con cuidado fui a verificar, comprobando que venía una patrulla cuyo Cabo encargado me explicó que se le había escapado un tiro a un centinela.

- 9- Durante el día 2 de abril y en pleno operativo, fue transportado a bordo el Teniente de Fragata Diego García Quiroga con varias heridas de bala y en muy grave estado. Se hizo un pedido urgente de sangre, la que fue transportada al buque por medio de un helicóptero.

Después de bajarla en cubierta, el helicóptero inició su despegue. En ese momento una gaviota que volaba en cercanías de la popa era absorbida por la succión de la turbina; el pájaro hizo enormes esfuerzos para escaparse, pero no pudo evitar ser destrozado por las paletas del rotor de cola. Fue un momento de enorme tensión porque



si la gaviota hubiera entrado en la turbina, el helicóptero podría haber caído al agua; en ese momento de expectativa se oyó a un conscripto del Batallón, con inconfundible tonada nortea, que decía:

"Muy bien hecho, a estos ingleses ni las gallinas les vamos a dejar vivas".

(A bordo del rompehielos Irizar, participando el personal del Batallón de Apoyo Logístico).

#### 10- El Secreto de la operación

El planeamiento de las operaciones de desembarco en las Malvinas se llevó a cabo bajo un riguroso secreto. Inicialmente eran muy pocos los Jefes que intervinieron y en la última semana de marzo, previo al embarco, el número se incrementó considerablemente, llegando a intervenir algunos Oficiales. Consecuentemente, mantener el secreto al comienzo era tarea fácil; sin embargo al aumentar el número de participantes la tarea se tornaba más difícil y el riesgo de una infidencia era mayor. Para contrarrestar esta situación, se ordenó a varios Jefes actualizar los planes en vigor, por lo que llegado un momento eran dos los grupos que realizaban en forma independiente tareas de planeamiento; sin conocerse cuál de ellos o más bien, si alguno de ellos se llevaría a la práctica.

Nos encontrábamos con el Capitán Roscoe en el Cuarto de Guerra del BIM 2 con el resto del Estado Mayor de la Fuerza de Desembarco en pleno planeamiento de la operación de Malvinas, cuando se incorporó el Teniente de Navío Oulton. Este oficial provenía del BIM 1 del cual era Jefe de Compañía y aunque era Oficial orientado en inteligencia, cumpliría con su subunidad funciones de reserva. Al preguntarle si sabía para qué tarea había sido convocado, con aire de suficiencia y por toda respuesta dijo: "vengo preparado", a la vez que extraía de su cartera portapliegos una carta de la Isla Grande de Tierra del Fuego.





11- La venganza de los 'barqueros'

Muy poco tiempo antes de zarpar hacia Malvinas, el 28 de marzo le fue ordenado embarcar al Capellán de IM. El Capitán de Fragata Capellán Maffezzini recibió, además de ese poco tiempo disponible, la orden de cambiar de buque, llegó así al "San Antonio" justo en el momento de presenciar cómo zarpaba el buque (con él a bordo). Pude observarle en proximidades de la Guardia sin conocer aún su alojamiento.

Poco después me fue agregado al camarote que yo tenía asignado como Oficial de Inteligencia y tuve que insistir para que el padre Maffezzini tomara la única cama fija existente colocada en el sentido de crujía, es decir, longitudinal<sup>del buque</sup>, en tanto yo utilizaba un catre que por el poco espacio disponible era armado sólo de noche y en el sentido del través, es decir, perpendicular a la cama del padre Maffezzini.

Relato estos detalles por su posterior relación.

En el primer día la navegación fue normal, no obstante las cosas se fueron complicando para los Infantes de Marina. El segundo día el buque comenzó a moverse con mayor intensidad y como es lógico pensar, todos creíamos que al día siguiente las cosas podrían mejorar, sin embargo cada día se ponía peor y los últimos de travesía eran una pesadilla. De noche el vaivén hacía que mis pies sobrepasaran holgadamente el nivel de la cabeza y viceversa, de modo que en tamaña sacudida era imposible conciliar el sueño. Pensaba para mis adentros: "Qué suerte la del padre, que está acostado en el mejor/sentido"; sin embargo luego me confesó el padre que él se pasaba la noche 'rolando' y envidiaba a su vez mi ubicación.

Para remarcar la idea de lo que era aquéllo visto con ojos de Infantes de Marina, que ha realizado otras etapas de navegación y superado el 'mal de mar', puedo acotar que, por momentos algo tan simple como comer, era poco menos que imposible. En cada sacudida de banda a banda se movían mesas, sillas, platos, soportes de platos, comensales, etc. y en esas condiciones embocar una cuchara en la boca y que además fuera la propia, era toda una proeza. Uno de esos días tan 'movidos' decidí, ya que no podía comer, al menos tomar un té. Mi problema radicaba en buscar un lugar donde sostener la taza ya que mis manos estaban en la maniobra de sujetar-



me a algo fijo. Las mesas, los muebles, todo sufría los embates. Entonces advertí un lugar que dentro de la cocina era utilizado para guardar las tazas, un estante con agujeros donde la taza quedaba 'colgada'. Allí pude tomar mi té.

Finalmente la madrugada del 2 de abril vio desembarcar a los Infantes de Marina impulsados por un doble incentivo. Por un lado, el cumplimiento de esa misión histórica, y por otro, dejar atrás aquel infierno danzante que, bueno es reconocer, nos dejó matemáticamente en el lugar oportuno y en el momento indicado.

Los que creemos en el adagio de que "pensando mal nos equivocamos menos" no dudamos que con esa travesía los 'barqueros' se han vengado de los Infantes de Marina para toda la historia.

(Del Capitán de Fragata Botto)

#### 12- Uniforme roto

El 2 de abril de 1982 llegó a la playa el VAO que llevaba a bordo al Segundo Escalón del Puesto de Comando de la Fuerza de Desembarco. A su cargo iba el Jefe de Estado Mayor. El VAO se detuvo. Se abrió su porta posterior y descendió la seguridad inmediata que desplegó en un radio de 50 m. . El Jefe de Estado Mayor ordenó al personal que alcanzara las primeras alturas distantes 150 mts. Allí llegaron y tomaron posición. Diez minutos después se ordenó replegarse, y embarcar en el VAO para marchar sobre el aeropuerto de Puerto Argentino. Al llegar el personal al VAO, alguien le solicitó al Jefe de Estado Mayor que lo esperara pues debía mudar su ropa. Al Jefe de Estado Mayor le resultó extraño el pedido y preguntó porqué. La respuesta fue de un conscripto que le mostro al Jefe de Estado Mayor un pantalón roto en la costura posterior. Para todo esto el resto del Estado Mayor salió a mirar qué pasaba y encontraron en estas circunstancias históricas a un infante en paños menores parado sobre las botas que se había sacado y colocándose un overall, pues el pantalón de uniforme zona sur se le había descosido al realizar un cuerpo a tierra. ¡Qué buena confección pensó el infante! Evidentemente su precaución de llevar un overall de repuesto no había sido vana.





13 - Un peine señor, por favor

2 de abril de 1982. Eran las 1220 horas. Camino al aeropuerto marchaba un Land Rover capturado, llevando personal herido a evacuar al Continente. El chofer pensaba para sí mismo: "más vale que el vehículo no se descomponga o le pase algo". El Oficial médico, proveniente del Destructor Santísima Trinidad preguntaba pormenores del desembarco. Las contestaciones se sucedían sin cesar. De pronto el chofer se miró en el espejo lateral y le dijo al médico: "señor, no me facilitaría un peine?". El médico no sabía qué contestarle. Atinó a decirle: "no tengo", como expresando qué importancia tenía, mientras los pelos del infante volaban con el viento, a causa del agua salda con la que se bañó en el buque en que embarcó. El infante pensó: "para la próxima me rapo, así estoy prolijo".

14- Munición

Etapas de planeamiento. El cálculo de munición necesaria para artillería de campaña se efectúa y se coloca en la orden. La orden se distribuye. El Jefe de Batería 105 toma conocimiento de la munición que debía llevar y qué pudo ocurrir?. Pensó que es poco. Y qué pasó? Llegó al Comandante. Y qué hizo el Comandante? Llamó al Logístico de la Fuerza de Desembarco. Y qué hizo éste?. Llamó a su Ayudante para ver los números y tonelaje. Y qué ocurrió al final?. Se llevó el doble de la munición calculada. Por qué? porque el margen naval existe. Qué ocurrió en la realidad de este desembarco?. No se tiró un solo tiro de artillería. Y qué ocurrió con parte de la munición? Fue y vino de Malvinas dos veces, pues uno de los buques que llevaba el 50 % de la munición fue derivado a otras actividades luego de zarpar de Malvinas.

15- Mientras se hacía la planificación de la operación en el San Antonio, un oficial le solicitó a un conscripto que le alcanzara un sandwich de jamón y queso, ya que no tendría tiempo de almorzar, a lo cual el conscripto le contestó que no tenía. La observación del Jefe en cuestión no se hizo esperar:

- Será posible; nunca hay nada para comer.



El Conscripto, asumiendo una postura arrogante y patriótica, contestó:

- Señor, estamos en plena economía, para poder comprar más Exocet.

16- Viernes 26 de marzo

- Luego de un ejercicio anfibio en golfo San Román con el Batallón de Infantería de Marina N°2 (de una semana de duración) el San Antonio varó frente a Baliza Chica y lanzó los Vehículos Anfibios.
- Tocamos la playa del Batallón aproximadamente al mediodía, pensando todos en el coeficiente que se aplicaría para otorgar el <sup>franco</sup> compensatorio (3x1?, 4x1?) pero a medida que cada vehículo iba pasando por donde estaba parado el Encargado de Batallón, sus tripulantes se enteraban que estaban acuartelados y que la tarea inmediata era preparar el material para reembarcar en el Buque Desembarco de Tanques.
- Luego de un día de intenso trabajo hubo franco para locales desde las 0700 hs. <sup>Belgrano</sup> de 2300 horas hasta regresar/ en el muelle del San Antonio en Puerto/ Si bien se desconocía el destino del viaje se presentía su importancia y consecuente riesgo, lo que dio especial calidez a los buenos momentos compartidos con las esposas y forzó una mirada diferente a los niños dormidos.

(Del personal de la Compañía de Vehículos Anfibios a oruga-VAO)

17- El domingo 28 de marzo se continuó durante la mañana con el embarco de personal, munición y vehículos.

Los conscriptos guías llevaban a cada fracción al lugar correspondiente.

El buque zarpó al mediodía. La hora de zarpada puede haber sido fijada en función de la tabla de mareas o como precaución para evitar su hundimiento, dado que la capacidad orgánica de alojamiento de personal ya había sido ampliamente superada y continuaba embarcando infantes de marina en forma continua.

Comentario general: "Este debe ser el único buque de la Armada hecho en base a una aleación de Acero y Goma..."

Las primeras actividades después de rancho (1400) fueron verificar el trincado de los vehículos y realizar su mantenimiento preventivo



A medida que pasaba el tiempo el buque comenzaba a moverse cada vez más, anticipando lo que vendría en los siguientes días de navegación. También crecían los rumores y especulaciones, dando lugar a hechos humorísticos.

PRODE TACTICO

Malvinas

Georgias

Presión por presencia

Cambio de rumbo y caída sobre zona Beagle, etc.

- 18- Un Cabo Principal de Comunicaciones que había 'perdido' el buque (San Antonio) luego de desesperados intentos por encontrar algún medio que lo aproximara a su comando natural, apreció que el Santísima Trinidad era el buque que más se acercaría al San Antonio, por lo que embarcó en él como polizón, revelando su presencia a bordo cuando el buque ya había zarpado.

Acto seguido, al comprobar que el buque tenía helicóptero comenzó a planificar el empleo de ese medio para llegar al Buque Desembarco de Tanques, obtuvo un contenedor de proyectiles en el que introdujo cartografía de diversa naturaleza (y dudosa necesidad) y planteó la urgencia de hacer llegar el citado material (personalmente por supuesto) al Comandante de la Infantería de Marina.

Como resultado de su gestión, al mediodía del 30 de marzo, cuando la dotación del Buque de Desembarco de Tanques pensaba que el buque no podía embarcar un infante más y considerando el hecho imposible, vieron descender de un helicóptero al citado Cabo Principal con el misterioso cilindro bajo el brazo, cuyo contenido jamás se comprobó en forma oficial. Dicho Cabo, ni bien tomó contacto con la cubierta desapareció en forma rápida de la misma. Era el Cabo Principal Carballo, del Batallón de Vehículos Anfibios.

- 19- En la madrugada del 31 de marzo, como consecuencia del temporal, saltaron las trincas del Vehículo Anfibio a Rueda 02, que estaba sobre la banda de estribor.

El vehículo golpeó contra la planchada y contra una escala próxima, causándoles graves daños a ambos.



Afortunadamente los desplazamientos del vehículo eran hacia el centro del buque y no hacia la banda, dado que de haber sido así hubiera caído al agua.

El Cabo de Guardia de trinca, Cabo Primero Ibarra, conductor del Vehículo Anfibio a Rueda 12, abordó el vehículo descontrolado con todo el riesgo que ello implicaba (agregar lluvia, oscuridad y mucho movimiento) e intentó frenarlo, desistiendo de su propósito al comprobar que los frenos no disminuían en nada los vaivenes incontrolados del vehículo.

Se hizo presente toda la guardia de trincas del buque y después de 2 horas de intenso trabajo se logró un "trincado provisorio" hasta el día siguiente.

Esa noche se ordenó al centinela de Vehículos Anfibios a Rueda no circular entre los vehículos, para no quedar atrapado si se soltaba otro.

- 20- Los crecientes rumores y expectativas señalaban a las Malvinas y al 2 de abril como las dos grandes respuestas a las 2 grandes preguntas.

#### Práctica de ocupación de Estaciones de transbordo

Se realizó en horas de la tarde, dándose por difusor los alertas a las distintas fracciones componentes, distintas fracciones (Ejército, Batallón de Infantería de Marina N°2, Batallón de Vehículos Anfibios, etc.) con un único espíritu.

#### Baño

Las posibilidades de baño en el Buque Desembarco de Tanques son las mismas que en el desierto del Sinaí, pero el día D-1 bien valía un baño para todos los protagonistas del 2 de abril, y el milagro se produjo gracias a la buena voluntad del Jefe de máquinas.

#### Misa

En horas de la tarde el Capellán Naval ofició una misa en que en el fuero íntimo de cada uno se conjugó el sentir cristiano con el honor nacional.

#### Al final del oficio fue bautizado un conscripto

#### Mensaje del Almirante Büsser

Luego de la misa, el Almirante Büsser dirigió el esperado mensaje que se había demorado por la partida del Almirante en helicóptero hacia el Santísima Trinidad al mediodía.



El mensaje fue recibido en total silencio; su contenido ya todos los presentían de antemano, de cualquier manera hizo vibrar los corazones de todos porque la misión que escuchábamos era la que Todos queríamos escuchar y cumplir.

El recordatorio del Almirante sobre el respeto a la población civil y trato con prisioneros, etc., enumeraba todas aquellas acciones sobre las cuales la guerra no da derechos (De todos modos no está en nuestra forma de ser el cometerlas).

El mensaje finalizó con un VIVA LA PATRIA, que resonó en todos los rincones del buque.

#### Reparto de cigarrillos, etc

Después de rancho los Jefes de Fracción repartieron cigarrillos, chocolate, otras golosinas, etc.

#### Partida de Cartas

Muchos cuadros prolongaron la sobremesa de la noche con juegos de cartas hasta que el Almirante Büsser se hizo presente en las camaretas de Cabos Primeros y Cabos Segundos y les pidió que se fueran a descansar porque las exigencias del día siguiente serían grandes.

#### Cine y café

Muchos oficiales prolongaron su sobremesa nocturna con un café o con una película; hubo diálogo con el periodista de la Nueva Provincia (Fernández) que fue uno de los últimos en retirarse. Uno a uno los oficiales se fueron retirando a descansar.

La noche sería muy corta porque diana sería a las 0300 horas. Antes de conciliar el sueño los pensamientos de todos seguramente habían saltado del momento supremo tan próximo en tiempo y lugar, a la familia tan lejana y tan presente, subordinada voluntariamente a los intereses de la Patria.

(Del personal del Batallón de Vehículos Anfibios)

### 21- Viernes 2 de abril

Diana: 0300 hs; las tropas se lavaron y desayunaron antes del desembarco.

#### Sincronizar relojes

Se escuchó por altavoces la orden de sincronizar relojes, de manera que la coincidencia en los tiempos que marcaban fuera tan grande como la coincidencia en los corazones.



Ocupar estaciones de transbordo

Tal como se practicara el día anterior, las distintas fracciones, luego de un alerta de 5 minutos, recibieron la orden de ocupar sus estaciones de transbordo.

Los pasillos se poblaron de hileras silenciosas de infantes de marina que se deseaban suerte; en la mirada de todos se veía que eran concientes que marchaban hacia nuestra primera operación anfibia del siglo XX. Recuerdo que un oficial le deseó suerte al pasar al Almirante Büsser, y éste respondió: creo que todos la necesitamos.

0500 El personal del buque comenzó a soltar las trincas de los vehículos.

0620 Se veían claramente las luces de Stanley en medio de la noche, también se destacaba plenamente un buque pesquero polaco totalmente iluminado.

Otra luz claramente visible era una de color rojo, colocada por los buzos tácticos para que tomara enfilación el Buque Desembarco de Tanques.

A esa hora, de la compuerta de proa ya abierta, se lanzó al agua el Vehículo Anfibio a Rueda 15 (Sanidad), que fue, por haber embarcado último, el primero en tocar aguas de Stanley. Inmediatamente se tiró a una banda para dejar la rampa libre a los Vehículos Anfibios a Orugas, con intenciones de encolumnarse detrás del último, tal como se le había ordenado.

Impresiones desde el puente

Desde allí se vio con gran emoción descender uno tras otro a los 20 Vehículos Anfibios a Orugas, dirigiéndose a la playa desconocida; cerraba la columna el Vehículo Anfibio a Rueda 15.

Estaba en marcha la primera operación anfibia argentina de este siglo, para borrar una afrenta del siglo anterior.

Varios oficiales cambiaban alternativamente su atención del progreso de los Vehículos Anfibios a Oruga, a las emisiones radioeléctricas que denotaban los progresos y actividades de los Comandos Anfibios y Buzos Tácticos.

Impresiones de conscriptos de los primeros Vehículos Anfibios a Oruga

- "durante el movimiento buque a costa dentro de los Vehículos Anfibios a Oruga los tripulantes gritaban "VIVA LA PATRIA"



- "seguimos la huella del Vehículo Anfibio a Oruga de adelante, ante el peligro de que el terreno estuviera minado".
- "sólo se veía, durante el movimiento buque a costa, la luz trasera del Vehículo Anfibio a Oruga de adelante"
- "al llegar a la playa esperábamos una fuerte resistencia que no se produjo, lo que nos sorprendió".
- "se comenzaron a sentir las primeras explosiones".

Bajada de los Vehículos Anfibios a Rueda al agua: disparos de la costa

Después que hubo dejado la playa el último Vehículo Anfibio a Oruga comenzaron los pedidos de artillería, por lo que se ordenó bajar los Vehículos Anfibios a Rueda que tenían obuses a bordo, éstos fueron bajados por guinche.

Los dos primeros en bajar fueron el Vehículo Anfibio a Rueda 03 (guinche) y el 02, a bordo de ellos iba el Teniente de Navío de IM, Perez, Jefe de Batería.

Ambos Vehículos Anfibios a Rueda se dirigieron a la playa y se ubicaron en una zona próxima al aeropuerto, ya en poder propio; desde allí establecieron enlace radioeléctrico con los Vehículos Anfibios a Rueda 08 y 12 que aún estaban a bordo.

Media hora después bajó el Vehículo Anfibio a Rueda 08 y permaneció al garete mientras bajaba el 12, a bordo del cual iba el Jefe de Compañía de Vehículos Anfibios a Rueda.

Cuando este vehículo estaba siendo izado, se produjeron disparos desde la costa contra la cubierta del Buque Desembarco de Tanques.

En el puente ordenaron cuerpo a tierra y una maniobra evasiva, pero al comprobar que los piques caían cortos (se apreciaba por los trazantes) el Buque de Desembarco de Tanques se mantuvo en su posición.

En ese momento se cruzó la corbeta Grandville y abrió fuego sobre la batería costera, que hizo un cambio de posición y reabrió el fuego. Acto seguido se dirigieron allí los Buzos Tácticos en un bote de goma ante lo cual los atacantes se retiraron.

Finalmente se reunieron los 4 Vehículos Anfibios a Rueda con artillería, e iniciaron el emplazamiento de las piezas mientras se agregaban 2 Vehículos Anfibios a Rueda con combustibles que luego fueron enmascarados.

Las primeras grandes emociones del grupo artillería- Vehículo Anfibio a Rueda

Contemplar la bandera argentina que ya había reemplazado a la inglesa, y luego escuchar por radio por primera vez, transmitido desde



la radio de Stanley el Himno Nacional Argentino.

Experiencias de Vehículos Anfibios a Oruga

Vehículo Anfibio a Oruga 12 (Comando auxiliar)

"nuestro mejor recuerdo fue ver cómo en todos lados se reemplazaban banderas inglesas por la argentina, llenándose la isla de celeste y blanco".

"recuerdo el pedido de auxilio para los heridos"

"...la felicitación del Comandante de la Fuerza de Tareas Anfibias al Comandante de la Fuerza de Desembarco..."

"...el Capitán Payba y un Suboficial estaban izando la bandera argentina en la casa del Gobernador. En ese momento un Comando Anfibio que llevaba prisioneros británicos les hizo hacer alto y dar frente al pabellón que se estaba izando".

"...hicimos 900 metros en tierra y se rompió una manguera de agua; apenas pudimos llegar al aeropuerto para iniciar su reparación; mientras, se escuchaban disparos en la ciudad"

Vehículo Anfibio a Oruga 18

"...los ocupantes gritaban VIVAS a la Patria al ver la enseña patria en todos los mástiles".

Vehículo Anfibio a Oruga 19

"nos quedamos en un arrenal y el 07 tomó nuestro lugar, y en determinado momento comenzó a recibir intenso fuego".

"después de almuerzo recibimos la orden de perseguir Marines que aún seguían resistiendo".

Vehículo Anfibio a Oruga 07

"cuando comenzó a recibir fuego, el conductor se refugió en una hon- donada y desde allí el apuntador contestó el fuego con la 12,7 mm, mientras la tropa bajó y desplegó".

"un cañón sin retroceso de 75 mm abrió fuego contra la casa que dis- paraba sobre el Vehículo Anfibio a Oruga , haciendo blanco".

"El disparo del cañón sin retroceso sorprendió a un Vehículo Anfi- bio a Oruga próximo que no sabía qué era un arma propia e inició maniobras evasivas"

Otros Vehículos Anfibios a Oruga

"A la noche nos reunimos todos a contar cada uno sus 'hazañas'"

"el 07 mostraba con orgullo sus 97 impactos"

"al entrar en la ciudad pensé que estaba desierta"

"los habitantes contemplaban en silencio y con recelo los progresos de la ocupación detrás de las ventanas de sus casas. Había niños



con cara seria y otros que esbozaban una tímida sonrisa".

"buscábamos con la vista un francotirador detrás de una ventana"

"se demoró el izado del pabellón argentino en casa del Gobernador porque se cortó una driza; tuvo que subir un oficial al mástil y arreglarlo".

#### Experiencia de Vehículos Anfibios a Rueda

##### VAR 15

"...no puedo olvidar el cuerpo sin vida del Capitán Giachino cubierto de una bandera argentina".

"...en el hospital inglés una enfermera nos ofreció algo de tomar en inglés; yo le pedí un café y me lo sirvió con gusto a limón, creo que no pudo dejar de pensar en el té".

"a la tarde remolcamos una embarcación de desembarco de personal y el vehículo que había quedado al garete".

#### Otros Vehículos Anfibios a Rueda

"al llegar a la ciudad vimos las patrullas a pie del Batallón de Infantería de Marina N°2; también transitaban con frecuencia los Vehículos Anfibios a Oruga, pero con dificultad, al igual que nosotros, por lo estrecho de las calles"

#### Prisioneros

" Al pasar por la casa del Gobernador vimos a los prisioneros ingleses sentados o acostados en el suelo, rodeados por un cordón de seguridad. Uno se levantó y se acercó a una mujer joven que se abrazó a él llorando; nadie interrumpió la acción, seguramente era la despedida de una esposa".

#### Actividades de los Vehículos Anfibios a Rueda

- Transporte de tropas propias hacia el aeropuerto
- Reparto del esperado "rancho caliente" a las tropas
- Buscar botes de goma de Comandos Anfibios.

#### La noche del 2

1. Las tropas se instalaron como y donde pudieron; los baños de damas del correo no eran mal lugar.
2. El rumor de que 9 marines habían escapado, mantuvo vigilantes a los conscriptos de guardia...y a los no apostados también. Cuando a un centinela se le escapó un tiro, varios salieron a repeler el 'ataque'.

#### La central telefónica

La central telefónica pasó a ser operada por personal propio. Los tradicionales requisitos de "confianza, seguridad y rapidez" tuvieron



ron un pequeño obstáculo: los isleños no hablaban castellano y los operadores no hablaban inglés, a pesar de lo cual el diálogo fue intenso y ambas partes se preguntaban luego de cortar qué había querido decir el otro.

La central telefónica fue el lugar ideal para escuchar dos cosas que a los presentes emocionó: las comunicaciones desde la capital que hablaban del júbilo de los ciudadanos y la canción de las Malvinas.

22- Sábado 3 de abril a la tarde- La visita de una familia- Una granada en la plaza

Los Vehículos Anfibios a Rueda estaban formados en columna al lado de una plaza, esperando la orden de repliegue.

Se acercó una familia que quería ver el Vehículo Anfibio a Rueda; subimos al niño a bordo y le convidamos caramelos de la ración

"Charlie"

El Jefe de Compañía de Vehículos Anfibios a Rueda habló con los padres, quienes se mostraron amables y nos invitaron con su clásica taza de té que rechazamos cortésmente por la inminencia del repliegue; nos preguntaron si desconfiábamos de ellos y les explicamos la causa de la negativa.

Preguntaron sobre cuáles serían las consecuencias futuras de lo sucedido, aludiendo a la flota británica.

Después que los niños abandonaron la plaza, un conscripto del Vehículo Anfibio a Rueda vio una granada oculta en el pasto. La retiramos del lugar e hicimos un rastrillaje sin encontrar ninguna otra en la plaza. Ese volvería a ser, sin riesgos, territorio de los niños.

23- Regreso

Ultimas luces del sábado 3

Los Vehículos Anfibios a Rueda y Vehículos Anfibios a Oruga, en ese orden, se lanzaron al mar y después de 30 minutos de navegación arribaron al San Antonio y comenzaron el embarco:

Vehículos Anfibios a Rueda por guinche.

Vehículos Anfibios a Oruga por rampa.

El Regreso

1. El mar fue mucho más calmo que a la ida.



2. Cada comunicado del continente, cada noticia, era esperada con ansiedad. El Himno y la Canción de las Malvinas eran recibidos con la misma emoción que el dos de abril.
3. Un solo sentimiento invadía el buque: Orgullo
4. Un posible submarino obligó al buque a aplicar la condición "Z modificada", que solamente oponía portas cerradas al alegre transitar de las tropas que regresaron a bordo.
5. No nos cansábamos de mirar los 97 impactos del 07.
6. La Compañía Vehículos Anfibios a Rueda hizo una 'reunión social' el martes a la noche con invitados especiales de la dotación del buque y de la Compañía Vehículos Anfibios a Oruga.
7. Poco a poco fuimos tomando conciencia de la repercusión internacional del hecho (bolsa de comercio, libra esterlina, gabinete Thatcher, etc) ¿Nosotros hicimos todo eso? dijo un conscripto.

24- Miércoles 7 de abril

El San Antonio se preparó a fondear frente al Batallón de Vehículos Anfibios.

Con los prismáticos vimos que las que parecían manchas negras sobre la arena, eran en realidad las tropas formadas que nos estaban esperando. La alegría fue enorme y la emoción intensa.

Cuando los Vehículos Anfibios a Oruga y los Vehículos Anfibios a Rueda se lanzaron hacia la conocida y añorada playa del Batallón nos despidió la sirena del San Antonio, nuestro viejo conocido.

Queríamos llegar lo antes posible. Finalmente lo hicimos y pasamos luciendo banderas y gallardetes entre una doble fila encabezada por nuestro Comandante y 2º Comandante.

Los conscriptos aplaudían a sus compañeros que venían de las Malvinas, envidiando la suerte de los que participaron, y compartiendo la alegría de su regreso.

La caravana finalizó en la Plaza de Maniobras de Vehículos Anfibios a Oruga, donde los vehículos formaron en cuadro con sus dotaciones al pie, sintiendo la alegría del regreso, y el orgullo del deber cumplido.



25- La hora de zarpada del San Antonio del Domingo 28 de marzo de 1982

Luego de la maniobra de cargar el San Antonio, los oficiales se entretuvieron deduciendo esta fórmula para determinar la hora de zarpada del buque rumbo a las Malvinas; la Plana Mayor del buque apeló a una compleja fórmula resuelta por medio de una computadora. La fórmula es la siguiente:

$$Hz = \frac{\Gamma v + \Delta i + M + hm}{E}$$

Hz: hora de zarpada

Pv: peso de todos los vehículos embarcados

$\Delta i$  : cantidad de infantes de Marina que exceden la capacidad normal del buque y que se hallan a bordo.

M: cantidad de Infantes de Marina que están en el muelle haciendo cola para embarcar

hm: altura de marea (influye poco en relación con los factores anteriores).

E: coeficiente de elasticidad del buque (salvador del buque).

Dado que (  $\Delta i + M$  ) tienden al infinito, se obtiene el siguiente valor para Hz:  $Hz \leq 1300$  hs.

Si  $Hz > 1300$  hs queda demostrado matemáticamente que se agregaría un submarino de gran tamaño a nuestra flota.

26- Extraña forma de arribo a la playa

Durante su aproximación a la playa, el VAO en que viajaba el Comandante de la Fuerza de Desembarco sufrió desperfectos en su sistema de propulsión y gobierno que hacían que el vehículo se torciera permanentemente hacia una banda haciendo imposible mantener la proa. El conductor del vehículo apreció rápidamente la situación y llegó al siguiente análisis: "Si no se puede mantener la proa...intente-mos mantener la popa". Acto seguido, dejó que el vehículo cayera totalmente, y con proa al San Antonio y popa hacia la costa hostil culminó felizmente su muy original y poco decorosa aproximación a la playa.

De este hecho se podían deducir las siguientes posibilidades:

- 1- El San Antonio pensó que el VAO Comando regresaba a buscar un





elemento vital para la operación.

2º El enemigo se tranquilizó pensando que se trataba de una Demostración anfibia exagerada.

3º La silueta del vehículo que se aproximaba no coincidía con la de los vehículos argentinos que tenía computada la inteligencia británica.

4º la Operación Rosario fue la única operación anfibia en que un vehículo anfibio desembarcó marcha atrás.

27- El VAO 07

El VAO 07 (007 según sus tripulantes) durante su proyección hacia el interior de la isla tomó el lugar del VAO 19 que quedó inmobilizado en un arenal. A raíz de este reemplazo fortuito recibió su glorioso bautismo de fuego, convirtiéndose en el primer vehículo en entrar en combate con el enemigo.

Hay muchos testimonios de ese hecho; el del conductor, que maniobró presentando la parte de mayor blindaje en forma permanente al enemigo, el del apuntador que contestó el fuego con su ametralladora 12,7 mm, el de los tiradores del BIM 2 que desembarcaron del vehículo y desplegaron...y el mudo testimonio del VAO 07 que con los 97 impactos de su casco le dice a quien lo contempla: Yo estuve el 2 de abril en las Malvinas.

28- En navegación , a bordo del rompehielos Almirante Irizar, el 312000 Mar 82. (Del Jefe de la Reserva, Teniente de Navío IM Oscar Horacio Oulton)

La U.T. embarcó en el rompehielos Almirante Irizar ;soportamos durante la navegación permanente mal tiempo; así es que los Infantes de Marina no las tenían todas consigo. El Jefe de ametralladoras era un Suboficial al que había elegido especialmente por su permanente buen humor, esperando que me mantuviera bien alta la moral de la tropa; pero el 'mal de mar' también había hecho estragos en él. El tercer día de navegación-hacia una recorrida habitual por los alojamientos, y en el fondo de una bodega, tirado sobre un montón de bosas de equipo estaba este inmenso Suboficial (130 Kg); al verme sólo atinó a decirme desde las bolsas donde estaba perdido : "...Señor, como ve, yo también estoy hecho bolsa...". La risotada



que despertó en todos, hizo que por cinco minutos nos pareciera que estábamos en tierra firme.

- 29- Regresábamos de un rastrillaje por los alrededores del aeropuerto cuando escuché por el circuito táctico que el Almirante Büsser le informaba al Comandante de la Fuerza de Tarea que el Capitán Giachino había fallecido. Era nuestro Segundo Comandante y no sabía cómo decírselo a mi gente.

Finalmente decidí reunirlos a todos y comunicarles la noticia. Luego de ello todos guardamos un minuto de silencio que nos pareció una eternidad.

- 30- Islas Malvinas, proximidades de la Gobernación el 021500 ABR 82

Nos encontrábamos custodiando a los prisioneros de guerra . Un oficial inglés me explicó que había 4 hombres más en un hotel próximo y pidió permiso para ir a buscarlos.

Para esa tarea fue designado un Cabo Segundo que por supuesto, de inglés no sabía nada. Por un error mío no se le explicó que debía acompañar al Oficial británico para regresar con cuatro prisioneros más. Así es que cuando regresó del hotel con todos los ingleses, trataba de explicar que todo el pueblo se estaba entregando.

- 31- Durante la travesía una de las noches, hubo una reunión de los Jefes de Unidades de Tarea. Se realizó en el comedor del Comandante del San Antonio. Debido al fuerte ruido , se habían retirado mesas y sillas. Mientras se analizaba las últimas informaciones, todos estaban sentados en las banquetas afirmadas a los mamparos del local. Súbitamente el buque roló con mayor violencia y amplitud, obligando a que cada uno se aferrara al asiento para no ser despedido. A pesar de ello, el Teniente Coronel Seineldín fue sorprendido por la violencia del movimiento y proyectado desde su asiento hacia el mamparo opuesto, donde había un televisor fijo en una repisa. El Teniente Coronel Seineldín parecía correr a estrellarse inexorablemente contra el televisor, pero como es un hombre muy ágil, un metro antes del impacto giró bruscamente y golpeó con su hombro



contra el mamparo. En ese momento, el rolido lo despidió nuevamente en dirección a su asiento, donde pudo sentarse con firmeza antes del próximo movimiento. Su evolución fue coronada por un fuerte y afectuoso aplauso.

32- Varios conscriptos se encontraban en cubierta mientras el temporal castigaba al San Antonio. En un momento dado se acercó un oficial a conversar con ellos, y naturalmente el tema fue el estado del mar. En algunos casos, el golpe de las olas daba la impresión de que el casco diera de lleno contra algo sólido y muy duro. El comentario de los conscriptos era de gran admiración por la fuerza del mar. El oficial les hizo notar que debían tener en cuenta que cada metro cúbico de agua pesa una tonelada, y que si observaban el tamaño de las olas debían calcular contra cuántas toneladas chocaba el buque.

Ante esa explicación, uno de los conscriptos comentó con un buen acento provinciano: "Menos mal que las olas son de agua, que es blandita, que si fueran de piedra..."



33- El 2 de abril a la tarde, el Almirante Büsser y el Capitán Monnereau, que recorrían la localidad pasaron por la casa del Gobernador para verificar el tratamiento a los prisioneros ingleses. Comprobaron que estos ya habían almorzado y descansaban sentados en el jardín de la casa, gozando de una agradable tarde de sol. No se los veía preocupados ni fatigados. Estaban esperando ser trasladados al aeropuerto para su posterior viaje de regreso a Gran Bretaña, mientras una discreta guardia de Infantes de Marina los vigilaba a prudente distancia.

En un sector de césped al lado de la casa descansaban los Comandos Anfibios que habían realizado la parte más difícil de la operación y que hacía muchas horas no dormían. También ellos esperaban el momento de viajar, aunque su destino era más cercano: Mar del Plata, asiento de su cuartel.

Cuando el Almirante Büsser y el Capitán Monnereau llegaron a este lugar, comenzó una amable charla respecto a los acontecimientos del día y a lo que debían hacer poco después. En un momento dado observaron a dos de ellos que estaban descalzos y con sus pantalones levantados hasta las rodillas. Al preguntarles el Almirante qué les pasaba, uno de ellos, en un tono entre respetuoso y compungido, le contestó: "Señor Almirante, anoche nos dimos tantos golpes que tenemos los pies y las piernas hechas m...", mientras mostraban los moretones que tenían como recuerdo. La risa de todos fue el mejor comentario a la respuesta tan breve y precisa.



COMANDO DE LA INFANTERIA DE MARINA

ORDEN N° /82"P" DEL SEÑOR COMANDANTE DE LA INFANTERIA DE MARINA

OBJETO: R/Mensaje al personal.-

EJECUTIVA PARA: TODAS LAS UNIDADES DEL COMPONENTE.

Una vez cumplida por las Fuerzas de la Armada la misión de desalojar a las Fuerzas Militares y autoridades británicas de las Islas Malvinas, me dirijo al personal de la Infantería de Marina, a efectos de puntualizar el alcance de la operación realizada y las obligaciones que la ejecución de la misma nos impone para el futuro.

En las acciones desarrolladas por la Infantería de Marina no hubo ni protagonistas ni héroes. Los únicos héroes son nuestro muertos. Sencillamente todos han cumplido con su deber. Los que estuvieron en las acciones, cumpliendo su tarea tal como se les impuso y como se esperaba que lo hicieran. Los que quedaron en nuestras base y establecimientos de la Armada a través de su trabajo silencioso y constante, que permite que nuestras Unidades en combate sean eficaces y estén siempre listas.

La operación que se acaba de ejecutar es no solo el resultado de una tarea bien cumplida por un grupo determinado de hombres, sino que es también el resultado de los muchos años de esfuerzos, realizados por los muchos Infantes de Marina que han pasado por nuestras filas. Y este buen resultado ha sido posible además gracias al esfuerzo silencioso de aquel personal que en las tareas de preparación del material, de alistamiento de las unidades, de mejoramiento de nuestras técnicas y de otras tareas auxiliares, nos ha permitido ir al combate en las mejores condiciones que era posible concebir.

Por ese motivo, cuando algunos Infantes de Marina cumplían en las Islas Malvinas su misión en tierra, con ellos no estaba solamente el aspecto militar de la Infantería de Marina, estaba toda la gran familia naval, que con su trabajo tesonero y esforzado, permitió que llegaran al combate con toda su potencia.

También estaban en tierra todos los integrantes de la Flota de Mar y de la Aviación Naval, que en un alarde de capacidad técnica y de coraje habían puesto a la Fuerza de Desembarco en las playas correspondientes, después de haberla transportado desde los puntos de embarque y haber protegido la travesía.

Lo dicho hasta aquí se refiere a lo que ya se ejecutó. El futuro nos exige mantener lo que se ha alcanzado. A partir de ahora tenemos un compromiso más con la Patria, que es el de asegurar que en esas Islas siga ondeando la Bandera Nacional por los siglos de los siglos. Para lograrlo el camino es sencillo y conocido, es el del esfuerzo y la abnegación: es seguir templando el músculo y seguir perfeccionando nuestras mentes, para que el dominio de las armas y la fortaleza con la

..//





..//2

que las empleemos, sea la garantía que el país reclama de nuestro Cuerpo.

Invoquemos la protección de Dios, para que en su infinita bondad, nos permita seguir cumpliendo siempre con nuestro deber.

*Batallas, 15 de abril de 1915*



*[Signature]*  
OSCAR ALFREDO MONTEREAL  
CAPITAN DE CORBETA DE I.M.  
AYUDANTE SECRETARIO

CARLOS ALBERTO BÜSSER  
CONTRAALMIRANTE DE I.M.  
COMANDANTE  
DE LA INFANTERIA DE MARINA





446 AGRICULTURE







SECRETO



Copia N° de copias  
COMANDO DE LA FUERZA DE TAREAS 40  
Comandante del Grupo de Tareas 40.1  
BATERIAS,  
280600 MAR 82  
N° de Ref.: BPW 01

PLAN DE OPERACIONES DEL COMANDANTE DEL  
GRUPO DE TAREAS 40.1 (COGRUTAR 40.1)  
N° 01/82"S" - CONTRIBUYENTE AL PLAN  
DE OPERACIONES COFUERTAR 40 N° 01/82"S".

*OPERACION ROSARIO*

Referencias: a. Cartografía: - Carta Topográfica N° 15 - Edición Inglesa  
E: 1:50.000.  
- Plano STANLEY Edición Inglesa E: 1:2.500

Huso Horario: +3.

ORGANIZACION

Según Anexo "ALFA" - ORGANIZACION.

1. SITUACION

a. Fuerzas Enemigas

Ver Anexo INTELIGENCIA del Plan COFUERTAR 40.

b. Fuerzas Amigas

1) Fuerza de Tareas Anfibia - Fuertar 40

Conduce una Operación Anfibia, el día D a partir de H-6 horas, a fin de reconquistar las ISLAS MALVINAS y reincorporarlas definitivamente al patrimonio nacional.

2) Fuerzas del Ejército Argentino

Conduce un helidesembarco el día D a partir de la Hora H con efectivos de Sec Tir (Ref) sobre GANSO VERDE y BAHIA FOX.

c. Unidades agregadas y destacadas

1) Se cumplen las agregaciones ordenadas dentro del Componente de IM según Anexo "ALFA".

2) A partir de la fase del Embarco se agrega a la MD una fracción del R.I.25 para la ocupación del Objetivo 37.

2. MISION



SECRETO



451

Conquistar y mantener los objetivos ALFA, BRAVO, CHARLIE, DELTA, ECHO, NACAR, ZULU y 37 en las Islas Malvinas, a fin de, facilitar el posterior desembarco de Fuerzas del Ejército Argentino.

### 3. EJECUCION

#### Concepto de la Operación

Esta Fuerza desembarcará el día D en las playas ROJO, VERDE y AZUL mediante VAO'S, embarcaciones de desembarco, neumáticas y helicópteros, para conquistar los objetivos A, B, C, D, E, N, Z y 37. Mantendrá su ocupación hasta ser relevado y facilitará el desembarco por modo aéreo y marítimo de Fuerzas del Ejército.

La operación se desarrollará en la siguiente secuencia

#### - U.T.40.1.3 (Agrupación Comandos Anfibios (-) )

Desembarca en Playa VERDE a H-6 horas para ocupar posiciones relativas favorables y cercar CHARLIE a más tardar a H-2.

#### - U.T.40.1.5 (Grupo de Comandos Anfibios ref)

Desembarca en playa VERDE a H-6 horas, alcanza B a H-2 para conquistar los objetivos 39, 40, 42, 43, 16, 19 y 30 a H-15 minutos.

#### - U.T.40.1.4 (Grupo de Buzos Tácticos)

Desembarca en playa AZUL a H-3 horas para conquistar el objetivo ALFA a H-2 horas, marcar playa ROJO a H-45 minutos y simultáneamente ocupar ZULU.

#### - U.T.40.1.2 (Sec Tir Ref/BIM 2) Conexión

Desembarca en playa ROJO a la Hora H y mecanizada en VAO'S alcanza CHARLIE, refuerza a requerimiento la U.T.40.1.3 y destaca efectivos menores para el control de NOVEMBER y ECHO CESTE. Incorpora en su desplazamiento a la U.T.40.1.10 hasta proximidades del objetivo 37.

#### - U.T.40.1.10 (Sec Tir (-)/R.I.25

Desembarca a la Hora H en playa ROJO sobre VAO integrando la columna de la U.T.40.1.2 y ocupa objetivo 37.

#### - U.T.40.1.1 (Batallón IM N° 2(-) ref)

Desembarca en playa ROJO a la Hora H en VAO'S y EDPV. Mecanizada en VAO'S conquista y ocupa DELTA y BRAVO. Por superficie a pié conquista ECHO ESTE.





- U.T.40.1.7 (Sec Tir Ref/BIML) Reserva FD.

Desembarca a pedido en Helicópteros ocupando una Zona de Reunión en BRAVO.

- U.T.40.1.8 (Servicios para Apoyo de Combate)

Desembarca como Unidad Fuera de Horario en BRAVO)

- U.T.40.1.9 (Equipo de Asuntos Civiles).

Desembarca como Unidad Fuera de Horario en BRAVO. Iniciará temprana y paulatinamente el control político y económico de la Zona de Responsabilidad.

