

Operaciones militares británicas en Río Grande en 1982

Oscar Mastropiero. Universidad Nacional del Centro. ReFEM 2065. REDAPPE.
oscarmastropiero@gmail.com

Carlos Andrés Tear. Universidad del Salvador. ReFEM 2065.
tearcarlos@gmail.com

Introducción

La guerra de las Malvinas incluyó los archipiélagos del Atlántico Sur: Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur. El conflicto bélico tuvo un carácter fundamentalmente aeronaval por las particularidades del espacio geográfico donde se llevó adelante. Los combates más relevantes son los terrestres en Darwin, en las alturas próximas a Puerto Argentino, y la batalla aeronaval entorno a las Islas.

Mucho se ha escrito y analizado sobre las acciones militares de uno y otro país en las Islas Malvinas. Menos conocido, poco investigado y con mucho por hacer son los intentos de ataque británico a la Isla Grande de Tierra del Fuego, en el área de la ciudad de Río Grande, sobre la costa del Océano Atlántico.

El presente trabajo busca dar a conocer los hechos ocurridos en Tierra del Fuego durante el mes de mayo de 1982, cuando comandos británicos intentaron atacar las instalaciones militares argentinas ubicadas en la ciudad de Río Grande.

Inicio del conflicto del Atlántico Sur

Una vez llevada adelante la recuperación de las Islas Malvinas y Georgias del Sur por parte de la Argentina el 2 y 3 de abril de 1982 respectivamente, el Reino Unido decidió enviar una fuerza de tareas para desalojar a los argentinos, como había ocurrido en 1833. La fuerza naval se componía de más de 100 buques de diferente tipo. Las naves más modernas de la flota, incluido dos portaaviones, fueron enviados al Atlántico Sur, en un derrotero que duró algo menos de un mes.

El día 4 de mayo se produce el primer gran golpe por parte de la aviación argentina cuando dos aviones Super Etendard de la Armada, hunden al buque más moderno e insignia de la flota británica con un misil Exocet, el destructor Sheffield. En ese momento la Argentina contaba con 3 aviones Super Etendard y 5 misiles Exocet.

Debido al embargo militar establecido por Gran Bretaña, mediante el cual se prohibía la venta de armamento a nuestro país, Francia no entregó los demás aviones y misiles adquiridos, con lo cual la Argentina perdió gran parte del potencial aeronaval con el que podría haber contado. Fue una falta de previsión, en realidad, por parte de las autoridades del país que tendrían que haberse dado cuenta que esto iba a ocurrir.

Los aviones Super Etendard operaban desde la Base Aeronaval Almirante Quijada, con asiento en la ciudad de Río Grande, Tierra del Fuego. Posteriormente, desde esa misma Base Aeronaval y con el mismo sistema de armas, se producirían los ataques al portacontenedores Atlantic Conveyor y al portaaviones Invencible.

La Base Aeronaval Almirante Quijada, Río Grande, Tierra del Fuego

La importancia que adquirió la base de Río Grande a partir del hundimiento del destructor Sheffield fue trascendente. Se convirtió, a partir de allí, en un objetivo militar británico. Su comandante en 1982 era el Capitán de Fragata Alfredo Dardo Dabini (Martini, 1992:124).

Su misión fue la de constituirse en base de apoyo contribuyendo al despliegue, proyección de control de medios de la Aviación Naval, Fuerza Aérea Argentina y Prefectura Naval Argentina e integrar el Sistema de Sostén Logístico Móvil Operativo como aeródromo de recepción, reenvío y evacuación de personal y material, a fin de contribuir al desarrollo de las Operaciones Aéreas Navales en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS).

Desde Río Grande se realizaron los vuelos de exploración previos al 2 de abril y ya a partir de los primeros días de abril se inició el despliegue de las distintas unidades aéreas a la base, como así también de una unidad de defensa antiaérea del Ejército Argentino, otra de la Fuerza Aérea y otra de la Armada.

Por parte de la Armada operaron en la base la Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque, la Segunda (Super Etendard) y Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y

Ataque (A4Q), la Primera y Segunda Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil, la Escuadrilla Aeronaval de Exploración, la Primera Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros, la Escuadrilla Aeronaval de Propósitos Generales y la Escuadrilla Aeronaval de Reconocimiento.

La Fuerza Aérea operó con un Escuadrón de MV Dagger de la VI Brigada Aérea, un Escuadrón Canberra MK-62 y el Escuadrón Fénix, ambos de la II Brigada Aérea de Paraná.

Por su parte la Prefectura operó con aviones Skyvan y helicópteros Puma.

Para la defensa terrestre y antiaérea el Comando de la Infantería de Marina destacó personal que contaba con una Compañía de Vigilancia y Seguridad de la Base de Punta Indio, un destacamento de Artillería Antiaérea, un destacamento de artillería antiaérea del Ejército y Fuerza Aérea, una compañía de Ingenieros del Ejército y desprendimientos de la Brigada de Infantería de Marina Nro. 1 (Martini, 1992:556).

Si bien el promedio de personal presente era del orden de 850 hombres, la base llegó a alojar hacia fines de mayo 1200 hombres de las tres Fuerzas Armadas y la Prefectura Naval Argentina, siendo su capacidad prevista para sólo 400. El excedente debió alojarse en bunkers o en diferentes lugares de la ciudad (Martini, 1992:555).

Esta situación generó serios problemas con los servicios que se debían prestar. Se ranchaba en el comedor de la Base y en el de la Aeroestación Civil en cuatro turnos por comida.

La Central de Operaciones de Combate (COC) de la Base era un bunker enterrado, construido como los demás con troncos y maderas, cubiertos por polietileno grueso y tapado con tierra. Consistía en dos grandes salas unidas por un pasillo formando una gran “H”, saturadas de equipos, teléfonos, tableros, mesas de trabajo y un gran “plotting” circular donde estaba representada toda el área de operaciones. Conocida como “el pozo”, en ella pasaban la mayor parte del día el Comandante y su Estado Mayor. El pozo era un hervidero de actividades: planes, órdenes, tensiones, alegrías y amarguras.

Después del 1 de mayo, cuando desembarcó el Grupo Aeronaval Embarcado, el Comandante de la Aviación Naval, desplegó al sur sus unidades aéreas, destacando a

las Segunda y Tercera Escuadrillas Aeronavales de Caza y Ataque a Río Grande y a la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina (S2E y EMB 111) a Río Gallegos, constituyéndose la Base Aeronaval Almirante Quijada en la principal base de operaciones de la Aviación Naval.

A fines de abril, la Base de Río Grande estaba lista para operar dando apoyo y control a todas las aeronaves que operaban en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), bajo el Comando del Comandante de la Aviación Naval (Martini, 1992:129).

La Brigada de Infantería de Marina Nro. 1

La Brigada de Infantería de Marina Nro. 1 era la más importante unidad táctica que disponía la Infantería de Marina dentro de su organización. Por su capacidad y disponibilidad de medios orgánicos, constituía la Reserva Estratégica Operacional en Tierra del Fuego (Muñoz, 2005:38-39). Su comandante era el Capitán de Navío Miguel Pita, quien había cumplido el rol de Segundo Comandante y Jefe de Estado Mayor en la Operación Rosario.

Finalizadas las acciones de la Operación Rosario, inmediatamente se comenzó a analizar y a preparar la participación que tendría la Brigada en los acontecimientos que se avecinaban. Existía la certeza que su participación sería prioritaria. Primeramente se descartó la idea de utilizar toda la Brigada en la isla Gran Malvina ya que no cumplía las condiciones de aptitud y de aceptabilidad (Pita, 1984:160). El 14 de abril de 1982 el Comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS) designa como Reserva Estratégica Operacional del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur a las unidades de la Brigada. Estas directivas estipulaban que la Reserva Operacional Terrestre del Teatro debería estar organizada sobre la base de dos elementos de maniobra: el Batallón de Infantería de Marina Nro. 1 (BIM 1) y el Batallón de Infantería de Marina Nro. 2 (BIM 2), un elemento de apoyo de fuego y un elemento de comando y apoyo logístico (Pita, 1984:160). Para ello se contaba también con las unidades de la Fuerza de Apoyo Anfibio (FAPA), desplegadas igualmente alrededor de Río Grande.

Las previsiones de empleo de esta Reserva del Teatro de Operaciones estaban concebidas para Malvinas y Tierra del Fuego, en ese orden de prioridad. A medida que

trascurrió el tiempo, la Brigada debió incorporarse a las previsiones y consecuentemente a los planes de defensa del área de Río Grande (Pita, 1984:162).

La sucesiva importancia que fue adquiriendo la Base Aeronaval Río Grande se inició con la llegada de los aviones Super Etendard. Todo fue coincidente con el movimiento de la Brigada. Esta se encontraba ubicada en sus alojamientos disponiendo de todos sus medios en oportunidad de producirse el ataque al destructor Sheffield (Pita, 1984:162).