- U.T.40.1.6 (Batería Obuses 105)

Desembarca en la descarga General precargada en VAR previendo su empleo desde inmediaciones de ROJO para el control de acceso a PUERTO STANLEY desde el mar.

a. U.T.40.1.3 Agrupación Comandos Anfibios (-)

- 1) Desembarca desde buque de Superficie en forma encubierta el día D a H-6 horas en playa VERDE.
- 2) Se aproxima al objetivo CHARLIE y ocupa posiciones relativas favorables para el cerco a más tardar a H-2 horas.
- 3) A partir de H-45 minutos inicia la conquista de CHARLIE.
- 4) Conquistado el objetivo CHARLIE lo consolida y defiende en espera de órdenes.
- 5) Estará en condiciones de recibir a la U.T.40.1.2 (Conexión).

b. U.T.40.1.5 Grupo Comandos Anfibios (Ref)

- 1) Desembarca desde buque de Superficie en forma encubierta el día D a las H-6 horas en playa VERDE.
- 2) Se aproxima al objetivo BRAVO para ocupar posiciones relativas favorables hacia los objetivos 39, 40, 42, 43, 16, 19 y 30 a más tardar a H-2 horas.
- 3) Conquista los objetivos asignados a H-15 minutos.
- 4) Conquistados los objetivos procede a su consolidación y defensa transitoria, debiendo preservar la integridad y funcionamiento de los mismos.



- 5) A partir de H+20 minutos estará en condiciones de recibir a la U.T.40.1.1 y transferir el control de los objetivos bajo su responsabilidad.
  - 6) Transferido el control se agrega a la U.T.40.1.9 previa señalización del lugar de aterrizaje de Helicópteros.
- c. U.T.40.1.4 Grupo de Buzos Tácticos
- 1) Desembarca desde Submarino en embarcaciones neumáticas el día D a la Hora H-3 en playa AZUL.
  - 2) Conquista y consolida objetivo ALFA a partir de H-2 horas.
  - 3) Se aproxima y señala playa ROJO a H-45 minutos.
  - 4) Simultáneamente se aproxima y ocupa ZULU, asegurando su utilización por fuerzas propias.
- d. U.T.40.1.2 Sección Tiradores (-) Ref - Conexión
- 1) Desembarca por Superficie en VAO'S el día D a la hora H en playa ROJO.
  - 2) Proyecta su movimiento hacia el interior sobre VAO'S precediendo a la U.T.40.1.1.
  - 3) Alcanzado objetivo CHARLIE efectúa la conexión con la U.T.40.1.1 y refuerza su posición a requerimiento.
  - 4) Destaca efectivos menores para ocupar NOVEMBER y ECHO OESTE.
- e. U.T.40.1.10 Sec Tir (-)/R.I.25
- 1) Desembarca por Superficie en VAO'S el día D a la hora H en playa ROJO encolumnado con la U.T.40.1.2.
  - 2) Proyecta su movimiento hacia el interior a retaguardia de la misma.
  - 3) Al sobrepasar BRAVO se desprende de la columna y se dirige a objetivo 37.
  - 4) Conquista objetivo 37 y espera órdenes.
- f. U.T.40.1.1 Batallón IM N° 2 (-)
- 1) Desembarca por Superficie en VAO'S y EDPV el día D a la hora H en playa ROJO.
  - 2) Conquista y consolida objetivos DELTA y ECHO ESTE.



- 3) Proyecta su movimiento hacia el interior sobre VAO'S y conquista y ocupa BRAVO a partir de H+20 minutos.
- 4) Conquista y controla los buques surtos en BRAVO.
- 5) Releva a la U.T.40.1.5 en los objetivos asignados.
- 6) Ocupa y protege los objetivos vitales en BRAVO ejecutando operaciones de control de población.



g. U.T.40.1.7 Reserva FD

- 1) Desembarca en Helicópteros a pedido con prioridad de empleo sobre BRAVO en Zona de Aterrizaje de Helicópteros.
- 2) Estará en condiciones de reforzar CHARLIE en segunda prioridad.

h. U.T.40.1.6 (Ba B(-)/B.A.Camp N° 1)

- 1) Desembarca en la descarga general precargada en VAR en el muelle de BRAVO.
- 2) Ocupa posición en proximidades de ROJO con previsión de empleo sobre el canal de acceso a Puerto Stanley.

i. U.T.40.1.8

- 1) Desembarcará como Unidad fuera de horario con el grueso de sus efectivos sobre BRAVO. El resto lo hará con la descarga general sobre el muelle.
- 2) Proveerá sostén logístico a la FD durante su permanencia y a los efectivos de Ejército asignados para el transporte durante el día D.

j. U.T.40.1.9 Equipo de Asuntos Civiles

- 1) Apoyará las operaciones militares para garantizar el orden, mantener los servicios públicos esenciales y asumir paulatinamente el control de la Zona de Responsabilidad.
- 2) Recibirá como refuerzo los efectivos de la U.T.40.1.5 a partir de que ésta es relevada por la U.T.40.1.1.
- 3) Estará en condiciones de transferir sus funciones en forma sucesiva a los elementos de Asuntos Civiles y Gobierno Militar del Ejército Argentino.

x. Instrucciones de Coordinación



SECRETO



- 1) Día D : Se comunicará oportunamente.
- 2) Hora H Tentativa: 06,00 horas.
- 3) Nombre Código de la Operación: ~~CHARLIE~~. ROSARIO
- 4) Es deseable que la operación sea limpia e incruenta y se ejerza el mínimo de violencia, a la que sólo se recurrirá como recurso extremo.
- 5) Durante el día D todas las U.T. estarán en condiciones de transferir el control de su Zona de Responsabilidad al Ejército Argentino a orden de este Comando y previas coordinaciones de detalle.
- 6) A partir de la hora H y luego de la ocupación de DELTA se habilitará el uso del aeródromo para aeronaves propias.
- 7) Ante la pérdida de la sorpresa en el objetivo BRAVO antes de hora H, se anula la misión de la U.T.40.1.5 y ésta se agrega a la U.T.40.1.4.
- 8) Se preveé el desembarco helitransportado en proximidades del objetivo 37 antes de H+1 del Comandante del T.O.S. para asumir la representación del Gobierno Militar.
- 9) Plan de Desembarco:  
Ver Anexo CHARLIE - PLAN DE DESEMBARCO.
- 10) Plan de Embarco  
Ver Anexo DELTA - PLAN DE EMBARCO.

#### 4. ADMINISTRACION Y LOGISTICA

Ver Anexo ECHO - PLAN DE ADMINISTRACION Y LOGISTICA.

#### 5. COMANDO Y COMUNICACIONES.

a. Puesto de Comando: En Navegación: A.R.A. SANANTONIO.

: A partir de H+30 minut.: en BRAVO.

b. Comunicaciones:

Ver Anexo FOXTROT - PLAN DE COMUNICACIONES.

CARLOS BUSSET  
Contraalmirante de I.M.  
COGRUTAR 40.1



SECRETO



ANEXOS:

- A - ORGANIZACION.
- B - CALCO DE OPERACIONES.
- C- - PLAN DE DESEMBARCO.
- D - PLAN DE EMBARCO.
- E - PLAN DE ADMINISTRACION Y LOGISTICA.
- F - PLAN DE COMUNICACIONES.

DISTRIBUCION:

- ØØ.- Patrón.
- Ø1.- Comandante FT.40.
- Ø2.- Comando GT.40.1.
- Ø3.- Unidad de Tareas 40.1.1.
- Ø4.- Unidad de Tareas 40.1.2.
- Ø5.- Unidad de Tareas 40.1.3.
- Ø6.- Unidad de Tareas 40.1.4.
- Ø7.- Unidad de Tareas 40.1.5.
- Ø8.- Unidad de Tareas 40.1.6.
- Ø9.- Unidad de Tareas 40.1.7.
- 1Ø.- Unidad de Tareas 40.1.8.
- 11.- Unidad de Tareas 40.1.9.
- 12.- Unidad de Tareas 40.1.10.
- 13 y 14 - Reserva GT.40.1.

LUIS ALBERTO CARBAJAL  
Capitán de Fragata de I.M.  
N-3



SECRETO



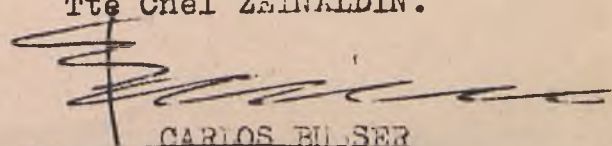
Copia N° de copias  
COMANDO DE LA FUERZAS DE TAREAS 40  
Comandante del Grupo de Tareas 40.1  
BATERIAS,  
280600 MAR 82  
N° de Ref.: BFW 01

PLAN DE OPERACIONES DEL COMANDANTE DEL  
GRUPO DE TAREAS 40.1 (COGRUTAR 40.1)  
N° 01/82"S" - CONTRIBUYENTE AL PLAN  
DE OPERACIONES COFUERTAR 40 N° 01/82"S".

OPERACION ROSARIO  
ANEXO "ALFA".

ORGANIZACION.

GRUPO DE TAREAS 40.1 (FD)	CLIM BUSSE.
a. U.T.40.1.1 BIM2 (-) Ref	CFIM WEINSTABL.
b. U.T.40.1.2 Sec Tir (Ref)/BIM2	CCIM SALTILLAN.
c. U.T.40.1.3 Agrupación Comandos Anfibios(-)	CCIM SANCHEZ.
d. U.T.40.1.4 Sec Buzos Tácticos (-)	CCON CUFRE.
e. U.T.40.1.5 Gpo Cdos Anfbios (-) Gpo Buzos Tácticos (-)	CCIM GIACHINO.
f. U.T.40.1.6 Ba A(-) /B.A.Camp N° 1	TNIM PEREZ.
g. U.T.40.1.7 Sec Tir (Ref)/BIM1 (RESERVA FD)	TNIM OULTON.
h. U.T.40.1.8 Servicios Para Apoyo de Combate	CFIM THEAUX.
i. U.T.40.1.9 Equipo de Asuntos Civiles	CCIM ARRILLAGA.
j. U.T.40.1.10 Sec Tir(-)/Ejército Argentino	Tte Cnel ZEMALDIN.

  
CARLOS BUSSE  
Contraalmirante de I.M.  
COGRUTAR 40.1



SECRETO



DISTRIBUCION:

Según Cuerpo del Plan.

AUTENTICACION:

LUIS ALBERTO CARBAJAL  
Capitán de Fragata de I.M.  
N-3



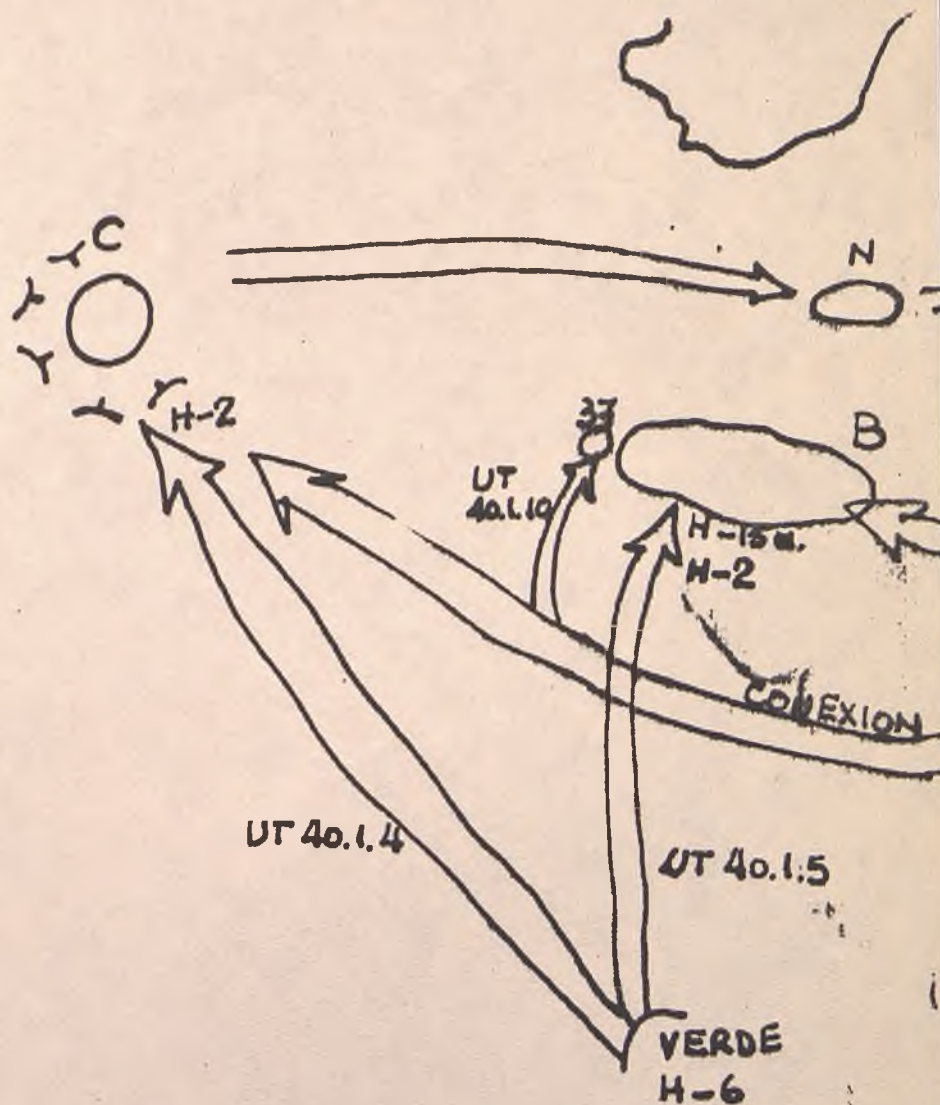


SECR

# PLAN DE OPERACIONES COGRUTAR 40.1

OPERACION  
ANEXO

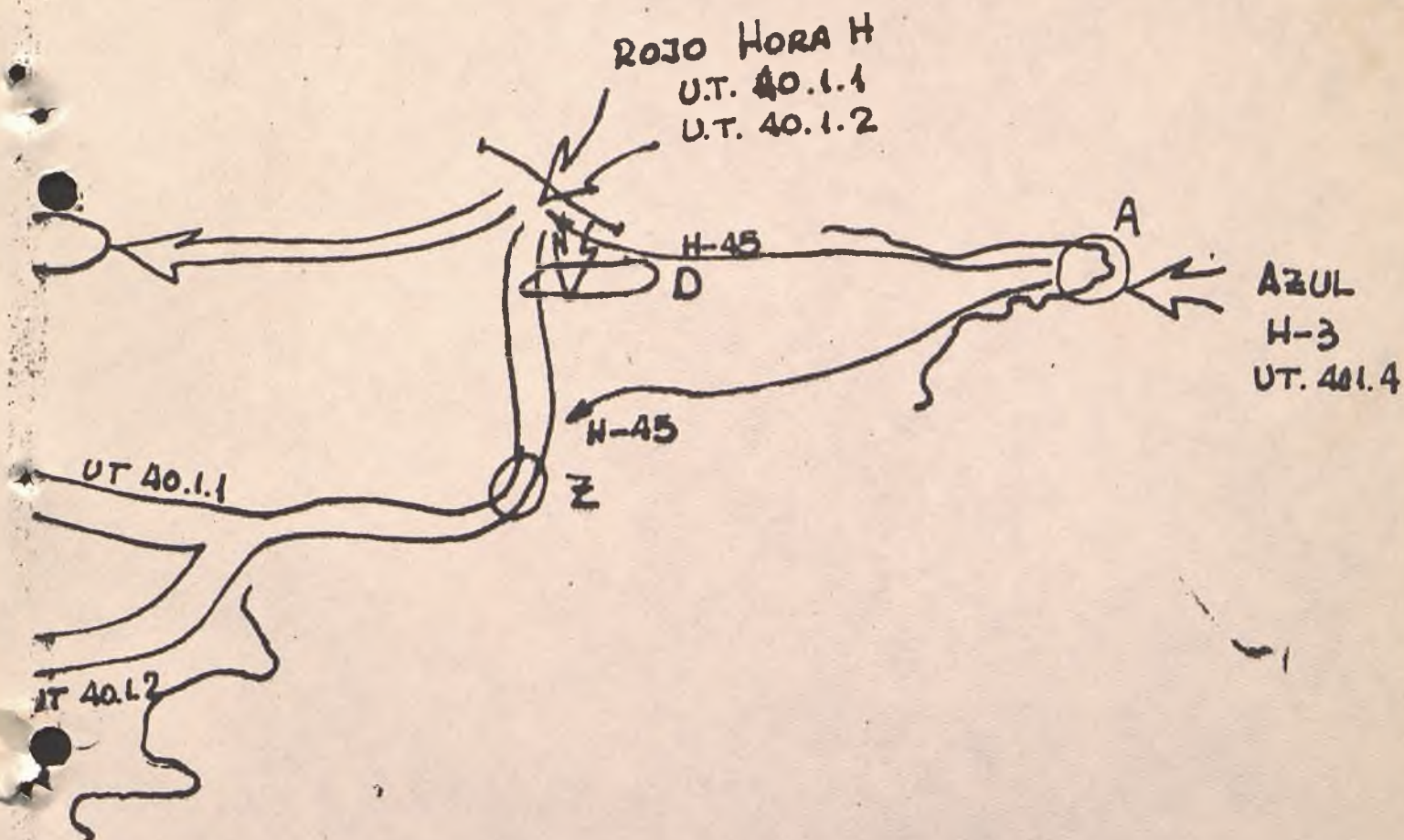
CALCO DE OP  
(Carta N°15 Ed. 1)







Alca. E: 1:50000)



CARLOS BUSSEER  
Contralmirante IM  
COGRUTAR 40.1





APRECIACION HECHA EN EL COMANDO DE INFANTERIA DE MARINA PARA LA  
EJECUCION DE LA OPERACIONA ASIGNADA A LA FUERZA DE DESEMBARCO.

A partir de los primeros días de febrero se comenzó la apreciación que llevaría a formular el plan de operaciones de la Fuerza de Desembarco. Se partió de la información disponible inicialmente y de los tres requisitos establecidos en la reunión del 27 de enero a saber:

- Ejecución de la operación en forma incruenta y sin causar daños
- Ejecución sorpresiva
- Operación de duración muy breve

Determinación de los objetivos

Realizando el análisis de los posibles objetivos que definirían la ocupación o control de las islas, se llegó a la siguiente conclusión:

- a.- Puerto Stanley era el objetivo determinante del control total de las islas y prácticamente de su posesión, tanto desde el punto de vista político como económico y administrativo. En alguna medida, podía considerarse que era el único objetivo de valor. Su captura era indispensable.
- b.- Convenía ocupar algunos otros lugares de las islas a efectos de evidenciar que el control militar era generalizado. Resultaba conveniente establecer fuerzas en alguna estancia de Isla Soledad y otras en Gran Malvina. Para estos lugares no hacía falta destacar efectivos importantes ya que carecían de elementos de defensa. Entre los lugares a seleccionar aparecían como los más convenientes (Ver agregado N° 2)
  - En Isla Soledad: Darwin, Goose Green, San Carlos, Salvador
  - En Gran Malvina: Puerto Fox, Howard
- c.- Decidido que el objetivo determinante era Puerto Stanley, para su captura podían definirse los siguientes objetivos:

- La Guarnición Militar: Las tropas inglesas eran el problema capital. Lograr su captura, rendición, neutralización, aniquilamiento o en último caso, retirada hacia el interior de las islas aseguraba el control de la localidad. Había que determinar cuál de esos efectos debíamos procurar. Esta Guarnición se alojaba en su gran mayoría en el cuartel de Moody Brook que tenía buenas comodidades y un tamaño apreciable. El cuartel estaba ubicado fuera de la población y a aproximadamente unos 3500 metros al oeste de ella. Su ubicación presentaba una debilidad: estaba alejado de la población y en dirección contraria a los lugares que podían ser objetivo del ataque inicial: el aeropuerto y la playa. Por lo tanto la comunicación guarnición-localidad podía ser cortada y evitar así que la tropa británica llegara a ella en caso de sorpresa.

Algunos de los soldados ingleses no vivían en el cuartel sino en la localidad, en casas de familia. Había dos que eran





casados y tenían su familia allí. Con ellos se planteaba el problema de que todas las mañanas concurrían a sus tareas en el cuartel, muy temprano, poco antes de las 0700 hs.

El camino desde el cuartel hacia Puerto Stanley era muy precario. La entrada al cuartel tenía un puente de madera que podía ser anulado volado con cierta facilidad. En el tramo más cercano al cuartel constaba en dos huellas de cemento armado, las que al aproximarse al pueblo pasaban a constituir un camino de una sola trocha, de losas de cemento, bastante irregular. En por lo menos dos lugares tenía guardaguanas que era posible retirar en virtud de estar simplemente abulonados a su alojamiento. Esto podía ser hecho por poco personal y permitiría anular a vehículos que concurrieran a la población con algún apuro durante la noche, ya que era de esperar que cayeran en el pozo respectivo. Además tenía a mitad de camino un puente que con no mucho esfuerzo se podía destruir o bien interceptar. El pequeño curso de agua que había en ese lugar podía impedir el cruce de un vehículo.

No se tenían datos muy detallados de la distribución interna del cuartel, aunque sí se conocía qué había en cada edificio. Se sabía que no apostaban centinelas exteriores, aunque durante la noche dentro de los locales dejaban dos hombres como guardia a la orden y con algún alistamiento.

La obtención de una información más completa del cuartel fue una de las primeras inquietudes y a esa tarea se dedicó un esfuerzo sustancial. Las fotografías aéreas y el relato de personas que por variadas razones a lo largo del tiempo habían concurrido allí, resolvieron muchas dudas.

Cuando se analizó la posibilidad de acercarse con tropas de comandos para sorprender a la guarnición mientras dormía, se pensó que esto se vería dificultado seriamente ya que el solo ladrido de un perro podría alertar a quienes estuvieran despiertos. En este punto tuvimos una agradable noticia. Por alguna razón, en el campo en Malvinas no había perros, ya que se los eliminaba. Sólo había algunos en las casas de familia del pueblo. Este hecho, casi tonto, nos dio una gran tranquilidad y realmente facilitó no sólo la planificación de la operación sino su propia ejecución, ya que nuestros comandos pudieron aproximarse a sus objetivos sin que un solo ladrido delatara su presencia.

Había una línea telefónica entre el cuartel y la población, que podía ser cortada sin mayores inconvenientes.





La información existente respecto a la tropa inglesa era contradictoria. Se tenía información sobre su mala disciplina y mal comportamiento en el trato con los habitantes. Parecían ser muy apegados a la bebida y se sabía que en varias oportunidades habían cometido desmanes de todo tipo. Por otro lado, también se conocía el tipo de adiestramiento que realizaban y algunos ejercicios de alistamiento efectuados con cierta frecuencia. Las prácticas de tiro, aún con munición de morteros, eran normales. También era común que en las embarcaciones que viajaban al interior de las islas se destacaran algunos grupos de soldados que no sólo marcaban allí su presencia sino que además, reconocían el terreno.

Sus efectivos totalizaban 44 hombres y se los relevaba anualmente aproximadamente en marzo.

Aparentemente, este no era un destino militar privilegiado y tanto la tropa como los cuadros permanecían allí de no muy buena gana. Por lo tanto, su espíritu militar no era muy bueno.

A pesar de todo, eran soldados profesionales, con experiencia derivada de su accionar en Irlanda contra el IRA, de fuerte contextura y el entrenamiento propio de los Royal Marines.

Su jefe era el Mayor Garrath Noot un excelente oficial, serio, correcto, responsable y eficiente, a quien secundaba un joven Teniente. Los sargentos y otros cuadros eran experimentados y duros. Contaban con un armamento relativamente pobre. Además del fusil normal de toda tropa de infantería tenían algunas ametralladoras, morteros, lanzacohetes, granadas en abundancia y por lo menos minas antipersonal. No pudimos saber con certeza si contaban con minas antitanque, cosa que también se asumió que tenían, Por supuesto tenían buenas comunicaciones y equipos de visión nocturna.

En consecuencia, y a pesar de los informes sobre la mala disciplina y espíritu se decidió asumir que era una tropa de buena calidad, bien adiestrada y bien mandada, que seguramente lucharía duramente si se le daba oportunidad. Se les atribuyó un muy buen conocimiento del terreno, tanto en las inmediaciones de Puerto Stanley cuanto en el interior de las islas.

Había también una organización constituida por civiles que tenían algún adiestramiento y capacidad militar. Era la Fuerza de Defensa de las Islas Falklands (FIDF - Falkland Island Defence Force). Estaba formada por aproximadamente unos 60 hombres que hacían instrucción





militar elemental, con práctica en el uso de armas. Eran aptos para tareas auxiliares en puestos de observación, patrullas, protección de objetivos, defensa de posiciones fijas, etc. No debían ser menospreciados. Su jefe ostentaba el grado de Teniente Coronel. Muchos de ellos tenían experiencia por haber actuado en la segunda guerra mundial.

- Puerto Stanley y sus habitantes: La localidad (Agregado N°3; 4 y 5) está ubicada a lo largo de la costa, en unos 1500 metros en sentido este - oeste, dentro de la Bahía o Puerto Stanley, y unos 500 metros en sentido norte - sur. Hacia el oeste de esta zona, que podía llamarse la zona urbana principal, se encuentra la casa del Gobernador y a lo largo del camino hacia Moody Brook una serie de casas nuevas asignadas en general a funcionarios del gobierno.

Las calles principales son bastante angostas, de cemento, y las casas, pequeñas, de madera, y en general de una sola planta.

Por el tipo de construcción, el peligro de incendio era grande, de modo que esta circunstancia afectaba en gran medida a nuestro requisito de no causar daños. Casi todas las casas tienen una pequeña huerta y muchas de ellas un jardín interior.

Había un muy eficiente sistema de alarmas. Para alertar contra incendios existían tres sirenas que podían ser accionadas desde cinco distintos lugares: policía, aeropuerto, casa de gobierno, conmutador telefónico y cuartel. Asimismo, un sistema de difusión domiciliar por circuito cerrado permitía impartir directivas a las familias de Puerto Stanley, sin que éstas salieran de sus casas. La radio local transmitía en horarios establecidos, a mediodía y a la noche. Las viviendas con teléfono eran mayoría.

La estructura de las calles y las casas, con abundantes cercos entre ellas, hacía que si se llegaba a un combate en la localidad debía esperarse muchos destrozos y daños personales. Sería un combate casa por casa, con peligro de incendios, poca visibilidad y una gran confusión. Esto había que evitarlo a todo trance. Debíamos encontrar una forma de ejecutar la operación que nos asegurara que nadie pudiera defenderse dentro de la localidad.

Naturalmente, había algunos elementos en Stanley que exigían





su pronta captura y control, a saber: la usina, en el extremo oeste de la población y cerca de la casa del Gobernador, donde de noche quedaba un hombre de guardia; la central telefónica, de tipo manual, también con una persona de turno; la estación de broadcasting; la estación de policía, donde de noche quedaba una guardia; todos estos objetivos se encontraban muy próximos entre sí y cercanos a la iglesia católica y al muelle del gobierno; la planta transmisora de Cables and Wireless se encontraba en el extremo este de la población.

Las características de los pobladores fue otro aspecto prolijamente analizado. Como resumen general podía decirse que constituían una población que nos era totalmente hostil, pero por su aislamiento y fuerte espíritu de sumisión a la autoridad establecida, debía esperarse que no llevara su hostilidad a vías de hecho. Se conocía a todas las personas que eran enconados antiargentinos y que podían llegar a perturbar, por lo que la lista de sus domicilios y ocupaciones fue una de las primeras cosas que se obtuvo, por si era necesario detenerlas o controlarlas más estrechamente.

Se obtuvieron los domicilios de todos los funcionarios del gobierno, de los agentes de servicios públicos y de los empleados de la Falkland Islands Company (FIC).

Salvo que ocurriera un descontrol muy grande y no previsible, parecía que si se adoptaban medidas enérgicas pero correctas y mesuradas, en un primer momento los habitantes de Puerto Stanley no debían causarnos problemas mayores.

Se destacó también la presencia en forma permanente de un buque factoría polaco que estaba fondeado al norte de la lengua de tierra donde se encontraba Camber, nombre de las instalaciones de la Armada Inglesa. Este buque factoría servía de apoyo a los numerosos pesqueros polacos que con frecuencia hacían escala en el lugar. Se tenía la sospecha que este buque, con su moderno equipo de radar, daba alerta a las autoridades inglesas





respecto a cualquier eco que apareciera en sus pantallas, por lo que significaba un problema a resolver en su momento.

- El Gobernador y las Autoridades: La información sobre el Gobernador Rex Hunt nos decía que era un funcionario del servicio exterior inglés antiguo y experimentado. Había sido pilote de Spitfire en la Segunda Guerra. Tenía su propio avión en Malvinas, con el que volaba frecuentemente. Hablaba varios idiomas y su carrera si bien buena no había sido demasiado brillante. Tal vez había en él alguna frustración por considerar que el cargo de Gobernador de Malvinas, que suponía sería el último antes de su retiro próximo, no era el que aprovechaba mejor sus capacidades. Tenía una firme personalidad y su experiencia anterior indicaba que si se le daba una oportunidad favorable la aprovecharía y nos crearía problemas. Por lo tanto era necesario, o bien capturarlo lo antes posible, o bien neutralizarlo impidiéndole que pudiera dar órdenes y organizar la defensa. Si de él dependía en un momento dado la resolución de rendirse, seguramente lo haría luego de haber agotado todas sus posibilidades. Para ello, era necesario que nuestro accionar le creara la clara sensación de que nada podía hacer en procura de una defensa, y que la rendición sería lo mejor para la población, para la tropa inglesa y para él mismo. En este sentido, se consideró que ni él ni la tropa inglesa aceptarían nunca una rendición que no fuera honrosa.

Por lo tanto el problema a resolver consistía en crearles una situación en que no tuvieran otra alternativa que la rendición.

Las restantes autoridades eran de menor nivel. El Secretario Barker era un funcionario bueno y responsable, que seguramente se comportaría bien y al que sería necesario controlar.

Entre los miembros del Consejo Ejecutivo y del Consejo Legislativo había algunos que por diferentes motivaciones, eran de una actitud tan antiargentina que casi debían ser considerados como potenciales agitadores. Entre esas motivaciones muchos de ellos





escondían una defensa de intereses económicos y personales bastante espurios. Pero de todos modos debían ser tenidos en cuenta para su control o eventual envío a Inglaterra si era necesario.

- El Aeropuerto : Si bien la captura de este objetivo no era responsabilidad primaria de la Fuerza de Desembarco, se lo debía analizar lo mismo y con todo detalle por ser una operación alternativa.

Se encontraba ubicado con su pista de unos 1200 metros en dirección este-oeste y contaba con instalaciones para control de vuelo y atención de pasajeros que no eran demasiado grandes. Su proximidad a las playas de Punta Yorke y en el medio de la península lo hacía vulnerable al fuego de cualquier buque que se colocara en sus inmediaciones.

Si las fuerzas inglesas decidían defenderse en esa zona, el istmo determinado por la entrada de mar llamada The Canache podía constituirse en un lugar de muy difícil pasaje, tanto para el que atacara en dirección Stanley-Aeropuerto como para el que lo hiciera en sentido opuesto.

Las vulnerabilidades del aeropuerto consistían en que era posible batirlo desde todas direcciones desde posiciones próximas y cubiertas, lo que exigía para utilizarlo, tener la absoluta seguridad de que no quedaran fuerzas en las inmediaciones. Esto obligaría a un eventual rastillaje muy prolijo y cuidadoso de toda la zona. Era indispensable su captura en lo posible intacto a efectos de poner en funcionamiento con suficiente anticipación los equipos radioeléctricos de ayuda a la navegación.

- El Faro San Felipe (Pembroke según la cartografía inglesa): Este faro tenía importancia desde dos puntos de vista.

Brindaba la posibilidad de una detección temprana de todo buque que se aproximara para entrar a Port William (o Puerto Groussac). Existían antecedentes de alertas producidas en la localidad a raíz de haberse detectado desde él la aproximación de buques cuyo arribo no estaba programado. Había dos hombres encarga-





dos de su funcionamiento, los que vivían en Stanley, alternándose en guardias de una semana de duración cada uno, período en que realizaban en el faro todas las tareas. En definitiva, sólo lo cuidaba un hombre, pero podía hacer perder la sorpresa de una a proximación por mar.

Servía de punto de referencia para la aproximación de los aviones a la pista del aeropuerto. Por la dirección predominante, y en general prácticamente exclusiva de los vientos, la aproximación se hace siempre desde el este, y los aviones pasan sobre él volando muy bajo antes de tomar la pista. Para asegurar un aterrizaje de los aviones de Fuerza Aérea sin la amenaza del fuego de armas que se pudieran instalar allí, resultaba indispensable su captura antes de la hora H.

El faro estaba alejado y solitario. Había un sendero que desde la zona del aeropuerto llevaba hasta el Cabo San Felipe. La captura del faro no era ningún problema si se tenía gente en tierra apta para hacerlo. El problema consistía en cómo poner esa gente, en ese lugar, antes de la hora H.

- Los servicios públicos: Al reseñar las características principales de la localidad se ha indicado cuáles eran los servicios públicos que interesaban a la ejecución de la operación: la usina, para regular no sólo la provisión de luz sino la alimentación del sistema de alarmas y la estación de radio, estos mismos elementos, la radio al exterior y la población.

Pero había otros servicios que debían tenerse en cuenta para su control lo antes posible, a saber:

- El hospital, que no sólo nos podía ser necesario sino que debía seguir sirviendo a la población. Sabíamos que era eficiente pero no contaba con muchos médicos.
- El servicio de transporte aéreo al interior de las islas, que debía quedar bajo nuestra supervisión y que a la vez era indispensable.





ble mantener.

- El funcionamiento del puerto, donde debíamos descargar nuestro material y abastecimientos, requería el uso de estibadores y de algunos elementos de la Falkland Islands Company. No todos los muelles eran utilizables por nuestros buques debido a su calado.
- Embarcaciones menores en el puerto, las que debían ser capturadas para evitar su uso por el enemigo y utilizarlas eventualmente nosotros.
- Sistema de abastecimiento de agua potable. La toma se encontraba en proximidades de Moody Brook, interesándonos también la planta purificadora. Era importante que la población no viera interrumpida su provisión normal de agua.

Respecto a los objetivos en el interior, que había que capturar además de Stanley, teníamos muy buena información. De todos ellos conocíamos sus accesos por aire o por mar, con gran detalle. En general había que descartar el viaje por vía terrestre, ya que no había caminos aptos y el terreno era de muy mala transitabilidad. Conocíamos la cantidad de personas de cada establecimiento, sus nombres y ocupación, la distribución de los edificios y todos los demás detalles que nos podían asegurar un control rápido y eficaz.

#### Análisis del Terreno

##### - Playas:

Decidido que el objetivo básico era Puerto Stanley y que la operación debía ser de corta duración, resultaba evidente que la única solución era intentar la captura llegando a las islas en un lugar muy próximo a la localidad capital.

Si bien se hizo un análisis del terreno de la totalidad de las islas, en este trabajo sólo se hará referencia a aquel ubicado en los alrededores de Stanley.

La localidad se encuentra sobre la costa en un sector donde el





mar se presenta abrigado. La entrada al puerto se realiza a través de una angostura entre Navy Point y Engineer Point, que tiene un ancho de menos de 400 metros.

Hacia el oeste de Stanley el mar se extiende hasta proximidades de Moody Brook, donde desemboca el Río Moody, que corre por un valle en dirección oeste-este. Tanto el valle como el mar están bordeados al norte por las alturas del Monte Longdon y Wireless Ridge y al Sur por los Montes Kent, Tumbledown, William y Sapper Hill. Esto hace que desde el norte, el oeste y el sur, la localidad sea denominada por todas estas alturas, que si bien no son muy elevadas, en la topografía chata de Malvinas resaltan notablemente.

Hacia el este de la localidad el terreno se hace bastante más llano y desciende suavemente. En el extremo este, a la altura de Surf Bay, se proyecta hacia el norte una península alargada en dirección este-oeste donde se encuentra el aeropuerto y dos alturas no muy importantes pero que dominan toda la península: Canopus Hill y Mary Hill. El istmo constituye un rasgo crítico del terreno pues favorece grandemente la defensa.

Las playas para efectuar el desembarco por mar son pocas y malas. Como puede apreciarse en los Agregados 4 y 5 todas tienen sus accesos obstruidos, desde Seal Point hasta Christina Bay, por numerosos cachiyuyos, es decir, formaciones de algas asentadas en rocas que están a poca profundidad. Estos cachiyuvos dificultan el avance de las embarcaciones, aún las de fondo chato y motor fuera de borda, al enredarse las algas en las hélices y detener los motores. Independientemente de ello, la presencia de cachiyuvos indica rocas a poca profundidad, de modo que no es posible arriesgar demasiado en esos lugares. Un lugar donde ni la cartografía ni la fotografía indicaban gran presencia de cachiyuvos era el interior de Puerto Enriqueta (Port Harriet) o el de Puerto FitzRoy, ubicado un poco más al sudoeste de aquel, pero que no nos convenía usar





nor quedar más alejado de Puerto Stanley de lo que pretendíamos.

Puerto Enriqueta permitía el abordaje a su nlaya norte en varios lugares usando embarcaciones menores, pero presenta la dificultad de un acceso muy estrecho y difícil en su entrada, bordeada por cachiyuyos. Casi no hay en esa zona una nlaya de arena sin barrancas, y las pocas que hay son pequeñas y de difícil localización nocturna. Una entrada de mar muy notable se presenta en Mullet Creek, la que podía acortar el camino a recorres a pie en casi dos kilómetros si las cosas se presentaban favorables. Al noreste de Christina Bay hay algunas playas sin cachiyuyos, pero las fotos disponibles mostraban una gran cantidad de rocas y un mar que castigaba bastante fuerte. En consecuencia, si bien la aproximación con las embarcaciones de los comandos anfibios o buzos tácticos era posible, implicaba un riesgo bastante grande.

La zona de costa que se extiende entre Cabo San Feline (Pembroke) y Engineer Point presenta algunas posibilidades mejores. Si bien la parte este tiene una serie de islas y rocas rodeadas de cachiyuyos ubicadas hacia el norte, que la hacen inabordable, a ambos lados de Yorke Point se presentan dos buenas playas. Su gradiente es adecuado, son razonablemente amplias para los efectivos que pretendíamos desembarcar, aunque con algunos problemas cada una de ellas.

La playa del este, de un largo útil de unos 600 metros presenta al salir hacia el interior, un suelo con rocas grandes y espaciadas que podían afectar a los vehículos anfibios, no así a la infantería. Hay una razonable salida de playa que desemboca en un sendero. El problema sería cómo encontrarlos a los dos. Presenta otros dos problemas adicionales. Uno es una gran roca sumergida a 100 metros de la costa y prácticamente en el medio de la zona por donde debían navegar las embarcaciones. El otro es que frente a ella, y a unos 400 metros al sur, se encuentra la pista del aeropuerto. Esto obligaría a una muy estrecha coordinación entre los aviones que debían descender a la hora H y los vehículos anfibios





que estaba previsto tocaran la playa a la misma hora.

La playa ubicada al oeste de Yorke Point no presenta obstáculos de rocas sumergidas como la anterior, es de forma cóncava y un poco más extensa en su zona útil (980 metros de largo y un ancho de 100 a 150 metros). Los lugares para salir de la playa son menos fáciles de encontrar, y la playa termina en una pequeña altura con rocas esparcidas, que significan un peligro para los vehículos anfibios. Presenta dos salidas definidas. Una en proximidades del centro, constituida por una casi imperceptible senda de 2,50 metros de ancho que se interna en la arena de la playa, y la otra en el extremo este, bien definida y que permite una salida cómoda si no hay defensa, pero que puede ser una trampa si la defensa está organizada en ese lugar. Se prolonga en un sendero que llega hasta la cabecera oeste de la pista. La playa es de arene fina, pero con una indicación en la cartografía de que el fondo de la zona de mar frente a la playa "se está embancando", es decir, hay un proceso de formación de bancos que pueden ser de lodo o de arena. El problema es que si bien en el fondo de arena los vehículos anfibios se comportan bien, en el lodo pueden quedarse. No obstante, todas las posibilidades indicaban que el fondo sería de arena, por lo que asumimos que esa era su naturaleza, aceptando que debía formularse una previsión alternativa para el caso de que el fondo resultara de fango.

Estas dos playas próximas a Yorke Point presentaban una ventaja para la defensa que debía ser tomada muy en cuenta: su forma sensiblemente cóncava, con elevaciones en sus extremos, y su tamaño reducido permitían organizar una defensa que desde estas alturas enfilaran con fuegos cruzados a las embarcaciones que llegaran a la playa. Esto constituía una grave debilidad para nuestro movimiento y posteriormente fue objeto de un largo estudio, que afectó la formación de embarcaciones que se adoptó al final.





Las playas ubicadas al norte de Wireless Ridge y Courtley Hill, se presentan en una sucesión de pequeños lugares aptos para el desembarco desde embarcaciones menores pero sin salidas de playa para vehículos, por lo que sólo podrían ser usadas por fracciones de tipo comando.

Se presentan también otras pequeñas playas tales como las denominadas en la cartografía inglesa Blanco Bay, Hamblin Cove y Sparrow Cove, que en general son pequeñas, de arena y con una barranca bastante importante que descarta el uso de vehículos anfibios, aunque permiten el desembarco de tropas especiales.

El estudio se extendió a otras playas más hacia el NE de las arriba mencionadas, pero ninguna de ellas es suficientemente buena y su lejanía respecto al objetivo de Puerto Stanley hizo que se las descartara.

No obstante, se analizó una posibilidad más: desembarcar fuerzas tipo comando en la zona de Berkeley Sound, en un sector que se encuentra directamente al norte de Moody Brook. Allí es posible el desembarco y es posible guiarse por un alambrado que lleva directamente hasta el cuartel. El único problema que se presentaba era que el recorrido desde la playa hasta el cuartel es demasiado largo para pensar en realizarlo en una sola noche, sin un adecuado margen de seguridad como para llegar a tiempo al objetivo, si se presentaban inconvenientes o demoras.

Asimismo, se detectaron dos lugares, en la propia localidad de Stanley donde los vehículos anfibios podían acceder a tierra: uno próximo al cementerio y otro en la rampa de hidroaviones al W de la casa del Gobernador. En última instancia se podía hacer el desembarco sobre cualquiera de los muelles y crear allí una cabeza de playa.

- Transitabilidad del Terreno:

Esta cualidad del terreno interesa con vista a dos utilidades diferentes: para vehículos y para personal. Asimismo, no es una





cosa que se mantenga invariable, ya que una lluvia fuerte puede hacer intransitable un terreno utilizable normalmente, y al revés un frío muy intenso puede convertir un turbal normalmente intransitable, al congelarlo, en un terreno que permite el desplazamiento de vehículos pesados.

Se hizo un análisis para cada una de las condiciones típicas esperables: verano, con suelo razonablemente seco aunque siempre húmedo y no muchas lluvias, invierno, con suelo en general congelado, y primavera y otoño, en que el suelo recibe una gran humedad por las lluvias y nevadas y a la vez se descongela los días de temperatura relativamente alta, por lo que se hace absolutamente intransitable para vehículos.

La infantería, con mayor o menor penuria o facilidad, siempre puede desplazarse y buscar una forma de solucionar los problemas que plantean las zonas anegadas o los cursos de agua demasiado profundos o con barrancas difíciles.

Para los vehículos anfibios se analizó el terreno en sólo tres zonas:

- La primera desde inmediaciones de Yorke Point hasta Moody Brook. Es el mejor terreno si no ha llovido. Hay un buen camino y con cierta dificultad se pueden hacer desplazamientos a campo traviesa ya que este es muy irregular. Si la lluvia ha sido fuerte, hay que aferrarse al camino.
- La segunda desde Puerto Enriqueta hasta Puerto Stanley. Exige un desplazamiento bastante largo a campo traviesa hasta encontrar el camino, muy precario, que lleva a Stanley. Tiene además una pendiente fuerte que cabía esperar no sería fácil subir en un terreno cubierto por turba. De todos modos no era descartable norque con cualquier vehículo que tuviera inconvenientes y se viera obligado a detenerse, la tropa transportada podía echar pie a tierra y desplazarse en relativamente poco tiempo a Puerto Stanley. No sería lo mismo desde el punto de vista del impacto psi-





cológico, pero sí en lo que se refiere a las fuerzas de infantería a poner en el objetivo.

- La tercer zona analizada fue la lengua de tierra que se extiende entre Moody Brook y Navy Point. Presenta una importante pendiente ascendente y luego descendente que difícilmente permitiría el desplazamiento de vehículos en dirección norte-sur a poco que el suelo estuviera algo húmedo. Sí podía ser posible el desplazamiento este-oeste, aunque con algunos reparos.

Estas tres zonas presentan además un problema común: en ellas aflora una gran cantidad de rocas de todo tamaño, desde varios metros a algunos centímetros. En un trayecto largo, estas rocas firmemente sujetas al suelo, podían hacer estragos en las orugas de los vehículos anfibios.

- Caminos:

Además del camino ya descripto que une el Aeropuerto con Moody Brook, hay algunos otros, más o menos precarios.

El más importante es el camino de Puerto Stanley a Darwin, que próximo a la capital de las islas es razonablemente bueno y consistente pero que en esas condiciones se extiende por pocos kilómetros. No obstante, en la zona de nuestro interés era un camino a tener en cuenta porque podía solucionar en parte una aproximación desde la playa de Puerto Enriqueta ya que hasta cerca de allí ha sido razonablemente consolidado. Este camino permitía también su uso por vehículos que hubieran desembarcado en Puerto Fitz Roy, por ejemplo en Bluff Cove, pero la distancia a recorrer hasta Stanley podía demandar un tiempo excesivo por cuanto en algún lugar no era del todo bueno y además hay un puente de muy fácil interceptación.