La Brigada realizó su despliegue completo a Río Grande en los últimos días del mes de abril, por medios aéreos de la Armada y de la Fuerza Aérea y por el Buque de Desembarco ARA Cabo San Antonio, que arribó a aquel lugar en los, primeros días del mes de mayo.

Es necesario mencionar que gran parte de los medios de la Infantería de Marina utilizados en Río Grande durante la guerra fueron transportados por el Cabo San Antonio en noviembre de 1981. Camiones, camionetas, spenes, cocinas de campaña, entre otros elementos, fueron dejados en custodia en las instalaciones del BIM 5.

De la directiva recibida surgió que el empleo de la Brigada como Reserva no sería empeñada como gran unidad de batalla en conjunto, sino fraccionada como unidades de tareas o equipos de combate. Todo ello, en el caso de que fuera factible cruzar desde Río Grande a la zona de combate en las islas. A pesar de ello, a mediados de mayo el comandante de la Brigada recibió, ya desplegado con todos sus efectivos en la zona de Río Grande, una carta personal del Comandante de la Infantería de Marina, indicándole que previera su posible cruce a la zona de combate en la isla Soledad, aun cuando el dominio del mar y la superioridad aérea era indiscutibles por parte de las fuerzas británicas (Muñoz, 2005:43).

Una vez llegadas a Río Grande, las unidades se distribuyeron de la siguiente manera (Pita, 1984:161):

-Estancia José Menéndez: BIM 1, Compañía de Exploración y Compañía Antitanque;

-Campamento Central de YPF: BIM 2;

-Frigorífico ex CAP: Batallón de Apoyo Logístico, destacamento del Batallón de Vehículos Anfibios, Batallón Comando de la Brigada, Compañía de Comunicaciones;

-Planta de Aguas Corrientes, ex puesto Tropezón: Batallón de Artillería de Campaña.

-Alojamientos del ex frigorífico CAP Oveja Negra: puesto Comando de la Brigada y alojamiento del personal.

Para el área de Río Grande se concibió un Plan de Defensa con unidades desarrollando su organización del terreno en posiciones defensivas, pero disponiendo una Reserva Mecanizada Motorizada sobre la base del BIM 1, de los vehículos anfibios y de la Compañía de Exploración que contaba con 12 Panhard con cañón de 90 mm y con comunicaciones que permitían una fluida conducción. Esta reserva estaba en condiciones de incidir con velocidad y potencia en todo el ámbito concebido para la defensa (Pita, 1984:162).

El dispositivo de defensa de Río Grande

El puesto de comando de la Base Aeronaval Río Grande, la Central de Operaciones de Combate como se dijo antes, era una construcción fortificada, construido en 1980 a varios metros bajo tierra en uno de los laterales de la pista principal. Este bunker supuestamente a prueba de bombas, tenía todo lo necesario para conducir las operaciones (Muñoz, 2005:49).

Para su defensa aérea, contaba con seis montajes cuádruples de cañones antiaéreos de 20, 30 y 40mm.

Durante las horas de oscuridad los aviones que no estaban afectados a operaciones de vuelo, eran dispersados en distintos lugares, a fin de minimizar los efectos de un eventual sabotaje. Era esta una maniobra complicada, riesgosa y fatigante, pero necesaria.

De acuerdo con la probable amenaza de ataques, los mandos de la Base establecieron tres esquemas de dispersión de aeronaves: cercano, medio y lejano (Muñoz, 2005:53).

Cercano era dentro del aeródromo. Medio, en las inmediaciones, utilizándose los caminos de acceso a la Base, y lejano cuando los aviones debían ser remolcados a la ciudad de Río Grande, cosa esta que ocurrió una sola vez. La dispersión cercana o media se cumplió restringidamente por las enormes dificultades que significaba un traslado nocturno, arrastrando con tractores las delicadas máquinas con el consiguiente peligro de indeseados deterioros y además porque las aeronaves debían estar listas a operar de vuelta en la base antes del crepúsculo matutino. Respecto a la única dispersión lejana, ésta ocurrió en fecha cercana al 17 de mayo, cuando todos los aviones fueron llevados a la ciudad de Río Grande donde quedaron estacionados en la calle cerca de una plaza y frente a un frigorífico donde durmieron los pilotos (Muñoz, 2005:53).

Es de imaginar el esfuerzo que significó para el personal de mantenimiento y apoyo terrestre, quienes debían trabajar toda la noche dispersando y replegando aviones en condiciones meteorológicas generalmente adversas. Estos complicados, riesgosos y fatigantes movimientos contaron siempre con el notable aporte de los efectivos de Infantería de Marina, quienes dispusieron todas las medidas de prevención y seguridad para lograr que dichas aeronaves no sufrieran algún percance y también permanecieran ocultas a miradas ajenas en las rutas y accesos que rodean Río Grande. La Fuerza Aérea mantuvo su comando de Operaciones de Combate en la Torre de Control Civil donde montó un radar de control aéreo de mayor alcance que el de la Base, con lo que se complementó el control aéreo hasta 200 millas (Muñoz, 2005:53).

Fuera de las pocas ocasiones en que los aviones fueron dispersados, los mismos permanecían en un hangar donde dos de ellos siempre se encontraban alistados para salir a operar, en tanto los otros quedaban en reserva. Sin perjuicio de ello casi diariamente uno de los Super Etendard volaba a última hora de la tarde, con su misil Exocet colgado del ala derecha, hacia la Base Aeronaval Comandante Espora donde lo aguardaba un equipo de técnicos del Arsenal Aeronaval Nro. 2 para ponerlo en el banco de pruebas. Cumplido el trámite, la aeronave volvía a Río Grande antes de la finalización del día (Muñoz, 2005:54).

El apresto y desplazamiento de las unidades de Infantería de Marina se concretó de la siguiente manera:

El BIM 1 debió constituirse en Reserva General, sobre vehículos, con el agregado de la Compañía de Exploración y la sección de misiles Mamba de la Compañía Antitanque. Todos ellos se encolumnaron sobre el camino que, desde la zona próxima a la Planta de Aguas Corrientes, conecta con la ruta complementaria que nace frente a la Base Aeronaval, con la finalidad de empeñar dichos efectivos en las inmediaciones de ésta, a la orden del comando de Brigada y ante la posibilidad de acciones del enemigo por medio de helitransporte (Muñoz, 2005:59).

El BIM 2 debió aprestar de inmediato una compañía sobre vehículos y desplazarla al cruce de la Ruta Nacional 3 con la Avda. San Martín; la Compañía Antitanque le agregó un grupo de cañones de 105 mm sin retroceso y se destacaron efectivos para dar seguridad perimetral al radar de la Fuerza Aérea. Con los efectivos restantes del batallón se constituyó una reserva local sobre la planicie ubicada entre el campamento YPF y la localidad de Río Grande para incidir sobre la Base Aeronaval o posibles lugares de helidesembarco y, por último, el Batallón Logístico debió proveer de inmediato tres camiones para incrementar la capacidad de transporte del batallón (Muñoz, 2005:59).

Luego del hundimiento del Crucero Gral. Belgrano, sus buques escoltas, los destructores Bouchard y Piedrabuena fueron destinados al patrullaje de la costa de Tierra del Fuego desde San Sebastián hasta Cabo San Pablo como “piquetes radar” (Muñoz, 2005:61).

Noche del 16 de mayo: submarino y desembarco de comandos

El día 16 de mayo el mar se presentaba calmo. El destructor Bouchard, se encontraba entre cabo del Medio y cabo Domingo, a dos millas ⁽¹⁾ de la costa.

A las 16.30 el jefe de armas submarinas y otro oficial que lo acompañaba detectaron, en la popa del buque, una emisión sonar que consistió en un pim sonar cada cinco o siete segundos, por períodos de quince a treinta minutos discontinuos. A las

¹1 milla marina equivale a 1852 metros.

17.10 se repitió la situación pero en esa oportunidad se logró una escucha hidrofónica (Facchín, 2012:131-132).

Minutos después, entre las 19.05 y las 19.10, en total oscuridad y en el período de emisión establecido, el radarista y el oficial de guardia de la central de informaciones de combate (CIC) observaron que se producía un eco pequeño e intermitente a tres mil yardas (2700 metros) ⁽²⁾ del buque. Inmediatamente, por el canal de comunicaciones que conectaba las centrales de información de combate del Bouchard y el Piedrabuena, se solicitó autorización para continuar emitiendo y para verificar el contacto. A medida que pasaban los minutos, el contacto dejó de ser intermitente. A las 19.12 se convirtió en tres ecos nítidos, con un punto muy intenso y una "V" que salía en la dirección contraria a su movimiento relativo, típico de los botes tipo "gomón", que tantas veces habían observado, desde los repetidores, los operadores radar. Mediante una febril tarea del equipo de la CIC se pudo determinar una velocidad de 18 nudos ⁽³⁾. Los tres ecos se movían en formación, firmes y con un movimiento inteligente (imposible de imitar por fenómenos naturales o por la fauna). Pasaron a mil doscientas yardas (1100 m) del buque como punto más próximo y se alejaron hasta tres mil yardas (2700 m) (Facchín, 2012:132).