Otro camino analizado fue el de Moody Brook hacia el este hasta Camber. Según las fotografías era meramente una huella, de modo que no valía la pena considerarlo, lo mismo que el de Moody Brook hacia el oeste, en dirección a Estancia House. A este camino no lo analizamos por cuanto se extendía por muy pocos kilómetros hacia el oeste y luego se transformaba en una huella.





- Cubiertas y protección del terreno:

Debe aclararse que se denomina cubiertas a todo aquel elemento que protege contra el enemigo.

Hay dos clases básicas: las cubiertas contra las vistas del enemigo, es decir todos aquellos elementos que dificultan o interfieren su visión, y las cubiertas contra el fuego, que brindan protección contra los proyectiles del enemigo.

Las cubiertas contra las vistas las brindan en principio la vegetación, sean árboles, matorrales, etc. que ocultan al soldado.

En Malvinas no existen. Además consituyen cubiertas contra las vistas los desniveles del terreno que en determinadas ciscunstancias pueden ocultar a un soldado. Este tipo sí existe y es el único al que podía recurrir nuestra tropa cuando debiera atacar en Malvinas. El suelo no permitía hacer pozos en poco tiempo, ya que se encontraría o bien turba, muy esponjosa y húmeda, o bien tierra muy rocosa, difícil de cavar. Este problema se podría presentar en particular al descender desde las alturas de Sanner Hill hacia la localidad. De todos modos, no debía ser demasiado condicioante si todo iba bien, aunque si el enemigo organizaba una fuerte defensa, podría traernos grandes dificultades.

- Meteorología:

- Lluvias: caen unos 660 mm anuales, con un término medio de 150 días que registran alguna precipitación. Los meses más lluviosos son diciembre, enero y mayo.

- Temporal y niebla: Hay entre cuatro y cinco días por mes con temporal y unos cinco días de niebla en los meses de invierno a dos días en los de verano. Abril presenta una media de cuatro días mensuales con niebla.

- Viento: Predominan los del W con una velocidad media de entre 15 y 21 nudos. Estadísticamente casi todos los meses registran un día de calma.

- Temperatura: El elemento crítico era el frío. Estadísticamente





debíamos esperar mínimas de 1° desde diciembre hasta marzo, hasta -6° en junio y julio. En abril podían esperarse mínimas de y máximas de 14°.

- Humedad media: a la mañana oscila entre 75 y 89%. En abril hay una media de 84%.
- Nieve: Las precipitaciones suelen comenzar en mayo/junio y se prolongan hasta agosto aproximadamente. No son frecuentes en la primera mitad de abril.
- Horas de Luz: en los primeros días del mes de abril (el 2) el sol salía a las 0712 horas y se ponía a las 1834 horas, con un crepúsculo de unos 33 minutos. Esto daba unas 12 horas de luz.  
La luna en cuarto menguante salía a 1627 y se ponía a 0059, es decir que las noches eran en sus primeras horas con una luna que iluminaba muy poco, y luego sin luna. Buenas condiciones para una sorpresa nocturna.
- Mareas: En los primeros días de abril (el 2) se registraba en la zona de Puerto Stanley, en general una plea poco después de media noche, a 0024 con 1,52 m sobre el nivel de registro, la baja a 0724 con 0,45 m, la próxima plea a 1406 con 1,31m y la baja siguiente a 1930 con 0,82 m. Como puede apreciarse, las oscilaciones de la marea no eran demasiado marcadas (entre 1,07m y 0,49 m).
- Nubosidad: la forma de expresar la nubosidad es apreciar cuántos octavos del cielo están cubiertos por nubes. Para ese tipo de descripción, a las 0800 de la mañana el cubrimiento promedio mensual oscilaba entre 5,8 y 6,2 octavos de cielo cubierto. Para abril era de 6,1. Alrededor de las 1400 horas aumentaba ligeramente. Esto indica claramente que lo esperable eran días bastante nublados.

Este análisis se hizo para todo el año desde marzo hasta diciembre, con el mismo detalle que el que se acaba de expresar para el mes de abril, y un muy profundo estudio de todas las ventajas y desventajas que en cada época provocaba el factor meteorológico.

La meteorología en su conjunto nos resultaba relativamente favorable en los meses de verano, hasta aproximadamente fines de mayo,





y comenzaba a hacerse aceptable a partir de septiembre.

Como resumen, cabe expresar que es un clima duro, donde debíamos esperar que lo normal fuera ejecutar una operación con situaciones meteorológicas límites, en lo que se refiere a vientos, lluvias, temperatura y visibilidad. Esto obligaba a asignar una gran flexibilidad a la determinación del día del desembarco ya que siempre existía la probabilidad muy fuerte de tenerlo que postergar por razones meteorológicas adversas. En realidad, el día 2 de abril tuvimos en Malvinas un hermoso y apacible día, con el cielo prácticamente despejado, sin viento, no muy frío, el mar calmo, buena visibilidad y suelo no demasiado húmedo. Todo lo contrario de lo esperable. Aunque cabe reconocer que a la noche cayó una fuerte y fría llovizna.

- Población:

Si bien se ha hecho alguna referencia a la población de Malvinas, cabe mencionar también algunas otras características.

La cantidad total de población excedía ligeramente las 1800 personas, de las cuales un poco más de 800 vivían en Puerto Stanley y el resto se repartía por partes iguales en el interior de las dos grandes islas y sus islas adyacentes.

Nuestra información expresaba que el malvinense se podía clasificar en las siguientes categorías, a los fines que nos interesaban:

- Empleados gubernamentales, en general ingleses y sin mayor arraigo los que ocupaban los cargos superiores, y kelpers los de los cargos subalternos.
- Empleados de la Falkland Island Company (FIC) en sus establecimientos rurales o comerciales urbanos. Este emporio cubría prácticamente todas las actividades y de hecho constituía el segundo poder después del gobierno. Sus empleados seguían el mismo patrón que los gubernamentales ingleses las cabezas, kelpers los subalternos.





- Los que desarrollaban actividades independientes, fueran pequeños ganaderos, pequeños comerciantes o dueños de alguna pequeña industria o actividad de servicio para satisfacer las necesidades locales. En este grupo sí podía encontrarse una mayoría de kelpers.

La población de Malvinas disminuía año a año, ante las escasas perspectivas de progreso. Para los hombres, especialmente los jóvenes, la posibilidad de lograr un trabajo en otro lugar era la aspiración mayor, que concretaban en la primera oportunidad favorable. Para las mujeres jóvenes, la posibilidad de abandonar las islas se hacía realidad casándose con algún Marine o algún funcionario del gobierno.

La instrucción era de nivel bastante bajo y sin posibilidades de evolucionar.

En el ámbito rural, la población estaba muy aislada. registrándose el caso de personas ancianas que nunca habían viajado siquiera a Puerto Stanley.

Las posibilidades de evolución económica en este ámbito eran en consecuencia extremadamente estrechas, lo que hacía a los malvinenses abúlicos y poco ambiciosos, y esencialmente pacíficos y acostumbrados a soportar el peso de la autoridad o fuerza del gobierno o de la FIC.

Los días viernes a la noche era posible encontrar una gran cantidad de gente alcoholizada, ya fuera en sus casas o en las varias tabernas. Esa noche se reservaba para las reuniones sociales, fiestas de la comunidad, etc. mientras el sábado a la tarde era día dedicado a alguna actividad o espectáculo deportivo al aire libre. El sábado a la mañana hasta bastante tarde, no se registraba demasiada actividad, por lo que si queríamos dar una sorpresa con la mayor cantidad de gente en su casa. debíamos realizar la operación en ese momento para tener las mejores posibilidades de éxito.

Como toda población que carece de perspectivas económicas o sociales, se los consideraba desconfiados y aferrados a su "Status", por





lo que el asegurarles que se mantendría su situación parecía un requisito para lograr su actitud tranquila y prescindente por lo menos en un primer momento.

También había algunas personas, no muchas, de otras nacionalidades, las que desarrollaban actividades diversas, desde dueños de algún establecimiento rural hasta servicios en la comunidad. Era importante ubicarlas rápidamente para poder dar respuesta a sus países de origen cuando reclamaran información sobre su situación.

- Capacidades del enemigo:

En la metodología del análisis militar, se llama "Capacidades del enemigo" a todas aquellas acciones que éste puede ejecutar física o materialmente y cuya concreción pone en peligro el logro de la misión de la fuerza propia. Es decir, son las acciones del enemigo que pueden perturbar el cumplimiento de nuestros planes.

Importa recalcar que se analiza todo lo que puede ejecutar y que nos afecte, sin asignar, en principio, una probabilidad de adopción, ni atribuir intenciones al enemigo. Esta metodología puede llevar a veces a un tipo de conducción un poco retenida, por sobreestimación del enemigo, pero como proceso de análisis asegura que se contemplen la mayor cantidad de las acciones que éste pueda ejecutar, es decir, previene contra las sorpresas. Y si se la aplica con sensatez, también permite afrontar riesgos, pero ello a sabiendas de las consecuencias eventuales.

Después de un análisis cuidadoso y que tuvo en cuenta los requisitos indicados al comienzo de este capítulo (operación incruenta y sin causar daños, por sorpresa y ejecución breve), se podían determinar los objetivos cuya conquista material significaría el cumplimiento de la misión asignada a la Fuerza de Desembarco. Ellos eran:

- La dotación de Royal Marines y su cuartel





- El Aeropuerto
- El puerto
- La localidad y sus servicios
- El Gobernador y resto de funcionarios
- El Faro San Felipe
- El istmo (Objetivo "ZULU")
- Boca de acceso a Puerto Stanley
- Instalaciones de Camber

La captura de estos objetivos constituía seguramente la tarea de nuestra misión. En consecuencia, al concebir y analizar las "Capacidades del enemigo" debíamos tener en cuenta estos aspectos.

Las capacidades que desde un principio se atribuyeron al enemigo fueron las siguientes, aunque inicialmente no se expresaron así, sino en forma más general:

- Capacidad N°1: Proteger el área focal de Puerto Stanley con hasta un destacamento de Royal Marines (44 hombres) y 60 voluntarios desplegados en oportunidad.

Este despliegue podía hacerse defendiendo las playas próximas a Yorke Point, el aeropuerto, el istmo (objetivo "Zulu") o combatir dentro de la localidad hasta las últimas consecuencias; constituía la mayor amenaza para cumplir el requisito de operación incruenta.

- Capacidad N°2: Ejecutar operaciones de resistencia activa/pasiva, con efectivos regulares e irregulares mimetizados en la población y/u operando desde las proximidades de Puerto Stanley a partir de la iniciación de las operaciones propias.

Esta capacidad implicaba la adopción por el enemigo de una modalidad de guerrilla, basada en lugares fuera de Puerto Stanley pero con apoyos en la población. Constituía una de las amenazas mayores para el cumplimiento integral del requisito de rápida ejecución, por cuanto la localización y captura del enemigo nos podía demandar semanas si lograban ocultarse en el interior





de las islas.

- Capacidad N°3: Ejecutar actos de sabotaje y/o de destrucción de las facilidades logísticas existentes tendiente a dificultar el control de la situación por parte de las fuerzas propias en el área focal de Puerto Santley.

Si se concretaba, nos podía crear serios problemas para el manejo ulterior de la población, y afectar nuestro requisito de no causar daños.

#### Los propios modos de acción

La metodología de apreciación militar establece que una vez que se ha analizado la propia misión y la situación, se conciben uno o varios modos de acción a través de cuya ejecución se logran los objetivos asignados. Luego se analizan esos modos de acción cotejándolos con las capacidades del enemigo para determinar cuál es el mejor. Una vez adoptada la decisión, se deben resolver todos los problemas de detalle para implementarla coordinada y adecuadamente. A continuación, hay que emitir las órdenes correspondientes a efectos de que todos los que intervienen conozcan no sólo el plan general sino también qué debe hacer cada uno, cuándo, dónde y con qué medios.

Del análisis de nuestra misión y de las capacidades del enemigo, resultaba que para concebir nuestros posibles modos de acción debíamos fijar ciertos conceptos básicos que los encuadraran y sirvieran de orientación.

Ellos eran: los efectos que deseábamos lograr, los condicionamientos que debíamos crear para la operación, y formular una conclusión básica sobre qué resultados debían asegurar nuestras acciones.

Los efectos a lograr podían sintetizarse en la siguiente forma, que un análisis posterior podía mejorar:

- Lograr la anulación de la guarnición en forma rápida e incruenta.

Esto podía concretarse a través de su rendición, inmovilización, captura, rodeo, etc.

- Lograr el control rápido e incruento de la población. Esto signi-





ficaba que los pobladores debían estar en sus casas hasta el final de la operación.

- Lograr los objetivos sin causar destrucción física en la localidad. Esto obligaba a un estricto control de la propia tropa y a un adoctrinamiento anterior muy eficaz.

Los condicionamientos a crear para la operación podían sintetizarse así:

- Que la guarnición de Royal Marines no pudiera entrar en la localidad, para lo cual era necesario capturarla en su cuartel o bien cortarle el camino de acceso a ella.
- Que la población no fuera alertada ni inducida a actuar contribuyendo a la defensa. Había que lograr que en lo posible se quedara en sus casas. Para ello era necesario conseguir que no se usaran los sistemas de alarma y comunicación normales.
- Que nuestra tropa tuviera un comportamiento correcto. Esto se lograría mediante una conducción cercana y activa por parte de todos los jefes.

En conclusión, los modos de acción a concebir para ejecutar la operación por nuestra parte deberían asegurar:

- La captura de la guarnición, en lo posible sin combatir.
- Impedir que la guarnición militar se introdujera en la localidad para defenderse dentro de ella.
- El control de la población, dándoles la sensación súbita de estar bajo un control completos. Esto implicaba la impartición de rápidas y completas directivas.
- Rápida captura y control de autoridades y líderes.
- Rápido control del aeropuerto, permitiendo su operación. Si bien era una responsabilidad eventual ya que su captura la haría la Fuerza Aérea, debíamos adoptar las medidas como si fuera una operación a ejecutar bajo nuestra responsabilidad primaria.
- Lo antes posible debía empezarse a dar directivas a los pobladores del interior de las islas, a efectos de prepararlos para recibir a nuestras tropas.





- Características a cumplir por los modos de acción:

- Proporcionar gran flexibilidad al conductor. Para ello se estableció que la captura de cada objetivo debía tener siempre dos operaciones previstas y con fuerzas suficientes cada una de ellas.
- La guarnición debía ser capturada y/o aferrada fuera de la población lo antes posible.
- Cerrar todos los escapes para que el enemigo no pudiera retroceder al interior de las islas.
- Caer desde todas direcciones. El enemigo debía tener la sensación de ser atacado desde todos lados con igual intensidad.
- Entrada en acción sobre los objetivos en forma simultánea, o bien evidenciar la presencia en forma simultánea.
- Lograr un rápido control de la población, o por lo menos, mantenerla en sus domicilios.
- Poner en la zona, a la hora H, una superioridad abrumadora, que resultara evidente e imposible de contrarrestar, con el objeto de inducir a la rendición como única solución razonable.
- Permitir que se intime la rendición lo antes posible, a efectos de evitar el comienzo del combate generalizado.

- Formulación de un primer modo de acción a manera de orientación general para comenzar los estudios.

A esa altura del planeamiento, y a conciencia de los muchos aspectos que cabía mejorar, era posible formular un modo de acción que se estimó podía ser modificado por detalles posteriores, pero que se mantendría en lo fundamental. Debe recordarse además que estábamos suponiendo el logro de la sorpresa.

Este primer modo de acción tentativo se expresó así.

Desembarcar antes de hora H una fracción para capturar Faro San Felipe antes de H-2. Antes de hora H capturar los objetivos urbanos que permitirían el control de la población y rodear Moody Brook, con comandos anfibios desembarcados al norte de Camber. A la hora H desembarcar por superficie el grueso de la Fuerza de De-





sembarco, la que debía marchar a capturar la localidad. A hora H, helidesembarcar al W de la casa del Gobernador una fracción con dos misiones previstas a ejecutar según se ordenaría: cerrar el pasaje del puente sobre el camino desde Moody Brook para impedir la concurrencia de la tropa inglesa a la localidad en caso de haber fallado el ataque al cuartel, o, si ello no era necesario, capturar al Gobernador en su casa.

La fuerza principal debía estar en condiciones de desprender una fracción suficiente para capturar y asegurar el aeropuerto y luego dirigirse a capturar la localidad.

Entregados y comentados todos estos elementos de juicio al Capitán Weinstabl, que sería el Oficial de Operaciones, que acababa de llegar (día 2 de febrero), este comenzó a analizar variantes que permitieran cumplir la misión.

El procedimiento de análisis que se ha descrito, que es largo y tedioso, tiene la insustituible ventaja de que quien lo realiza llega a compenetrarse de los menores problemas y a estar en condiciones de afrontar cambios de situación inesperados y sustanciales sin requerir grandes análisis posteriores. Permite al Comandante reaccionar en forma casi instantánea cuando las cosas no se desarrollan como estaba previsto, y adoptar soluciones razonablemente acertadas dentro de la incertidumbre propia de la guerra.

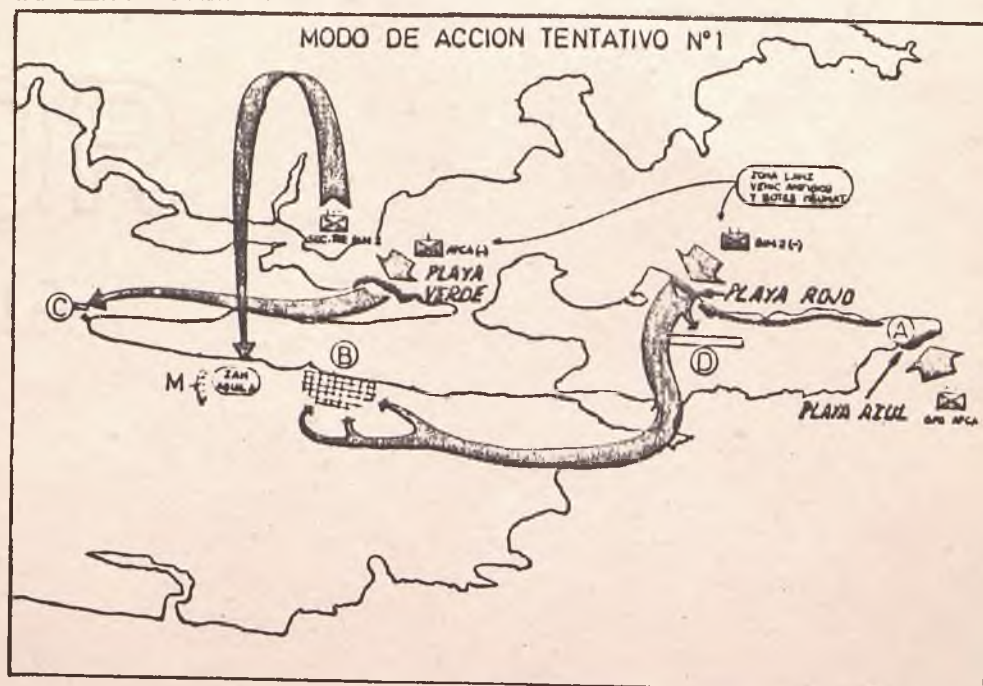
Asimismo, este método hace llegar a una solución completa del problema a resolver, lo que naturalmente incluye una enorme cantidad de detalles logísticos, de comunicaciones, de transporte, etc. además de los específicos del combate.



- Análisis de los diferentes Modos de Acción Tentativos.

Con los datos y análisis anteriores en su poder, el Capitán Weinstabl se dedicó a desarrollar Modos de Acción que permitieran cumplir acabadamente los requisitos de la operación. Ellos fueron los que se indican, los que en cada caso se analizaron desde el punto de vista de cuál era la circunstancia que los condicionaba, forma más determinante y cuáles los factores de fuerza y debilidad que presentaban. Debe tenerse en cuenta que cuando se hace referencia a los objetivos urbanos, se engloba a la usina eléctrica, central telefónica y radiotelegráfica, sirenas de alarma, estación de broadcasting, policía y estación y oficinas de cables and Wireles

- MODO DE ACCION TENTATIVO Nº 1



- 1.- Desembarco de un Grupo APCA (Ref) desde submarino, en botes de goma, en Playa Azul (al S de Faro San Felipe); captura del Objetivo "A" (Faro) y posterior marcación de Playa Rojo.
- 2.- Desembarco de APCA (-) desde buque de superficie en Playa Verde; aproximación hacia el Objetivo "C" (Destacamento RM) y adopción de posiciones relativas favorables.
- 3.- Desembarco del BIM 2 (-) en Playa Rojo, ocupación del Objetivo "D" (Aeródromo); aproximación hacia el Objetivo "B" (Ciudad de Puerto Stanley) y conquista del Objetivo "C" por la APCA.
- 4.- Helidesembarco a la orden, de una Sec Tir BIM 2 (ref) en Zah "Aguila" para ocupar una posición de bloqueo en "M" para cortar la comunicación entre los Objetivos "B" y "C" y eventualmente reforzar el asalto de la APCA.



- 5.- Ocupación del Objetivo "B", consolidación y protección de objetivos vitales en la localidad de Stanley.
- 6.- Desembarco de una Sec Tir (+) BIM 2, desde buque de superficie en Bahía Fox, con eventual apoyo de Fuego Naval y conquista del centro poblado de dicha Bahía.
- 7.- Conquista del Centro Poblado Ganso Verde, con 2 Sec Tir BIM 2 (ref), en VAOP's destacados desde la localidad de Stanley por el BIM 2 una vez cumplida la fase anterior.

Análisis del MAT N°1:

Condicionantes: - Presencia de buques en la bahía.

Factores de fuerza y debilidad:

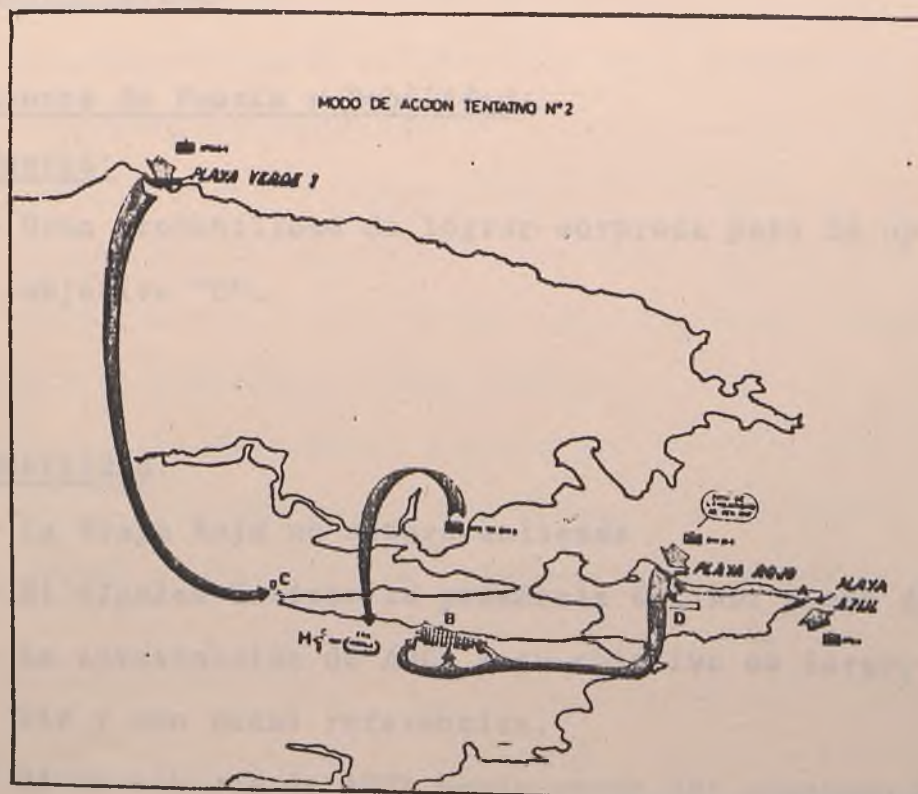
- Fuerza:

- Playa VERDE protegida - tolera condiciones meteorológicas muy desfavorables.
- Aproximación al Objetivo "C" es corto y sencillo de ubicar y de fácil transitabilidad.

- Debilidad:

- Puede perderse la sorpresa si la toma del faro no es exitosa; esto exige cambiar la misión de los comandos anfibios sobre la marcha.
- Compromete la "aptitud" de la operación ("no limpia")
- Si alguien detecta el movimiento, puede haber alarma.

- MODO DE ACCION TENTATIVO N° 2





- 1.- Desembarco de un Grupo APCA (ref) desde submarino, en botes de goma, en Playa Azul (al S de Faro San Felipe); captura del Objetivo "A" (Faro) y posterior marcación de Playa Rojo.
- 2.- Desembarco desde buque de superficie de la APCA (-) en Playa Verde 1 (4000 metros al E de Bahía Urania), aproximación hacia el objetivo "C" (Destacamento RM) y adopción de posiciones relativas favorables.
- 3.- Helidesembarco a la orden, de una Sec Tir (Ref) en Zah "Aguila", para ocupar una posición de bloqueo en "M", para cortar la comunicación entre los Objetivos "B" y "C" y, eventualmente, reforzar el asalto de la APCA.
- 4.- Desembarco del BIM 2 (-) (ref) en VAOP's en Playa Rojo, conquista del Objetivo "C" por la APCA; aproximación hacia el Objetivo "B" y ocupación del Objetivo "D".
- 5.- Ocupación del Objetivo "B", consolidación y protección de objetivos vitales en la localidad de Stanley.
- 6.- Desembarco de una Sec Tir (+) BIM 2, desde buque de superficie en Bahía Fox, con eventual apoyo de Fuego Naval y conquista del centro poblado de dicha bahía.
- 7.- Conquista del centro poblado Ganso Verde, con 2 Sec Tir (ref) BIM 2, en VAOP's, destacados desde la localidad de Stanley por el BIM 2, una vez cumplida la fase anterior.

Análisis del MAT N°2:

Condicionantes:

Factores de Fuerza y Debilidad:

- Fuerza:

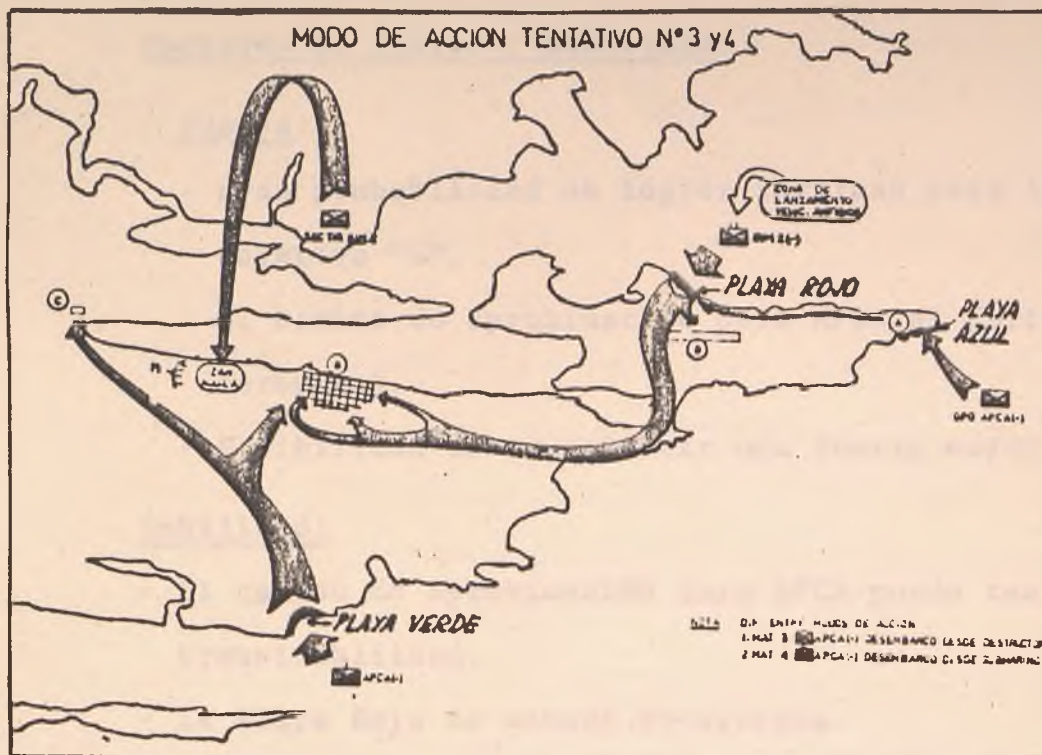
- Gran probabilidad de lograr sorpresa para la operación sobre objetivo "C".

- Debilidad:

- La Playa Rojo no estará balizada
- Si alguien detecta la presencia del BDT puede darse la alarma
- La aproximación de APCA a su objetivo es largo, menos transitable y con pocas referencias.
- El desembarco de APCA puede verse más afectado por condiciones meteorológicas.



- MODO DE ACCION TENTATIVO N° 3



- 1.- Desembarco de un Grupo APCA (ref) desde submarino, en botes de goma, en Playa Azul (Al S de Faro San Felipe); captura del Objetivo "A" (Faro) y posterior marcación de Playa Rojo.
- 2.- Desembarco de la APCA (-) desde buque de superficie en Playa Verde 2 (1800 metros al W de Punta Caballo); aproximación hacia el Objetivo "C" (Destacamento RM) y adopción de posiciones relativas favorables.
- 3.- Helidesembarco a la orden, de una Sec Tir (ref) en Zah "Aguila", para ocupar una posición de bloqueo en "M", para cortar la comunicación entre los objetivos "B" y "C" y, eventualmente, reforzar el asalto de la APCA.
- 4.- Desembarco del BIM 2 (-) (ref) en VAOP's en Playa Rojo; conquista del Objetivo "C" y de los Objetivos Urbanos por la APCA; aproximación hacia el Objetivo "B" y ocupación del Objetivo "D".
- 5.- Ocupación del Objetivo "B", consolidación y protección de objetivos vitales en la localidad de Stanley.
- 6.- Desembarco de una Sec Tir (+) BIM 2, desde buque de superficie en Bahía Fox, con eventual apoyo de Fuego Naval y conquista del centro poblado de dicha bahía.
- 7.- Conquista del centro poblado Ganso Verde, con 2 Sec Tir (ref) BIM 2, en VAOP's, destacados desde la localidad de Stanley por el BIM 2, una vez cumplida la fase anterior.

Análisis del MAT N°3:

Condicionantes:

- Las condiciones meteorológicas extremas pueden impedir el desem-



barco en Verde 2.

- Factores de Fuerza y Debilidad:

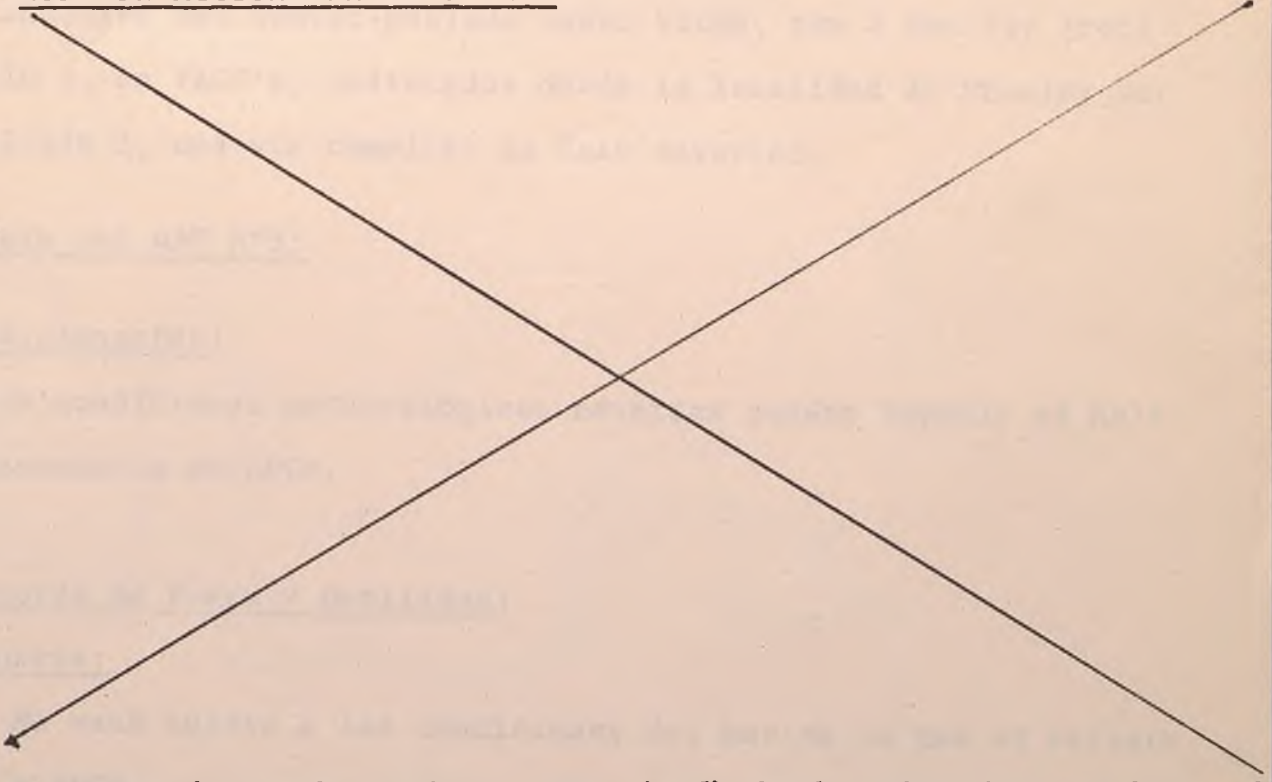
- Fuerza:

- Gran probabilidad de lograr sorpresa para la operación sobre objetivo "C".
- El camino de aproximación para APCA es corto y con buenas referencias.
- Posibilidad de transportar una fuerza mayor.

- Debilidad:

- El camino de aproximación para APCA puede tener dificultades de transitabilidad.
- La Playa Rojo no estará localizada.
- Si alguien detecta la presencia del BDT puede darse la alarma.
- El desembarco de APCA puede verse afectado por condiciones del mar en forma sensible.
- Existe la posibilidad de que haya cachiyuyos que dificulten el MBC.

- MODO DE ACCION TENTATIVO N°4

- 
- 1.- Desembarco de un Grupo APCA (ref) desde submarino, en botes de goma, en Playa Azul (al S de Faro San Felipe); captura del objetivo "A" (Faro) y posterior marcación de Playa Rojo.
  - 2.- Desembarco de la APCA (-) desde submarino en botes de goma, en Playa Verde 2 (1800 metros al W de Punta Caballo), aproximación hacia el Objetivo "C" (Destacamento RM) y adopción de posiciones relativas favorables.





- 1.- Desembarco de un Grupo APCA (ref) desde submarino, en botes de goma, en Playa Azul (Al S de Faro San Felipe); captura del Objetivo "A" (Faro) y posterior marcación de Playa Rojo.
- 2.- Helidesembarco de la APCA (-) en Zah "Gavilán" (1200 metros al W del Cerro Zapador); aproximación hacia el Objetivo "C" (Destacamento RM) y adopción de posiciones relativas favorables.
- 3.- Helidesembarco a la orden, de una Sec Tir(Ref) en Zah "Aguila", para ocupar una posición de bloqueo en "M", para cortar la comunicación entre los objetivos "B" y "C" y, eventualmente, reforzar el asalto de la APCA.
- 4.- Desembarco del BIM 2(-) (ref) en VAOP's, en Playa Rojo; conquista del Objetivo "C" por la APCA; aproximación hacia el Objetivo "B" y ocupación del Objetivo "D".
- 5.- Ocupación del Objetivo "B", consolidación y protección de los objetivos vitales en la localidad de Stanley.
- 6.- Desembarco de una Sec Tir (+) BIM 2, desde buque de superficie en Bahía Fox, con eventual apoyo de Fuego Naval y conquista del centro poblado de dicha bahía.
- 7.- Conquista del centro poblado Ganso Verde, con 2 Sec Tir (ref) BIM 2, en VAOP's, destacados desde la localidad de Stanley por el BIM 2, una vez cumplida la fase anterior.

Análisis del MAT N°5:

- Condicionantes:

- Las condiciones meteorológicas adversas pueden impedir el heli-desembarco de APCA.

- Factores de Fuerza y Debilidad:

- Fuerza:

- No está sujeta a las condiciones del mar en lo que se refiere a APCA.

- Debilidad:

- Dificultad para el guiado y aterrizaje de los helicópteros.
- El ruido de los helicópteros puede hacer perder sorpresa.
- El camino para APCA puede tener problemas de transitabilidad.
- La Playa Rojo no estará balizada.



3. Helidesembarco a la orden, de una Sec Tir (Ref) en ZAH "AGUILA", para ocupar una posición de bloqueo en "M", para cortar la comunicación entre los objetivos "B" y "C" y, eventualmente reforzar el asalto de la APCA.
4. Desembarco del BIM2 (-) (Ref) en VAOP's, en Playa ROJO; conquista del Objetivo "C" y de los objetivos urbanos por la APCA; aproximación hacia el Objetivo "B" y ocupación del Objetivo "D".
5. Ocupación del Objetivo "B", consolidación y protección de objetivos vitales en la localidad de Stanley.
6. Desembarco de una Sec Tir (+) BIM2, desde buque de superficie en BAHIA FOX, con eventual apoyo de Fuego Naval y conquista del centro poblado de dicha Bahía.
7. Conquista del centro poblado GANSO VERDE, con 2 Sec Tir (ref) BIM2, en VAOP's, destacados desde la localidad de Stanley por el BIM2, una vez cumplida la fase anterior.

#### Análisis del MAT N°4

Condicionantes: Las condiciones meteorológicas extremas pueden impedir el desembarco en VERDE 2.

#### Factores de Fuerza y Debilidad:

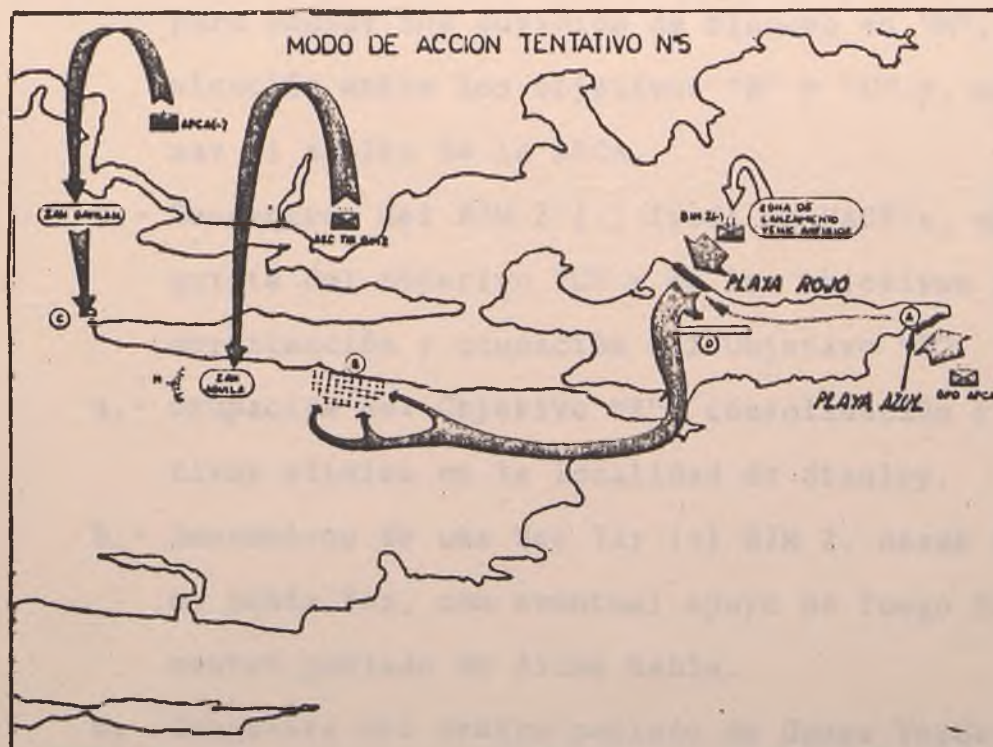
##### - Fuerza:

- Gran probabilidad de lograr sorpresa para la operación sobre objetivo "C" (la mejor)
- El camino de aproximación para APCA es corto y con buenas referencias.

##### - Debilidad:

- Idem para MAT 3
- Mayor dificultad para el traslado del submarino a los botes de goma.

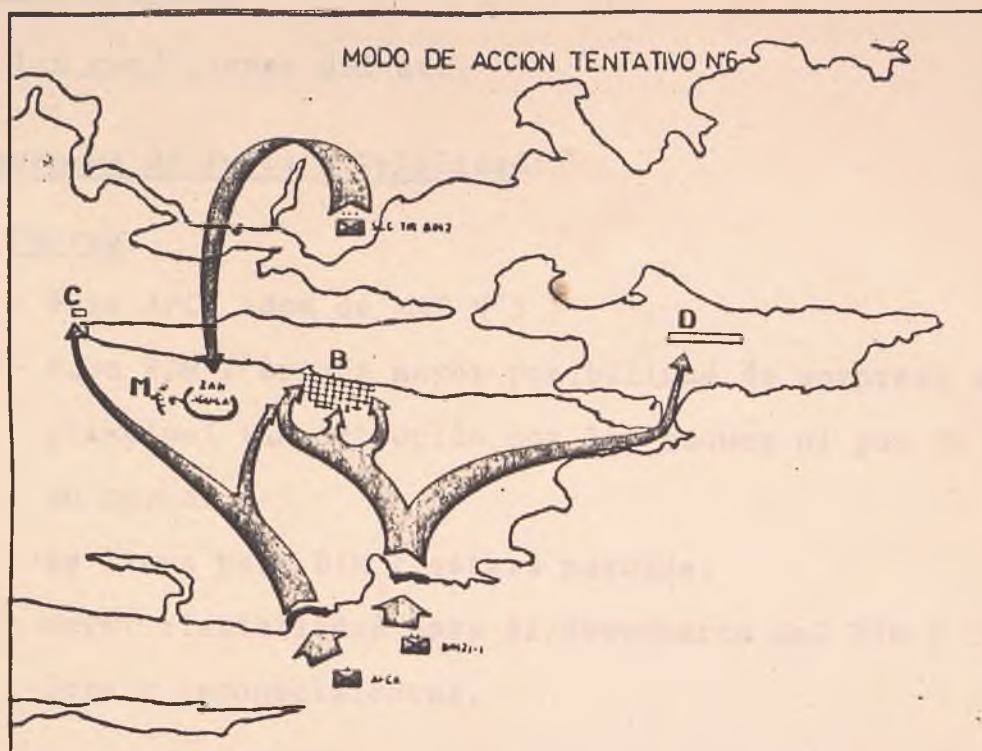
#### - MODO DE ACCION TENTATIVO N°5





- Si alguien detecta la presencia del BDT, puede darse la alarma.

- MODO DE ACCION TENTATIVO N°6



- 1.- Desembarco de la APCA desde buque de superficie en Playa Verde
2. (1800 metros al W de Punta Caballo); aproximación hacia el Objetivo "C" (Destacamento RM) y adopción de posiciones relativas favorables.
- 2.- Helidesembarco a la orden, de una Sec Tir (ref) en Zah "Aguila" para ocupar una posición de bloqueo en "M", para cortar la comunicación entre los objetivos "B" y "C" y, eventualmente reforzar el asalto de la APCA.
- 3.- Desembarco del BIM 2 (-) (ref) en VAOP's, en Playa Rojo 2; conquista del objetivo "C" y de los objetivos Urbanos por el APCA; aproximación y ocupación del Objetivo "D".
- 4.- Ocupación del Objetivo "B", consolidación y protección de objetivos vitales en la localidad de Stanley.
- 5.- Desembarco de una Sec Tir (+) BIM 2, desde buque de superficie en Bahía Fox, con eventual apoyo de Fuego Naval y conquista del centro poblado de dicha Bahía.
- 6.- Conquista del centro poblado de Ganso Verde, con 2 Sec Tir (ref) BIM 2, en VAOP's, destacados desde la localidad de Stanley por el BIM 2, una vez cumplida la fase anterior.





Análisis del MAT N°6:

- Condicionantes:

- Las condiciones del mar.

- Factores de Fuerza y Debilidad:

- Fuerza:

- Para APCA idem de MAT N°3
- Para BIM 2 Brinda mayor posibilidad de sorpresa a la fuerza principal (no detección por los buques ni por el faro). Camino corto.
- La Playa para BIM 2 estará marcada.
- Mayor flexibilidad para el desembarco del BIM 2 respecto a hora y reconocimientos.

- Debilidad:

- Para APCA idem MAT N°3
- Para BIM 2: camino puede ser poco transitable. Dificultad para correcta orientación.
- Ocupación tardía del aeródromo.
- Las condiciones del mar pueden causar problemas al desembarco.
- Existe la posibilidad de que haya cachiyuyos que dificulten el MBC.





APRECIACION HECHA EN EL COMANDO DE INFANTERIA DE MARINA PARA LA EJECUCION DE LA OPERACIONA ASIGNADA A LA FUERZA DE DESEMBARCO.

A partir de los primeros días de febrero se comenzó la apreciación que llevaría a formular el plan de operaciones de la Fuerza de Desembarco. Se partió de la información disponible inicialmente y de los tres requisitos establecidos en la reunión del 27 de enero a saber:

- Ejecución de la operación en forma incruenta y sin causar daños
- Ejecución sorpresiva
- Operación de duración muy breve

Determinación de los objetivos

Realizando el análisis de los posibles objetivos que definirían la ocupación o control de las islas, se llegó a la siguiente conclusión:

- a.- Puerto Stanley era el objetivo determinante del control total de las islas y prácticamente de su posesión, tanto desde el punto de vista político como económico y administrativo. En alguna medida, podía considerarse que era el único objetivo de valor. Su captura era indispensable.
- b.- Convenía ocupar algunos otros lugares de las islas a efectos de evidenciar que el control militar era generalizado. Resultaba conveniente establecer fuerzas en alguna estancia de Isla Soledad y otras en Gran Malvina. Para estos lugares no hacía falta destacar efectivos importantes ya que carecían de elementos de defensa. Entre los lugares a seleccionar aparecían como los más convenientes: (Ver agregado N° 2)
  - En Isla Soledad: Darwin, Goose Green, San Carlos, Salvador
  - En Gran Malvina: Puerto Fox, Howard
- c.- Decidido que el objetivo determinante era Puerto Stanley, para su captura podían definirse los siguientes objetivos:

- La Guarnición Militar: Las tropas inglesas eran el problema capital. Lograr su captura, rendición, neutralización, aniquilamiento o en último caso, retirada hacia el interior de las islas aseguraba el control de la localidad. Había que determinar cuál de esos efectos debíamos procurar. Esta Guarnición se alojaba en su gran mayoría en el cuartel de Moody Brook que tenía buenas comodidades y un tamaño apreciable. El cuartel estaba ubicado fuera de la población y a aproximadamente unos 3500 metros al oeste de ella. Su ubicación presentaba una debilidad: estaba alejado de la población y en dirección contraria a los lugares que podían ser objetivo del ataque inicial: el aeropuerto y la playa. Por lo tanto la comunicación guarnición-localidad podía ser cortada y evitar así que la tropa británica llegara a ella en caso de sorpresa.

Algunos de los soldados ingleses no vivían en el cuartel sino en la localidad, en casas de familia. Había dos que eran





casados y tenían su familia allí. Con ellos se planteaba el problema de que todas las mañanas concurrían a sus tareas en el cuartel, muy temprano, poco antes de las 0700 hs.

El camino desde el cuartel hacia Puerto Stanley era muy precario. La entrada al cuartel tenía un puente de madera que podía ser anulado o volado con cierta facilidad. En el tramo más cercano al cuartel consistía en dos huellas de cemento armado, las que al aproximarse al pueblo pasaban a constituir un camino de una sola trocha, de losas de cemento, bastante irregular. En por lo menos dos lugares tenía guardaguanas que era posible retirar en virtud de estar simplemente abulonados a su alojamiento. Esto podía ser hecho por poco personal y permitiría anular a vehículos que concurrieran a la población con algún apuro durante la noche, ya que era de esperar que cayeran en el pozo respectivo. Además tenía a mitad de camino un puente que con no mucho esfuerzo se podía destruir o bien interceptar. El pequeño curso de agua que había en ese lugar podía impedir el cruce de un vehículo.

No se tenían datos muy detallados de la distribución interna del cuartel, aunque sí se conocía qué había en cada edificio. Se sabía que no apostaban centinelas exteriores, aunque durante la noche dentro de los locales dejaban dos hombres como guardia a la orden y con algún alistamiento.

La obtención de una información más completa del cuartel fue una de las primeras inquietudes y a esa tarea se dedicó un esfuerzo sustancial. Las fotografías aéreas y el relato de personas que por variadas razones a lo largo del tiempo habían concurrido allí, resolvieron muchas dudas.

Cuando se analizó la posibilidad de acercarse con tropas de comandos para sorprender a la guarnición mientras dormía, se pensó que esto se vería dificultado seriamente ya que el solo ladrido de un perro podría alertar a quienes estuvieran despiertos. En este punto tuvimos una agradable noticia. Por alguna razón, en el campo en Malvinas no había perros, ya que se los eliminaba. Sólo había algunos en las casas de familia del pueblo. Este hecho, casi tonto, nos dio una gran tranquilidad y realmente facilitó no sólo la planificación de la operación sino su propia ejecución, ya que nuestros comandos pudieron aproximarse a sus objetivos sin que un solo ladrido delatara su presencia.

Había una línea telefónica entre el cuartel y la población, que podía ser cortada sin mayores inconvenientes.





La información existente respecto a la tropa inglesa era contradictoria. Se tenía información sobre su mala disciplina y mal comportamiento en el trato con los habitantes. Parecían ser muy afectos a la bebida y se sabía que en varias oportunidades habían cometido desmanes de todo tipo. Por otro lado, también se conocía el tipo de adiestramiento que realizaban y algunos ejercicios de alistamiento efectuados con cierta frecuencia. Las prácticas de tiro, aún con munición de morteros, eran normales. También era común que en las embarcaciones que viajaban al interior de las islas se destacaran algunos grupos de soldados que no sólo marcaban allí su presencia sino que además, reconocían el terreno.

Sus efectivos totalizaban 44 hombres y se los relevaba anualmente, aproximadamente en marzo.

Aparentemente, este no era un destino militar privilegiado y tanto la tropa como los cuadros permanecían allí de no muy buena gana. Por lo tanto, su espíritu militar no era muy bueno.

A pesar de todo, eran soldados profesionales, con experiencia derivada de su accionar en Irlanda contra el IRA, de fuerte contextura y el entrenamiento propio de los Royal Marines.

Su jefe era el Mayor Garrath Noot un excelente oficial, serio, correcto, responsable y eficiente, a quien secundaba un joven Teniente. Los sargentos y otros cuadros eran experimentados y duros. Contaban con un armamento relativamente pobre. Además del fusil normal de toda tropa de infantería tenían algunas ametralladoras, morteros, lanzacohetes, granadas en abundancia y por lo menos minas antipersonal. No pudimos saber con certeza si contaban con minas antitanque, cosa que también se asumió que tenían, Por supuesto tenían buenas comunicaciones y equipos de visión nocturna.

En consecuencia, y a pesar de los informes sobre la mala disciplina y espíritu se decidió asumir que era una tropa de buena calidad, bien adiestrada y bien mandada, que seguramente lucharía duramente si se le daba oportunidad. Se les atribuyó un muy buen conocimiento del terreno, tanto en las inmediaciones de Puerto Stanley cuanto en el interior de las islas.

Había también una organización constituida por civiles que tenían algún adiestramiento y capacidad militar. Era la Fuerza de Defensa de las Islas Falklands (FIDF - Falkland Island Defence Force). Estaba formada por aproximadamente unos 60 hombres que hacían instrucción





militar elemental, con práctica en el uso de armas. Eran aptos para tareas auxiliares en puestos de observación, patrullas, protección de objetivos, defensa de posiciones fijas, etc. No debían ser menospreciados. Su jefe ostentaba el grado de Teniente Coronel. Muchos de ellos tenían experiencia por haber actuado en la segunda guerra mundial.

- Puerto Stanley y sus habitantes: La localidad (Agregado N°3; 4 y 5) está ubicada a lo largo de la costa, en unos 1500 metros en sentido este - oeste, dentro de la Bahía o Puerto Stanley, y unos 500 metros en sentido norte - sur. Hacia el oeste de esta zona, que podía llamarse la zona urbana principal, se encuentra la casa del Gobernador y a lo largo del camino hacia Moody Brook una serie de casas nuevas asignadas en general a funcionarios del gobierno.

Las calles principales son bastante angostas, de cemento, y las casas, pequeñas, de madera, y en general de una sola planta.

Por el tipo de construcción, el peligro de incendio era grande, de modo que esta circunstancia afectaba en gran medida a nuestro requisito de no causar daños. Casi todas las casas tienen una pequeña huerta y muchas de ellas un jardín interior.

Había un muy eficiente sistema de alarmas. Para alertar contra incendios existían tres sirenas que podían ser accionadas desde cinco distintos lugares: policía, aeropuerto, casa de gobierno, conmutador telefónico y cuartel. Asimismo, un sistema de difusión domiciliaria por circuito cerrado permitía impartir directivas a las familias de Puerto Stanley, sin que éstas salieran de sus casas. La radio local transmitía en horarios establecidos, a mediodía y a la noche. Las viviendas con teléfono eran mayoría.

La estructura de las calles y las casas, con abundantes cercos entre ellas, hacía que si se llegaba a un combate en la localidad debía esperarse muchos destrozos y daños personales. Sería un combate casa por casa, con peligro de incendios, poca visibilidad y una gran confusión. Esto había que evitarlo a todo trance. Debíamos encontrar una forma de ejecutar la operación que nos asegurara que nadie pudiera defenderse dentro de la localidad.

Naturalmente, había algunos elementos en Stanley que exigían





su pronta captura y control, a saber: la usina, en el extremo oeste de la población y cerca de la casa del Gobernador, donde de noche quedaba un hombre de guardia; la central telefónica, de tipo manual, también con una persona de turno; la estación de broadcasting; la estación de policía, donde de noche quedaba una guardia; todos estos objetivos se encontraban muy próximos entre sí y cercanos a la iglesia católica y al muelle del gobierno; la planta transmisora de Cables and Wireless se encontraba en el extremo este de la población.

Las características de los pobladores fue otro aspecto prolijamente analizado. Como resumen general podía decirse que constituían una población que nos era totalmente hostil, pero por su aislamiento y fuerte espíritu de sumisión a la autoridad establecida, debía esperarse que no llevara su hostilidad a vías de hecho. Se conocía a todas las personas que eran enconados antiargentinos y que podían llegar a perturbar, por lo que la lista de sus domicilios y ocupaciones fue una de las primeras cosas que se obtuvo, por si era necesario detenerlas o controlarlas más estrechamente.

Se obtuvieron los domicilios de todos los funcionarios del gobierno, de los agentes de servicios públicos y de los empleados de la Falkland Islands Company (FIC).

Salvo que ocurriera un descontrol muy grande y no previsible, parecía que si se adoptaban medidas enérgicas pero correctas y mesuradas, en un primer momento los habitantes de Puerto Stanley no debían causarnos problemas mayores.

Se destacó también la presencia en forma permanente de un buque factoría polaco que estaba fondeado al norte de la lengua de tierra donde se encontraba Camber, nombre de las instalaciones de la Armada Inglesa. Este buque factoría servía de apoyo a los numerosos pesqueros polacos que con frecuencia hacían escala en el lugar. Se tenía la sospecha que este buque, con su moderno equipo de radar, daba alerta a las autoridades inglesas





respecto a cualquier eco que apareciera en sus pantallas, por lo que significaba un problema a resolver en su momento.

- El Gobernador y las Autoridades: La información sobre el Gobernador Rex Hunt nos decía que era un funcionario del servicio exterior inglés antiguo y experimentado. Había sido piloto de Spitfire en la Segunda Guerra. Tenía su propio avión en Malvinas, con el que volaba frecuentemente. Hablaba varios idiomas y su carrera si bien buena no había sido demasiado brillante. Tal vez había en él alguna frustración por considerar que el cargo de Gobernador de Malvinas, que suponía sería el último antes de su retiro próximo, no era el que aprovechaba mejor sus capacidades. Tenía una firme personalidad y su experiencia anterior indicaba que si se le daba una oportunidad favorable la aprovecharía y nos crearía problemas. Por lo tanto era necesario, o bien capturarlo lo antes posible, o bien neutralizarlo impidiéndole que pudiera dar órdenes y organizar la defensa. Si de él dependía en un momento dado la resolución de rendirse, seguramente lo haría luego de haber agotado todas sus posibilidades. Para ello, era necesario que nuestro accionar le creara la clara sensación de que nada podía hacer en procura de una defensa, y que la rendición sería lo mejor para la población, para la tropa inglesa y para él mismo. En este sentido, se consideró que ni él ni la tropa inglesa aceptarían nunca una rendición que no fuera honrosa.

Por lo tanto el problema a resolver consistía en crearles una situación en que no tuvieran otra alternativa que la rendición.

Las restantes autoridades eran de menor nivel. El Secretario Barker era un funcionario bueno y responsable, que seguramente se comportaría bien y al que sería necesario controlar.

Entre los miembros del Consejo Ejecutivo y del Consejo Legislativo había algunos que por diferentes motivaciones, eran de una actitud tan antiargentina que casi debían ser considerados como potenciales agitadores. Entre esas motivaciones muchos de ellos





escondían una defensa de intereses económicos y personales bastante espurios. Pero de todos modos debían ser tenidos en cuenta para su control o eventual envío a Inglaterra si era necesario.

- El Aeropuerto : Si bien la captura de este objetivo no era responsabilidad primaria de la Fuerza de Desembarco, se lo debía analizar lo mismo y con todo detalle por ser una operación alternativa.

Se encontraba ubicado con su pista de unos 1200 metros en dirección este-oeste y contaba con instalaciones para control de vuelo y atención de pasajeros que no eran demasiado grandes. Su proximidad a las playas de Punta Yorke y en el medio de la península lo hacía vulnerable al fuego de cualquier buque que se colocara en sus inmediaciones.

Si las fuerzas inglesas decidían defenderse en esa zona, el istmo determinado por la entrada de mar llamada The Canache podía constituirse en un lugar de muy difícil pasaje, tanto para el que atacara en dirección Stanley-Aeropuerto como para el que lo hiciera en sentido opuesto.

Las vulnerabilidades del aeropuerto consistían en que era posible batirlo desde todas direcciones desde posiciones próximas y cubiertas, lo que exigía para utilizarlo, tener la absoluta seguridad de que no quedaran fuerzas en las inmediaciones. Esto obligaría a un eventual rastillaje muy prolijo y cuidadoso de toda la zona. Era indispensable su captura en lo posible intacto a efectos de poner en funcionamiento con suficiente anticipación los equipos radioeléctricos de ayuda a la navegación.

- El Faro San Felipe (Pembroke según la cartografía inglesa): Este faro tenía importancia desde dos puntos de vista.

Brindaba la posibilidad de una detección temprana de todo buque que se aproximara para entrar a Port William (o Puerto Groussac). Existían antecedentes de alertas producidas en la localidad a raíz de haberse detectado desde él la aproximación de buques cuyo arribo no estaba programado. Había dos hombres encarga





dos de su funcionamiento, los que vivían en Stanley, alternándose en guardias de una semana de duración cada uno, período en que realizaban en el faro todas las tareas. En definitiva, sólo lo cuidaba un hombre, pero podía hacer perder la sorpresa de una a proximación por mar.

Servía de punto de referencia para la aproximación de los aviones a la pista del aeropuerto. Por la dirección predominante, y en general prácticamente exclusiva de los vientos, la aproximación se hace siempre desde el este, y los aviones pasan sobre él volando muy bajo antes de tomar la pista. Para asegurar un aterrizaje de los aviones de Fuerza Aérea sin la amenaza del fuego de armas que se pudieran instalar allí, resultaba indispensable su captura antes de la hora H.

El faro estaba alejado y solitario. Había un sendero que desde la zona del aeropuerto llevaba hasta el Cabo San Felipe. La captura del faro no era ningún problema si se tenía gente en tierra apta para hacerlo. El problema consistía en cómo poner esa gente, en ese lugar, antes de la hora H.

- Los servicios públicos: Al reseñar las características principales de la localidad se ha indicado cuáles eran los servicios públicos que interesaban a la ejecución de la operación: la usina, para regular no sólo la provisión de luz sino la alimentación del sistema de alarmas y la estación de radio, estos mismos elementos, la radio al exterior y la población.

Pero había otros servicios que debían tenerse en cuenta para su control lo antes posible, a saber:

- El hospital, que no sólo nos podía ser necesario sino que debía seguir sirviendo a la población. Sabíamos que era eficiente pero no contaba con muchos médicos.
- El servicio de transporte aéreo al interior de las islas, que debía quedar bajo nuestra supervisión y que a la vez era indispensa-





ble mantener.

- El funcionamiento del puerto, donde debíamos descargar nuestro material y abastecimientos, requería el uso de estibadores y de algunos elementos de la Falkland Islands Company. No todos los muelles eran utilizables por nuestros buques debido a su calado.
- Embarcaciones menores en el puerto, las que debían ser capturadas para evitar su uso por el enemigo y utilizarlas eventualmente nosotros.
- Sistema de abastecimiento de agua potable. La toma se encontraba en proximidades de Moody Brook, interesándonos también la planta purificadora. Era importante que la población no viera interrumpida su provisión normal de agua.

Respecto a los objetivos en el interior, que había que capturar además de Stanley, teníamos muy buena información. De todos ellos conocíamos sus accesos por aire o por mar, con gran detalle. En general había que descartar el viaje por vía terrestre, ya que no había caminos aptos y el terreno era de muy mala transitabilidad. Conocíamos la cantidad de personas de cada establecimiento, sus nombres y ocupación, la distribución de los edificios y todos los demás detalles que nos podían asegurar un control rápido y eficaz.

#### Análisis del Terreno

##### - Playas:

Decidido que el objetivo básico era Puerto Stanley y que la operación debía ser de corta duración, resultaba evidente que la única solución era intentar la captura llegando a las islas en un lugar muy próximo a la localidad capital.

Si bien se hizo un análisis del terreno de la totalidad de las islas, en este trabajo sólo se hará referencia a aquel ubicado en los alrededores de Stanley.

La localidad se encuentra sobre la costa en un sector donde el





mar se presenta abrigado. La entrada al puerto se realiza a través de una angostura entre Navy Point y Engineer Point, que tiene un ancho de menos de 400 metros.

Hacia el oeste de Stanley el mar se extiende hasta proximidades de Moody Brook, donde desemboca el Río Moody, que corre por un valle en dirección oeste-este. Tanto el valle como el mar están bordeados al norte por las alturas del Monte Longdon y Wireless Ridge y al Sur por los Montes Kent, Tumbledown, William y Sapper Hill. Esto hace que desde el norte, el oeste y el sur, la localidad sea denominada por todas estas alturas, que si bien no son muy elevadas, en la topografía chata de Malvinas resaltan notablemente.

Hacia el este de la localidad el terreno se hace bastante más llano y desciende suavemente. En el extremo este, a la altura de Surf Bay, se proyecta hacia el norte una península alargada en dirección este-oeste donde se encuentra el aeropuerto y dos alturas no muy importantes pero que dominan toda la península: Canopus Hill y Mary Hill. El istmo constituye un rasgo crítico del terreno pues favorece grandemente la defensa.

Las playas para efectuar el desembarco por mar son pocas y malas. Como puede apreciarse en los Agregados 4 y 5 todas tienen sus accesos obstruidos, desde Seal Point hasta Christina Bay, por numerosos cachiyuyos, es decir, formaciones de algas asentadas en rocas que están a poca profundidad. Estos cachiyuyos dificultan el avance de las embarcaciones, aún las de fondo chato y motor fuera de borda, al enredarse las algas en las hélices y detener los motores. Independientemente de ello, la presencia de cachiyuyos indica rocas a poca profundidad, de modo que no es posible arriesgar demasiado en esos lugares. Un lugar donde ni la cartografía ni la fotografía indicaban gran presencia de cachiyuyos era el interior de Puerto Enriqueta (Port Harriet) o el de Puerto FitzRoy, ubicado un poco más al sudoeste de aquel, pero que no nos convenía usar





por quedar más alejado de Puerto Stanley de lo que pretendíamos. Puerto Enriqueta permitía el abordaje a su playa norte en varios lugares usando embarcaciones menores, pero presenta la dificultad de un acceso muy estrecho y difícil en su entrada, bordeada por cachiyuyos. Casi no hay en esa zona una playa de arena sin barrancas, y las pocas que hay son pequeñas y de difícil localización nocturna. Una entrada de mar muy notable se presenta en Mullet Creek, la que podía acortar el camino a recorres a pie en casi dos kilómetros si las cosas se presentaban favorables. Al noreste de Christina Bay hay algunas playas sin cachiyuyos, pero las fotos disponibles mostraban una gran cantidad de rocas y un mar que castigaba bastante fuerte. En consecuencia, si bien la aproximación con las embarcaciones de los comandos anfibios o buzos tácticos era posible, implicaba un riesgo bastante grande.

La zona de costa que se extiende entre Cabo San Felipe (Pembroke) y Engineer Point presenta algunas posibilidades mejores. Si bien la parte este tiene una serie de islas y rocas rodeadas de cachiyuyos ubicadas hacia el norte, que la hacen inabordable, a ambos lados de Yorke Point se presentan dos buenas playas. Su gradiente es adecuado, son razonablemente amplias para los efectivos que pretendíamos desembarcar, aunque con algunos problemas cada una de ellas.

La playa del este, de un largo útil de unos 600 metros presenta al salir hacia el interior, un suelo con rocas grandes y espaciadas que podían afectar a los vehículos anfibios, no así a la infantería. Hay una razonable salida de playa que desemboca en un sendero. El problema sería cómo encontrarlos a los dos. Presenta otros dos problemas adicionales. Uno es una gran roca sumergida a 100 metros de la costa y prácticamente en el medio de la zona por donde debían navegar las embarcaciones. El otro es que frente a ella, y a unos 400 metros al sur, se encuentra la pista del aeropuerto. Esto obligaría a una muy estrecha coordinación entre los aviones que debían descender a la hora H y los vehículos anfibios





que estaba previsto tocaran la playa a la misma hora.

La playa ubicada al oeste de Yorke Point no presenta obstáculos de rocas sumergidas como la anterior, es de forma cóncava y un poco más extensa en su zona útil (980 metros de largo y un ancho de 100 a 150 metros). Los lugares para salir de la playa son menos fáciles de encontrar, y la playa termina en una pequeña altura con rocas esparcidas, que significan un peligro para los vehículos anfibios. Presenta dos salidas definidas. Una en proximidades del centro, constituida por una casi imperceptible senda de 2,50 metros de ancho que se interna en la arena de la playa, y la otra en el extremo este, bien definida y que permite una salida cómoda si no hay defensa, pero que puede ser una trampa si la defensa está organizada en ese lugar. Se prolonga en un sendero que llega hasta la cabecera<sup>2</sup> oeste de la pista. La playa es de arene fina, pero con una indicación en la cartografía de que el fondo de la zona de mar frente a la playa "se está embancando", es decir, hay un proceso de formación de bancos que pueden ser de lodo o de arena. El problema es que si bien en el fondo de arena los vehículos anfibios se comportan bien, en el lodo pueden quedarse. No obstante, todas las posibilidades indicaban que el fondo sería de arena, por lo que asumimos que esa era su naturaleza, aceptando que debía formularse una previsión alternativa para el caso de que el fondo resultara de fango.

Estas dos playas próximas a Yorke Point presentaban una ventaja para la defensa que debía ser tomada muy en cuenta: su forma sensiblemente cóncava, con elevaciones en sus extremos, y su tamaño reducido permitían organizar una defensa que desde estas alturas enfilaran con fuegos cruzados a las embarcaciones que llegaran a la playa. Esto constituía una grave debilidad para nuestro movimiento y posteriormente fue objeto de un largo estudio, que afectó la formación de embarcaciones que se adoptó al final.





Las playas ubicadas al norte de Wireless Ridge y Courtley Hill, se presentan en una sucesión de pequeños lugares aptos para el desembarco desde embarcaciones menores pero sin salidas de playa para vehículos, por lo que sólo podrían ser usadas por fracciones de tipo comando.

Se presentan también otras pequeñas playas tales como las denominadas en la cartografía inglesa Blanco Bay, Hamblin Cove y Sparrow Cove, que en general son pequeñas, de arena y con una barranca bastante importante que descarta el uso de vehículos anfibios, aunque permiten el desembarco de tropas especiales.

El estudio se extendió a otras playas más hacia el NE de las arriba mencionadas, pero ninguna de ellas es suficientemente buena y su lejanía respecto al objetivo de Puerto Stanley hizo que se las descartara.

No obstante, se analizó una posibilidad más: desembarcar fuerzas tipo comando en la zona de Berkeley Sound, en un sector que se encuentra directamente al norte de Moody Brook. Allí es posible el desembarco y es posible guiarse por un alambrado que lleva directamente hasta el cuartel. El único problema que se presentaba era que el recorrido desde la playa hasta el cuartel es demasiado largo para pensar en realizarlo en una sola noche, sin un adecuado margen de seguridad como para llegar a tiempo al objetivo, si se presentaban inconvenientes o demoras.

Asimismo, se detectaron dos lugares, en la propia localidad de Stanley donde los vehículos anfibios podían acceder a tierra: uno próximo al cementerio y otro en la rampa de hidroaviones al W de la casa del Gobernador. En última instancia se podía hacer el desembarco sobre cualquiera de los muelles y crear allí una cabeza de playa.

- Transitabilidad del Terreno:

Esta cualidad del terreno interesa con vista a dos utilidades diferentes: para vehículos y para personal. Asimismo, no es una





cosa que se mantenga invariable, ya que una lluvia fuerte puede hacer intransitable un terreno utilizable normalmente, y al revés un frío muy intenso puede convertir un turbal normalmente intransitable, al congelarlo, en un terreno que permite el desplazamiento de vehículos pesados.

Se hizo un análisis para cada una de las condiciones típicas esperables: verano, con suelo razonablemente seco aunque siempre húmedo y no muchas lluvias, invierno, con suelo en general congelado, y primavera y otoño, en que el suelo recibe una gran humedad por las lluvias y nevadas y a la vez se descongela los días de temperatura relativamente alta, por lo que se hace absolutamente intransitable para vehículos.

La infantería, con mayor o menor penuria o facilidad, siempre puede desplazarse y buscar una forma de solucionar los problemas que plantean las zonas anegadas o los cursos de agua demasiado profundos o con barrancas difíciles.

Para los vehículos anfibios se analizó el terreno en sólo tres zonas:

- La primera desde inmediaciones de Yorke Point hasta Moody Brook. Es el mejor terreno si no ha llovido. Hay un buen camino y con cierta dificultad se pueden hacer desplazamientos a campo traviesa ya que este es muy irregular. Si la lluvia ha sido fuerte, hay que aferrarse al camino.
- La segunda desde Puerto Enriqueta hasta Puerto Stanley. Exige un desplazamiento bastante largo a campo traviesa hasta encontrar el camino, muy precario, que lleva a Stanley. Tiene además una pendiente fuerte que cabía esperar no sería fácil subir en un terreno cubierto por turba. De todos modos no era descartable porque con cualquier vehículo que tuviera inconvenientes y se viera obligado a detenerse, la tropa transportada podía echar pie a tierra y desplazarse en relativamente poco tiempo a Puerto Stanley. No sería lo mismo desde el punto de vista del impacto psi-





cológico, pero sí en lo que se refiere a las fuerzas de infantería a poner en el objetivo.

- La tercer zona analizada fue la lengua de tierra que se extiende entre Moody Brook y Navy Point. Presenta una importante pendiente ascendente y luego descendente que difícilmente permitiría el desplazamiento de vehículos en dirección norte-sur a poco que el suelo estuviera algo húmedo. Sí podía ser posible el desplazamiento este-oeste, aunque con algunos reparos.

Estas tres zonas presentan además un problema común: en ellas aflora una gran cantidad de rocas de todo tamaño, desde varios metros a algunos centímetros. En un trayecto largo, estas rocas firmemente sujetas al suelo, podían hacer estragos en las orugas de los vehículos anfibios.

- Caminos:

Además del camino ya descripto que une el Aeropuerto con Moody Brook, hay algunos otros, más o menos precarios.

El más importante es el camino de Puerto Stanley a Darwin, que próximo a la capital de las islas es razonablemente bueno y consistente pero que en esas condiciones se extiende por pocos kilómetros. No obstante, en la zona de nuestro interés era un camino a tener en cuenta porque podía solucionar en parte una aproximación desde la playa de Puerto Enriqueta ya que hasta cerca de allí ha sido razonablemente consolidado. Este camino permitía también su uso por vehículos que hubieran desembarcado en Puerto Fitz Roy, por ejemplo en Bluff Cove, pero la distancia a recorrer hasta Stanley podía demandar un tiempo excesivo por cuanto en algún lugar no era del todo bueno y además hay un puente de muy fácil interceptación.

Otro camino analizado fue el de Moody Brook hacia el este hasta Camber. Según las fotografías era meramente una huella, de modo que no valía la pena considerarlo, lo mismo que el de Moody Brook hacia el oeste, en dirección a Estancia House. A este camino no lo analizamos por cuanto se extendía por muy pocos kilómetros hacia el oeste y luego se transformaba en una huella.





- Cubiertas y protección del terreno:

Debe aclararse que se denomina cubiertas a todo aquel elemento que protege contra el enemigo.

Hay dos clases básicas: las cubiertas contra las vistas del enemigo, es decir todos aquellos elementos que dificultan o interfieren su visión, y las cubiertas contra el fuego, que brindan protección contra los proyectiles del enemigo.

Las cubiertas contra las vistas las brindan en principio la vegetación, sean árboles, matorrales, etc. que ocultan al soldado. En Malvinas no existen. Además consituyen cubiertas contra las vistas los desniveles del terreno que en determinadas ciscunstancias pueden ocultar a un soldado. Este tipo sí existe y es el único al que podía recurrir nuestra tropa cuando debiera atacar en Malvinas. El suelo no permitía hacer pozos en poco tiempo, ya que se encontraría o bien turba, muy esponjosa y húmeda, o bien tierra muy rocosa, difícil de cavar. Este problema se podría presentar en particular al descender desde las alturas de Sanner Hill hacia la localidad. De todos modos, no debía ser demasiado condicioante si todo iba bien, aunque si el enemigo organizaba una fuerte defensa, podría traernos grandes dificultades.

- Meteorología:

- Lluvias: caen unos 660 mm anuales, con un término medio de 150 días que registran alguna precipitación. Los meses más lluviosos son diciembre, enero y mayo.

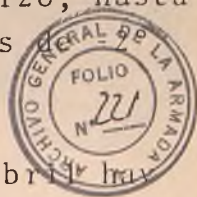
- Temporal y niebla: Hay entre cuatro y cinco días por mes con temporal y unos cinco días de niebla en los meses de invierno a dos días en los de verano. Abril presenta una media de cuatro días mensuales con niebla.

- Viento; Predominan los del W con una velocidad media de entre 15 y 21 nudos. Estadísticamente casi todos los meses registran un día de calma.

- Temperatura: El elemento crítico era el frío. Estadísticamente



debíamos esperar mínimas de 1° desde diciembre hasta marzo, hasta -6° en junio y julio. En abril podían esperarse mínimas y máximas de 14°.



- Humedad media: a la mañana oscila entre 75 y 89%. En abril una media de 84%.
- Nieve: Las precipitaciones suelen comenzar en mayo/junio y se prolongan hasta agosto aproximadamente. No son frecuentes en la primera mitad de abril.
- Horas de Luz: en los primeros días del mes de abril (el 2) el sol salía a las 0712 horas y se ponía a las 1834 horas, con un crepúsculo de unos 33 minutos. Esto daba unas 12 horas de luz.  
La luna en cuarto menguante salía a 1627 y se ponía a 0059, es decir que las noches eran en sus primeras horas con una luna que iluminaba muy poco, y luego sin luna. Buenas condiciones para una sorpresa nocturna.
- Mareas: En los primeros días de abril (el 2) se registraba en la zona de Puerto Stanley, en general una plea poco después de media noche, a 0024 con 1,52 m sobre el nivel de registro, la baja a 0724 con 0,45 m, la próxima plea a 1406 con 1,31m y la baja siguiente a 1930 con 0,82 m. Como puede apreciarse, las oscilaciones de la marea no eran demasiado marcadas (entre 1,07m y 0,49 m).
- Nubosidad: la forma de expresar la nubosidad es apreciar cuántos octavos del cielo están cubiertos por nubes. Para ese tipo de descripción, a las 0800 de la mañana el cubrimiento promedio mensual oscilaba entre 5,8 y 6,2 octavos de cielo cubierto. Para abril era de 6,1. Alrededor de las 1400 horas aumentaba ligeramente. Esto indica claramente que lo esperable eran días bastante nublados.

Este análisis se hizo para todo el año desde marzo hasta diciembre, con el mismo detalle que el que se acaba de expresar para el mes de abril, y un muy profundo estudio de todas las ventajas y desventajas que en cada época provocaba el factor meteorológico.

La meteorología en su conjunto nos resultaba relativamente favorable en los meses de verano, hasta aproximadamente fines de mayo,





y comenzaba a hacerse aceptable a partir de septiembre.

Como resumen, cabe expresar que es un clima duro, donde debíamos esperar que lo normal fuera ejecutar una operación con situaciones meteorológicas límites, en lo que se refiere a vientos, lluvias, temperatura y visibilidad. Esto obligaba a asignar una gran flexibilidad a la determinación del día del desembarco ya que siempre existía la probabilidad muy fuerte de tenerlo que postergar por razones meteorológicas adversas. En realidad, el día 2 de abril tuvimos en Malvinas un hermoso y amable día, con el cielo prácticamente despejado, sin viento, no muy frío, el mar calmo, buena visibilidad y suelo no demasiado húmedo. Todo lo contrario de lo esperable. Aunque cabe reconocer que a la noche cayó una fuerte y fría llovizna.

- Población:

Si bien se ha hecho alguna referencia a la población de Malvinas, cabe mencionar también algunas otras características.

La cantidad total de población excedía ligeramente las 1800 personas, de las cuales un poco más de 800 vivían en Puerto Stanley y el resto se repartía por partes iguales en el interior de las dos grandes islas y sus islas adyacentes.

Nuestra información expresaba que el malvinense se podía clasificar en las siguientes categorías, a los fines que nos interesaban:

- Empleados gubernamentales, en general ingleses y sin mayor arraigo los que ocupaban los cargos superiores, y kelpers los de los cargos subalternos.
- Empleados de la Falkland Island Company (FIC) en sus establecimientos rurales o comerciales urbanos. Este emporio cubría prácticamente todas las actividades y de hecho constituía el segundo poder después del gobierno. Sus empleados seguían el mismo patrón que los gubernamentales ingleses las cabezas, kelpers los subalternos.





- Los que desarrollaban actividades independientes, fueran pequeños ganaderos, pequeños comerciantes o dueños de alguna pequeña industria o actividad de servicio para satisfacer las necesidades locales. En este grupo sí podía encontrarse una mayoría de kelpers.

La población de Malvinas disminuía año a año, ante las escasas perspectivas de progreso. Para los hombres, especialmente los jóvenes, la posibilidad de lograr un trabajo en otro lugar era la aspiración mayor, que concretaban en la primera oportunidad favorable. Para las mujeres jóvenes, la posibilidad de abandonar las islas se hacía realidad casándose con algún Marine o algún funcionario del gobierno.

La instrucción era de nivel bastante bajo y sin posibilidades de evolucionar.

En el ámbito rural, la población estaba muy aislada. registrándose el caso de personas ancianas que nunca habían viajado siquiera a Puerto Stanley.

Las posibilidades de evolución económica en este ámbito eran en consecuencia extremadamente estrechas, lo que hacía a los malvinenses abúlicos y poco ambiciosos, y esencialmente pacíficos y acostumbrados a soportar el peso de la autoridad o fuerza del gobierno o de la FIC.

Los días viernes a la noche era posible encontrar una gran cantidad de gente alcoholizada, ya fuera en sus casas o en las varias tabernas. Esa noche se reservaba para las reuniones sociales, fiestas de la comunidad, etc. mientras el sábado a la tarde era día dedicado a alguna actividad o espectáculo deportivo al aire libre. El sábado a la mañana hasta bastante tarde, no se registraba demasiada actividad, por lo que si queríamos dar una sorpresa con la mayor cantidad de gente en su casa. debíamos realizar la operación en ese momento para tener las mejores posibilidades de éxito.

Como toda población que carece de perspectivas económicas o sociales, se los consideraba desconfiados y aferrados a su "Status", por





lo que el asegurarles que se mantendría su situación parecía un requisito para lograr su actitud tranquila y prescindente por lo menos en un primer momento.

También había algunas personas, no muchas, de otras nacionalidades, las que desarrollaban actividades diversas, desde dueños de algún establecimiento rural hasta servicios en la comunidad. Era importante ubicarlas rápidamente para poder dar respuesta a sus países de origen cuando reclamaran información sobre su situación.

- Capacidades del enemigo:

En la metodología del análisis militar, se llama "Capacidades del enemigo" a todas aquellas acciones que éste puede ejecutar física o materialmente y cuya concreción pone en peligro el logro de la misión de la fuerza propia. Es decir, son las acciones del enemigo que pueden perturbar el cumplimiento de nuestros planes.

Importa recalcar que se analiza todo lo que puede ejecutar y que nos afecte, sin asignar, en principio, una probabilidad de adopción, ni atribuir intenciones al enemigo. Esta metodología puede llevar a veces a un tipo de conducción un poco retenida, por sobreestimación del enemigo, pero como proceso de análisis asegura que se contemplen la mayor cantidad de las acciones que éste pueda ejecutar, es decir, previene contra las sorpresas. Y si se la aplica con sensatez, también permite afrontar riesgos, pero ello a sabiendas de las consecuencias eventuales.

Después de un análisis cuidadoso y que tuvo en cuenta los requisitos indicados al comienzo de este capítulo (operación incruenta y sin causar daños, por sorpresa y ejecución breve), se podían determinar los objetivos cuya conquista material significaría el cumplimiento de la misión asignada a la Fuerza de Desembarco. Ellos eran:

- La dotación de Royal Marines y su cuartel





- El Aeropuerto
- El puerto
- La localidad y sus servicios
- El Gobernador y resto de funcionarios
- El Faro San Felipe
- El istmo (Objetivo "ZULU")
- Boca de acceso a Puerto Stanley
- Instalaciones de Camber

La captura de estos objetivos constituía seguramente la tarea de nuestra misión. En consecuencia, al concebir y analizar las "Capacidades del enemigo" debíamos tener en cuenta estos aspectos.

Las capacidades que desde un principio se atribuyeron al enemigo fueron las siguientes, aunque inicialmente no se expresaron así, sino en forma más general:

- Capacidad N°1: Proteger el área focal de Puerto Stanley con hasta un destacamento de Royal Marines (44 hombres) y 60 voluntarios desplegados en oportunidad.

Este despliegue podía hacerse defendiendo las playas próximas a Yorke Point, el aeropuerto, el istmo (objetivo "Zulu") o combatir dentro de la localidad hasta las últimas consecuencias; constituía la mayor amenaza para cumplir el requisito de operación incruenta.

- Capacidad N°2: Ejecutar operaciones de resistencia activa/pasiva, con efectivos regulares e irregulares mimetizados en la población y/u operando desde las proximidades de Puerto Stanley a partir de la iniciación de las operaciones propias.

Esta capacidad implicaba la adopción por el enemigo de una modalidad de guerrilla, basada en lugares fuera de Puerto Stanley pero con apoyos en la población. Constituía una de las amenazas mayores para el cumplimiento integral del requisito de rápida ejecución, por cuanto la localización y captura del enemigo nos podía demandar semanas si lograban ocultarse en el interior





de las islas.

- Capacidad N°3: Ejecutar actos de sabotaje y/o de destrucción de las facilidades logísticas existentes tendiente a dificultar el control de la situación por parte de las fuerzas propias en el área focal de Puerto Santley.

Si se concretaba, nos podía crear serios problemas para el manejo ulterior de la población, y afectar nuestro requisito de no causar daños.

#### Los propios modos de acción

La metodología de apreciación militar establece que una vez que se ha analizado la propia misión y la situación, se conciben uno o varios modos de acción a través de cuya ejecución se logran los objetivos asignados. Luego se analizan esos modos de acción cotejándolos con las capacidades del enemigo para determinar cuál es el mejor. Una vez adoptada la decisión, se deben resolver todos los problemas de detalle para implementarla coordinada y adecuadamente. A continuación, hay que emitir las órdenes correspondientes a efectos de que todos los que intervienen conozcan no sólo el plan general sino también qué debe hacer cada uno, cuándo, dónde y con qué medios.

Del análisis de nuestra misión y de las capacidades del enemigo, resultaba que para concebir nuestros posibles modos de acción debíamos fijar ciertos conceptos básicos que los encuadraran y sirvieran de orientación.

Ellos eran: los efectos que deseábamos lograr, los condicionamientos que debíamos crear para la operación, y formular una conclusión básica sobre qué resultados debían asegurar nuestras acciones.

Los efectos a lograr podían sintetizarse en la siguiente forma, que un análisis posterior podía mejorar:

- Lograr la anulación de la guarnición en forma rápida e incruenta. Esto podía concretarse a través de su rendición, inmovilización, captura, rodeo, etc.
- Lograr el control rápido e incruento de la población. Esto signi-





ficaba que los pobladores debían estar en sus casas hasta el final de la operación.

- Lograr los objetivos sin causar destrucción física en la localidad. Esto obligaba a un estricto control de la propia tropa y a un adoctrinamiento anterior muy eficaz.

Los condicionamientos a crear para la operación podían sintetizarse así:

- Que la guarnición de Royal Marines no pudiera entrar en la localidad, para lo cual era necesario capturarla en su cuartel o bien cortarle el camino de acceso a ella.
- Que la población no fuera alertada ni inducida a actuar contribuyendo a la defensa. Había que lograr que en lo posible se quedara en sus casas. Para ello era necesario conseguir que no se usaran los sistemas de alarma y comunicación normales.
- Que nuestra tropa tuviera un comportamiento correcto. Esto se lograría mediante una conducción cercana y activa por parte de todos los jefes.

En conclusión, los modos de acción a concebir para ejecutar la operación por nuestra parte deberían asegurar:

- La captura de la guarnición, en lo posible sin combatir.
- Impedir que la guarnición militar se introdujera en la localidad para defenderse dentro de ella.
- El control de la población, dándoles la sensación súbita de estar bajo un control completos. Esto implicaba la impartición de rápidas y completas directivas.
- Rápida captura y control de autoridades y líderes.
- Rápido control del aeropuerto, permitiendo su operación. Si bien era una responsabilidad eventual ya que su captura la haría la Fuerza Aérea, debíamos adoptar las medidas como si fuera una operación a ejecutar bajo nuestra responsabilidad primaria.
- Lo antes posible debía empezarse a dar directivas a los pobladores del interior de las islas, a efectos de prepararlos para recibir a nuestras tropas.





- Características a cumplir por los modos de acción:

- Proporcionar gran flexibilidad al conductor, Para ello se estableció que la captura de cada objetivo debía tener siempre dos operaciones previstas y con fuerzas suficientes cada una de ellas.
  - La guarnición debía ser capturada y/o aferrada fuera de la población lo antes posible.
  - Cerrar todos los escapes para que el enemigo no pudiera retroceder al interior de las islas.
  - Caer desde todas direcciones. El enemigo debía tener la sensación de ser atacado desde todos lados con igual intensidad.
  - Entrada en acción sobre los objetivos en forma simultánea, o bien evidenciar la presencia en forma simultánea.
  - Lograr un rápido control de la población, o por lo menos, mantenerla en sus domicilios.
  - Poner en la zona, a la hora H, una superioridad abrumadora, que resultara evidente e imposible de contrarrestar, con el objeto de inducir a la rendición como única solución razonable.
  - Permitir que se intime la rendición lo antes posible, a efectos de evitar el comienzo del combate generalizado.
- Formulación de un primer modo de acción a manera de orientación general para comenzar los estudios.

A esa altura del planeamiento, y a conciencia de los muchos aspectos que cabía mejorar, era posible formular un modo de acción que se estimó podía ser modificado por detalles posteriores, pero que se mantendría en lo fundamental. Debe recordarse además que estábamos suponiendo el logro de la sorpresa.

Este primer modo de acción tentativo se expresó así.

Desembarcar antes de hora H una fracción para capturar Faro San Felipe antes de H-2. Antes de hora H capturar los objetivos urbanos que permitirían el control de la población y rodear Moody Brook, con comandos anfibios desembarcados al norte de Camber. A la hora H desembarcar por superficie el grueso de la Fuerza de De-





sembarco, la que debía marchar a capturar la localidad. A hora H, helidesembarcar al W de la casa del Gobernador una fracción con dos misiones previstas a ejecutar según se ordenaría: cerrar el pasaje del puente sobre el camino desde Moody Brook para impedir la concurrencia de la tropa inglesa a la localidad en caso de haber fallado el ataque al cuartel, o, si ello no era necesario, capturar al Gobernador en su casa.

La fuerza principal debía estar en condiciones de desprender una fracción suficiente para canturar y asegurar el aeropuerto y luego dirigirse a capturar la localidad.

Entregados y comentados todos estos elementos de juicio al Capitán Weinstabl, que sería el Oficial de Operaciones, que acababa de llegar (día 2 de febrero), este comenzó a analizar variantes que permitieran cumplir la misión.

El procedimiento de análisis que se ha descripto, que es largo y tedioso, tiene la insustituible ventaja de que quien lo realiza llega a compenetrarse de los menores problemas y a estar en condiciones de afrontar cambios de situación inesperados y sustanciales sin requerir grandes análisis posteriores. Permite al Comandante reaccionar en forma casi instantánea cuando las cosas no se desarrollan como estaba previsto, y adoptar soluciones razonablemente acertadas dentro de la incertidumbre propia de la guerra.