A las 19.14, cuatro minutos después de la detección, se cubrió combate, pero el sonar le agregó más dramatismo a la situación: a las 19.18, se informó un rumor hidrofónico. En ese momento los ecos se encontraban a cuatro mil yardas (3657 m). El radar de tiro logró adquirir los blancos a las 19.22 y, simultáneamente, se le solicitó al Oficial en Comando Táctico (OCT), que era el comandante del destructor Piedrabuena, la autorización para abrir fuego con la batería principal, los cañones de 127,2mm. En la CIC, se hicieron esfuerzos denodados para mantener el contacto ya que, para esos momentos, sólo se conservaba un eco firme y dos intermitentes, pero manteniendo la navegación en formación y el rumbo y la velocidad calculados (Facchín, 2012:133).

En la proa se estaba levando anclas para poder tener libertad de maniobra a fin de perseguir los blancos y de evitar la exposición a un eventual ataque submarino. Era muy probable la presencia de una unidad de ese tipo, dado que los acontecimientos de la

² 1 yarda equivale a 0,9144 metros.

³ 1 nudo equivale a 1,852 kilómetros por hora.

mañana y de la tarde, sumados al rumor hidrofónico detectado, indicaban la presencia de un submarino en la zona (Facchín, 2012:133).

A las 19.25 se recibió la autorización para abrir fuego y, con contacto firme en el radar de control tiro, el comandante dio la orden al jefe de artillería para que la batería principal del buque desempeñara, por primera vez en toda la guerra, la función que merecía. De esta manera, se abrió fuego con dos salvas de dos cañones y, luego, de un tercero. Quienes estaban en acción debieron redoblar sus esfuerzos para mantener la cerrada vigilancia sobre los botes. La respuesta no se hizo esperar y los tres ecos se abrieron en forma de abanico, alejándose del buque y los radares pudieron observarlos sólo intermitentemente (Facchín, 2012:133-134).

Se trató de mantener el contacto que, en pocos segundos, se hicieron inconsistentes. Se decidió ir a su encuentro, pero la niebla impedía la búsqueda visual, a pesar de haber encendido todos los reflectores disponibles, fondeando a las 20.40, prácticamente en el mismo lugar que ocupaba el buque antes de la persecución (Facchín, 2012:134).

La Operación Plum Duff: noche del 17 al 18 de mayo

Después del ataque al Sheffield, la opción de atacar el continente fue observada de manera creciente como el único método factible de impedir el despliegue de más misiles Exocet contra la Fuerza de Tareas. La idea de utilizar el mismo método de ataque que comandos ingleses habían realizado en la isla Borbón contra aviones argentinos parecía el más indicado para llevar adelante. El Almirante Woodward consideró que la tarea era vital para la supervivencia de los barcos de la Fuerza de Tarea y la victoria final (Hutchings, 2008:124).

El plan, denominado en código Operación Mikado, requirió que el Escuadrón “B” del SAS (⁴) fuera cargado en dos aviones C130 que serían “aterrizados de emergencia” en la pista de aterrizaje de Río Grande. El objetivo de los comandos era localizar y destruir los aviones Super Etendard y los misiles Exocet allí ubicados. Una

⁴ Special Air Service: creadas en 1940 para efectuar una tarea en el norte de África con el objeto de realizar incursiones sobre las tropas italianas allí desplegadas- Su escudo es un puñal con alas y su lema es “quien arriesga, gana” (Facchin; Speroni, 2009:49)

vez lograda la misión, el escuadrón se retiraría cubierto por la noche e irían a Chile en los C130 si sobrevivían al ataque aéreo, o a pie al oeste si los C130 no podían volar. Los planificadores evaluaron que al aproximarse a la base aeronaval desde el este, a bajo nivel, los C130 podrían permanecer dentro de la cobertura del radar argentino en Río Grande, tan cerca como unas 30 millas. Una vez que los C130 fueran detectados, las fuerzas argentinas tendrían un máximo de seis minutos de tiempo de advertencia del ataque aéreo, evaluados como apenas suficientes para una respuesta efectiva. En cuanto los C130 se detuvieran, tres de los grupos del escuadrón B localizarían y destruirían los aviones y los misiles, mientras que el cuarto grupo atacaría las instalaciones donde se encontraban los oficiales, matando tantos pilotos argentinos como fuera posible (Hutchings, 2008:130-131).

Para que la Operación Mikado pudiera tener éxito, un equipo encubierto necesitaba ser introducido antes del asalto. La operación Plum Duff fue planificada.

Para una operación de tanto riesgo, de tan alto perfil y políticamente sensible para recibir la aprobación final, la inteligencia precisa fue un requisito esencial. Con ese fin, como operación previa, un equipo de voluntarios sería introducido en la Argentina para llevar a cabo un reconocimiento en las cercanías del blanco. Su misión sería confirmar la presencia de los Super Etendard y los misiles Exocet y evaluar la fuerza y el aprestamiento de las fuerza de defensa argentinas. Si el equipo identificaba una oportunidad de destruir los aviones sin mayor asistencia adicional, entonces lo iba a hacer y estarían equipados para ello. Si no era así, entonces la fuerza de ataque principal se desplegaría en los C130. Una cantidad de opciones para el despliegue del equipo de reconocimiento fueron consideradas por la célula de planificación en el Reino Unido para incluir la introducción por paracaídas o submarino. Ambas fueron descartadas pronto en el proceso de planificación: la opción del paracaídas no se podría lograr sin que el avión de entrega fuera detectado por el radar, eliminando así, los elementos de sorpresa y ocultamiento; y la opción del submarino era impracticable por las aguas poco profundas mar adentro en la costa de Tierra del Fuego y la falta de disponibilidad de un submarino convencional en el marco de tiempo requerido. Esto dejó al despliegue por helicóptero como la única opción práctica (Hutchings, 2008:131).

La operación Mikado comenzó cuando el helicóptero Sea King de la Escuadrilla Aérea Naval 846 serie ZA 290 partió en la noche del 17 al 18 de mayo

desde el portaaviones Invencible rumbo al continente, llevando un equipo de nueve hombres del SAS, vestidos con indumentaria bélica ártica noruega y cargados de armas, municiones, equipos de comunicaciones satelitales y mochilas Bergen con comida (Muñoz, 2005:107).

La partida del helicóptero ocurrió a la medianoche, desde una posición cercana a la Isla Beuchene, aproximadamente unas 30 millas al sur de la Isla Gran Malvinas. Inmediatamente después de la partida del helicóptero, el Invencible y sus escoltas, Brilliant y Coventry, viraron para dirigirse inicialmente al este y luego al noreste para reunirse con la Fuerza de Tareas a más de 300 millas de distancia (Hutchings, 2008:144).

Al llegar a algo más 50 millas al este del lugar donde los comandos debían descender del helicóptero, al sur de la bahía San Sebastián, los pilotos notaron un brillo verde directamente delante de ellos. A 4 millas de distancia descubrieron que se encontraban próximos a una plataforma de exploración petrolera off shore de Argentina. Esto hizo que debieran maniobrar hacia el norte para hacer un aterrizaje al norte de San Sebastián. Se encontraban sobrevolando la parte sur del yacimiento de gas Carena (Hutchings, 2008:144-145).

La noche del 17 al 18 de mayo, el Bouchard permanecía fondeado en la misma posición que el día anterior, a una distancia mínima de la costa de dos millas náutica (Facchín, 2012:134).

Aproximadamente a las 04.08, el operador radar informó al oficial de guardia CIC que había detectado algo y le solicitó que se aproximara al repetidor. El oficial de guardia pudo comprobar la presencia de un eco de una aeronave. El operador se trasladó al puente para operar simultáneamente con el radar Decca, que con su emisión podría discernir mejor que había detectado. Poco después se confirmó el eco y ambos radares se mantuvieron en emisión. Se informó del hallazgo al destructor Piedrabuena y se requirió la confirmación a nueve millas de distancia, información que llegó un minuto después. El oficial de guardia CIC ordenó comunicarse con la aeronave por todas las frecuencias posibles sin obtener ninguna respuesta. Asimismo ordenó intentar comunicarse con Río Grande para preguntar si era una aeronave amiga e informar a la Base acerca de la presencia detectada. Ante la imposibilidad de establecer contacto en los circuitos establecidos en el plan de comunicaciones, el oficial de guardia CIC

sugirió al Oficial Control de Tiro que informara a Río Grande. Mientras tanto, la aeronave, que podía ser un helicóptero según su perfil de vuelo, continuaba con su trayectoria hacia tierra firme (Facchín, 2012:135).