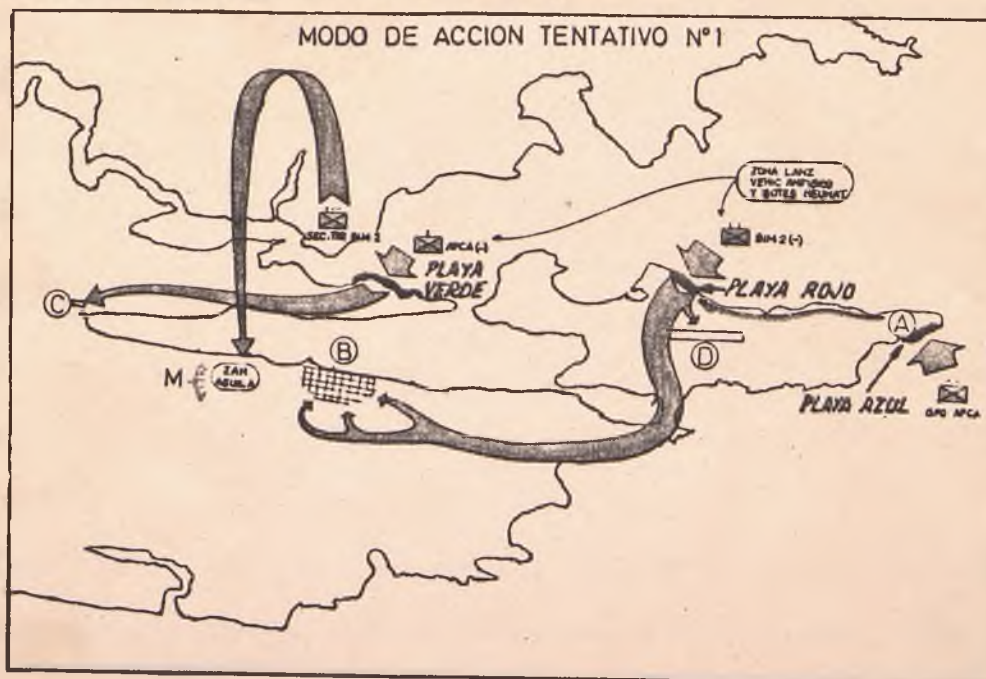
Asimismo, este método hace llegar a una solución completa del problema a resolver, lo que naturalmente incluye una enorme cantidad de detalles logísticos, de comunicaciones, de transporte, etc. además de los específicos del combate.



- Análisis de los diferentes Modos de Acción Tentativos.

Con los datos y análisis anteriores en su poder, el Capitán Weinstabl se dedicó a desarrollar Modos de Acción que permitieran cumplir acabadamente los requisitos de la operación. Ellos fueron los que se indican, los que en cada caso se analizaron desde el punto de vista de cuál era la circunstancia que los condicionaba en forma más determinante y cuáles los factores de fuerza y debilidad que presentaban. Debe tenerse en cuenta que cuando se hace referencia a los objetivos urbanos, se engloba a la usina eléctrica, central telefónica y radiotelegráfica, sirenas de alarma, estación de broadcasting, policía y estación y oficinas de cables and Wireless.

- MODO DE ACCION TENTATIVO N°1



- 1.- Desembarco de un Grupo APCA (Ref) desde submarino, en botes de goma, en Playa Azul (al S de Faro San Felipe); captura del Objetivo "A" (Faro) y posterior marcación de Playa Rojo.
- 2.- Desembarco de APCA (-) desde buque de superficie en Playa Verde aproximación hacia el Objetivo "C" (Destacamento RM) y adopción de posiciones relativas favorables.
- 3.- Desembarco del BIM 2 (-) en Playa Rojo, ocupación del Objetivo "D" (Aeródromo); aproximación hacia el Objetivo "B" (Ciudad de Puerto Stanley) y conquista del Objetivo "C" por la APCA.
- 4.- Helidesembarco a la orden, de una Sec Tir BIM 2 (ref) en Zah "Aguila" para ocupar una posición de bloqueo en "M" para cortar la comunicación entre los Objetivos "B" y "C" y eventualmente reforzar el asalto de la APCA.



- 5.- Ocupación del Objetivo "B", consolidación y protección de objetivos vitales en la localidad de Stanley.
- 6.- Desembarco de una Sec Tir (+) BIM 2, desde buque de superficie en Bahía Fox, con eventual apoyo de Fuego Naval y conquista del centro poblado de dicha Bahía.
- 7.- Conquista del Centro Poblado Ganso Verde, con 2 Sec Tir BIM 2 (ref), en VAOP's destacados desde la localidad de Stanley por el BIM 2 una vez cumplida la fase anterior.

Análisis del MAT N°1:

Condicionantes: - Presencia de buques en la bahía.

Factores de fuerza y debilidad:

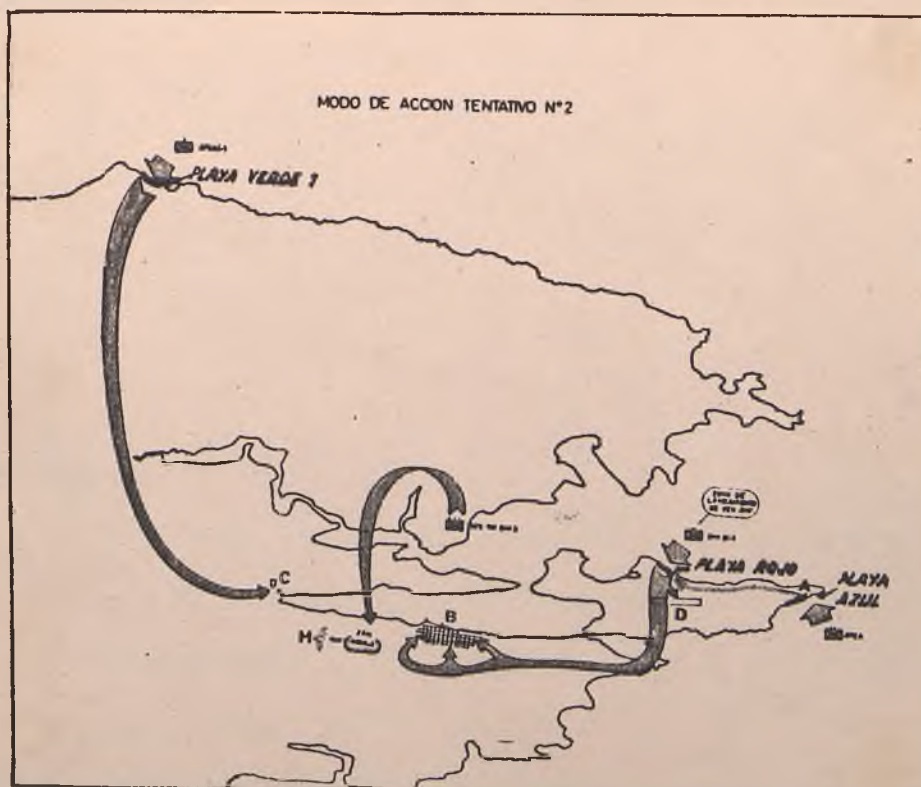
- Fuerza:

- Playa VERDE protegida - tolera condiciones meteorológicas muy desfavorables.
- Aproximación al Objetivo "C" es corto y sencillo de ubicar y de fácil transitabilidad.

- Debilidad:

- Puede perderse la sorpresa si la toma del faro no es exitosa; esto exige cambiar la misión de los comandos anfibios sobre la marcha.
- Compromete la "aptitud" de la operación ("no limpia")
- Si alguien detecta el movimiento, puede haber alarma.

- MODO DE ACCION TENTATIVO N° 2





- 1.- Desembarco de un Grupo APCA (ref) desde submarino, en botes de goma, en Playa Azul (al S de Faro San Felipe); captura del Objetivo "A" (Faro) y posterior marcación de Playa Rojo.
- 2.- Desembarco desde buque de superficie de la APCA (-) en Playa Verde 1 (4000 metros al E de Bahía Urania), aproximación hacia el objetivo "C" (Destacamento RM) y adopción de posiciones relativas favorables.
- 3.- Helidesembarco a la orden, de una Sec Tir (Ref) en Zah "Aguila", para ocupar una posición de bloqueo en "M", para cortar la comunicación entre los Objetivos "B" y "C" y, eventualmente, reforzar el asalto de la APCA.
- 4.- Desembarco del BIM 2 (-) (ref) en VAOP's en Playa Rojo, conquista del Objetivo "C" por la APCA; aproximación hacia el Objetivo "B" y ocupación del Objetivo "D".
- 5.- Ocupación del Objetivo "B", consolidación y protección de objetivos vitales en la localidad de Stanley.
- 6.- Desembarco de una Sec Tir (+) BIM 2, desde buque de superficie en Bahía Fox, con eventual apoyo de Fuego Naval y conquista del centro poblado de dicha bahía.
- 7.- Conquista del centro poblado Ganso Verde, con 2 Sec Tir (ref) BIM 2, en VAOP's, destacados desde la localidad de Stanley por el BIM 2, una vez cumplida la fase anterior.

Análisis del MAT N°2:

Condicionantes:

Factores de Fuerza y Debilidad:

- Fuerza:

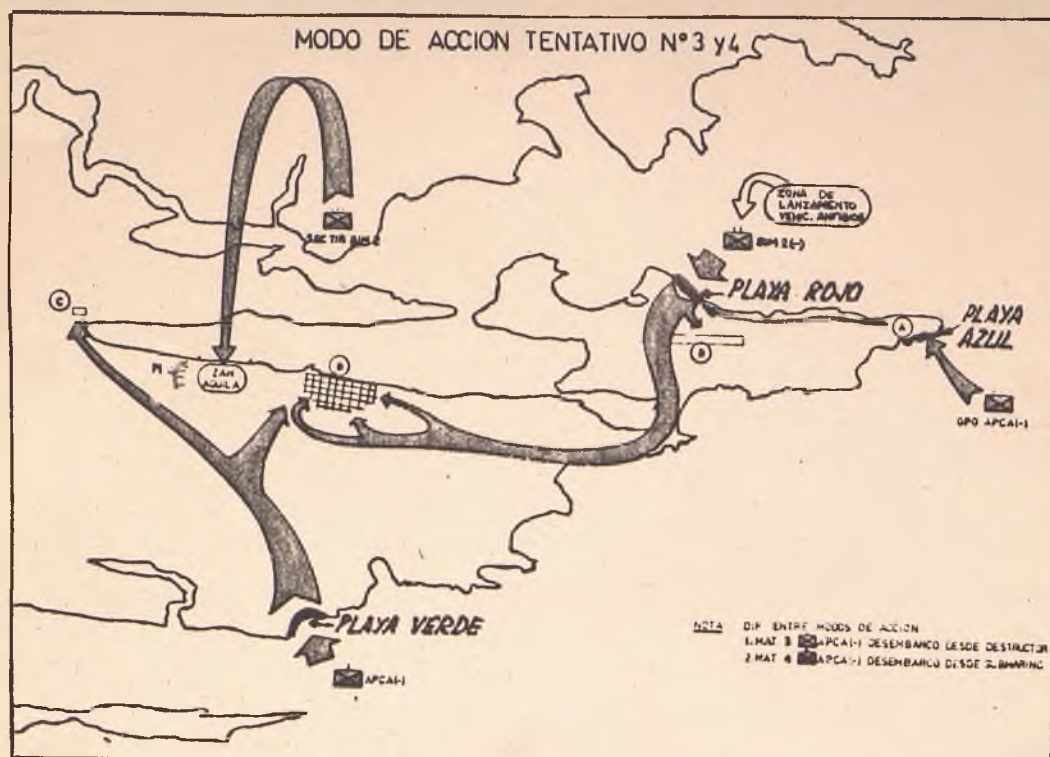
- Gran probabilidad de lograr sorpresa para la operación sobre objetivo "C".

- Debilidad:

- La Playa Rojo no estará balizada
- Si alguien detecta la presencia del BDT puede darse la alarma
- La aproximación de APCA a su objetivo es largo, menos transitable y con pocas referencias.
- El desembarco de APCA puede verse más afectado por condiciones meteorológicas.



- MODO DE ACCION TENTATIVO N° 3



- 1.- Desembarco de un Grupo APCA (ref) desde submarino, en botes de goma, en Playa Azul (Al S de Faro San Felipe); captura del Objetivo "A" (Faro) y posterior marcación de Playa Rojo.
- 2.- Desembarco de la APCA (-) desde buque de superficie en Playa Verde 2 (1800 metros al W de Punta Caballo); aproximación hacia el Objetivo "C" (Destacamento RM) y adopción de posiciones relativas favorables.
- 3.- Helidesembarco a la orden, de una Sec Tir (ref) en Zah "Aguila", para ocupar una posición de bloqueo en "M", para cortar la comunicación entre los objetivos "B" y "C" y, eventualmente, reforzar el asalto de la APCA.
- 4.- Desembarco del BIM 2 (-) (ref) en VAOP's en Playa Rojo; conquista del Objetivo "C" y de los Objetivos Urbanos por la APCA; aproximación hacia el Objetivo "B" y ocupación del Objetivo "D".
- 5.- Ocupación del Objetivo "B", consolidación y protección de objetivos vitales en la localidad de Stanley.
- 6.- Desembarco de una Sec Tir (+) BIM 2, desde buque de superficie en Bahía Fox, con eventual apoyo de Fuego Naval y conquista del centro poblado de dicha bahía.
- 7.- Conquista del centro poblado Ganso Verde, con 2 Sec Tir (ref) BIM 2, en VAOP's, destacados desde la localidad de Stanley por el BIM 2, una vez cumplida la fase anterior.

Análisis del MAT N°3:

Condicionantes:

- Las condiciones meteorológicas extremas pueden impedir el desem-





barco en Verde 2.

- Factores de Fuerza y Debilidad:

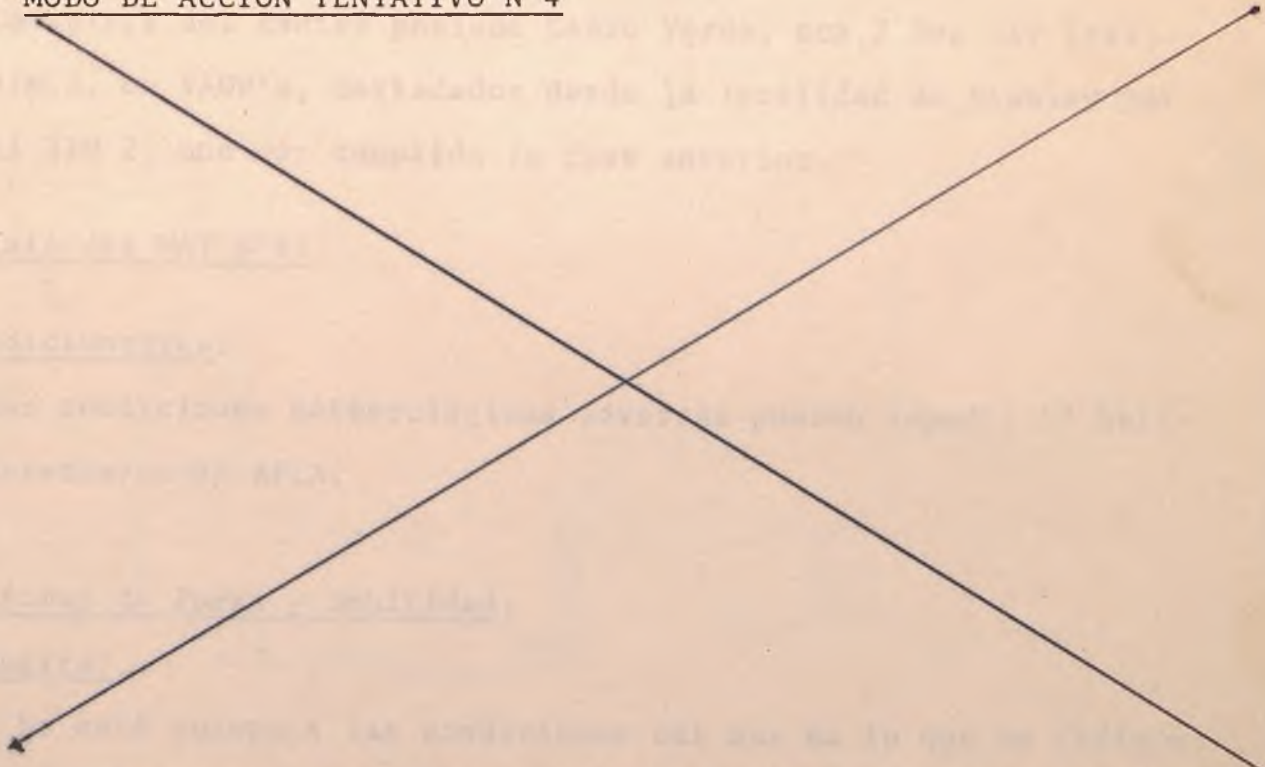
- Fuerza:

- Gran probabilidad de lograr sorpresa para la operación sobre objetivo "C".
- El camino de aproximación para APCA es corto y con buenas referencias.
- Posibilidad de transportar una fuerza mayor.

- Debilidad:

- El camino de aproximación para APCA puede tener dificultades de transitabilidad.
- La Playa Rojo no estará localizada.
- Si alguien detecta la presencia del BDT puede darse la alarma
- El desembarco de APCA puede verse afectado por condiciones del mar en forma sensible.
- Existe la posibilidad de que haya cachiyuyos que dificulten el MBC.

- MODO DE ACCION TENTATIVO N°4

- 
- 1.- Desembarco de un Grupo APCA (ref) desde submarino, en botes de goma, en Playa Azul (al S de Faro San Felipe); captura del objetivo "A" (Faro) y posterior marcación de Playa Rojo.
  - 2.- Desembarco de la APCA (-) desde submarino en botes de goma, en Playa Verde 2 (1800 metros al W de Punta Caballo), aproximación hacia el Objetivo "C" (Destacamento RM) y adopción de posiciones relativas favorables.



- 1.- Desembarco de un Grupo APCA (ref) desde submarino, en botes de goma, en Playa Azul (Al S de Faro San Felipe); captura del Objetivo "A" (Faro) y posterior marcación de Playa Rojo.
- 2.- Helidesembarco de la APCA (-) en Zah "Gavilán" (1200 metros al W del Cerro Zapador); aproximación hacia el Objetivo "C" (Destacamento RM) y adopción de posiciones relativas favorables.
- 3.- Helidesembarco a la orden, de una Sec Tir(Ref) en Zah "Aguila", para ocupar una posición de bloqueo en "M", para cortar la comunicación entre los objetivos "B" y "C" y, eventualmente, reforzar el asalto de la APCA.
- 4.- Desembarco del BIM 2(-) (ref) en VAOP's, en Playa Rojo; conquista del Objetivo "C" por la APCA; aproximación hacia el Objetivo "B" y ocupación del Objetivo "D".
- 5.- Ocupación del Objetivo "B", consolidación y protección de los objetivos vitales en la localidad de Stanley.
- 6.- Desembarco de una Sec Tir (+) BIM 2, desde buque de superficie en Bahía Fox, con eventual apoyo de Fuego Naval y conquista del centro poblado de dicha bahía.
- 7.- Conquista del centro poblado Ganso Verde, con 2 Sec Tir (ref) BIM 2, en VAOP's, destacados desde la localidad de Stanley por el BIM 2, una vez cumplida la fase anterior.

Análisis del MAT N°5:

- Condicionantes:

- Las condiciones meteorológicas adversas pueden impedir el helidesembarco de APCA.

- Factores de Fuerza y Debilidad:

- Fuerza:

- No está sujeta a las condiciones del mar en lo que se refiere a APCA.

- Debilidad:

- Dificultad para el guiado y aterrizaje de los helicópteros.
- El ruido de los helicópteros puede hacer perder sorpresa.
- El camino para APCA puede tener problemas de transitabilidad.
- La Playa Rojo no estará balizada.



3. Helidesembarco a la orden, de una Sec Tir (Ref) en ZAH "AGUILA", para ocupar una posición de bloqueo en "M", para cortar la comunicación entre los objetivos "B" y "C" y, eventualmente reforzar el asalto de la APCA.
4. Desembarco del BIM2 (-) (Ref) en VAOP's, en Playa ROJO; conquista del Objetivo "C" y de los objetivos urbanos por la APCA; aproximación hacia el Objetivo "B" y ocupación del Objetivo "D".
5. Ocupación del Objetivo "B", consolidación y protección de objetivos vitales en la localidad de Stanley.
6. Desembarco de una Sec Tir (+) BIM2, desde buque de superficie en BAHIA FOX, con eventual apoyo de Fuego Naval y conquista del centro poblado de dicha Bahía.
7. Conquista del centro poblado GANSO VERDE, con 2 Sec Tir (ref) BIM2, en VAOP's, destacados desde la localidad de Stanley por el BIM2, una vez cumplida la fase anterior.

#### Análisis del MAT N°4

Condicionantes: Las condiciones meteorológicas extremas pueden impedir el desembarco en VERDE 2.

#### Factores de Fuerza y Debilidad:

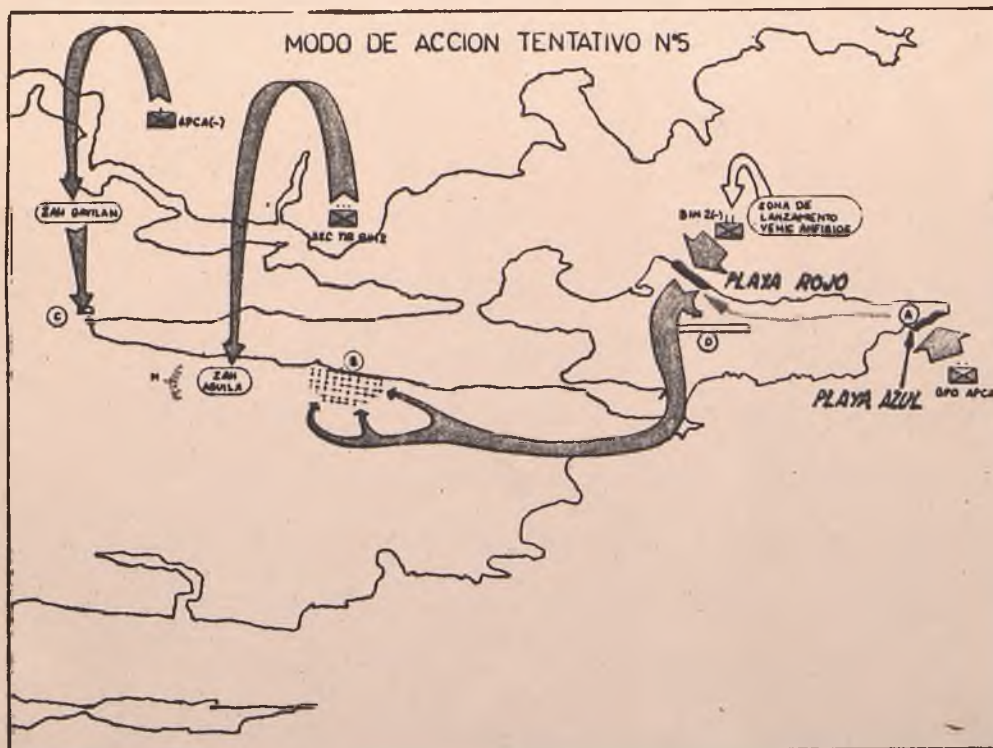
##### - Fuerza:

- Gran probabilidad de lograr sorpresa para la operación sobre objetivo "C" (la mejor)
- El camino de aproximación para APCA es corto y con buenas referencias.

##### - Debilidad:

- Idem para MAT 3
- Mayor dificultad para el traslado del submarino a los botes de goma.

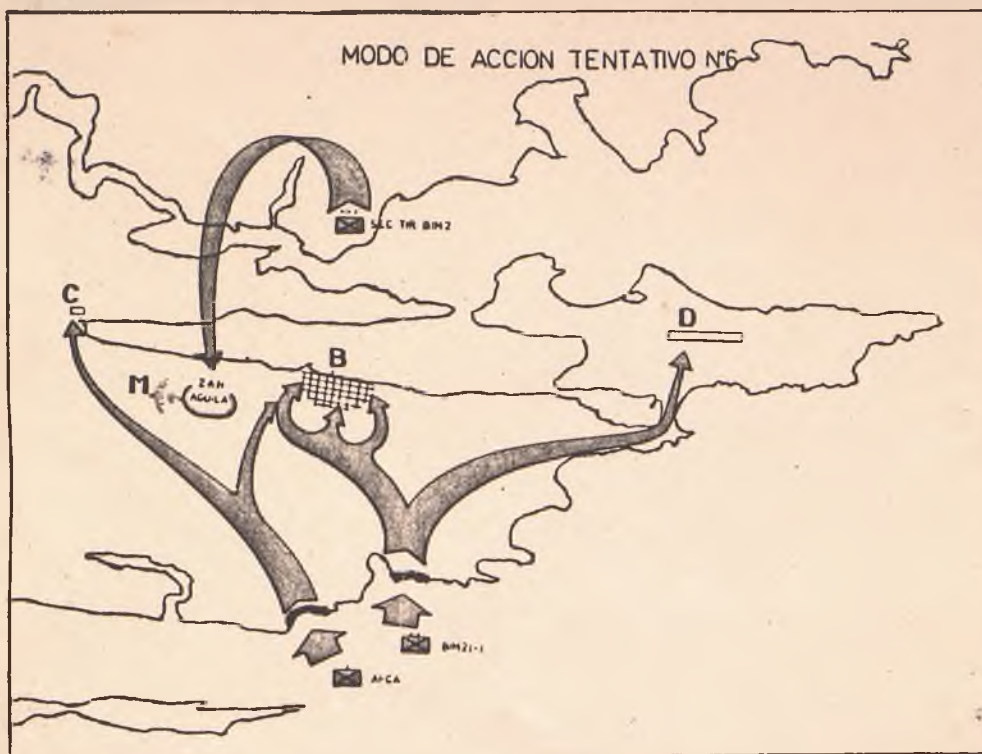
#### - MODO DE ACCION TENTATIVO N°5





-- Si alguien detecta la presencia del BDT, puede darse la alarma.

- MODO DE ACCION TENTATIVO N°6



- 1.- Desembarco de la APCA desde buque de superficie en Playa Verde 2. (1800 metros al W de Punta Caballo); aproximación hacia el Objetivo "C" (Destacamento RM) y adopción de posiciones relativas favorables.
- 2.- Helidesembarco a la orden, de una Sec Tir (ref) en Zah "Aguila" para ocupar una posición de bloqueo en "M", para cortar la comunicación entre los objetivos "B" y "C" y, eventualmente reforzar el asalto de la APCA.
- 3.- Desembarco del BIM 2 (-) (ref) en VAOP's, en Playa Rojo 2; conquista del objetivo "C" y de los objetivos Urbanos por el APCA; aproximación y ocupación del Objetivo "D".
- 4.- Ocupación del Objetivo "B", consolidación y protección de objetivos vitales en la localidad de Stanley.
- 5.- Desembarco de una Sec Tir (+) BIM 2, desde buque de superficie en Bahía Fox, con eventual apoyo de Fuego Naval y conquista del centro poblado de dicha Bahía.
- 6.- Conquista del centro poblado de Ganso Verde, con 2 Sec Tir (ref) BIM 2, en VAOP's, destacados desde la localidad de Stanley por el BIM 2, una vez cumplida la fase anterior.



Análisis del MAT N°6:

- Condicionantes:

- Las condiciones del mar.

- Factores de Fuerza y Debilidad:

- Fuerza:

- Para APCA idem de MAT N°3
- Para BIM 2 Brinda mayor posibilidad de sorpresa a la fuerza principal (no detección por los buques ni por el faro). Camino corto.
- La Playa para BIM 2 estará marcada.
- Mayor flexibilidad para el desembarco del BIM 2 respecto a hora y reconocimientos.

- Debilidad:

- Para APCA idem MAT N°3
- Para BIM 2: camino puede ser poco transitable. Dificultad para correcta orientación.
- Ocupación tardía del aeródromo.
- Las condiciones del mar pueden causar problemas al desembarco.
- Existe la posibilidad de que haya cachiyuyos que dificulten el MBC.



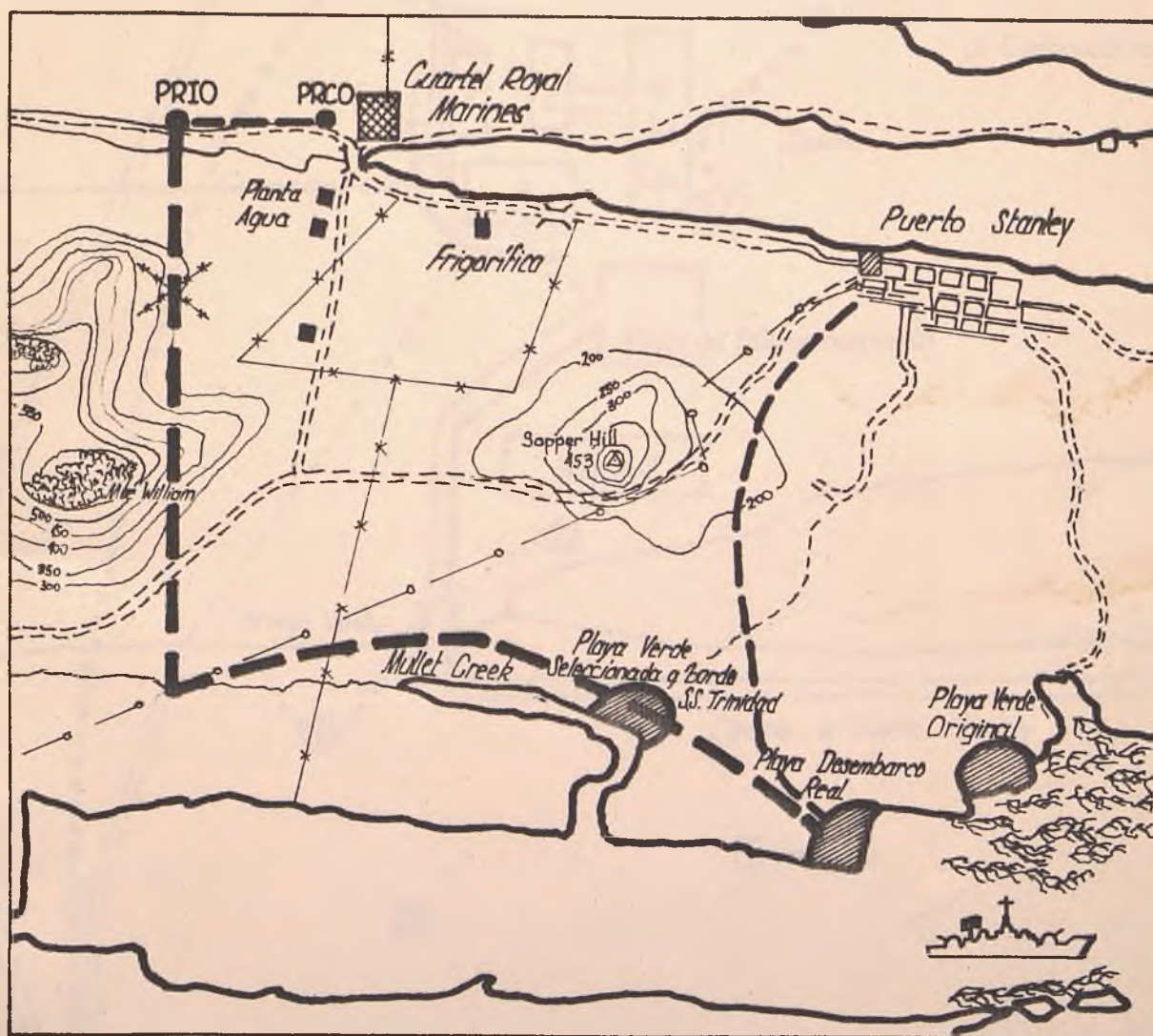


IDEAS RECTORAS EXPRESADAS POR EL SEÑOR CTOM, PERSONALMENTE, A CADA JEFE  
DE ELEMENTO QUE EJECUTARA LA OPERACION MILITAR

1. La misión se debe cumplir EN PROPIO TERRITORIO, por lo que debe ser lo menos cruenta que la situación lo permita, en procura de lograr la adhesión de la población y el consenso en el resto del mundo.
2. Respeto a la propiedad privada, que comprende:
  - a. No provocar más daños que el mínimo necesario para cumplir la misión.
  - b. No realizar operaciones en lugares donde no se justifique.
  - c. La obtención de efectos debe evitarse y, de ser imprescindible, centralizada en cada Fuerza de Tareas.
  - d. El personal de tropa no podrá desplazarse individualmente, sino agrupados y a cargo de personal de cuadros.
3. Respeto a la población, que incluye:
  - a. Trato firme, pero con todo el respeto que merece un ciudadano que no es enemigo, sino que nació en un lugar usurpado por un estado hace casi un siglo y medio.
  - b. Especial cuidado en el trato a la totalidad de las mujeres.
  - c. Aceptar la libertad de culto, razón por la cual todos los templos deben ser tratados como el propio. Recordar que a la religión Católica Apostólica Romana la profesa la minoría.
  - d. La administración de justicia a la población, estará exclusivamente a cargo del Gobierno Militar, razón por la cual toda transgresión debe ser informada por la vía jerárquica, absteniéndose el personal militar de obrar per se salvo que se encuentre en el cumplimiento de una misión concreta y ésta se vea dificultada.
  - e. Todo símbolo inglés que se encuentre exhibido en lugares públicos, debe ser reemplazado por el Argentino que correspondiere, con autorización del CFT correspondiente, pero con todas las formalidades del caso. La bandera del lugar más importante de la lo calidad, será reemplazada en una ceremonia a presidir por el señor CTOM y con la presencia de los tres Ctes FF TT.
4. Toda transgresión a esta orden, será reprimida con las penalidades que para cada caso determinen al efecto las Leyes y Reglamentos Militares.
5. El éxito de la operación, además de la toma lo más incruenta posible del objetivo está dada por volcar a nuestro favor la opinión de la población y del mundo, y ello depende de cada uno de los integrantes de este TO. Una mala acción, habilmente explotada por la propaganda, puede traer aparejado un serio problema a nivel internacional para la Nación a la que hoy queremos engrandecer territorial y espiritualmente.



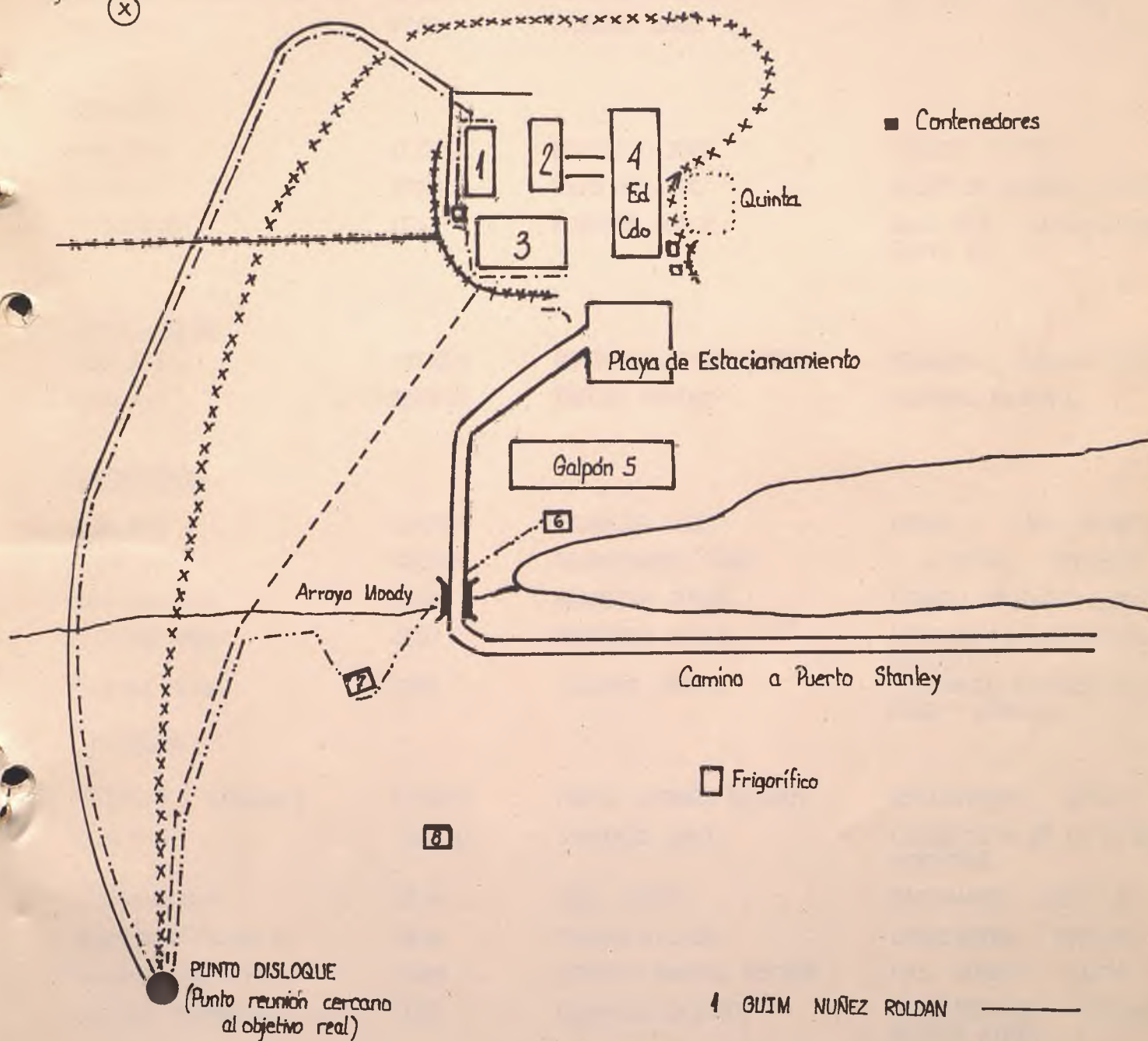
# DIAGRAMA DEL MOVIMIENTO DE LOS COMANDOS ANFIBIOS





CROQUIS DEL ATAQUE AL CUARTEL DE MOODY BROOK

PRC Objetivo  
Programado



- |   |      |              |           |
|---|------|--------------|-----------|
| 4 | GUIM | NUÑEZ ROLDAN | _____     |
| 2 | TCIM | SCHWEIZER    | *****     |
| 3 | TCIM | ARIAS        | -----     |
| 4 | TFIM | DUCAMP       | xxxxxxxx  |
| 5 | TNIM | BARDI        | .....     |
| 6 | TCIM | ALTAMIRANO   | -.-.-.-.- |
| 7 | TNIM | ROBLES       | -----     |



1. COMANDO DE LA FUERZA DE DESEMBARCO (U.T. 40.1.)

<u>PUESTO DE COMBATE</u>	<u>GRADO</u>	<u>APELLIDO Y NOMBRES</u>	<u>DOMICILIO /LUGAR NACIMIENTO</u>
Comandante FD	CLCBIM	BÜSSER CARLOS ALBERTO	ROSARIO - SANTA FE
2° Comandante FD	CNCBIM	PITA MIGUEL CARLOS A.	5 SALTOS - RIO NEGRO
Ayte. Comandante FD	CCCBIM	MONNEREAU OSCAR ALFREDO	CAPITAL -CORDOBA
Mensajero	CC62	CARRIZO JOSE	
<u>Personal</u>			
Jefe N-1	CCCBIM	MAURICIO JOSE	CAPITAL FEDERAL
Furriel	CPIM	TEVE OSVALDO	DIEGO DE ALVEAR -Sta.FE
Mensajero	CC62	MOSCHEN JORGE	Roca 183 - Villa Diego - SANTA FE
<u>Inteligencia</u>			
Jefe N-2	CFCBIM	BOTTO FELIX GUILLERMO	MIRAMAR - BUENOS AIRES
Ayte N-2	TNCBIM	TUDURY CARLOS	CAPITAL FEDERAL
<u>Operaciones</u>			
Jefe N-3	CFCBIM	CARBAJAL LUIS	LANUS O. - BS. AIRES
Ayte N-3	TNCBIM	BARRIONUEVO JOSE	V. ALBERDI - TUCUMAN
Auxiliar N-3	SSIM	BARREYRO JORGE	PUERTO BELGRANO - Bs.As.
Furriel Mens.	CC62	MARTINEZ JORGE	NEUQUEN 52-SAN RAFAEL MENDOZA
Furriel Mens.	CC62	SUAREZ DANIEL	FLORENCIO SANCHEZ 443-GODOY CRUZ - MENDOZA
<u>Logística</u>			
Jefe N-4 y Finanzas	CFCBIM	PAYBA LORENZO HERNAN	RESISTENCIA - CHACO
Ayte N-4	TNCBIM	TARNOSKY RAUL	CONCEPCION DE LA SIERRA MISIONES
Auxiliar N-4	SSIM	RIOS MIGUEL	SAN MARIN - MENDOZA
Ayte Jefe Finanzas	CPIM	QUEVIN VICTOR	CORRIENTES - CAPITAL
Auxiliar Jefe Fin,	CSIM	GUEVARA DANIEL HECTOR	GRL. GÜEMES - SALTA
Furriel Mensajero	CC62	CANAVESE DUILIO	GUILABER 490 - ITUZAINGO BUENOS AIRES
Furriel Mensajero	CC62	BONADEO ARTURO	BELGRANO 185 - LABOULAYE CORDOBA
Furriel Mensajero	CC62	BARRAZA WALTER	SARMIENTO 1890 - PARQUE 9 DE JULIO - LAS BREÑAS - CHACO
<u>Comunicaciones</u>			
Oficial de Comunic.	CCCBIM	ROSCOE ROBERTO	LOMAS DE ZAMORA - Bs. As.
Ayte. Oficial Com.	TNCBIM	LLORENS EDUARDO	LA PLATA - BUENOS AIRES
Auxiliar Of. Com.	SIIM	HOLOWATY ESTEBAN	SANTA FE - CAPITAL
Operador RE	CPIM	GONZALEZ EMILIANO	ZARATE - BUENOS AIRES
Operador RE	CPIM	BURBAN JORGE	SAN ISIDRO - BUENOS AIRES





499

Operador RE	CPIM	LUNA JOSE	ALCARAZ LAPAZ - ENTRE RIOS
Operador RE	CIIM	BIANANCI RAUL	MAR DEL PLATA - BS. AS.
Operador RE	CIIM	LAMAS MADELMO	LA TROJA - SALTA
Operador RE	CIIM	TOCONAS DOMINGO	GRL. GÜEMES - SALTA
Operador RE	CIIM	DIAZ JORGE	MENDOZA - CAPITAL
Operador RE	CSIM	ZABALA RAMON	
Operador RE	CC62	MANA PABLO	JULIO A. ROCA 547-VICUÑA MAQUENA - CORDOBA
Operador RE	CC62	RASCHIA JOSE	ARTURO CORDONER S/N -LOBOS BUENOS AIRES
Operador RE	CC62	ESPONDA CARLOS	AMGNABAR 1962 Dpto A - ROSARIO - SANTA FE
Operador RE	CC62	LOPEZ JOSE	BARRIO ESTACION - SALADO CORRIENTES
Operador RE	CC62	GARCIA MAURICIO	CORDOBA 490 - RIO CUARTO CORDOBA
Operador RE	CC62	PALOMBARANI DANIEL	PARANA 2766 - VILLA BALLE TER - BUENOS AIRES



2. BATALLON DE INFANTERIA DE MARINA N°2 Ec (U.T. 40.1.1.)

COMANDO DE LA U.T.

<u>PUESTO DE COMBATE</u>	<u>GRADO</u>	<u>APELLIDO Y NOMBRES</u>	<u>DOMICILIO /LUGAR NACIMIENTO</u>
Comandante	CFIM	ALFREDO RAUL WEINSTABL	CAPITAL FEDERAL
2° Comandante	CCIM	NESTOR HUGO CARBALLIDO	PUERTO BELGRANO - BUENOS AIRES
Encargado de Unidad	SMIM	ROQUE HIPOLITO DIAZ	FIVE VILLE - SANTA FE
Mensajero	CC62	JORGE OMAR VAZQUEZ	SUCRE 1745 - DON TORCUATO - BS.AS.
Mensajero	CC62	ALEJANDRO LUNA	URUGUAY 318 - CORONEL MOLDES - PCIA. DE CORDOBA

GRUPO N-1

Jefe N-1	TCIM	JUAN CARLOS MARTINELLI	LUJAN - BUENOS AIRES
Auxiliar N-1	SSIM	EDUARDO ANDRADA	POSO CABADO - SAN LUIS
Auxiliar N-1	SSIM	DIEGO R. QUINTEROS	ORAN - SALTA
Mensajero	CC62	CARLOS JOSE GIORDANO	AMEGHINO 76 - LABOULAYE - CORDOBA

GRUPO N-2

Jefe N-2	CCIM	NESTOR HUGO CARBALLIDO	PUERTO BELGRANO - BUENOS AIRES
Auxiliar N-2	SSIM	NELSON HUGO RODRIGUEZ	RODEO - SAN JUAN

GRUPO N-3

Jefe N-3	CCIM	NESTOR HUGO CARBALLIDO	PUERTO BELGRANO - BUENOS AIRES
Auxiliar N-3	SIIM	RAUL DAVID ACEVEDO	CHAJARI - FEDERACION - ENTRE RIOS
Furriel N-3	CSIM	RUBEN JACOBO GODOY	SAN ISIDRO - BUENOS AIRES

GRUPO N-4

Jefe N-4	TNIM	ESTEBAN ALFREDO CITTA	BAHIA BLANCA - BUENOS AIRES
Auxiliar N-4	SIIM	FEDERICO CERNADAS	COLONIA ELLA - SANTA FE
Auxiliar N-4	CPSV	AURELIO MEDINA	MENDOZA - CAPITAL

SECCION COMUNICACIONES

Jefe de Sección	TCIM	HECTOR GAZZOLO	CAPITAL FEDERAL
Encarg. de Sección	SSIM	ADALBERTO CUSSI	MIÑAS PIRQUITAS - JUJUY
Operador RE	CPIM	FORTUNATO GOMEZ	VILLA DOLORES - CORDOBA
Operador RE	CPIM	RAMON CONTRERAS	SAN RAMON - ORAN - SALTA
Operador RE	CIIM	WALTER CASTIGLIA	LUJAN - BUENOS AIRES
Operador RE	CSIM	OSCAR DIFFERDING	CONCORDIA - ENTRE RIOS
Operador RE	CSIM	ALEJANDRO IMBERT	Avda. LA PLATA 2198 - CAPITAL FED.
Operador RE	CC62	ANGEL ROSAMILIA	ARAOZ 1955 - VILLA ADELINA - Bs.As.

COMPAÑIA DELTA

Jefe de Compañía	TNIM	FRANCISCO A. DIPAOLO	CAPITAL - SAN JUAN
Encarg. Compañía	SIIM	ALFREDO ORTIZ	SAN CRISTOBAL - SANTA FE



Jefe Pelotón Ca.	CPIM	RAMON ARGANARAZ	SANTA LUCIA - TUCUMAN
Furriel Mensajero	CC62	JOSE LUIS CAMPAGNOLI	L.N.ALEM 535 - CAMINO ALDAO - CBA.
Apuntador Lanzacohete	CC62	NESTOR CELIZ	Avda. SARMIENTO 369 - ETRURIA CORDOBA
Auxiliar lanzacohete	CC62	GABRIEL GOMEZ	DORREGO 39 - VENADO TUERTO -Sta.FE

PRIMERA SECCION

COMANDO DE SECCION

Jefe de Sección	GUIM	RODOLFO NICOLA	CAPITAL - CORDOBA
Mensajero	CC62	JORGE ALBIERO	GENERAL PAZ 155 - LAS HIGUERAS CORDOBA
Apuntador lanzacohete	CC62	ANGEL CUENCA	L. AUDICIO S/N° - P. TIROL - CHACO
Auxiliar lanzacohete	CC62	LUIS CARBALLADA	AV. GALVEZ 559 - SANTA TERESA - SANTA FE

PRIMER GRUPO

Jefe de Grupo	CSIM	ANGEL GOMEZ	BANFIELD - BUENOS AIRES
Jefe del 1 <sup>er</sup> Pelotón	CC62	DANIEL TOSSOLINI	CERRITO 2886 - HAEDO - BUENOS AS.
Apuntador FAP	CC62	HECTOR WOLFSTEINER	EL MATE Y VALENTIN GOMEZ MZ. 155 L. 29 - B° STA. CATALINA
Jefe del 2° Pelotón	CC62	JUAN LAGOS	UTA 8 - ZONA RURAL - VENADO TUER- TO - SANTA FE
Apuntador FAP	CC62	NICOLAS AQUINO	MENDOZA 1852 - CORRIENTES (CAP)
Jefe del 3 <sup>er</sup> Pelotón	CC62	SERGIO GAETA	ESPAÑA 6515 - ROSARIO - SANTA FE
Apuntador FAP	CC62	RUBEN GANDUGLIA	BARRIO ANFITEATRO - CORRIENTES

SEGUNDO GRUPO

Jefe de Grupo	CSIM	RAUL KILES	BAHIA BLANCA - BUENOS AIRES
Jefe de Pelotón	CC62	RAMON SANDOVAL	LOTE 4 - QUITILIPÍ - PCIA. CHACO
Apuntador FAP	CC62	MARTIRES FERNANDEZ	LOTE 19 - QUITILIPÍ - PCIA. CHACO
Auxiliar	CC62	JUAN ZANICO	R. GOMEZ S/N°-PUERTO MADRYN-CHUBUT
Apuntador FAP	CC62	LUIS GARCILAZO	D. REGGIARDO 57 - RESISTENCIA-CHACO
Jefe del 2° Pelotón	CC62	LUIS DENTI	PUEYRREDON 3036 - J.C.PAZ - BS. AS.
Auxiliar	CC62	ADALBERTO SANTA CRUZ	DONOVAN S/N°- VILLA ANGELA - CHACO
Jefe del 3 <sup>er</sup> Pelotón	CC62	RAMON ORTIZ	LAGUNA LIMPIA-GRL. SAN MARTIN-CHACO
Apuntador FAP	CC62	ROBERTO POCCOLI	L.5 PAMPA AGUADO- SAENZ PEÑA-CHACO
Auxiliar	CC62	BENITO GONZALEZ	LOTE RURAL 126-RESISTENCIA- CHACO

TERCER GRUPO

Jefe de Grupo	CSIM	EDUARDO SANCHEZ	DPTO. ALBARDON - SAN JUAN
Jefe 1 <sup>er</sup> Pelotón	CC62	FERNANDO PEREZ	PARANA 1878 - CARCARAÑA - SANTA FE
Apuntador FAP	CC62	PEDRO MEZA	MADARIAGA 2830 - CORRIENTES (CAP.)
Jefe 2° Pelotón	CC62	CLAUDIO QUEVEDO	MANUEL QUINTANA 1421-CHAVAS-STA. FE
Apuntador FAP	CC62	VELOZO RUBEN	NECOCHEA 441 - CORRIENTES (CAP.)
Auxiliar	CC62	JOSE ROBERTO MOLINA	GUATEMALA 644 - ROSARIO - SANTA FE
Jefe del 3 <sup>er</sup> Pelotón	CC62	JORGE RODRIGUEZ	LOTE 4 - QUITILIPÍ - CHACO
Apuntador FAP	CC62	ANGEL GOMEZ	
Auxiliar	CC62	ORLANDO CARABALLO	BOLIVIA 2225 - ROSARIO - SANTA FE



## SEGUNDA SECCION

### COMANDO DE SECCION

Jefe de Sección	GUIM	ANTONIO BARRIOS	MONTE CARLO - MISIONES
Oper. Eq. RE Mensaj.	CC62	HECTOR PALMIERI	MATTALDI 499 - MATTALDI - CORDOBA
Aputnador lanzacohetes	CC62	JUAN CARLOS BURGOS	TENIENTE AGNETA 432 - ROSARIO-SANTA FE
Auxiliar lanzacohetes	CC62	AGUSTIN ROMERO	RIVAROLA Y PRIMERA JUNTA - B°LIBERTAD - BUENOS AIRES

### PRIMER GRUPO

Jefede Grupo	CSIM	EDUARDO CARREÑO	CORDOBA - CAPITAL
Jefe del 1 <sup>er</sup> Pelotón	CC62	MARIO VERGARA	RUTA 12 B. DE IRIGOYEN - MISIONES
Apuntador	CC62	SANTOS DIAZ	J.B.JUSTO 3645 - ROSARIO - SANTA FE
Auxiliar	CC62	GUSTAVO LOPEZ	LA PAZ 5534 - ROSARIO - SANTA FE
Jefe del 2° Pelotón	CC62	JUAN JARA	T. SECCION (Z.RURAL) - SAN PEDRO CORRIENTES
Apuntador	CC62	OSVALDO REYES	CALLE 35 1054 - MERCEDES - CORRIENTES
Auxiliar	CC62	JUAN ORELLANA	BOQUERON TRES ISLETAS - CHACO

### SEGUNDO GRUPO

Jefe de Grupo	CSIM	MANUEL CISNERO	CONCORDIA - ENTRE RIOS
Jefe del 1 <sup>er</sup> Pelotón	CC62	ROGELIO REFOJO	LAPRIDA Y WASHINGTON - J.C.PAZ-Bs.A.
Apuntador	CC62	MIGUEL GIMENEZ	CALLE MENDOZA S/N°-CORZUELA-CHACO
Auxiliar	CC62	JUAN CABRAL	PAMPA DEL INFIERNO - CHACO
Jefe del 2° Pelotón	CC62	GERMAN ACOSTA	PUEBLO VIEJO - MACHAJAY - CHACO
Apuntador	CC62	JUAN LARROSA	DONOVAN 1737 - TAPIALES - BS.AS.
Auxiliar	CC62	HORACIO AGUIRRE	GRL. MADARIAGA 2244 - PABLO PODESTA BUENOS AIRES
Jefe del 3 <sup>er</sup> Pelotón	CC62	PATRICIO PINTOS	L. 19 V. BERTED - CHACO
Apuntador	CC62	EDUARDO LABEFATO	LOTE 208 - LAS BREÑAS - CHACO
Auxiliar	CC62	GUILLERMO BELIZAN	SANTA SILVINA - CHACO

### TERCER GRUPO

Jefe de Grupo	CSIM	JUAN GIMENEZ	SALTA - CAPITAL
Jefe del 1 <sup>er</sup> Pelotón	CC62	CLAUDIO FERREYRA	FRANCIA 1056 - ROSARIO - SANTA FE
Apuntador	CC62	PABLO SOSA	ALEJANDRO S/N°- ALEJANDRO-CORDOBA
Auxiliar	CC62	NESTOR MONTENEGRO	BARIOCHE S/N° - MERLO - BUENOS AS.
Jefe del 2° Pelotón	CC62	JORGE MERLO	CORRIENTES 294 - V.GDO. VALVEZ-SALT
Apuntador	CC62	GUSTAVO SCHABULLI	
Jefe del 3 <sup>er</sup> Pelotón	CC62	MARCOS FERNANDEZ	P. MARTINEZ 959-MERCEDES-CORRIENTES
Apuntador	CC62	HUGO MORENO	D. FUNES Y CUCHA CUCHA-MERLO-BS.AS.
Auxiliar	CC62	ROBERTO REGAS	

## TERCERA SECCION

### COMANDO DE SECCION

Jefe de Sección	SSIM	ESTANISLAO ARAMAYO	SAUCELITO - ORAN - SALTA
Mensajero	CC62	PEDRO MERCOL	LA PRIDA H. RENANCO -445 -CORDOBA
Apuntador lanzacohete	CC62	HUGO SALAZAR	L.N. ALEM S/N°-UCACHA - CORDOBA
Auxiliar Lanzacohete	CC62	RODOLFO RODRIGUEZ	PUERTO GABOTO MANGORE - SANTA FE







### PRIMER GRUPO

Jefe de Grupo	CSIM	CARLOS DIAZ	TOSTADO - SANTA FE
Jefe 1 <sup>er</sup> Pelotón	CC62	JUAN CANTINI	PRINGLES 4745-BILLINGHURST-BS.AS.
Apuntador	CC62	JOSE LEMOS	AVDA. DEL VALLE-ARISTOBULO DEL VALLE MISIONES
Jefe del 2° Pelotón	CC62	DAMIAN CABRERA	LOTE 21 S/N° - V. BERCHE - CHACO
Apuntador	CC62	RAUL ORELLANA	BOQUERON - TRES ISLETAS - CHACO
Jefe del 3 <sup>er</sup> Pelotón	CC62	RAMON SANDOVAL	LEGUA 4 - QUITILIPY - CHACO
Apuntador	CC62	RAFAEL ENRIQUE	LOTE 3 NAPENAI - CHACO

### SEGUNDO GRUPO

Jefe de Grupo	CSIM	JULIAN SOTELO	SAN LUIS DEL PALMAR - CORRIENTES
Jefe del 1 <sup>er</sup> Pelotón	CC62	ARGENTINO CACERES	LOTE 3 -V.BERCHE - CHACO
Apuntador	CC62	LUIS OJEDA	B°SAN MARTIN-SAN BERNARDO - CHACO
Jefe del 2° Pelotón	CC62	JUAN GARCIA	GARIN 1768 - LONGCHAMPS - BUENOS AS.
Apuntador	CC62	JUAN ROMERO	
Jefe del 3 <sup>er</sup> Pelotón	CC62	MARCELO OLIVARES	INT. MEYER 779 -BECCAR - BUENOS AS.
Apuntador	CC62	OSCAR SANCHEZ	

### TERCER GRUPO

Jefe de Grupo	CSIM	CARLOS ALONSO	BARADERO - BUENOS AIRES
Jefe del 1 <sup>er</sup> Pelotón	CC62	ENRIQUE TUDINO	CORTADA MATAINE 1125 - FISHERTON - SANTA FE
Apuntador	CC62	FELICIANO SANCHEZ	PLACIDO MARTINEZ 3800 - CORRIENTES
Jefe del 2° Pelotón	CC62	DANIEL GONZALEZ	HIPOLITO IRIGOYEN 1628 - CHUBUT
Apuntador	CC62	PANTALEON LOPEZ	RUTA 5 KM 4 - B° CLEMENTE- CORRIENTES
Jefe del 3 <sup>er</sup> Pelotón	CC62	ROBERTO LOPEZ	C.852 N° 2455 - S.F.SOLANO - BS. AS.
Apuntador	CC62	RUBEN RODRIGUEZ	MOTA 171 - ROSARIO - SANTA FE

### SECCION APOYO

Jefe de Sección	SSIM	JUAN RAMIREZ	DEAN FUNES - CORDOBA
Operador RE	CC62	JULIO GUALA	SOLER 1464 - MORON - BUENOS AIRES
Mensajero	CC62	DANIEL PASCUALE	CRESPO 1101 - ROSARIO - SANTA FE

### SECCION AMET.

Jefe de Sección	SSIM	JOSE MUÑOZ	PICUN LEIFU - NEUQUEN
-----------------	------	------------	-----------------------

### PRIMER CRUPO

Jefe de Grupo	CSIM	SERGIO ROSALES	P.PUBLICO 2250 - RIO IV - CORDOBA
Apuntador	CC62	JORGE VEGA	P. DISTORTO 478 - RESISTENCIA - CHACO
Auxiliar	CC62	JOSE ORTIGOZA	PUESTO VII Y ROSARIO - PUERTO VILELA CHACO
Apuntador	CC62	SERGIO PIZZINI	MARCO POLO 4671-CASEROS-BUENOS AIRES
Auxiliar	CC62	RAMON BAEZ MAIDANA	KM 552 - GRL. OBLIGADO - CHACO





## SEGUNDO GRUPO

Jefe de Grupo	CC62	RAUL ORTIZ	CHILE 4633 - V.NVA. GUAYMALLEN - MZA.
Apuntador	CC62	JORGE RETAMOZO	OLAZABAL Y OYEROS - MERLO - BUENOS AS.
Auxiliar	CC62	JOSE GAMABRA	B° 11 UNIDO - LAS PALMAS - CHACO
Abastecedor	CC62	JOSE LUGO	25 DE MAYO 185 - V. ANGELA - CHACO
Apuntador	CC62	RAMON PEREZ	INRIBILLE ZONA RURAL - CORDOBA
Auxiliar	CC62	SERGIO VEGA	ITURRASPE 4287 - ROSARIO - SANTA FE
Abastecedor	CC62	EDEMAR MULLER	S/C S/N° COL. AURORA - CHACO

## TERCER GRUPO

Jefe de Grupo	CSIM	MARIO FERNANDEZ	CORRIENTES - CAPITAL
Apuntador	CC62	RUBEN PISTILLI	V. LOPEZ Y PLANES - ZAVALA - SANTA FE
Auxiliar	CC62	RICARDO VALLEJOS	GRL. VERASORO 4238 - CORRIENTES
Abastecedor	CC62	EMILIO GUTIERREZ	SARATEA 840 - CURUZU CUATIA - CORRIENTE
Apuntador	CC62	CLAUDIO FERREYRA	FRANCIA 1056 - ROSARIO - SANTA FE
Auxiliar	CC62	VICTOR RAMOS	AV. PELLEGRINI 734 P.6°Dpto. "B" ROSARIO - SANTA FE
Abastecedor	CC62	CARLOS TABORDA	CHACABUCO 3690 - ROSARIO - SANTA FE

## GRUPO MORTERO 81 mm

Jefe de Grupo	CPIM	EDUARDO QUIÑELAX	SAN ANTONIO OESTE - RIO NEGRO
Jefe de Pieza	CSIM	CARLOS FURLAN	GOYENA 1743 - SAN RAFAEL - CORDOBA
Apuntador	CC62	MIGUEL PONCE DE LEON	ITALOBOTTI - ITUZAINGO - BUENOS AIRES
Cargador	CC62	JORGE MONTIEL	LOS PATOS 799 - HURLINGHAN - BUENOS AS.
Preparador	CC62	JOSE BRETTS	SARMIENTO 2165 - LOMA VERDE - BUENOS AS
Abastecedor	CC62	OSCAR CAMPOS	SAN MARTIN 2620 - B°LA FLORES - COMODO- RO RIVADAVIA - CHUBUT
Abastecedor	CC62	MIGUEL VERON	PRIMERA SECCION MBURUCUYA - CORRIENTES
Jefe de Pieza	CSIM	JOSE LUIS MUÑOZ	SANTA LUCIA - SAN JUAN
Apuntador	CC62	HORACIO ALVAREZ	V. SANSFIELD 753 - HAEDO - BUENOS AS.
Cargador	CC62	DANIEL OCHANDATEGUI	HOMERO MANZI 2568 P. 2° D. "E" -ROSARIO SANTA FE
Preparador	CC62	JORGE AMARILLA	CORONEL LOPEZ-PASO DE LOS LIBRES- CTES.
Abastecedor	CC62	JUAN PRUNELLO	LOTE 247 - LAS BREÑAS - CHACO
Abastecedor	CC62	ANTONIO VERON	ZONA RUARAL MBURUCUYA - CORRIENTES

## COMPANIA ECHO

Jefe de Compañía	TNIM	CARLOS CESAR ARUANI	SAN RAFAEL - MENDOZA
Encargado de Ca.	SSIM	ROBERTO MILLAN	GRL. ALVEAR - MENDOZA
Jefe Pelotón de Ca.	SSIM	RAMON AGUIRRE	NOGOYA - ENTRE RIOS
Operador RE de Ca.	CC62	DANIEL VILLARREAL	MERLO 631 - MERLO - BUENOS AIRES
Mensajero	CC62	ALCIDES RODRIGO	CTE. FONTANA - COLONIAS UNIDAS - CHACO
Dot. lanzacohete	CC62	RUBEN QUIROGA	AV. SANTA FE 1236 - FUNES - SANTA FE
Dot. lanzacohete	CC62	JOSE ARIJON	DORRECO 2441 - ROSARIO - SANTA FE

## PRIMERA SECCION TIRADORES

### COMANDO DE SECCION

Jefe de Sección	GUIM	FAUSTINO LAVIA	RESISTENCIA - CHACO
Operador RE de Sección	CC62	VICTOR ARANCIBIA	J. HERNANDEZ 4003 - J.L. SUAREZ - BS.AS





Dot. lanzacohete	CC62	EDGARDO ENRIQUE	VENEZUELA 215 - PAYKIN - RESISTENCIA CHACO
Dot. lanzacohete	CC62	CLETO NUÑEZ	GATO COLORADO - SANTA FE

PRIMER GRUPO

Jefe de Grupo	CIIM	FRANCISCO FALCHI	SALTA - CAPITAL
---------------	------	------------------	-----------------

PELTON 1

Jefe de Pelotón	CC62	JOSE SORIA	EDISON Y JORGE NEWVERY - PARQUE GAONA BUENOS AIRES
Apuntador	CC62	VICTOR OVIEDO	25 de MAYO Y TUCUMAN - S. JUSTO-BS.AS.

PELTON 2

Jefe de Pelotón	CC62	EUCLIDES ROMERO	B° PARQUE ALMAFUERTE - CORDOBA
Apuntador	CC62	CLAUDIO ZANETTI	JOLI MEDRANO 1224 - PEREZ - SANTA FE

PELTON 3

Jefe de Pelotón	CC62	JUAN CIUNA	SAN JUAN 724 - RUFINO - SANTA FE
Apuntador	CC62	DELVALLE CLAUDIO	ERNESTO DUVIVIER 1997 - VILLA LIBERTAD CHACO

SEGUNDO GRUPO

Jefe de Grupo	CSIM	OSVALDO DIVITA	AMEGHINO 758 - MERLO - BUENOS AIRES
---------------	------	----------------	-------------------------------------

PELTON 1

Jefe de Pelotón	CC62	SERGIO BUSTAMANTE	CALLE 7 N° 888 - MERCEDES - BUENOS AS.
Apuntador	CC62	FRANCISCO GIMENEZ	ANDONAEGUI 4436 - G. CATAN - BS.AS.
Auxiliar	CC62	HUGO CHAPO	CORRITI Y MARTIN CALLE 3 DE FEBRERO BUENOS AIRES

PELTON 2

Jefe de Pelotón	CC62	MARIO IBAÑEZ	LAVALLOL - GRANDBURG - BUENOS AIRES
Apuntador	CC62	DANIEL ITURRE	FRANCISCO VIEYRO 3246 - OLIVOS - BS.AS.
Auxiliar	CC62	GUILLERMO CHAVARRI	LLARRAZABAL 5961 - S. JUSTO - BS.AS.

PELTON 3

Jefe de Pelotón	CC62	CIRIACO ORELLANA	MATANZA - GONZALEZ CATAN - BS. AS.
Apuntador	CC62	OMAR ORTIZ	ARISTOBULO DEL VALLE 505 - ZARATE BUENOS AIRES
Auxiliar	CC62	HECTOR PAEZ	DAVILA 1067 - RAFAEL CASTILLO - BS. AS.

TERCER GRUPO

Jefe de Grupo	CSIM	MIGUEL LOPEZ	LA LEONESA - BERMEJO - CHACO
---------------	------	--------------	------------------------------

PELTON 1

Jefe de Pelotón	CC62	OSVALDO RIBERO	2do SOMBRA - ACCESO NORTE - TIGRE -BS.A
Apuntador	CC62	EDGAR JUAREZ	INGLATERRA S/N°-HUINCA RENANCO - CORDOB
Auxiliar	CC62	LUIS GONZALEZ	ruta 40 - ALTO RIO SENGHER - CHUBUT





PELTON 2

Jefe de Pelotón	CC62	RAMON ALBA	YAPEYU 526 - CAPITAL BERMUDEZ - STA.FE
Apuntador	CC62	JUAN CONTRERAS	AV. PELLEGRINI 7324 - SANTA FE
Auxiliar	CC62	MIGUEL ESQUIVEL	ESPAÑA 846 - MONTE CASEROS - CORRIENTES

PELTON 3

Jefe de Pelotón	CC62	LIBRADO BARRIOS	YACARE Y ZONA RURAL - CORRIENTES
Apuntador	CC62	ANTONIO DELGADO	DANTE ALGHIERI 1774 - FIGUERA - STA.FE

SEGUNDA SECCION DE TIRADORES

COMANDO DE SECCION

Jefe de Sección	GUIM	ANTONIO SANCHEZ	VICTORIA - BUENOS AIRES
Operador RE de Sección	CC62	OSCAR RIVIERI	CARRERAS 683 - ZONA RURAL - SANTA FE
Dot. lanzacohete	CC62	FRANCISCO CABRERA	25 de MAYO S/Nº - CORZUELA - CHACO
Dot. lanzacohete	CC62	RICARDO VILLORDO	CATAMARCA 2802 - CORRIENTES

PRIMER GRUPO

Jefe de Grupo	CIIM	JUAN MONZON	TALA - ENTRE RIOS
---------------	------	-------------	-------------------

PELTON 1

Jefe de Pelotón	CC62	EDGARDO TURME	MARCONI 2533 - OLIVOS - BUENOS AIRES
Apuntador	CC62	ROBERTO GALARZA	C.F. MERLO 5161 - V. LOPEZ - BUENOS AS.
Auxiliar	CC62	JUAN BRITZ	ESTANISLAO DEL CAMPO 4951 - LA FERRERE BUENOS AIRES

PELTON 2

Jefe de Pelotón	CC62	RAUL MOLAREZ	9 DE JULIO Y PARAISO - POLVORINES-BS.AS
Apuntador	CC62	DANIEL MACIEL	MARTIN GUEMES 694 - GOYA - CORRIENTES

PELTON 3

Jefe de Pelotón	CC62	RAMON BUSTOS	SALADA 1667 - LAFERRERE - BUENOS AIRES
Apuntador	CC62	PABLO LUNA	ARABIA S/Nº - BALLESERO - CORDOBA

SEGUNDO GRUPO

Jefe de Grupo	CSIM	JORGE GONZALEZ	CORRIENTES - CAPITAL
---------------	------	----------------	----------------------

PELTON 1

Jefe de Pelotón	CC62	HECTOR GONZALEZ	MARCONI 2248 - GRL. PACHECO - BUENOS AS
Apuntador	CC62	VICTOR ROJAS	AV. JUAN PUJOL - SALADA - CORRIENTES

PELTON 2

Jefe de Pelotón	CC62	NICOLAS VENECIO	TORTUGUITAS KM. 40 - BUENOS AIRES
Apuntador	CC62	JORGE MACIEL	LISANDRO SEGOVIA 2498 - CORRIENTES

PELTON 3

Jefe de Pelotón	CC62	RICARDO ALFONSO	HERNANDARIAS 103 - SANTA TERESA - STA.F
-----------------	------	-----------------	---





Apuntador	CC62	JUAN GONZALEZ	LAS HERAS S/N° - CARDALES BS. AS.
-----------	------	---------------	-----------------------------------

TERCER GRUPO

Jefe de Grupo	CSIM	MARIO ALMIRON	LOMAS DE ZAMORA - BUENOS AIRES
---------------	------	---------------	--------------------------------

PELTON 1

Jefe de Pelotón	CC62	ANTONIO CHERREBUSKY	CANDELARIAS Y EMPEDRADO - MERLO - BS.AS.
Apuntador	CC62	CARLOS AGUILERA	MARIA T. ECHEVERRIA S/N° - GRL. LAVALLE CORDOBA

PELTON 2

Jefe de Pelotón	CC62	JOSE SEGOVIA	9 DE JULIO Y SAN MARTIN - V. ROSAS-BS.AS
Apuntador	CC62	PEDRO HOYOS	SAN MARTIN 1695 - PEREZ-SANTA FE

PELTON 3

Jefe de Pelotón	CC62	ALFREDO REDUAN	1°de MAYO 946 - SANTA FE
-----------------	------	----------------	--------------------------

TERCERA SECCION DE TIRADORES

COMANDO DE SECCION

Jefe de Sección	SSIM	JUAN MEDINA	METAN - SALTA
Operador RE de Sección	CC62	TRANSITO TOLEDO	RAFAEL ORLANDO 57- RIO IV - CORDOBA
Dot. Lanzacohete	CC62	MARIO GOMEZ	LOMA ALTA - ITORICUYA - CORRIENTES
Dot Lanzacohete	CC62	JOSE BENITEZ	B° 1000 VIVIDAS - MONOBLOCK 14 2°P CORRIENTES

PRIMER GRUPO

Jefe de Grupo	CSIM	ANGEL D. ZAMBRANO	SALTA - CAPITAL
---------------	------	-------------------	-----------------

PELTON 1

Jefe de Pelotón	CC62	EDUARDO SALGADO	LA BALADA - CARAMUCHITA - CORDOBA
Apuntador	CC62	JUAN LOCURTO	SUIPACHA Y RUBEN DARIO - LAS REJAS BUENOS AIRES

PELTON 2

Jefe de Pelotón	CC62	ANIBAL BOGADO	APIPE GRANDE - ITUZAINGO - CORRIENTES
Apuntador	CC62	BRITO MEDINA	ZEPELLIN 424 - CASANOVA - BUENOS AIRES

PELTON 3

Jefe de Pelotón	CC62	ABEL PERALTA	PTE. ROCA 3223 - SANTA FE
Apuntador	CC62	OMAR ANZORENO	RAMOS MEJIA 375 - PASO DEL REY-BS.AS.

SEGUNDO GRUPO

Jefe de Grupo	CSIM	JOSE MONROY	ANDALGALA - CATAMARCA
---------------	------	-------------	-----------------------

PELTON 1

Jefe de Pelotón	CC62	CARLOS OLIVOS	DECUERO 6847 - LAFERRERE - BUENOS AS.
-----------------	------	---------------	---------------------------------------





Apuntador	CC62	RAMOS CASCO	INDEPENDENCIA 600 - BERMUDEZ - SALTA
<u>PELTON 2</u>			
Jefe de Pelotón	CC62	CLAUDIO DEFASSI	LAVALLE 36- ITUZAINGO - BUENOS AIRES
<u>PELTON 3</u>			
Jefe de Pelotón	CC62	PEDRO BENITEZ	KM 26 - SAN JAVIER - MISIONES
Apuntador	CC62	JUAN GOMEZ	SGTO. CABRAL 1602 - GOYA - CORRIENTES
<u>TERCER GRUPO</u>			
Jefe de Grupo	CSIM	RAUL VAZZANO	MITRE 3035 - MAR DEL PLATA - BUENOS AS.
<u>PELTON 1</u>			
Jefe de Pelotón	CC62	JUAN ROA	COLONIA BENITEZ - CHACO
Apuntador	CC62	RAUL ORTIZ	ARISTOBULO DEL VALLE - ZARATE - BS. AS.
Auxiliar	CC62	RAMON ZALAZAR	PASAJE EQUINOCUE - SAN LUIS DEL PALMAR CORRIENTES
<u>PELTON 2</u>			
Jefe de Pelotón	CC62	JUAN RODRIGUEZ	DON BOSCO Y GODOY - POLVORINES - BS.AS.
Apuntador	CC62	BIENVENIDO MORALES	BALCARCE S/Nº- VILLA ANGELA - CHACO
<u>PELTON 3</u>			
Jefe de Pelotón	CC62	JULIO GUTIERREZ	INTENDENTE NEYER 1699 - BECCAR - BS.AS.
Apuntador	CC62	JOSE VEGA	CALLE 12 546 - Gr1. PIÑEDO - CHACO
<u>ESCALON APOYO</u>			
<u>COMANDO DE SECCION</u>			
Jefe Elon Apy.	CPIM	RODOLFO GUZMAN	SAN MARTIN - ORAN - SALTA
Operador RE	CC62	MARIO GOMEZ	LOMA ALTA - CORRIENTES
<u>PRIMER GRUPO MAG</u>			
Jefe de Grupo	CSIM	MARIO GUILLEN	RESISTENCIA - CHACO
<u>PIEZA 1</u>			
Apuntador	CC62	EDGARDO LEDESMA	J. AGUIRRE Y FELIX FRIA - ESCOBAR-BS.AS.
Auxiliar	CC62	HUGO BARRIENTOS	SANTA MARIA 5361 - TABLADA - BUENOS AS.
Abastecedor	CC62	RUBEN SOLER	SGTO. CABRAL S/Nº- SALADA - CORRIENTES
<u>PIEZA 2</u>			
Apuntador	CC62	CEFERINO MEDINA	SALVA Y TERRAPLEN - ROSARIO - SANTA FE
Auxiliar	CC62	JOSE PIANCA	COLONIA BENITEZ - 1ºDE MAYO - CHACO
Abastecedor	CC62	FELIPE GODOY	ZONA RURAL - CORRIENTES





SEGUNDO GRUPO MAG

Jefe de Grupo CSIM CARLOS AGUILERA LA RIOJA - CAPITAL

PIEZA 3

Apuntador CC62 ANTONIO CHAMORRO MONOBLOCK 13 P. 8°-GUIRALDES- RESISTENCIA - CHACO  
 Auxiliar CC62 OSCAR MASTROIACOVI NOGUERA 1465 - SAN ANTONIO DE PADUA - BUENOS AIRES  
 Abastecedor CC62 JOAQUIN RAMIREZ 9 DE JULIO 2031-EMPEDRADO - CORRIENTES

PIEZA 4

Apuntador CC62 JULIO LENCINA RODOLFO MORENO - LUJAN - BUENOS AIRES  
 Auxiliar CC62 OSCAR MEZA PUEYRREDON 235 - GOYA - CORRIENTES  
 Abastecedor CC62 CORREA SEPULVEDA ALBORADA TREVELIN - CHUBUT

TERCER GRUPO MAG

Jefe de Grupo CSIM MIGUEL VIVANCO ESTRADA 7335 - MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES

PIEZA 5

Apuntador CC62 JUAN MENA BERNARDO DE IRIGOYEN - PASO DEL REY - BUENOS AIRES  
 Auxiliar CC62 EDGARDO FERNANDEZ CATAMARCA 1482 - TIGRE - BUENOS AS.  
 Abastecedor CC62 MARCELO MICELLI DAVID MAGDALENA 3137 - CASEROS - BS.AS.

PIEZA 6

Apuntador CC62 ANGEL LOMBARDO MIRANDA Y ROSARIO - MERLO - BUENOS AS.  
 Auxiliar CC62 CARLOS ZACARIAS B°PTO. BICENTINI FONTANA - CHACO  
 Abastecedor CC62 ERASMO OCHOA CAMPDELL 1854 - SANTA FE

GRUPO MORTERO 60 mm

Jefe de Grupo CPIM PEDRO ONTIVERO TUCUMAN - CAPITAL

PIEZA 1

Jefe de Pieza CC62 SERGIO PASSONI BELGRANO 1891 - PTO. GRL. SAN MARTIN SANTA FE  
 Apuntador CC62 CESAR FIORITO ALBERDI 1179 - LEONES - CORDOBA  
 Cargador CC62 CARLOS MAY AZCUENAGA 961 - RAMOS MEJIA - BS.AS.

PIEZA 2

Jefe de Pieza CC62 SERGIO FERNANDEZ CONSTITUYENTES Y MENDOZA - MONOBLOCK 14 P. 2° Dto. "E" - SAN MARTIN- BS.AS.  
 Cargador CC62 OMAR GONZALEZ 9 de JULIO 677 - SAN LUIS DEL PALMAR CORRIENTES

PIEZA 3

Jefe de Pieza CC62 OMAR PALARICH RIVADAVIA 539 - SAN GREGORIO - SANTA FE  
 Apuntador CC62 CLAUDIO SANCHEZ MORENO 5204 - ROSARIO - SANTA FE  
 Cargador CC62 VICTOR DURAN VILLA SAN JOSE - SAENZ PEÑA - CHACO





SECCION TIRADORES DE RESERVA

COMANDO DE SECCION

Jefe de Sección	GUIM	ALEJANDRO CIAGLIA	CAPITAL FEDERAL
Encargado de Sección	CPIM	DIEGO LARROSA	ROSARIO DEL TALA- ENTRE RIOS
Operador RE	CC62	ROBERTO FLEITE	BORGES 2718 - OLIVOS - BUENOS AIRES
Mensajero	CC62	JAVIER MARTINA	BARTOLOME MITRE 752 - RIO III - CBA.

PRIMER GRUPO

Jefe de Grupo	CIIM	JUAN HERRERA	ING. BELLA VISTA - TUCUMAN
---------------	------	--------------	----------------------------

PRIMER PELOTON

Jefe de Pelotón	CSIM	GUILLERMO GONZALEZ	CORRIENTES - CAPITAL
Apuntador	CC62	PERLA BENITEZ	HUMAITA 726 - MORON - BUENOS AIRES
Auxiliar	CC62	RAMON SCZNAIDER	RUTA JUANA AZURDUY KM 42 - J.J. CASTELL CHACO

SEGUNDO PELOTON

Jefe de Pelotón	CC62	HUGO GONZALEZ	JUJUY Y MITRE - BENAVIDEZ - BUENOS AS.
Apuntador	CC62	MANUEL LUNQUIST	BOLIVAR 131 - POSADAS - CORRIENTES
Auxiliar	CC62	WALTER VILLARRUEL	GOMEZ FLEITE 3140 - SAN MARTIN - BS.AS.

TERCER PELOTON

Jefe de Pelotón	CC62	MARTIN BACS	M.T. ALVEAR 536 - V. ANGELA - CHACO
Apuntador	CC62	ANDRES MOREL	JULIO A. ROCA S/Nº - LUJAN - BS.AS.

CUARTO PELOTON

Jefe de Pelotón	CC62	RUBEN QUINTEROS	FRANCIA 253 - ELORTONDO - SANTA FE
Apuntador	CC62	JOSE CASTILLO	Bº LA ISLA - LAS PALMAS - CHACO
Auxiliar	CC62	ANTONIO LEZCANO	SEGUNDA SECCION - EMPEDRADO - CORRIENTE

SEGUNDO GRUPO

Jefe de Grupo	CIIM	LEANDRO ORQUERA	FORMOSA - CAPITAL
---------------	------	-----------------	-------------------

PRIMER PELOTON

Jefe de Pelotón	CSIM	DANIEL VALENZUELA	NEUQUEN - CAPITAL
Apuntador	DTIM	DANIEL ARCE	CAMINO ALDAO 2421 - ROSARIO
Auxiliar	CC62	OSCAR MEZA	CORONEL BOGADO 441 - FORMOSA

SEGUNDO PELOTON

Jefe de Pelotón	DTIM	LUIS AGUIRRE	MENDOZA 444 - ELENA - CORDOBA
Apuntador	CC62	DEMETRIO DURE	VILLA SAN MARTIN - LAS PALMAS - CHACO
Auxiliar	CC62	OSCAR GARCIA	ESTRELLAS - LAVALLE - MENDOZA

TERCER PELOTON

Jefe de Pelotón	CC62	ATILIO BUSTAMANTE	GRISSETA 170 - GRL. PACHECO - BUENOS AS.
Apuntador	CC62	PEDRO ROLON	VICTOR A. FIRPO 996 - CAMPO DE MAYO BUENOS AIRES - RT. 86 KM 36



SM

Auxiliar	CC62	FILIPPE MATTEAR	3 <sup>er</sup> PASAJE 171 - B° SAENZ PEÑA - SANTIAGO DEL ESTERO
<u>TERCER GRUPO</u>			
Jefe de Grupo	CIIM	LUIS RICO	MARIA GRANDE-ENTRE RIOS
<u>PRIMER PELOTON</u>			
Jefe de Pelotón	DTIM	VICTOR CAVIASSO -	INGLATERRA 577 - VENADO TUERTO - STA.FE
Apuntador	CC62	EDUARDO GUTIERREZ	AGUIRRE 433 - SANTIAGO DEL ESTERO
Auxiliar	CC62	CARLOS JOSE CURIM	ALEM - RIO NEGRO
<u>SEGUNDO PELOTON</u>			
Jefe de Pelotón	CC62	MAURICIO CORIA	GRL. GUEMES 9 - RINCONADA - JUJUY
Apuntador	CC62	EDUARDO DIAZ	CAMPO ALEGRE - SILIPICA - SGO. DEL ESTE
Auxiliar	CC62	DANIEL GUZMAN	LILLO VIEJO - SANTIAGO DEL ESTERO
<u>TERCER PELOTON</u>			
Jefe de Pelotón	CC62	RAUL CIFUENTES	CASA 47 - B° CAMPAMENTO GRL. ROCA - RIO NEGRO
Apuntador	CC62	SIMON PICHUN	FRIZARES S/N° - ZAPALA - SALTA
<u>CUARTO GRUPO</u>			
Jefe de Grupo	CSIM	JORGE SALAS	VILLA DOLORES - CORDOBA
<u>PRIMER PELOTON</u>			
Jefe de Pelotón	CC62	RAMON PAZ	RIVADAVIA 767 - CHARATA - CHACO
Apuntador	CC62	ELADIO CHAVEZ	SOTELOS - SANTIAGO DEL ESTERO
<u>SEGUNDO PELOTON</u>			
Jefe de Pelotón	CC62	PRUDENCIO JOFRE	ruta 147 - 25 de MAYO - SAN JUAN
Apuntador	CC62	RAMON JUAREZ	CUNTITACO - SANTIAGO DEL ESTERO
<u>TERCER PELOTON</u>			
Jefe de Pelotón	CC62	DOMINGO OLIVERA	COLONIA JULIO Y ECHARMEN - RIO COLORADO RIO NEGRO
Apuntador	CC62	RICARDO DUACASTELLA	J. MARIA PAZ 1963 - ITUZAINGO - BS. AS.
<u>QUINTO GRUPO</u>			
Jefe de Grupo	CSIM	ALDO DOMINGUEZ	ROSARIO - SANTA FE
<u>PRIMER PELOTON</u>			
Jefe de Pelotón	CC62	HUGO OLIVERA	CAYETANO SILVA 1095 - SAN RAFAEL - MZA.
Apuntador	CC62	JORGE ZALAZAR	SANTA MARIA DE ORO 1700 - RESISTENCIA CHACO
<u>SEGUNDO PELOTON</u>			
Jefe de Pelotón	CC62	RODOLFO ANDRADA	SAN MARTIN MURATURE - BUENOS AIRES





Apuntador

CC62

DANIEL SICILIANI

CORVALAN Y AVELLANEDA - PASO DEL REY  
BUENOS AIRES



TERCER PELOTON

Jefe de Pelotón

CC62

RUBEN ROBLES

MANUEL RAYILLO 274 - MORON - BUENOS AS.



3. BATALLON DE INFANTERIA DE MARINA N° 2 Ec. (U.T. 40.1.2.)



<u>PUESTO DE COMBATE</u>	<u>GRADO</u>	<u>APELLIDO Y NOMBRES</u>	<u>DOMICILIO/LUGAR DE NACIMIENTO</u>
<u>COMANDO DE LA U.T.</u>			
Comandante	CCIM	HUGO J. SANTILLAN	PUERTO BELGRANO - BUENOS AIRES
Operador RE (CTB)	CIIM	PEDRO AGUERO	Q. DE LA MANCHA 2560 - B°E. COMERCIO - GODOY CRUZ - MANDOZA
Operador RE	CC62	JORGE TELLO	SARMIENTO 1288 - SANTA FE
Mensajero	CC62	GABRIEL GANIN	ENTRE RIOS 701 - CORRAL DE BUSTOS-CBA.
Camillero	CC62	MIGUEL TORRES	MEJICO 1831 - MARTINEZ - BUENOS AIRES
Camillero	CC62	JORGE SOLOAGA	LOS NOGALES 2336 - LOS POLVORINES - BUENOS AIRES
<u>SECCION DE TIRADORES</u>			
<u>COMANDO DE SECCION</u>			
Jefe de Sección	TCIM	CARLOS SCHWEIZER	Avda. SANTA FE 3721 P. 8°D. "A"- CAP.FE
Operador RE	CC62	EDUARDO CEPEDA	SCAVUZO 402 - ALMAFUERTE - CORDOBA
Mensajero	CC62	RAUL NEME	GALLARDO 653 - G. CATAN - BUENOS AIRES
<u>PRIMER GRUPO</u>			
Jefe de Grupo	CSIM	GUILHERMO RAMIREZ	F. FERRARI 545 - CORDOBA
<u>PRIMER PELOTON</u>			
Jefe de Pelotón	CC62	SERGIO RODRIGUEZ	CALLE 23 N°388 - ROSARIO - SANTA FE
Apuntador	CC62	ROBERTO ISARRALDE	PASAJE ANCASTE 3021 - ROSARIO - SANTA F
Auxiliar	CC62	RAMON GONZALEZ	EL POLLO - CORRIENTES
<u>SEGUNDO PELOTON</u>			
Jefe de Pelotón	CC62	NICOLAS LOPEZ	LUGONES 3981 - ROSARIO - SANTA FE
Apuntador	CC62	JORGE MARTINEZ	MORENO 6317 - ROSARIO - SANTA FE
Auxiliar	CC62	JUAN PALACIOS	MORON - BUENOS AIRES
<u>TERCER PELOTON</u>			
Jefe de Pelotón	CC62	VICTOR ACEVEDO	9 DE JULIO Y JUAN VELAZQUEZ - SANTO TOME - CORRIENTES
Apuntador	CC62	FRANCISCO SOLANO	AMEGHINO 538 - ROSARIO - SANTA FE
Auxiliar	CC62	GUSTAVO FOGLIATI	SANTIAGO DEL ESTERO 2002 - VILLA MARIA CORDOBA
<u>SEGUNDO GRUPO</u>			
Jefe de Grupo	CSIM	ANGEL ROMERO	MONTE GRANDE - BUENOS AIRES
<u>PRIMER PELOTON</u>			
Jefe de Pelotón	CC62	GUSTAVO ROMANELLO	KENEDY 5450 - CASEROS - BUENOS AIRES





Apuntador	CC62	ADALBERTO CALDERON	CARNERILLO - CORDOBA
Auxiliar	CC62	RAMON FERNANDEZ	CORDOBA S/N° - QUITILIPÍ - CHACO

TERCER PELOTON

Jefe de Pelotón	CC62	HORACIO TELLO	PUEYRREDON 580 - M. JUAREZ - CORDOBA
Apuntador	CC62	RICARDO FERREYRA	CASA 29 "D" - B°CENTRAL KM 9 - COMODORO RIVADAVIA - CHUBUT
Auxiliar	CC62	ROBERTO GALARZA	E. RIOS S/N° - CURUZU CUATIA - CORRIENTE

TERCER GRUPO

Jefe de Grupo	CSIM	RAUL MIEREZ	CORRIENTES - CAPITAL
---------------	------	-------------	----------------------

PRIMER PELOTON

Jefe de Pelotón	CC62	CARLOS FERREYRA	INDEPENDENCIA 539 - VILLA NUEVA- CBA.
Apuntador	CC62	GERONIMO RAMIREZ	J.B.JUSTO 3005 - ROSARIO - SANTA FE
Auxiliar	CC62	DANTE CERRI	SOBREMONTÉ S/N° - SAN MARCOS SUR - CBA.