A las 04.22, tras una intensa labor, el Bouchard comunicó que había logrado comunicarse con Río Grande y que no había aeronaves amigas volando sobre la zona. La noticia incentivó al equipo CIC para mantener el eco a toda costa (Facchín, 2012:135).

El desvío al norte agregó aproximadamente veinte minutos al vuelo y consumió gran cantidad de combustible. Fue a las 4.30 horas cuando finalmente avistaron la costa argentina. Llegado al extremo norte de la Bahía San Sebastián, giró hacia el sur para volar 18 millas al lugar de aterrizaje en el extremo sur de la bahía (Hutchings, 2008:146).

A las 04.46, el Bouchard informó que la aeronave detectada había descendido y se había perdido cerca de la estancia "La Sara". Mientras tanto, continuaban los ajustes en los equipos de detección, a fin de encontrar un eco en la mancha ámbar que aparecía en el repetidor. Poco después, la aeronave volvió a elevarse y resurgió la tensión para detectarla. Se pudo sostener durante apenas diez minutos. Luego, a las 05.02, el Bouchard informó que estaría en la frontera con Chile (Facchín, 2012:135-136).

Debido a la densa niebla que cubría las proximidades de Río Grande esa noche la velocidad del helicóptero, lo mismo que la visibilidad, se reducían. La superficie en tierra a cualquiera de los lados del helicóptero era la misma: sin rasgos distintivos y vacíos de contrastes. Ascender el helicóptero para volar sobre la capa de niebla y en un nivel mejorado de luz ambiente nos habría expuesto a la detección del radar AN/TPS 43 que se sabía estaba en Río Grande y, en consecuencia, no era una opción.

El piloto aterrizó el helicóptero sabiendo que era la última oportunidad de realizar un aterrizaje seguro mientras permanecía en control total del aparato. La ubicación planificada para el descenso por el equipo de las Fuerzas Especiales era un punto cerca de una estancia aislada, unas 12 millas al noreste de la Base de Río Grande.

En un clima y condiciones de luz cada vez más adversos, volaron a un punto a 7 millas de distancia del destino planificado. El jefe de los SAS sabiendo de las dificultades para ubicar las coordenadas, decidió abortar la misión porque no tenía

confianza en que el helicóptero estuviera exactamente donde los pilotos decían que estaban (Hutchings, 2008:146).

Abortada la misión por decisión del jefe de los SAS, la prioridad era salir del área lo más rápido posible y volar a Chile.

La Operación Mikado

En tierra, las alertas dieron lugar a que el 16 de mayo en horas de la noche se impartieran, a los comandantes subordinados de la Infantería de Marina, las directivas para un patrullado (Muñoz, 2005:62) que se implementó de la siguiente forma:

Batallón de IM Nro. 1: patrullado margen sur del río Grande desde el puente sobre la ruta nacional Nro. 3 a lo largo de la ruta complementaria “b” y control del mencionado puente sobre ruta nacional Nro. 3.

Batallón de IM Nro. 2: patrullado costero y ruta nacional Nro. 3 desde instalaciones del radar de la Fuerza Aérea hasta estancia Las Violetas. Instalar un puesto de control de tránsito sobre la ruta nacional Nro. 3 en puente sobre río Chico; mantener seguridad cercana al radar de Fuerza Aérea.

Compañía de Exploración: patrullado de ruta nacional Nro. 3 y costa desde frigorífico CAP hasta Punta María. Instalar puesto de control de tránsito sobre ruta nacional Nro. 3 en Punta María.

Batallón Logístico: patrullado zonas aledañas al frigorífico CAP y control de Puente Nuevo.

Las diferentes unidades, en la noche del 16 y 17 de mayo, informaron la realización de sus movimientos sin que se registraran novedades.

La operación Mikado consistía en un audaz golpe a la Base de Río Grande, donde se desembarcarían dos equipos de quince comandos del SAS, cuya misión sería destruir la pista e instalaciones con equipos de demolición e incendio (Fernández Real, 1997:26).

Hay versiones que dicen que se buscaron radioperadores que hablaran con modismos argentinos para hacer el aterrizaje en la pista, ya que tenían grabaciones de las efectuadas por los C130 argentinos. Los incursos quedarían en las cabeceras con sus turbohélices en marcha mientras grupos especializados descendían con Land Rovers por las rampas traseras. La pista se destruiría en la mitad de su longitud para impedir el despegue de los cazabombarderos argentinos, pero dejando un margen suficiente como para que los Hércules ingleses pudieran salir, ya que estas máquinas tienen la posibilidad de operar en costa distancia (STOL) (Fernández Real, 1997:27).