SEGUNDO PELOTON

Jefe de Pelotón	CC62	ABEL ALVEAR	LIBERTAD S/N° - SAN LORENZO - CORRIENTE
Apuntador	CC62	SAUL ROSALES	AV. SAN MARTIN S/N° - BELGRANO - CORDOBA
Auxiliar	CC62	HECTOR MARCOS	MEXICO 2777 - CASEROS - BUENOS AIRES

TERCER PELOTON

Jefe de Pelotón	CC62	JUAN CULOTTA	GREGORIA PEREZ 105 - MORON - BUENOS AS.
Apuntador	CC62	DANIEL FERNANDEZ	JUNIN 1075 - VENADO TUERTO - SANTA FE
Auxiliar	CC62	MIGUEL CARRASCO	SAENZ PEÑA 246 - V. TUERTO - SANTA FE

GRUPO MAG

Jefe de Grupo	CSIM	CARLOS OCAMPO	POSADAS - MISIONES
---------------	------	---------------	--------------------

PIEZA 1

Jefe de Pieza	CC62	RUBEN BORSATTO	SAN MARTIN 428 - QUITILIPÍ - CHACO
Apuntador	CC62	JUAN RODRIGUEZ	SGTO. CABRAL 2635 - VICTORIA - BS.AS.
Auxiliar	CC62	LUIS BLANCO	ARMEÑA 2640 - MUNRO - BUENOS AIRES

PIEZA 2

Jefe de Pieza	CC62	ARNALDO JAUME	ITALIA 1431 - CASTELAR - BUENOS AIRES
Apuntador	CC62	ALFREDO ROSALEN	JOSE INGENIEROS 1816 - BECCAR - BS.AS.
Auxiliar	CC62	RUBEN SOSA	BALCARCE 3823 - ROSARIO - SANTA FE

GRUPO LANZACOHETE

Jefe de Grupo	CSIM	CARLOS OCAMPO	COMANDANTE MIÑO 2553 - MISIONES
---------------	------	---------------	---------------------------------

PIEZA 1

Apuntador	CC62	MIGUEL PARRAS	PASAJE RIMCON - PASO DE LA PATRIA - CTE
Cargador	CC62	EDUARDO BENZAQUEN	CENTENERIO 1756 - ROSARIO - SANTA FE





PIEZA 2

Apuntador	CC62	RAMON MENDEZ	FLORADORA S/C S/N° - LAS PALMAS-CHACO
Cargador	CC62	JORGE GALEANO	25 DE MAYO Y DEFENSA - TORRE 6 - AVELLANEDA - BUENOS AIRES

AGRUPACION MORTERO 81 mm

COMANDO DE AGRUPACION

Jefe de Agrupación	SSIM	VICTOR QUIROGA	LOTES PALO BLANCO - JUJUY
Operador RE	CC62	JOSE MALBOS	CARLOS GARDEL 864 - COMODORO RIVADAVIA CHUBUT

PRIMER GRUPO

Jefe de Grupo	CPIM	RAMON CARRERAS	RIO CHICO - TUCUMAN
---------------	------	----------------	---------------------

PIEZA 1

Apuntador	CPIM	RAMON CARRERAS	RIO CHICO - TUCUMAN
Cargador	CC62	ROBERTO GODOY	MARCO SASTRE Y LIBERTAD - EL TALAR DE PACHECO - BUENOS AIRES
Preparador	CC62	FELICIANO DUARTE	EL ALCAZAR - MISIONES
Abastecedor	CC62	ENRIQUE FATUR	ROSA CASTILLO 2301 - HURLINGHAM - BS.AS

PIEZA 2

Apuntador	CSIM	LEANDRO CABALLERO	GRL. ALVEAR - MENDOZA
Cargador	CC62	BERNARDINO CORONEL	GRL. PIÑEDO C 5 S/N° - CHACO
Preparador	CC62	ENRIQUE CRUZ	CALLAO S/N° - SARMIENTO - BUENOS AIRES
Abastecedor	CC62	FERNANDO RADONI	L.M. A. VEDRA 129 - SAN MARTIN - BS. AS

GRUPO CAÑONES S/R 105 mm

Jefe de Grupo	SSIM	MARIO DIFILIPPO	CALLE 69 BIS 1643 - QUILMES - BUENOS AS
Operador RE	CC62	HUGO AGUIRRE	HERMOSO CAMPO S/C S/N° - CHACO

PIEZA 1

Apuntador	CIIM	JOSE TOLEDO	PASAJE 4281 - VILLA GARCIA - CORRIENTES
Cargador	CC62	NORBERTO STORNI	ESTACION ZOLEN - ALVEAR - CORRIENTES
Preparador	CC62	VICTOR ABUZOID	GRL. MARAMBIO 111 - RIO IV - CORDOBA
Abastecedor	CC62	JUAN ARIAS	GRL. ROCA - ZONA RURAL - CORDOBA

PIEZA 2

Apuntador	CSIM	PABLO CZUCHRIJ	BALBOA 318 - SANTOS TESEI - BUENOS AS.
Cargador	CC62	ELIO MEDRANO	ESTADOS UNIDOS 258 - COMODORO RIVADAVIA CHUBUT
Preparador	CC62	HECTOR FERNANDEZ	B° MITRE 1291 - ROQUE SAENZ PEÑA - CHACO
Abastecedor	CC62	JUAN VIDAL	BASAIL - SAN FERNANDO - CHACO



4. AGRUPACION DE COMANDOS ANFIBIOS (U.T. 40.1.3.)



A. FASE I DESEMBARCO

<u>PUESTO DE COMBATE</u>	<u>GRADO</u>	<u>APELLIDO Y NOMBRES</u>	<u>CIUDAD / PROVINCIA</u>
<b>1. Grupo CACHIYUYO</b>			
Kayak	TCCBIM	SCHWEIZER BERNARDO	ESQUINA - CORRIENTES
	CPIM	CEQUEIRA CARLOS	SANTIAGO DEL ESTERO - CAPITAL
Bote de Goma N° 1	SSIM	CONTRERAS JUAN ROBERTO	INGENIO LEDESMA - JUJUY
	CPIM	FLORES ALCIRES GABRIEL	SANTA FE - CAPITAL
	CIIM	GUGLIOTTA FILMENO	CAPITAL FEDERAL - BUENOS AIRES
	CSIM	BERNARDELLO ENRIQUE P.	SANTA LUCIA - SAN JUAN
Bote de Goma N°2	CPIM	GONZALEZ JUAN CARLOS	PUNTA ALTA - BUENOS AIRES
	CPEN	PEREYRA JESUS ALBERTO	CARRIZALES - SANTA FE
	CSIM	VERON PEDRO CELESTINO	MERCEDES - CORRIENTES
	CSIM	LOPEZ OMAR ALEJANDRO	LOMAS DE ZAMORA - BUENOS AIRES
	CSIM	AKINS RICARDO RUBEN	ESQUEL - CHUBUT
	CSIM	AUZQUI MIGUEL ANGEL	MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES
<b>2. Grupo Playa</b>			
Bote de Goma N°3	SSIM	VILLAVICENCIO JUAN C.	SANTIAGO DEL ESTERO - CAPITAL
	CIIM	GOMEZ HECTOR	CORRIENTES - CAPITAL
	CSIM	MERTINEZ ANTONIO O.	GODOY CRUZ - MENDOZA
	CSIM	MIÑO OSCAR	GARRUCHOS - CORRIENTES
<b>3. Grupo Brújula</b>			
Bote de Goma N°4	TCCBIM	ARIAS HECTOR HUMBERTO	TARTAGAL - SALTA
	CPIM	BATISTA JACINTO ELISEO	V. SAN JOSE - ENTRE RIOS
	CIIM	ALVARADO PABLO CEFERINO	SALTA - CAPITAL
	CIIM	NUÑEZ HORACIO JAVIER	ITUZAINGO - BUENOS AIRES
Bote de Goma N°5	GUCBIM	NUÑEZ ROLDAN GABRIEL M.	CAPITAL FEDERAL
	CPIM	CAMARGO RAMON EDUARDO	SAN JOSE GUAYMALLEN - MENDOZA
	CSIM	ROMERO RICARDO ADELQUI	ROLDAN - SANTA FE
	CSIM	CAYZAC HUGO SAUL	LINCOLN - BUENOS AIRES
Bote de Goma N°6	SSIM	VASQUEZ SANTOS NICOLAS	TABACAL - ORAN - SALTA
	CPIM	ROMERO PEDRO ROBERTO	TANDIL - BUENOS AIRES
	CSIM	YACANTO EDUARDO A.	SAN JUAN - CAPITAL
	CSIM	DE LA IGLESIA LUIS A.	GONZALEZ CHAVEZ - BUENOS AIRES
<b>4. Grupo Clabo</b>			
Bote de Goma N°7	TFTEIM	DUCAMP RICARDO ALBERTO	CAPITAL - MENDOZA
	SSIM	BASUALDO MIGUEL ANGEL	LA PAZ - ENTRE RIOS
	CPIM	MARQUEZ JUAN HECTOR	TUPUNGATO - MENDOZA
	CIIM	SOTELO RAUL OSVALDO	CORRIENTES - CAPITAL
	CSIM	ARALLA JOSE	JUJUY - CAPITAL



Bote de Goma N°8	SSIM	RAMOS ADAN ASUNCION	TATUTI - FEDERACION - E. RIOS
	CPIM	SALEMI NESTOR CONRADO	LANUS OESTE - BUENOS AIRES
	CPIM	PAVON JORGE ALBERTO	SUNCHALES - SANTA FE
	CSIM	PAZ SANTIAGO CELSO	SALTA - CAPITAL
Bote de Goma N°9	TCCBIM	ALTAMIRANO OSCAR EDUARDO	CAPITAL - SANTA FE
	SSIM	MONJES JUAN JOSE	CORDOBA - CAPITAL
	CPIM	CARRASCO JUAN TOMAS	CHICHINALES - RIO NEGRO
	CSIM	KRINKOR JULIO ADOLFO	CAPITAL FEDERAL- BUENOS AIRES
5. Grupo Palo			
Bote de Goma N°10	CCCBIM	SANCHEZ SABAROTS GUILLERMO	CAPITAL FEDERAL
	SSIM	FORNES HECTOR ENRIQUE	SAN JAVIER - CORDOBA
	CSIM	PAIZ HECTOR MARIO	CAPITAL FEDERAL - BUENOS AIRES
	CSEN	GONZALEZ HECTOR OVIDIO	VILLA DOLORES - CORDOBA
Bote de Goma N°11	TNCBIM	BARDI JORGE HORACIO	CAPITAL - TUCUMAN
	CPIM	BACCILI PEDRO	SAN MIGUEL DE TUCUMAN - CAPITAL
	CSIM	ESCALADA PEDRO ERNESTO	SANTIAGO DEL ESTERO - CAPITAL
	CSIM	GALLI ADOLFO RUBEN	MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES
Bote de Goma N°12	TNCBIM	ROBLES SERGIO GUSTAVO	MAR DEL PLATA -BUENOS AIRES
	CPIM	CARBALLO LORENZO	LA MARZOLINA - MENDOZA
	CIIM	ESPINOZA HECTOR	SANTA FE - CAPITAL
	CSIM	CALDERON JOSE	CAPITAL FEDERAL - BUENOS AS.
	CSIM	PEÑA ANTONIO	VERA - SANTA FE
Bote de Goma N°13	SIIM	BENITEZ CARLOS V.	LUCAS SUD - ENTRE RIOS
	CPEN	PORRAS JUAN ALBERTO	EL VOLCAN - V. CASTELLI - LA RIOJA
	CSIM	FAVERO HECTOR OMAR	CAPITAL FEDERAL - BUENOS AS.
	CSIM	BARRIENTOS JUAN	LA TAMBORA - CHACO
Bote de Goma N°14	SSIM	PEÑA JUAN CANCIO	PIRANE - FORMOSA
	CPIM	GUINDAN CARLOS JOSE	MONTEROS - TUCUMAN
	CSIM	ALDAVE PORFIDIO	R. SAENZ PEÑA - CHACO
	CSIM	MONZON MIGUEL ANGEL	TEMPERLEY - BUENOS AIRES
	CSIM	ARTERIZA OSCAR ANTONIO	S.J. DEL RINCON - SANTA FE
Bote de Goma N°15	SSIM	LOPEZ RAMON	PASO DE LOS LIBRES - CORRIENTE
	CPIM	MAMANI ROBERTO GERARDO	SALTA - CAPITAL
	CSIM	CORINALDESI ROBERTO D.	SAN MIGUEL - BUENOS AIRES
	CSIM	ORTEGA JOSE ALBERTO	SALTA - CAPITAL
Bote de Goma N°16	SSIM	GONZALEZ EUGENIO	PIRANE - FORMOSA
	CPIM	CANE CESAR HUGO	BAHIA BLANCA - BUENOS AIRES
	CSIM	CAÑIZAREZ DANIEL ALBERTO	SALTA - CAPITAL
Bote de Goma N° 17	SMIM	RODRIGUEZ GUILLERMO	POCITOS - SAN JUAN
	CPIM	OZAN OSVALDO CESAR	SANTA LUCIA - SAN JUAN
	CIIM	CASTELLINI LUIS C.	MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES
	CSIM	BORBA ELENO HIPOLITO	V. ESCOBAR - FORMOSA



## 6. Grupo Técnico

Bote de Goma N°18

CSEN

ALTAMIRANO RAMON O.

CCCBIM

GIACHINO PEDRO EDGARDO

CAPITAL - MENDOZA

CPIM

FLORES CARLOS ANDRES

LAS ROSAS - SANTA FE

SSBT

SALAS JUAN CARLOS

CAPITAL FEDERAL - BUENOS AIRES

CPBT

GOMEZ JUAN DOMINGO

R.S.PEÑA - CHACO

Bote de Goma N°19

TFCBNA

GARCIA QUIROGA DIEGO F.

CAPITAL FEDERAL

SSBT

CARDILLO JOSE RAMON

TUCUMAN - CAPITAL

CPBT

LEDEZMA JORGE ALBERTO

CORDOBA - CAPITAL

CSEN

URBINA ERNESTO ISMAEL

PUNTA ALTA - BUENOS AIRES

Bote de Goma N°20

TCCBIM

LUGO GUSTAVO ADOLFO

CAPITAL - CORRIENTES

SSBT

LOPEZ PEDRO

SALTA - CAPITAL

CPIM

ORTIZ RAUL HECTOR

SALTA - CAPITAL

CIIM

ALEGRE LUIS ALBERTO

EL SOBERVIO - MISIONES

Bote de Goma N°21

TFCBIM

ALVAREZ EDUARDO MANUEL

CAPITAL FEDERAL

SSIM

GUTIERREZ LUIS EDUARDO

SANTIAGO DEL ESTERO

SSBT

MANSILLA HUGO ALBERTO

IRAZUSTA - ENTRE RIOS

CPBT

VARGAS ROGELIO MIGUEL

SALTA - CAPITAL

## B. FASE II, APROXIMACION AL OBJETIVO

1. Grupos Brújula, Playa y Clavo, sin variantes

2. Grupo Cachiyuyo se incorpora a grupo Palo

## C. FASE III, ACCION EN EL OBJETIVO

1. Grupo Comando

CCCBIM

SANCHEZ SABAROTS GUILLERMO

SMIM

RODRIGUEZ GUILLERMO

SSIM

FORNES HECTOR ENRIQUE

CPEN

PORRAS JUAN ALBERTO

CPIM

MAMANI ROBERTO GERARDO

CIIM

ESPINOZA HECTOR

CSIM

GALLI ADOLFO RUBEN

CSIM

ORTEGA JOSE ALBERTO

2. Equipo Puente

TNCBIM

BARDI JORGE HORACIO

TCCBIM

ALTAMIRANO OSCAR EDUARDO

SIIM

BENITEZ CARLOS VICTORIANO

SSIM

RAMOS ADAN ASUNCION

SSIM

LOPEZ RAMON

CPIM

CARBALLO LORENZO

CPIM

SALEMI NESTOR CONRADO

CPIM

CANE CESAR HUGO

CPIM

PAVON JORGE ALBERTO

CPIM

BACCILI PEDRO

CSIM

PAIZ HECTOR MARIO

CSIM

ESCALADA PEDRO ERNESTO

CSIM

CAÑIZAREZ DANIEL ALBERTO





CSIM KRINKOR JULIO ADOLFO  
CSIM PAZ SANTIAGO CELSO  
CSIM BORBA ELENO HIPOLITO  
CSIM MONZON MIGUEL ANGEL

3. Equipo ROBLES

TNCBIM ROBLES SERGIO GUSTAVO  
TFCPIM DUCAMP RICARDO ALBERTO  
SSIM PEÑA JUAN CANCIO  
SSIM GONZALEZ EUGENIO  
SSIM BASUALDO MIGUEL ANGEL  
SSIM MONJES JUAN JOSE  
CPIM MARQUEZ JUAN HECTOR  
CPIM CEQUEIRA CARLOS EDUARDO  
CPEN PEREYRA JESUS ALBERTO  
CPIM OZAN OSVALDO CESAR  
CPIM CARRASCO JUAN TOMAS  
CPIM GUINDAN CARLOS JOSE  
CPIM GONZALEZ JUAN CARLOS  
CIIM GUGLIOTTA FILOMENO  
CIIM CASTELLINI LUIS CLEMENTE  
CIIM SOTELO RAUL OSVALDO  
CSEN GONZALEZ HECTOR OVIDEO  
CSIM CORINALDESI ROBERTO DANIEL  
CSIM ALDAVE PORFIDIO  
CSIM ARTERIZA OSCAR ANTONIO  
CSIM ARAYA JOSE

4. Equipo SCHWEIZER

TCCBIM SCHWEIZER BERNARDO  
SSIM CONTRERAS JUAN ROBERTO  
CSIM VERON PEDRO CELESTINO  
CSIM LOPEZ OMAR ALEJANDRO  
CSIM AKINS RICARDO RUBEN  
CSIM AUZQUI MIGUEL ANGEL  
CSIM PEÑA ANTONIO

5. Equipo ARIAS

TCCBIM ARIAS HECTOR HEMBERTO  
CPIM CAMARGO RAMON EDUARDO  
CPIM BATISTA JACINTO ELISEO  
CIIM ALVARADO PABLO CEFERINO  
CIIM NUÑEZ HORACIO JAVIER  
CSIM YACANTO EDUARDO ALBERTO  
CSIM ROMERO RICARDO ADELQUI  
CSIM CAYZAC HUGO SAUL

6. Equipo NUÑEZ ROLDAN

GUCBIM NUÑEZ ROLDAN GABRIEL MARIO  
SSIM VAZQUEZ SANTOS NICOLAS  
CPIM ROMERO PEDRO ROBERTO  
CPIM FLORES ALCIDES GABRIEL  
CSIM BERNARDELLO ENRIQUE PEDRO  
CSIM DE LA IGLESIA LUIS ANGEL  
CSIM FAVERO HECTOR OMAR  
CSIM BARRIENTOS JUAN





5. AGRUPACION DE BUZOS TACTICOS (U.T. 40.1.4.)

RELACION DEL PERSONAL QUE EMBARCO EL DIA 26-03-82 EN EL SUBMARINO SANTA FE PARA EFECTUAR LA OPERACION ROSARIO.

<u>GRADO</u>	<u>M.R.</u>	<u>APELLIDO Y NOMBRES</u>	<u>LUGAR DE NACIMIENTO</u>
CCCB	004073-7	CUFRE ALFREDO RAUL	TEMPERLEY - BUENOS AIRES
TNCB	006315-2	ROBBIO CARLOS MARIA	CAPITAL FEDERAL
SIBU	311852-9	MURUA JUAN ALFREDO	VILLA DOLORES - CORDOBA
SSBU	319076-9	MORALES DOMINGO ALCIDES	LANUS - BUENOS AIRES
CPBU	337970-6	DUARTE RAUL ALBERTO	CIUDAD DE CORDOBA
CPBU	338897-7	ORQUERA FABIAN HECTOR	COMODORO RIVADAVIA - CHUBUT
CPBU	344079-2	CARDOZO GREGORIO ARMANDO	SAN MIGUEL DE TUCUMAN - CIUDAD
CIBU	345948-6	ALANCAY JORGE JOAQUIN	SAN CARLOS - SALTA
CIBU	349317-8	CORREA OSVALDO	PICADA SANTA ROSA - MISIONES
CIBU	350663-7	RIVERO ANTONIO	CERRUDO CUE - CORRIENTES
CIBU	352199-6	CENTENO MATEO EDMUNDO	CIUDAD DE SALTA
CSBU	355276-4	CUENTILLI VICTOR ALBERTO	MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES



6. AGRUPACION DE COMANDOS ANFIBIOS (U.T. 40.1.5.)



FASE I DESEMBARCO

1. Patrulla Rojo

a. Bote N° 1	CCIM	GIACHINO PEDRO	CAPITAL - MENDOZA
	SSBU	SALAS JUAN	CAPITAL FEDERAL - BUENOS AIRES
	SSBU	LOPEZ PEDRO	SALTA - SALTA
	CPIM	FLORES CARLOS	LAS ROSAS - SANTA FE

2. Patrulla Azul

a. Bote N° 2	TFIM	ALVAREZ EDUARDO	CAPITAL FEDERAL
	SSBU	MANSILLA HUGO	IRAZUSTA - GUALEGUAYCHU - ENTRE RIOS
	SSIM	GUTIERREZ LUIS	SANTIAGO DEL ESTERO - CAPITAL
	CPBU	VARGAS ROGELIO	SALTA - CAPITAL

3. Patrulla Verde

a. Bote N° 3	TFCBNA	GARCIA QUIROGA DIEGO	CAPITAL FEDERAL
	SSBU	CARDILLO JOSE	TUCUMAN - CAPITAL
	CPBU	GOMEZ JUAN	ROQUE SAEN PEÑA - CHACO
	CSEN	URBINA ERNESTO	BAHIA BLANCA - BUENOS AIRES

4. Patrulla Naranja

a. Bote N° 4	TFIM	LUGO GUSTAVO	CAPITAL - CORRIENTES
	CPBU	LEDESMA JORGE	CORDOBA
	CPIM	ORTIZ RAUL	SALTA - CAPITAL
	CIIM	ALEGRE LUIS	EL SOBERVIO - MISIONES

FASE II, APROXIMACION AL OBJETIVO

1. Patrulla Naranja

Jefe de Patrulla	TFIM	LUGO GUSTAVO
Seguridad	CPBU	LEDESMA JORGE
Granadero	CPIM	ORTIZ RAUL
Granadero	CIIM	ALEGRE LUIS

2. Patrulla Rojo

Jefe de Patrulla	CCIM	GIACHINO PEDRO
Seguridad	SSBU	SALAS JUAN
Seguridad	SSBU	LOPEZ PEDRO
Navegante	CPIM	FLORES CARLOS

3. Patrulla Azul

Jefe de Patrulla	TFIM	ALVAREZ EDUARDO
Seguridad	SSBU	MANSILLA HUGO
Seguridad	SSIM	GUTIERREZ LUIS
Seguridad	CPBU	VARGAS ROGELIO



#### 4. Patrulla Verde

Jefe de Patrulla	TFCBNA	GARCIA QUIROGA DIEGO
Seguridad	SSBU	GORDILLO JOSE
Seguridad	CPBU	GOMEZ JUAN
Enfermero	CSEN	URBINA ERNESTO



#### FASE III, ACCION EN EL OBJETIVO

1. Grupo Asalto	CCIM	GIACHINO PEDRO
	SSBU	SALAS JUAN
	SSBU	LOPEZ PEDRO
	CPIM	FLORES CARLOS
	TNCBNA	GARCIA QUIROGA DIEGO
2. Grupo Apoyo	TFIM	LUGO GUSTAVO
	CPBU	LEDESMA JORGE
	CPIM	ORTIZ RAUL
	CIIM	ALEGRE LUIS
3. Grupo Seguridad	TFIM	ALVAREZ EDUARDO
	SSBU	MANSILLA HUGO
	SSBU	CARDILLO JOSE
	SSIM	GUTIERREZ LUIS
	CPBU	BARGAS ROGELIO
	CPBU	GOMEZ JUAN
	CSEN	URBINA ERNESTO





7. BATERIA "ALFA" DEL BATALLON DE ARTILLERIA DE CAMPAÑA N°1 (U.T. 40.1.6.)

GRUPO COMANDO Y C.D.F.

<u>PUESTO DE COMBATE</u>	<u>GRADO</u>	<u>APELLIDO Y NOMBRES</u>	<u>DOMICILIO /LUGAR DE NACIMIENTO</u>
Jefe de Batería	TNIM	MARIO FRANCISCO PEREZ	CAPITAL FEDERAL
Enc. de Batería	CPIM	CARLOS RUBEN SALGADO	SAN CRISTOBAL - SANTA FE
Calc. Dibujante	CIIM	HECTOR MIGUEL MISTA	BASAVILBASO - ENTRE RIOS
Goniometrista	CSIM	FERNANDO GUIDO CANE	ALGARROBO - BUENOS AIRES
Computador	CSIM	JORGE ROMERO	BARRANQUERAS - CHACO
Mensajero	CC62	JORGE ARTAZA	VIDAL 2381 7° "B" - BELGRANO-BS.AS

PELTON COMUNICACIONES

Jefe	CIIM	ANGEL AUGUSTO ORDOÑEZ	CRUZ ALTA - TUCUMAN
Operador Eq. RE	CSIM	EDGARDO NAVARRO	GODOY CRUZ - MENDOZA
Guarda Hilo	CC62	CLAUDIO NACHER	GARIBALDI 2933-SAN FERNANDO-BS.AS.
Guarda Hilo	CC62	RAMON CERDAN	ISLA APIPE GRANDE - ITUZAINGO-CTES
Guarda Hilo	CC62	JORGE VIETTI	MAIPU 145 - SAMPACHO - CORDOBA
Guarda Hilo	CC62	LUIS AGUILAR	CARLOS PELLEGRINI 236 - VILLA MARIA - CORDOBA

ESCALON DE FUEGO

Jefe	GUIM	RAUL ANGEL MAGNI	CAPITAL FEDERAL
Jefe Pieza N°1	CSIM	JULIO ARANCIBIA	MENDOZA - MENDOZA
Apuntador Izquierdo	CC62	JORGE TORRILLA	11 DE NOVIEMBRE y 9 DE JULIO - SAN ANTONIO DE PADUA - BUENOS AIRES
Apuntador Derecho	CC62	ALCIDES AQUINO	CALLE 1 y RIVADAVIA 78 - J.L. SUAREZ - BUENOS AIRES
Cargador	CC62	ADOLFO BENEGAS	PAGOLA 609 - MERLO - BUENOS AS.
Preparador	CC62	MARCOS FERNANDEZ	SARMIENTO 156 - V. BALLESTER-BS.AS
Abastecedor	CC62	PEDRO PONCE	H. IRIGOYEN 889-JAMES CRAIK- CBA.
Jefe de Pieza N°2	CSIM	JULIO CESAR BARRIOS	OBERA - MISIONES
Apuntador Izquierdo	CC62	JULIO CHIAPPE	MAIHEN 540 - MORENO - BUENOS AS.
Apuntador Derecho	CC62	JOSE MONTES	GUAMINI 4941 - CASEROS - BUENOS AS
Cargador	CC62	JUAN GÓMEZ	PARADA DE COCO - CORRIENTES
Preparador	CC62	JORGE RUIZ	GOMEZ FRETE 5075-MERLO - BUENOS AS
Abastecedor	CC62	PEDRO LOPEZ	4 SEC. GOYA - CORRIENTES
Abastecedor	CC62	OSCAR VERON	ANDALUCIA Y LOS PINOS-MORENO-BS.AS
Jefe de Pieza N°3	CSIM	JORGE GIMENEZ	GENERAL ROCA - RIO NEGRO
Apuntador Izquierdo	CC62	PABLO CHEREY	GOITA Y PEDRO MARMOL - VILLA AEROPUERTO - CHACO
Apuntador	CC62	FRANCISCO FERRADA	ARTIGAS 710 - B° JOSE FUCH-CHUBUT
Cargador	CC62	RAMON FRIAS	LA CLOTILDE LOTE 7 -CHACO





Preparador	CC62	EDUARDO UTRERA	ZONA RURAL ASSUNTA - EST. GOLONDRI NA - CORDOBA
Abastecedor	CC62	ROGELIO ARRAMENDI	PENSAMIENTO y 12 DE OCTUBRE - COMO- DORO RIVADAVIA - CHUBUT
Abastecedor	CC62	EUSEBIO SOTO	SAN LUIS DEL PALMAR - 1°LAGUNITA CORRIENTES
Jefe de Pieza N°4	CSIM	RODOLFO RAMIREZ	POSADAS - MISIONES
Apuntador Izquierdo	CC62	RICARDO INIGUEZ	GABRIELA MISTRAL 872 - V°LANZONE BUENOS AIRES
Apuntador Derecho	CC62	JOSE CLARK	JAZMINEL 1080 - C° RIVADAVIA-CHUBUT
Cargador	CC62	MIGUEL BRITEZ	LA PALMIRA - DTO. ITATI - CORRIENTE
Preparador	CC62	JOSE HERNANDEZ	SOLER Y POSADAS-PILAR-BUENOS AS.
Abastecedor	CC62	CLAUDIO ACEVEDO	PERUGORRIA - CORRIENTES
<u>GRUPO SERVICIOS</u>			
Jefe	CPIM	RAMON GUIÑAZU	SALADILLO - SAN LUIS
Observador Delantero	GUIM	JULIO OMAR ROCH	CAPITAL - CORRIENTES





8. BATALLON DE INFANTERIA DE MARINA N°1 (U.T. 40.1.7.)

<u>PUESTO DE COMBATE</u>	<u>GRADO</u>	<u>APELLIDO Y NOMBRES</u>	<u>DOMICILIO /LUGAR DE NACIMIENTO</u>
Jefe de Compañía	TNIM	OSCAR OULTON	CAPITAL - CORDOBA
Jefe de Pelotón de Ca.	SSIM	JUAN MARTINEZ	TRES ARROYOS - BUENOS AIRES
Furriel Mensajero	CC62	WALTER DE VITA	COLON 21 Dto. 10 - RAUCH -BS.AS.
Operador Eq. RE	CC62	GUSTAVO DUPUY	PASO 3735 - MAR DEL PLATA -BS.AS.
Enfermero	CC62	RUBEN PADILLA	MEMBRILLAR 264- V. MADERO - LA MA-TANZA - PROV. BUENOS AIRES
R.E. (BIM)	CPIM	LUIS ROLA	PATAGONES - BUENOS AIRES
Radio Operador	CIIM	JUAN CARLOS AROCHA	ROSARIO - SANTA FE
Radioperador	CSIM	JOSE ZAMORA	CAMPANAS PDO. FAMATINA - LA RIOJA
Radioperador	CSIM	EDGARDO SARGIOTTO	ALEJANDRO - CORDOBA
Jefe de Sección	GUIM	EDUARDO BROUSSON	QUILMES - BUENOS AIRES
Auxiliar	CC62	JORGE DIAZ	SAN MARTIN 321 - RIO COLORADO - RIO NEGRO .
Jefe de Grupo	CIIM	FERNANDO HERRERA	LA QUIACA - JUJUY
Jefe Pelotón de Fuego	CC62	MAMANI	AV. LIBERTAD - B°SAN MARTIN - PALPALA - JUJUY
Apuntador	CC62	GUILLERMO SANTIBAÑEZ	CALLE 23 - 26 y 32 - MAR DEL PLATA BUENOS AIRES
Jefe Pelotón de Fuego	CC62	ROBERTO CANDIA	B° LA CUMBRE - TRONADOR S/N° - BARILOCHE - RIO NEGRO
Mensajero	CC62	JORGE DIAZ	SOLIS 3° PJE. VILLA ESTER - SANTIA GO DEL ESTERO
Apuntador	CC62	NAZARIO FERREYRA	25 DE MAYO - SAN CAYETANO - POSA-DAS - MISIONES
Auxiliar	CC62	CARLOS OPORTO	CALLE 29 - 18 y 50 - MIRAMAR-BS.AS
Jefe Pelotón de Fuego	CC62	CLAUDIO RUIZ	ZUNCHO CORRAL 4350 - SGO. DEL ESTE
Apuntador	CC62	ANGEL LAUMANN	RUTA 88 KM 25 - MAR DEL PLATA-BS.A
Auxiliar	CC62	JUAN JOFRE	CALLE 11 S/N°-POCITO - SAN JUAN
Jefe de Grupo	CSIM	RAMON LEISECA	CAPITAL - SALTA
Jefe Pelotón de Fuego	CC62	ALBERTO KROGSLUND	LA NENA-DTO. GRL. TABOADA - SANTIA GO DEL ESTERO
Apuntador	CC62	LUIS CABALLERO	PELLEGRINI 421 - DAYREAU - BS. AS
Auxiliar	CC62	ANTONIO BOVEDA	VILLAFANE DE LEON y FONTANA - FORM SA
Jefe Pelotón de Fuego	CC62	JUAN LUNA	SARMIENTO 250 - QUILMES - SGO. DEL ESTERO
Apuntador	CC62	MARTIN ORTIZ	ESEQUINTAS S/N°- GRL. ALVEAR - BUENOS AIRES
Auxiliar	CC62	RAMON BLANCO	B°INDEPENDENCIA CASA 6766-BS.AS.
Jefe Pelotón de Fuego	CC62	ROERTO MORENO	LAVALLE 258 - BOLIVAR - BUENOS AS.
Apuntador	CC62	HECTOR BERNAL	PUEYRREDON 157 - V. REGINA - RIO NEGRO
Auxiliar	CC62	JUAN CAMPOS	ESQ. PASO - LORETO - SGO. DEL ESTE
Jefe de Grupo	CSIM	ARMANDO CEDRON	BELEN - CATAMARCA
Jefe Pelotón de Fuego	CC62	GUILLERMO ALBORNOZ	BROWN 5457-MAR DEL PALTA- BUENOS A
Apuntador	CC62	HORACIO GALVAN	ARIAS 737-GRL. MADARIAGA-BS. AS.



Auxiliar	CC62	CARLOS CARRASCO	CALLE 37 N°5419 - MAR DEL PLATA-BS.AS.
Jefe Pelotón de Fuego	CC62	HUGO AGUIAR	B° ALVARADO - CASA 97 - BALCARCE BUENOS AIRES
Apuntador	CC62	JUAN PASAÑUK	SEC. 5ta. DAYREAU - BUENOS AIRES
Auxiliar	CC62	ANTONIO ESCUDERO	BELGRANO 354 - GRL. ALVEAR-MZA.
Jefe Pelotón de Fuego	CC62	DANIEL BUSTOS	PRINGLES 242 - GODOY CRUZ - MZA.
Apuntador	CC62	ABEL RODRIGUEZ	AV. DEL TRABAJO S/N° - PAMPA DEL INFIERNO - CHACO
Auxiliar	CC62	JUAN MIKETEK	RODEO DEL MEDIO - DON BOSCO - MZA.
Jefe de Grupo	SSIM	DANIEL GALVAN	ROSARIO - SANTA FE
Jefe Amet. 1	CIIM	HUGO ANTUNEZ	GARRUCHO SANTO TOME - CORRIENTES
Apuntador MAG	CC62	ROBERTO CISTERNA	SEC. CHACRAS - VISTA ALEGRE SUR NEUQUEN
Auxiliar MAG	CC62	OSCAR MONTIVERO	CALLE 3 N°1643 - SANTIAGO DEL ESTERO
Jefe Amet. N°2	CSIM	JORGE BOYNAK	MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES
Apuntador	CC62	LUIS MOLINA	CASA 2304 - B°YPF-CATRIEL-R. NEGRO
Auxiliar	CC62	JORGE FLORES	REPUBLICA DEL LIBANO Y VICTORIA 1458 - SAN JUAN
Jefe Grupo MORT 81	CPIM	ALBERTO MONZON	SAUCE LUNA - ENTRE RIOS
Observ. Adelantado	CSIM	OSCAR SOLIS	POSADAS - MISIONES
Jefe de Pieza N°1	CSIM	CARLOS DIAZ	ROSTADO - SANTA FE
Apuntador	CC62	LUIS RAGNAU	PERIODISTAS ARGENTINOS 368 - VIEDMA RIO NEGRO
Cargador	CC62	ALBERTO MACAGGI	AVELLANEDA 1315 - TANDIL - BS.AS.
Preparador	CC62	MARCELO MARIO GUZMAN	PROVIDENCIA MONTE QUEMADO - SANTIAGO DEL ESTERO
Abastecedor	CC62	JULIO MARIGUAN	CHACRA N°26 - ALLEN-RIO NEGRO
Jefe de Pieza N°2	CSIM	ROBERTO ACUÑA	SAN JUAN - SAN JUAN
Apuntador	CC62	RAUL GUTIERREZ	CHOYA - SANTIAGO DEL ESTERO
Cargador	CC62	RUBEN ORTALLI	RIVADAVIA 2665 - SALADILLO - BS.AS.
Preparador	CC62	FERNANDO VILLABLANCA	AV. ESPALA - LAMARQUE - R. NEGRO
Abastecedor	DTIM	JOSE TUFANISCO	COLON 1095 - RAUCH - BS. AS.
Jefe Grupo Lanzacohete	CSIM	CONRADO OLMOS MATTAR	LA VUELTA DE LA BARRANCA - SANTIAGO DEL ESTERO
Apuntador Pza. 1	CC62	JUAN AMPUERO	THORNE 1184 - RIO GRANDE - TNTF
Cargador	CC62	CARLOS CORONEL	MATEO PEREYRA 183 - SGO. DEL ESTERO
Apuntador Pza. 2	CC62	GUSTAVO ORTIZ	CAROLINA S/N° - LA CONSULTA - MZA.
Auxiliar Pza. 2	CC62	RUBEN BURGOS	SAN LUIS 410 - LA QUIACA-JUJUY



## 9. AGRUPACION DE SERVICIOS PARA APOYO DE COMBATE (U.T. 40.1.8.)



<u>PUESTO DE COMBATE</u>	<u>GRADO</u>	<u>APELLIDO Y NOMBRES</u>	<u>DOMICILIO /LUGAR NACIMIENTO</u>
Jefe Agrup. SPAC	CFCBIM	THEAUX VICTOR HUGO	COLONIA SAN MARTIN - BUENOS AIRES
Operador RE	CC62	SINGARELLA ALEXIS	PATRICIOS ESQ. RIVADAVIA - LUJAN DE CUYO - MENDOZA
2° Jefe Agr. SPAC	CCCBIM	* MOREIRA ARISTOBULO	PUERTO BELGRANO - NIESNO AIRES
Operador RE	CC62	* ORTIZ DAVID	BERUTTI 1425 - DORREGO - GUAYMAYEN MENDOZA
Jefe Sec. Ab.	TNCBIM	PIAGGIO ENRIQUE	CAPITAL FEDERAL
2° Jefe Sec Ab.	GUCBIM	* WULFF ROBERTO	CAPITAL FEDERAL
Encargado Sec. Ab.	SSIM	CANUTTI ENRIQUE	PUNTA ALTA - BUENOS AIRES
Operador RE	CC62	QUEVEDO JORGE	LAVALLE 446 - JUSTO DARACT - SAN LUIS
Jefe Grupo Ab. Cl I	GUCO	MARIONDO GUSTAVO	CAPITAL FEDERAL
Enc. Grupo Ab Cl I	SSIM	* CARELLA DOMINGO	PUNTA ALTA - BUENOS AIRES
Operador RE	CC62	NIFURI GABRIEL	LOS PINOS S/Nº - BALCARCE-BS.AS.
Jefe Grupo Ab. Cl II/IV	TFCBIM	LAZO MARIO	CAPITAL - SAN JUAN
Enc. Grupo Ab Cl II	CIIM	* CORDOBA FRANCISCO	ROSARIO DE LERMA - SALTA
Enc. Grupo Ab. Cl IV	SSMQ	* LUCERO ROBERTO	SAN LUIS - SAN LUIS
Jefe Grupo Ab. CL III	SSIM	* LEDESMA JOSE	KM. 100 - SAN LUIS
Enc. Grupo Ab Cl III	CPMQ	MUÑOZ DANIEL	
Operador RE	CC62	ANDRADA RAUL	ALTO SALVADOR - SAN MARTIN - MZA.
Jefe Grupo Ab. Cl V	SSIM	* BASUALDO CARLOS	
Enc. Grupo Ab. Cl V	CPMQ	SILVA JUAN	S.M. DE TUCUMAN - TUCUMAN
Operador RE	CC62	VELEZQUEZ RUBEN	S. PEÑA 1635 - LAS HERAS - MENDOZA
Estibador	CC62	DOMINGUEZ ANTONIO	MINUZZI 355 - GODOY CRUZ-MENDOZA
Estibador	CC62	LOPEZ OSCAR	BARRIO COOPER - EL NIHUIL - MENDOZA
Estibador	CC62	LUNA ENRIQUE	EUROPA 644 - BAGUAL - MARCEDES-SAN LUIS
Estibador	CC62	SOSA ALFREDO	SAN FRANCISCO - MONTE ORO - S.LUIS
Estibador	CC62	SCHAFER OSCAR	I. RIVAS 602 - BOLIVAR - BS.AS.
Estibador	CC62	CHAPARRO ALFONSO	P. BARRANZA 142 - SGO. DEL ESTERO
Estibador	CC62	FARIAS DIONISIO	SARMIENTO S/Nº - GRL. ALVEAR- MZA.
Estibador	CC62	GALLO RAMON	SAN JOSE 1710 2º "B" CAPITAL FEDERAL
Estibador	CC62	CASTRO HORACIO	CHIMBA S/Nº - SAN MARTIN - MENDOZA
Estibador	CC62	SAAVEDRA PEDRO	AV. LIBERTADOR 1993 1º - PASAJE HUAICO HONDO - SGO. DEL ESTERO
Estibador	CC62	IÑIGUEZ FERNANDO	CALLE 23 - EL CRUCE S/Nº - LA BANDA SANTIAGO DEL ESTERO
Estibador	CC62	CAMPOS JESUS	LORETO VILLA SAN MARTIN - SANTIAGO DEL ESTERO
Estibador	CC62	OJEDA DANIEL	ITUZAINGO 915 3º Piso- CAPITAL FED.
Estibador	CC62	RAMIREZ OMAR	RIVADAVIA 1039 - SANTA ROSA-S. LUIS
Jefe Sec. Serv.	TNCBIM	* ALCARAZ JORGE	CAPITAL FEDERAL
Enc. Sec. Serv.	SSIM	JOFRE SEGUNDO	ANGACO NORTE - SAN JUAN
Jefe Grupo Cocina	CPCC	* TEJERINA PASCUAL	EL ZAPALLAR - GUEMES -C. SANTO-SAL
Cocinero	CICC	* SANCHEZ ESTEBAN	DIAMANTE - ENTRE RIOS
Cocinero	CSCC	BENITEZ HECTOR	SANTA ANA - MISIONES
Ayte. Cocina	CC59	LACEIRAS HECTOR	ALVEAR 2172 - CARLOS SPEGAZZINI - BUENOS AIRES





Ayte. Cocina	CC61	JURJO JOSE	SOLER 3381 - PALERMO	BUENOS AS.
Ayte. Cocina	CC61	GOMEZ PEDRO	CONCEPCION - CORRIENTES	
Ayte. Cocina	CC62	DONADILLIE WALTER	VARELA 838 - RESISTENCIA - CHACO	
Ayte. Cocina	CC62	SIBENHAR JORGE	LOPEZ 913 - MAGGIOLO - SANTA FE	
Ayte. Cocina	CC62	LUCERO ATILIO	COLON 268 - S. VASILIO - CORDOBA	
Jefe Grupo Sanidad	SIEN	* CARDOZO E.	GENERAL PAZ - CORRIENTES	
Enfermero	CSEN	* GAETANI MANUEL	PCIA. LA PLAZA - CHACO	
Camillero	CC62	* MORENO CESAR		
Camillero	CC62	* CERESO JUAN		
Jefe Grupo Dist. Rancho	CSIM	SALINAS OMAR		
Enc. Grupo Dist. Rancho	CSIM	SCHEROH JUAN	CORONEL SUAREZ - BUENOS AIRES	
Dist. Rancho	CC62	LEVSTIK ANDRES	LYNCH 2585 - S. JUSTO - BS.AS.	
Dist. Rancho	CC62	WERZEL JUAN	MACIA - ENTRE RIOS	
Dist. Rancho	CC62	GONZALEZ JUAN	JUJUY Y MITRE - BENAVIDES-BS.AS.	
Dist. Rancho	CC62	BRIED RAUL	BELLA VISTA - CORRIENTES	
Dist. Rancho	CC62	CARDOZO RAFAEL	ZONA RURAL -CONCEPCION-CORRIENTES	
Jefe Grupo Com.	CSIM	QUIROGA JORGE	CAPITAL FEDERAL	
Jefe Grupo Man. Elec.	SIIM	TORRES VICTOR	EL AMPAJAR - SALTA	
Enc. Grupo Man. Elec.	CPIM	PETRELLI	CAPITAL FEDERAL	
Jefe Grupo Man. Armamen.	SSIM	PIUSI CARLOS	GONZALEZ CHAVEZ - BUENOS AIRES	
Jefe Grupo Man. Automotor	CPIM	YANZON ARMANDO	SAN JUAN - .SAN JUAN	
Jefe Sec. Sanidad	TEME	BARRIONUEVO JORGE	CAPITAL FEDERAL	
Operador RE	CC62	* PERALTA HECTOR	C. NAMUNCURA S/Nº - SGO. DEL ESTERO	
Jefe Grupo Quirófano	TNME	* GATICA MARIO	QUINES - SAN LUIS	
Jefe Grupo Internación	TNME	* MOLINA JORGE	QUILMES - BUENOS AIRES	
Jefe Grupo Recolección	TNOD	COLMANTONIO JULIO	TRES ARROYOS - BUENOS AIRES	
Enc. Sec. Sanidad	SIEN	JARDIN EDUARDO	FEDERACION - ENTRE RIOS	
Enc. Grupo Quirófano	SSEN	KENAL MIGUEL	TUNUYAN - MENDOZA	
Enc. Grupo Internación	CPEN	MERCADO LUIS	JUAN BAUTISTA ALBERDI - TUCUMAN	
Enc. Grupo Recolección	CPEN	AREVALO MIGUEL	PUERTO BELGRANO -BUENOS AIRES	
Enfermero	CSEN	ALMENDROS RAMON	PUNTA ALTA - BUENOS AIRES	
Camillero	CC62	AGUERO NORBERTO	CASA 85 B - 25/5 - BALCARCE -BS.AS	
Camillero	CC62	ALDANA ANTONIO	25/5 - LAS LOMITAS - FORMOSA	
Camillero	CC62	GUTIERREZ RAMON	JUNIN - MENDOZA	
Jefe Sec. TM	TNCBIM	PAULO CARLOS	MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES	
Oeprador RE	CC62	* MONTENEGRO OMAR	R. DEL LIBANO - LUJAN DE CUYO -MZA	
Jefe Grupo TM	CSIM	* ROSALES RAUL	CORONEL VIDAL - BUENOS AIRES	
Jefe Grupo TM	CSIM	* KRYPIEC JOSE	CAMPO VIERA - MISIONES	
Jefe Grupo TM	CSIM	* ROJAS SALVADOR	CANDELARIA - MISIONES	
Conductor	CC62	CORDOVADO DANIEL	CALLE 96 N°4574 - SAN MARTIN	
			BUENOS AIRES	
Conductor	CC62	VASULKA JUAN	PUEYRREDON 750 - MORENO - BS.AS.	
Conductor	CC62	LEDESMA FELIPE	RIO NEGRO 50 - QUITILIPI -CHACO	
Conductor	CC62	PIEDRABUENA MATEO	SAN MARTIN 216 - VA. BERTHET -CHAC	
Conductor	CC62	VERON CARLOS	PUENTE QUINTANA 3483 - ROSARIO-	
			SANTA FE	
Conductor	CC62	ROSCONI SERGIO	CABILDO - SANTA FE	
Conductor	CC62	BARACO PEDRO	VELEZ SARFIEL 1518 - ROSARIO-	
			SANTA FE	
Conductor	CC62	* MERLO MIGUEL	SAN LUIS 56 - MENDOZA	
Conductor	CC62	* LEIVA LUIS	V. GOMEZ 2254 -CIUDELA-BS.AS.	





Conductor	CC62	* RIVERO HECTOR	
Conductor	CC62	* GALLOZO OMAR	GUAYANA 755 - PTO. SAN LORENZO SANTA FE
Conductor	CC62	* MALDONADO GUSTAVO	T. ACUÑA S/Nº-RIO TERCERO-CORDOBA
Conductor	CC62	* LOPEZ OSVALDO	MORENO 950 - SAN LORENZO -SANTA FE
Conductor	CC62	* COLADO MARIO	BAHAMAS 227 - CATRIEL - RIO NEGRO
Conductor	CC62	* PROST MARIO	BARRIO IPPU 250 -CIPOLLETI-R. NEGRO
Conductor	CC62	* ESCUDERO ENRIQUE	CALLE JUAN BALMACEDA S/Nº- 9 DE JULIO - SAN JUAN

\* Embarcados en el ARA "SAN ANTONIO"  
Resto en ARA Almirante IRIZAR





10. AGRUPACION DE ASUNTOS CIVILES (U.T. 40.1.9.)

<u>PUESTO DE COMBATE</u>	<u>GRADO</u>	<u>APELLIDO Y NOMBRES</u>	<u>DOMICILIO /LUGAR NACIMIENTO</u>
ET 40.1.9.1.			
Jefe de Asuntos Civiles	CCCBIM	ARRILLAGA MARTIN	CAPITAL FEDERAL
Fotógrafo	SIIF	COLOMBATO JUAN	ADELIA MARIA - CORDOBA
Ayte. Fotógrafo	CC62	MACHUCA FELIX	MORENO 1356 -VILLA OCAMPO -STA. FE
Enlace Periodístico	GUIM	TOME GUILLERMO	CAPITAL FEDERAL
Jefe Grupo Intérpretes	CCCBIM	GOUGH JUAN R.	CAPITAL FEDERAL
Intérprete	CC62	GIORDANO CARLOS JOSE	AMEGHINO 76 LABOULAYE -R. CUARTO
Intérprete	CC62	BOSSI JORGE	ARGOZ Y SILGUERO-PINAMAR-BS.AS.
Intérprete	CC62	HERRERA SERGIO	MELO 268 - TIGRE - BUENOS AIRES
Furriel Mensajero	CC62	MARINEZ JORGE	NEUQUEN 52 - S. RAFAEL- MENDOZA
Furriel Mansajero	CC62	SUAREZ DANIEL	F. SANCHEZ 443 -GODOY CRUZ-MENDOZA
ET 40.1.9.2.			
Jefe ET Gobierno, Justicia y Educación	CCCBIM	ROMERO LOPEZ RICARDO	SAN FERNANDDO - BUENOS AIRES
Auxiliar	SSIM	RODRIGUEZ ROBERTO	CORDOBA - CAPITAL
Furriel	CSIM	LEIBA GUILLERMO	CORDOBA - CAPITAL
Area Gob. y Ed.	TNCBIM	ROGERS RONALDO	CAPITAL FEDERAL
Auxiliar	SSIM	TOLEDO JUAN	BAHIA BLANCA -BUENOS AIRES
Furriel	CSIM	GONZALEZ EVARISTO	KM 50 SANTA LUCIA - SANTA FE
Auditor	TNCPAU	ANTINORI HUGO	CAPITAL FEDERAL
ET 40.1.9.3.			
Jefe ET Sevicios Públicos y Salud Pública	TNCBIM	MARTIN ROBERTO	
Seguridad	SIIM	REYNA DIOGENES	CORDOBA - CORDOBA
Seguridad	SSIM	LOPES LAURIANO	DISTRITO BANDERA - ENTRE RIOS
Seguridad	CIIM	ACHA HECTOR	MIRAMAR - BUENOS AIRES
Seguridad	CSIM	ALCARAZ VICTORINO	YACAREY - CORRIENTES
Jefe Serv. Públicos	TNCBGE	SCALESCEIANI EDUARDO	CAPITAL FEDERAL
Mantenimiento	SSMQ	RAMOS MARTIN	CATAMARCA - CATAMARCA
Mantenimiento	SSMQ	ROLON JOSE	SANTA ANA - SANTA FE
Mantenimiento	SSEL	JUAREZ PEDRO	LUYABA - CORDOBA
Mantenimiento	SSIM	VALETTE JORGE	BAHIA BLANCA - BUENOS AIRES
Mantenimiento	CPIM	GAUNA JUAN	GOYA - CORRIENTES
Mantenimiento	CIMQ	REYNOSO PEDRO	EL MONTE REDONDO - TUCUMAN
Mantenimiento Usina	CPMQ	CORIA ORLANDO	SUNCHO CORRAL -SGO. DEL ESTERO
Mantenimiento Usina	SSEL	POPITTI NESTOR	CAPITAL FEDERAL - BUENOS AIRES
Mant. Cent. Tel.	CPIM	BONIS MIGUEL	BIGAND - SANTA FE
Mantenimiento Radio	SIIM	VILLA ORLANDO	CAPITAL - SALTA
Mantenimiento Radio	CSIM	ETEROVICH HORACIO	CAPITAL FEDERAL - BUENOS AIRES
Jefe Mant. Comunic.	GUCBIM	SARGO FRANCISCO	CAPITAL FEDERAL
Mantenimiento	CPIM	BORDON JUAN	
Operador Equipo RE.	CSIM	ZALAZAR CARLOS	





Operador Equipo RE	CIIM	PEREYRA JULIO	LA PAZ - ENTRE RIOS
Mantenimiento Cent.Tele.	CPTE	LOZADA ANIBAL	SAN VICENTE - BUENOS AIRES
Mantenimiento Cent.Tele.	CSIM	BENEVENTO MARIO	GAYMALLEN - MENDOZA

ET 40.1.9.4.

Jefe ET Economía Hacienda Comercio e Industria	CCCPCO	ABALOS VICTOR	CAPITAL - SANTIAGO DEL ESTERO
Auxiliar	SSIM	CABRERA CARLOS	EL BRETE - JUJUY
Furriel	CSIM	GONZALEZ RAMON	SALTA
Furriel	CSIM	PALACIOS GUSTAVO	GENERAL SAN MARTIN - BUENOS AS.
Furriel	CPIM	QUEVIN JOSE	CORRIENTES - CORRIENTES
Furriel	CSIM	GUEVARA DANIEL	GENERAL GUEMES - SALTA

ET 40.1.9.5.

Jefe ET Medidas de Difusión Locales	TNCBIM	CHIARRUTINI ALEJANDRO	CAPITAL FEDERAL
-------------------------------------	--------	-----------------------	-----------------



11. LISTA DEL PERSONAL DE CUADROS DE LA COMPAÑIA "C" DEL R.I. 25 QUE DESEMBARCO EL  
02 DE ABRIL DE 1982 EN LAS ISLAS MALVINAS (Parte de este Personal integró la  
U.T. 40.1.10.)



<u>GRADO</u>	<u>APELLIDO Y NOMBRES</u>	<u>LUGAR DE NACIMIENTO</u>
TCNL	SEINELDIN MOHAMED ALI	C. DEL URUGUAY - ENTRE RIOS
MY	VERGARA CARLOS MARIA	IBICUY - ENTRE RIOS
TTE 1°	ESTEBAN CARLOS DANIEL	MERCEDES - SAN LUIS
TTE	ESTEVEZ ROBERTO NESTOR	POSADAS - MISIONES
SUBT	GOMEZ CENTURION JUAN JOSE	CAPITAL FEDERAL
SUBT	REYES ROBERTO OSCAR	SAN JUAN - CAPITAL
SARG	COLQUE MARTIN RENE	SALTA - CAPITAL
CBO. 1°	PEREZ LUIS RODOLFO	FAMAILLA - TUCUMAN
CBO. 1°	OLMOS OSVALDO FAUSTINO	CATAMARCA - CAPITAL
CABO	GODOY HUGO OMAR	CORDOBA - CAPITAL
CABO	AVILA MIGUEL ANGEL	CNL. ARIAS - JUJUY
CABO	SALAS RUBEN DARIO	AMADORES - CATAMARCA
CABO	CANO BIENBENIDO	PARANA - ENTRE RIOS
CABO	ROSALES RENE ARNALDO	TUCUMAN - CAPITAL
CABO	OVIEDO HECTOR RUBEN	JUJUY - CAPITAL
CABO	PACHECO JORGE ALBERTO	J. ALBERDI - TUCUMAN
CABO	MARTIN EMILIO DANIEL	EL ALGARROBAL - MENDOZA
CABO	CASTRO MARIO RODOLFO	TINOGASTA - CATAMARCA
CABO	ZARATE ROBERTO JORGE	CORRAL DE BUSTOS - CORDOBA
CABO 1°	MAIDANA JOSE	CORRIENTES
CABO 1°	ORIETA FERNANDO TEOFILO	TUCUMAN



533

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA  
FOLIO  
277

LISTA DEL PERSONAL DE SOLDADOS (TODOS CLASE 63) DE LA COMPAÑIA "C"  
QUE DESEMBARCO EL 02 DE ABRIL DE 1982 EN LAS ISLAS MALVINAS.

<u>APELLIDO Y NOMBRES</u>	<u>DIRECCION /LUGAR DE NACIMIENTO</u>
AVILA EDUARDO	ZONA RURAL EL TISSINO - CORDOBA
AVERASTEGUI MARCELO GASPAR	NICANOR LOPEZ 253 - LA CARLOTA - CORDOBA
AFRANCHINO CARLOS ABEL	PLANTA URBANA MONTE LEÑA - CORDOBA
AGUERREBENGOA JOSE LUIS	CALLE PUBLICA S/Nº- LA CARLOTA - CORDOBA
AGUILERA JOSE HORACIO	SAAVEDRA 59 - SANTA ROSA DE CALAMUCHITA - CORDOBA
AIME NORBERTO RENE	ALONSO 1382 - RIO CUARTO - CORDOBA
ALAMO DOMINGO VICTOR	LAS ACEQUIAS - CORDOBA
ALARCON JOSE LUIS	ESTANCIA "PEÑAFLO" ORDOÑEZ - CORDOBA
ALFONSO HUGO GUILLERMO	HAJAN - CORDOBA
ALLENDE JOSE LUIS	RIVADAVIA S/NºBºLA FORTUNA-LEONES-CORDOBA
ALMONACID JOSE ANTONIO	GRANADEROS 336 - Bº SAN MARTIN - COMODORO RIVADA VIA - CHUBUT
ALVAREZ ELIO DANTE	AMBOY - CORDOBA
AMARANTE VICTOR HUGO	SAN ANTONIO DE ITIN - CORDOBA
AMAYA NESTOR EDGAR	PASAJE BROWN S/Nº- SANTA EUGENIA - CORDOBA
ARVE SANTOS	LAS HERAS 448 BELL VILLE - CORDOBA
ARGUELLO ROBERTO BLAS	DINKELEIN Y J. BISSI - RIO IV - CORDOBA
ARMITANO JORGE ALBERTO	HIPOLITO IRIGOYEN 984 ALEJO LEDESMA - CORDOBA
AUSTIN RICARDO ANDRES	TEKA Y SAN MARTIN - ESQUEL - CHUBUT
BARTOLUCCI SERGIO OSCAR	LIBERTAD 877 - ISLA VERDE - CORDOBA
BAUDRACO SERGIO LORENZO	CORTADA 1858 Bº MUNICIPAL LEONES - CORDOBA
BELSIDO JOSE LUIS	CASA 64 BºSU RAWSON - CHUBUT
BERDINI MIGUEL ANGEL	CORRALITO - CORDOBA
BERGERO FERNANDO ROQUE	CATAMARCA 2345 - VILLA MARIA - CORDOBA
BERTELLO EDGARDO RAMON	SAAVEDRA 830 - MARCOS JUAREZ - CORDOBA
BERTONE VICTOR HUGO	SAEN PEÑA 349 ELENA - CORDOBA
BESSONE MARCOS DANIEL	CORDOBA y MITRE - CORRAL DE BUSTOS - CORDOBA
BOVO OSVALDO FELIPE	SANTA ROSA 645 -CORRAL DE BUSTOS - CORDOBA
BRACAMONTE JOSE LUIS	SANTA ISABEL Y TISCORNEA - LEONES - CORDOBA
BRACAMONTE VICTOR EDUARDO	ESTANCIA "LA CAUTIVA" ZONA RURAL RIO CUARTO - CBA.
BRARDA CARLOS ALBERTO	BROWER CONINA 69 VILLAASCASUBI - CORDOBA
BRAVO JOSE RICARDO	CATAMARCA 930 BºALBERDI RIO CUARTO - CORDOBA
BRICHI RAUL FELIX	COLONIA SANTA PAULA - CARNERILLO - CORDOBA
BRION CARLOS RUBEN	AVELLANEDA 472 - MARCOS JUAREZ - CORDOBA
BUFARINI WALTER HUGO	9 DE JULIO S/NºGRL. CABRERA - CORDOBA
BUSTOS MARCELO OSCAR	Bº SORIA - ETRURIA - CORDOBA
CABRAL WALTER LUIS	GERONIMO DEL BARCO 2134 - RIO CUARTO - CORDOBA
CABRERA RAMON ANGEL	ZONA RURAL SAN AGUSTIN - CORDOBA
CAMPILLAY JOSE LUIS	KM 8 BºSUD COMODORO RIVADAVIA - CHUBUT
CAÑYZO MIGUEL ANGEL	CASA 22 - CALLE 8 - BºSTANDAR NORTE - COMODORO RIVADAVIA - CHUBUT
CARLETTI VICTOR HUGO	SARMIENTO 711 - HERNANDO - CORDOBA
CAROBPIO ANSELMO JOSE	3 ASEQUIA - ZONA RURAL RIO CUARTO - CORDOBA
CARRASCULL FABRICIO EDGAR	BOLIA 102 - HERNANDO - CORDOBA



CARRERA HECTOR ANDRES  
CEBALLOS JOSE LUIS  
CEPEDA HECTOR DANIEL  
CLOT CESAR ROBERTO

COSARO JUAN ALBERTO  
CULASSO ENRIQUE ANTONIO  
DIAZ SERGIO RUBEN  
ESCUDERO OSCAR HUMBERTO  
ESPARZA JOSE DANIEL  
FAZZI SERGIO GERARDO  
FREIRE RAUL EDUARDO  
FRATARI ROBERTO RICARDO  
GAUNA RITO MIGUEL ANGEL  
GIRAUDO HORACIO LORENZO  
GRAZZIANI CARLOS  
HERRMAN EDUARDO OMAR  
HUIRCAPAN GUILLERMO NELSON  
LANGER ERIK WALTER  
LEDESMA JORGE OSCAR  
LOPEZ FABIAN ESIO  
MARCONI ADRIAN ITALO  
MASSEI GABRIEL OSVALDO  
MAYNA RUBEN ALBERTO  
MORANO DIEGO LEONARDO  
MOYANO CARLOS ALBERTO  
MURUA EDUARDO ROQUE  
NOEL DANIEL GUSTAVO  
OPORTO RENE VICTOR  
ORELLANA ARMANDO RAUL

ORTEGA JOSE HONORIO  
PECCHI OSVALDO JUAN  
PESARESI DIEGO ENRIQUE  
QUIROGA ITALO RUBEN  
RIVAS SEGUNDO POFIDIO  
RODRIGUEZ CARLOS ALBERTO  
RODRIGUEZ SERGIO DANIEL  
RODRIGUEZ VICTOR HUGO  
ROMERO SERGIO FABIAN  
ROSSI ADRIAN RAMON  
RUFFINO ORLANDO JAVIER  
SACHETO ADRIAN OSCAR  
SQUIZATO JUAN CARLOS  
TESTONI JORGE OSVALDO  
VARGAS JOSE EXEQUIEL  
VELEZ DANIEL ALBERTO  
VELEZ FERNANDO RAMON FAUSTO  
ZABALA ARMANDO ENRIQUE  
ZABALA SERGIO EDGARDO

CASTELLI S/N° VILLA ASCASUBI (CORDOBA)  
LOS PATRICIOS 392 - LABOULAYE (CORDOBA)  
MENDOZA 2195 VILLA MARIA - CORDOBA  
FIGUEROA ALCORTA S/N° B° LAS PLAYAS - VILLA MARIA - CORDOBA  
JORGE NEWBERY S/N° LABOULAYE - CORDOBA  
ZONA RURAL - ALCIRA GIGENA - CORDOBA  
MAR CHIQUITA S/N° RIO CUARTO - CORDOBA  
AV. PELUFO S/N° VILLA HUIDOBRO - CORDOBA  
LIMA 832 - VILLA NUEVA - CORDOBA  
CORTADA PARQUE 1376 - MARCOS JUAREZ - CORDOBA  
LABORDE - CORDOBA  
SANTIAGO DEL ESTERO 82 - CANALS - CORDOBA  
GUEMES S/N° MONTE BUEY - CORDOBA  
HIPOLITO IRIGOYEN 185 - HERNANDO - CORDOBA  
ZONA RURAL SAN AGUSTIN - CORDOBA  
FORTIN LOBY S/N° CANAL - CORDOBA  
AVDA. GALES 926 PUERTO MADRYN - CHUBUT  
BUENOS AIRES 1441 - VILLA MARIA - CORDOBA  
GRL. PAZ 748 LA CARLOTA - CORDOBA  
ATILIO 1608 - MARCOS JUAREZ - CORDOBA  
B° NORTE - CERVANTES 175 RIO TERCERO - CORDOBA  
HIPOLITO IRIGOYEN 846 MARCOS JUAREZ - CORDOBA  
ENTRE RIOS 17 ISLA VERDE - CORDOBA  
BELGRANO S/N° INRIVILLE - CORDOBA  
AV. SAN MARTIN 645 ARIAS - CORDOBA  
URUGUAY S/N° BELL VILLE - CORDOBA  
AMEGHINO 123 - LABOULAYE - CORDOBA  
ALBERDI 236 - RAWSON - CHUBUT  
SANTIAGO DEL ESTERO 5 - B° FM - RIO TERCERO CORDOBA  
PELLEGRINI 230 - TRELEW - CHUBUT  
LABALLE S/N° UCACHA - CORDOBA  
LIBERTAD S/N° - SAN MARCOS SUD - CORDOBA  
ALMIRANTE BROWN 879 - RIO TERCERO - CORDOBA  
BV. ROCA 263 - COMODORO RIVADAVIA - CHUBUT  
AV. 9 DE JULIO S/N° - CORREA - SANTA FE  
SAN LUIS 2057 - MONTE BUEY - CORDOBA  
ZONA RURAL SAN AMBROCIO - CORDOBA  
JUFRE 786 - VILLA CRESPO - BUENOS AIRES  
ZONA RURAL CAMPO LA FE - INRIVILLE - CORDOBA  
ZONA RURAL - ALCIRA GIGENA - CORDOBA  
ALBERDI 341 - JUSTINIANO POSE - CORDOBA  
LUIS REIBERT 1422 - CRUZ ALTA - CORDOBA  
AV. MALVINAS Y J M ROSA - BUCHARDO - CORDOBA  
ALVEAR 318 - DIQUE F. AMEGHINO - CHUBUT  
SANTIAGO DEL ESTERO 79 - ALMAFUERTE - CORDOBA  
CORDOBA 1820 - RIO CUARTO - CORDOBA  
LARREA 1035 - SAMPACHO - CORDOBA  
PASAJE MALVINAS 543 - RIO CUARTO - CORDOBA





## 12. AGRUPACION VEHICULOS ANFIBIOS

<u>PUESTO DE COMBATE</u>	<u>GRADO</u>	<u>APELLIDO Y NOMBRES</u>	<u>DOMICILIO / LUGAR NACIMIENTO</u>
<u>COMANDO DE AGRUPACION</u>			
Jefe Ca. VAO	TNIM	FORBICE MARIO	ROSARIO - SANTA FE
Enc. Ca. VAO	SSIM	HUENTELEO DOMINGO	CERRO ABANICO - RIO NEGRO
Operador RE	CC62	DZIOVALAS GABRIEL	SANTIAGO CABRAL 1664 - VILLA BOSH BUENOS AIRES
Mensajero	CC62	SEERY RUBEN	BROWN 2237 - SAN LORENZO - SANTA FE
<u>AGRUPACION VAO</u>			
Jefe Agrupación	SSIM	RODRIGUEZ MIGUEL	PUNTA ALTA - BUENOS AIRES
<u>AGRUPACION SANTILLAN</u>			
Conductor	SSIM	YTURRE ROBERTO	AMBROSETTI - SANTA FE
Apuntador	SSSA	MANRIQUE PEDRO	ALBARDON - SAN JUAN
Tripulante	CC62	VAÑATO JORGE	GARAY 2935 - MERLO - BUENOS AS.
Conductor	CPIM	PEREZ RAUL	PUNTA ALTA - BUENOS AIRES
Apuntador	SSIM	VELIZ PEDRO	
Tripulante	CC62	AVALOS RAMON	MADARIAGA 5050-P.PODESTA-BS.AS.
Conductor	CSIM	ESPOSITO ANIBAL	CAPITAL FEDERAL - BUENOS AIRES
Apuntador	CIIM	ARCE LUIS	
Tripulante	CC62	NAVARRO DANIEL	LA PAZ S/Nº - NAVARRO - BUENOS AS.
<u>AGRUPACION SEINELDIN</u>			
Conductor	SSIM	BAUTISTA RAMON	S.M. DE TUCUMAN - TUCUMAN
Ayte. Conductor	CPIM	LEIVA RUDECINDO	EL RODEO - AMBATO - CATAMARCA
Apuntador	SSIM	OLIVERA DONATO	LA POSTA - CORDOBA
Tripulante	CC62	REYNOSO JUAN	TRIUNVIRATO MONOBLOK "Z" 1ºP6 - SAN JUSTO - BUENOS AIRES
<u>AGRUPACION WEINSTABL</u>			
<u>Comando de Agrupación</u>			
Conductor	CPIM	POLIZZI RICARDO	PUNTA ALTA - BUENOS AIRES
Tripulante	CC62	LOZADA RAUL	DON CRISTOBAL 1 - NOGOYA - E. RIOS
<u>AGRUPACION ARUANI</u>			
Jefe de Agrup. VAO	SSIM	CONDORI RAFAEL	LA CAPITAL - SALTA
Conductor	CPIM	SANCHEZ RICARDO	S.M. TUCUMAN - TUCUMAN
Apuntador	CSIM	GONZALEZ PABLO	
Tripulante	CC62	MONZON PABLO	MILAN 2650 - ROSARIO - STA. FE
Conductor	CSIM	RATAMAR MARIO	GONZALEZ CATAN - BUENOS AIRES





Apuntador	CSIM	DUARTE ROLANDO	
Tripulante	CC62	CORDERO HECTOR	COLOMBIA 1550 - ROSARIO - STA. FE
Conductor	CSIM	BARRIENTOS CARLOS	LA TAMBORA - CHACO
Apuntador	CPPE	GIL RAMON	CHAPUY - SANTA FE
Tripulante	CC62	CENTURION ANGEL	SUM-PREFECTURA - GARRUCHOS-CTES.
Conductor	CPIM	MARTINEZ ANTONIO	INGENIO LEDESMA - JUJUY
Apuntador	CSCN	DIAZ MARIO	BELEN CATAMARCA
Tripulante	CC62	MENDOZA LUIS	CHUBUT 99 - CAMPANA - BUENOS AS.
Conductor	CSIM	PARADA EDUARDO	VICTORIA - BUENOS AIRES
Apuntador	CSSA	HERRERA ROBERTO	CAPITAL FEDERAL - BUENOS AIRES
Tripulante	CC62	ALDERETE WALTER	PATRICIOS S/Nº-M. PAZ- SANTA FE

#### AGRUPACION DI PAOLA

Jefe Agrupación VAO	SSIM	SANGIOVANNI LUIS	BERNASCONI - LA PAMPA
Conductor	CPIM	LOPEZ CARLOS	FLORENCIO VARELA
Apuntador	CIMQ	DURAN JUAN	SANTA LUCIA - SAN JUAN
Tripulante	CC62	MEONITZ ESTEBAN	CHUBUT S/Nº- TIGRE - BUENOS AS.
Conductor	CSIM	TORINO DOMINGO	GINES - SAN LUIS
Apuntador	SSMQ	ABREGU HUGO	S.M. DE TUCUMAN - TUCUMAN
Tripulante	CC62	VERA ALFREDO	BELGRANO 2939 - CAPITAL FEDERAL
Conductor	CIIM	SUTARA CARLOS	GENERAL GUEMES - SALTA
Tripulante	CC62	AZCONA ROGELIO	AV. GRL. SAN MARIN - LA VERDE-CHACO
Conductor	CPIM	SALINAS NESOR	LOMAS DE ZAMORA - BUENOS AIRES
Conductor Reemplazante	CSIM	MAZAA ANSELMO	CAPITAL FEDERAL - BUENOS AIRES
Tripulante	CC62	MIRANDA JUAN	MERCEDES - CORRIENTES
Conductor	CIIM	CASTRO HECTOR	CONCORDIA - ENTRE RIOS
Apuntador	CSIM	SOPERES MARCOS	SAN JOSE DEL RINCON -SANTA FE
Tripulante	CC62	OTERO LUIS	IRIONDO 5237 - ROSARIO - SANTA FE

#### AGRUPACION RESERVA

Conductor	SSIM	BATAGLINO OSCAR	CHAJAN - RIO IV - CORDOBA
Apuntador	CSPE	MORALES MARCELINO	RIACHUELO - CORRIENTES
Tripulante	CC62	GUALCO FABIAN	TORRE 7 P 11º "D" - BARRIO AUTO-PISTA-TAPIALES - BUENOS AIRES
Conductor	CSIM	BARROS DOMINGO	S.M. DE TUCUMAN - TUCUMAN
Apuntador	CICA	NIETO JUAN	CAPITAL FEDERAL - BUENOS AIRES
Tripulante	CC62	ROMERO ANTONIO	LA ESCONDIDA - CHACO

#### AGRUPACION COMANDO DE LA FUERZA DE DESEMBARCO

Jefe Agrupación VAO	SSIM	MORALES JULIO	SANTIAGO DEL ESTERO
Conductor	SSIM	OLMEDO JUAN	LOS HORNILLOS - CORDOBA
Operador Caja Maestra	CPIM	CARBALLO ARMANDO	CECEROS - BUENOS AIRES
Operador RE	CPIM	CARRASCO HERIBERTO	RESISTENCIA - CHACO
Operador RE	CSIM	PEREYRA OSCAR DANIEL	SAN MARTIN - BUENOS AIRES
Operador RE	CSIM	LENCINA EDUARDO	JOSE C. PAZ - BUENOS AIRES
Tripulante	CC62	AGUILAR ODILIO	GRL. LOPEZ Y SAN LUIS - VA. CONS-TITUCION - SANTA FE
Conductor	CIIM	CORDO A. HUGO	SAN MIGUEL DE TUCUMAN - TUCUMAN





Apuntador	CSSV	BARRO RAFAEL	CORONEL MOLDES - SALTA
Tripulante	CC62	FARIAS HERMINIO	MEDRANO 1784 - ROSARIO - SANTA FE

#### AGRUPACION MANTENIMIENTO

Jefe de Agrupación	TCTE	LACALLE JOSE	CAPITAL FEDERAL
Conductor VAOR/Edo.	SSIM	COSTANTINO DANIEL	PUERTO BELGRANO - BUENOS AIRES
Edo. Mantenimiento Elec.	SSIM	LOPEZ ERNESTO EDUARDO	CORDOBA - CORDOBA
Electricista	CSIM	KOCH GUILLERMO	SAN JUSTO - BUENOS AIRES (baja)
Ayte. Mecánico	CC62	FERRARI RAUL	JULIAN AGUIRRE S/Nº - ESCOBAR-BS.AS
Teller de mecánico	CC62	GIMENEZ RUBEN	MZA. 30 CASA 689 - PTE. DERQUI - BUENOS AIRES
Ayte. Mecánico	CC62	CASSIANO HECTOR	SAN JAVIER 2140 -P.PODESTA - BS.AS
Ayte. Mecánico	CC62	LANZA ROBERTO	DARDO ROCHA 1454-S.A.DE PADUA-BS.A
Conductor VARG	CIIM	ZALAZAR HUGO	SANTA ROSA - SAN LUIS
Ayte. Mecánico	CC62	NOGEROL MARIO	SARMIENTO 1418-S.A.DE PADUA-BS.AS.
Ayte. Mecánico	CC62	CUESTA FELIX	LOPEZ Y PLANES 16 - CONCEPCION DEL BERMEJO - CHACO

#### AGRUPACION ARTILLERIA

Jefe Agrupación VAR	TFIM	BARRALES JORGE	MORON - BUENOS AIRES
Edo. Agrup. VAR	SPMA	HERRERA MARTEL	LA PUERTA - AMBATO - CATAMARCA
Edo.Mantenimiento VAR	SSIM	ROMANO ANDRES	LA GRANJA - TUCUMAN
Conductor VAR	CPMA	COMELLI ROBERTO	SAN MARTIN - BUENOS AIRES
Tripulante	CC62	OROZCO MIGUEL	J.BAGLIETO S/Nº-LUJAN -BUENOS AS.
Conductor VAR	CIMA	GOMEZ JORGE	ADROGUE - BUENOS AIRES
Conductor Reemplazante	CIMA	APARICIO NICOLAS	POCITO - SALTA
Tripulante	CC62	TORREZ OSCAR	DARDO ROCHA Y BESARES - ACC. N°4 P "E" JOSE INGENIEROS - BS.AS.
Conductor VAR	CIMA	YBARRA RAFAEL	RAFAELA - SANTA FE
Tripulante	CC62	QUEVEDO CARLOS	USPALLATA 2224 -J.C.PAZ-BS.AS.
Tripulante	CC62	GARAVAGLIA DANIEL	BELGRANO 351 - CAÑUELAS - BS.AS.
Conductor	CSMA	RAMIREZ FELIX	SANTO TOME - CORRIENTES
Tripulante	CC62	GRASSI GABRIEL	Belgrano 1270 - CAPITAL FEDERAL
Tripulante	CC62	APARICIO RUBEN	ESCOBAR Y ELIZARDE - LIBERTAD BUENOS AIRES

#### AGRUPACION SANIDAD

Conductor VAR	CSMA	PAREDES MARCELINO	SAN ROQUE - CORRIENTES
Tripulante	CC62	CASTILLO OSCAR	R. CASTILLO 169-HURLINGAN-BS.AS.
Tripulante	CC62	GONZALEZ HECTOR	CORRIENTES 5867 -ROSARIO-SANTA FE

#### AGRUPACION CLASE III

Conductor	CIMA	BURGOS CARLOS	ROSARIO DE LERMA - SALTA
Tripulante	CC62	MORA ARNALDO	PASAJE CORREA 865-ROSARIO-STA. FE
Tripulante	CC62	LIBERTI OSCAR	S. MARTIN 1088-Va.MUGETA-STA. FE
Conductor	CSMA	ALVAREZ DANIEL	LA PUERTA-CORDOBA
Conductor Reemplazante	MIMA	LOPEZ RAMON	BARRANQUERAS - CHACO
Tripulante	CC62	LIZARRAGA JORGE	PJE. MAIRA 4820 -ROSARIO-STA. FE

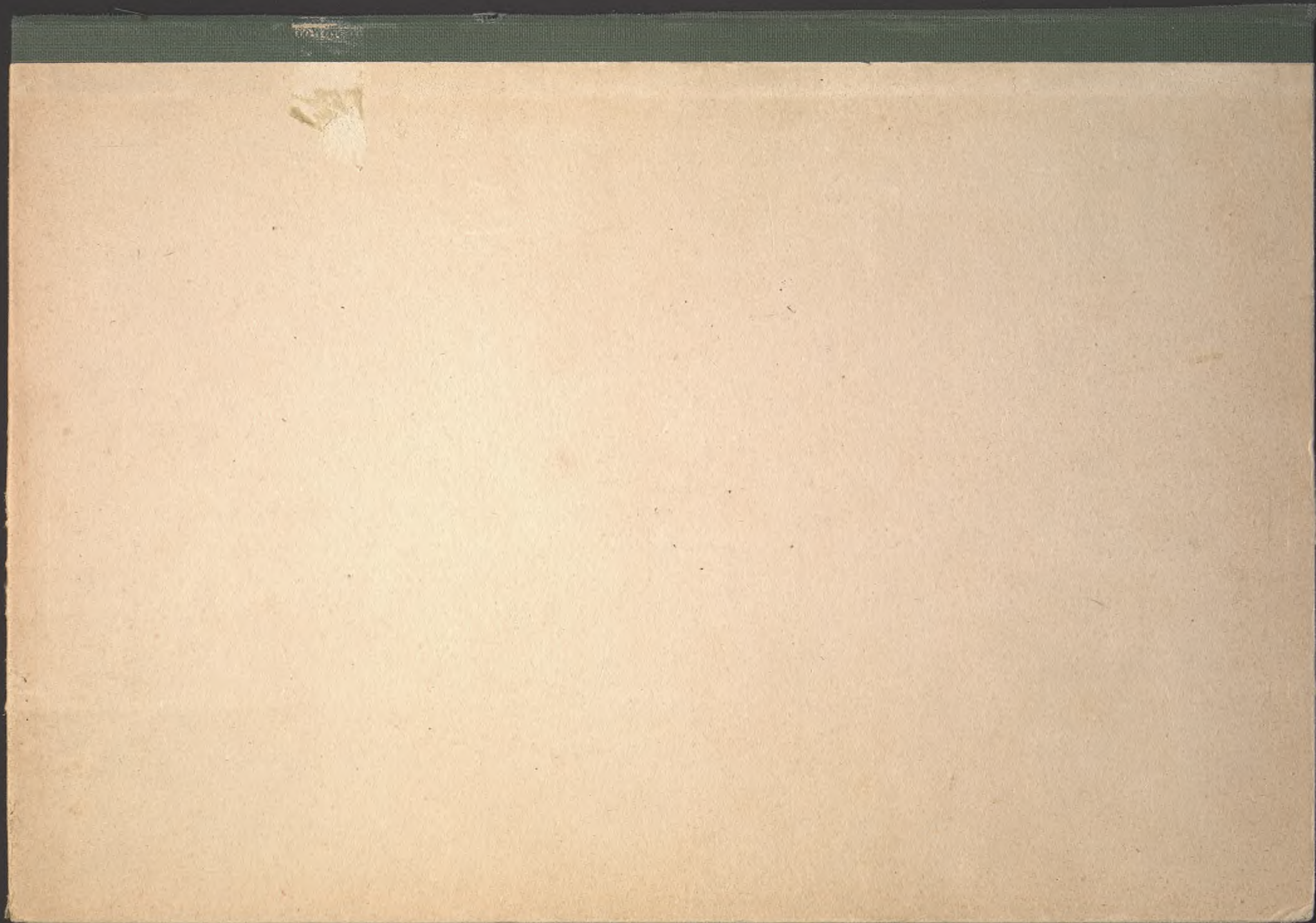




<u>PUESTO DE COMBATE</u>	<u>GRADO</u>	<u>APELLIDO Y NOMBRES</u>	<u>DOMICILIO /LUGAR NACIMIENTO</u>
Jefe de Sección	TNIM	GUILLERMO LUNA	CAPITAL FEDERAL
2° Jefe de Sección	TCIM	ROBERTO GIUSTI	CAPITAL FEDERAL
Jefe Grupo Tiradores	CSIM	SERGIO PECOT	LAPRIDA - BUENOS AIRES
Jefe Pelotón Fuego	CC62	JUAN CISTERNA	PATRICIA ARGENTINA S/N°-TUNUYAN MENDOZA
Apuntador	CC62	SOSA MARIO	DRUMOND, S/N°-LUJAN DE CUYO -MZA.
Apuntador	CC62	VICENTE EMULO	O'HIGGINS 681-S. MARTIN- MENDOZA
Jefe Pelotón Fuego	CC62	CARLOS VELIZ	EST.CHUPIPOZO-LA BANDA-SGO.DEL EST.
Apuntador	CC62	ADAN SORIA	SAN FELIX-DTO.GIMENEZ-SGO.DEL EST.
Auxiliar	CC62	MIGUEL AVILA	SAEN PEÑA 6°Pje. SANTIAGO DEL ESTE
Jefe Pelotón Fuego	CC62	MARIO CHAPARRO	SUNCO CORRAL-SANTIAGO DEL ESTERO
Apuntador	CC62	PEDRO BARRAZA	GUAYCONDO 3°Pje. 527-SGO. DEL EST.
Auxiliar	CC62	AVELARDO LLAMAS	SAEN PEÑA 2068 - SGO. DEL ESTERO
Jefe Grupo Tiradores	CSIM	VICTOR IBÁÑEZ	GODOY CRUZ - MENDOZA
Jefe Pelotón Fuego	CC62	ALBERTO RIVERA	LIBERTAD 5564 3°Piso Dto. "3" MAR DEL PLATA - BUENOS AIRES
Apuntador	CC62	JUAN ZUÑIGA	CENTENARIO 904 -COMODORO RIVADAVIA CHUBUT
Auxiliar	CC62	MANUEL BORQUEZ	ARISTOBULO DEL VALLE 17855 - COMO-DORO RIVADAVIA - CHUBUT
Jefe Pelotón Fuego	CC62	JUAN PEREZ	CACIQUE CASTRIEL 973-AZUL-BS.AS.
Apuntador	CC62	* JORGE AGUILA	ROCA 1090-PICUNLEUFU -CUTRALCO NEUQUEN
Apuntador	CC62	HERNAN MORENO	RICHERI 4006 - NEUQUEN
Jefe Pelotón Fuego	CC62	* MARIO ALMONACID	ARAUCARIAS 665 -COMODORO RIVADAVIA CHUBUT
Apuntador	CC62	HECTOR OZAN	MOYANO Mza. "C" CASA 8-MAIPU-MZA.
Auxiliar	CC62	MANUEL LEZAMA	ROCA S/N° -MAQUINCHAO-R. NEGRO
Jefe Grupo Mort. 81	CPIM	JULIO FERNANDEZ	TUCUMAN - CAPITAL
Apuntador Mor 60	CC62	ALBERTO TABERNINE	CHACRA 60 LOTE 7 -V. REGINA- VILLA RIO NEGRO
Cargador Mor 60	CC62	NESTOR VILLALBA	ABSALON ROJA 485- SGO. DEL ESTERO
Abastecedor MOR 60	CC62	DELFOR BRAVO	FIGUEROA-V. FIGUEROA-SGO.DEL EST.
Apuntador Mor 60	CC62	HUGO ESCOBAR	MANUEL ESTRADA S/N°-CLOTIER-NEUQUEN
Cargador Mor 60	CC62	JAVIER LOPEZ	ROCA 3095 - MAR DEL PLATA - BS.AS.
Abastecedor Mor 60	CC62	CARLOS MAFFIA	CALLE 7 entre 10 y 20 S/N°- 25 DE MAYO - BUENOS AIRES
Apuntador Mor 60	CC62	PEDRO QUESADA	B°ESTE -V. REGINA-RIO NEGRO
Cargador Mor 60	CC62	JORGE CORTEZ	LOZANO S/N°-ALBARDON-SAN JUAN
Abastecedor Mor 60	CC62	VICTOR SIERRA	JUJUY 40 -ALBARDON - SAN JUAN
Jefe Grupo MAG	CSIM	CESAR ARCE	SAUCE DE LUNA - ENTRE RIOS
Jefe Pieza MAG	CC62	JORGE CARRIZO	V. SARFIELD 2000-TRES ARROYOS-MZA
Apuntador MAG	CC62	VICTOR GRAMAJO	JUARES 456 - SGO. DEL ESTERO
Auxiliar MAG	CC62	MIGUEL ALVARADO	MONTE QUEMADO-COPO-SGO. DEL ESTERO
Jefe Pieza MAG	CC62	ALEJANDRO PELLEGRINO	BROWN 3356-MAR DEL PLATA - BS.AS.
Apuntador MAG	CC62	JOSE PONCE	CAMPO GALLO-TINTILA-SGO. DEL ESTE
Auxiliar MAG	CC62	RUBEN RIVERO	TUCUMAN 1835-LOMA HERMOSA-BS. AS.
Enfermero	CC62	JUAN CHAPARRO	CALLE 11-QUINTO CUARTEL- POCITO SAN JUAN

\* Muertos en el Combate en GRYTVIKEN







TARJETA DE REGISTRO DE DIGITALIZACIÓN- METADATOS	
DENOMINACIÓN	DESCRIPCIÓN
Institución que custodia el documento	<i>Archivo Histórico del Departamento de Estudios Históricos Navales Laurio H. Destéfani</i>
Nivel de descripción	<i>Expediente (Carpeta) 6-B-1Tomo II</i>
Serie documental	<i>Informes Finales</i>
Título	<i>Operación Rosario II</i>
Unidad productora:	<i>Comisión de Análisis de Acciones de Combate – Armada Argentina.</i>
Fecha/s del documento	<i>Sin Identificar</i>
Cantidad de Folios	286
Tamaño (Megabytes)	978 Megabytes
Fecha de captura de imágenes	25/03/2022
Formato digital	PDF Multipagina
Resolución de captura (ppp)	300 ppp
Responsable de la digitalización	<i>Agcv Doc. Gracca Manuela.</i>
Condiciones de acceso	<u><a href="https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/condiciones_de_consulta_para_los_documentos_vinculados_al_conflicto_belico.pdf">https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/condiciones_de_consulta_para_los_documentos_vinculados_al_conflicto_belico.pdf</a></u>
Software para OCR	Nitro Pro
Hardware para escaneado	COPYBOOK I2S
Observaciones	
Responsable de Metadatos:	<i>Agcv Docs Gracca Manuela - Gandini Mauro.</i> .