Se había previsto que los dos aviones atacantes siguieran rutas de aproximación y aterrizaje similares a las habituales de las máquinas argentinas. Pero para brindar un apoyo de guía final, se iba a instalar un pequeño radiofaro de guía satelital con VHF en un punto desierto del Estrecho de Magallanes, para lo cual se desplegó secretamente el helicóptero Sea King de la Operación Plum Duff (Fernández Real, 1997:27).

Los aviones británicos partieron de la base de la Isla Ascensión equipados con sistemas Omega (⁵) y provistos de lanzas para reabastecimiento en vuelo.

Sin embargo, al no recibir del helicóptero Sea King las comunicaciones en claves previstas para coordinar la operación, y como esa parte de la misión era fundamental, se hizo abortar el operativo y los dos Hércules con sus equipos regresaron a su base (Fernández Real, 1997:28).

Consideraciones finales

Toda la base aeronaval Río Grande estuvo a punto de ser blanco de un desembarco aéreo, pero a efectos de evitar un estruendoso fracaso, algún previsor estratega del mando británico decidió, en el momento oportuno, dar marcha atrás con este tipo de operación y optar por una última posibilidad de desembarco anfibio (Muñoz, 2005:122).

El sistema de seguridad implantado por el comando de la Brigada de IM y de la Fuerza de IM había dado resultado. La actividad de sistemáticas y ofensivas patrullas

⁵ Sistema Global de Navegación por Satélite.

lograron, aun sin saberlo en un principio, que los comandos británicos se vieran impedidos de desarrollar cómodamente su plan acción. Pese a ello cuanto se tuvo la información confirmada, el día 26 de mayo, que los tres hombres de la tripulación del Sea King se habían entregado a las autoridades chilenas y no se mencionaban en absoluto otros efectivos que pudieran haber transportado, ello confirmó aún más la presunción de que, antes de entrar en territorio chileno, dicha máquina enemiga, a pesar de que se habría posado aún por breves momentos en territorio nacional, había dejado en tierra un grupo de comandos. Todo ese tiempo se tuvo el pensamiento de que dichos incursos clandestinos se encontrarían infiltrados para tratar de observar la actividad del área; quizás intentar en lo posible alguna acción punitiva o al menos implantar la imprescindible baliza que pudiera guiar a aviones de gran porte trayendo el grueso de una fuerza invasora (Muñoz, 2005:123).

La presencia de las unidades de la Infantería de Marina y la patrulla de los dos destructores en la costa de Río Grande hizo fracasar en dos oportunidades el intento de ataque proyectado desde el mar y desde el aire el 16 y 17 de mayo de 1982 por las fuerzas británicas (Facchín, 2012:136).

A pesar del celoso resguardo de información de los británicos, se puede conjeturar que, si bien la noche del 17 al 18 de mayo los aviones y sus pilotos estaban cumpliendo un programa de dispersión lejana, que hubiese dificultado la destrucción por parte de los comandos británicos, algo muy diferente ocurrió la noche del 16 de mayo. Durante esa noche, el destructor Bouchard, al detectar los ecos de tres botes y luego de abrir fuego, probablemente impidió que los comandos desembarcados de un submarino pudieran llevar a cabo su cometido. A partir de ese momento, la sorpresa se había perdido y, al menos en los destructores, el nivel de alerta era mayor que el que se tenía antes de la noche del 16 de mayo (Facchín, 2012:142).

Importa destacar la trascendencia que los mandos británicos le dieron a este operativo, pese a su frustración, pues los pilotos del Sea King caído recibieron una condecoración que sigue en importancia a la Cruz de la Reina Victoria dentro del rango del honor militar inglés (Fernández Real, 1997:30).

Pese a que la decisión de destinar a la Brigada de Infantería de Marina Nro. 1 al área de Río Grande causó en un principio cierta desilusión entre sus integrantes, quienes siempre abrigaron la esperanza de ser empleados en Malvinas, más adelante

llegaron a apreciar como una acertada coincidencia el hecho de ser destinados a ese lugar como Reserva Estratégica Operacional del Teatro de Operaciones, lo que les permitió, debido a la proximidad con la Base Aeronaval Almirante Quijada, poder participar juntamente con los efectivos de la Fuerza de Infantería de Marina Nro. 1 y brindar, con todos los medios que disponía, una adecuada protección a la misma (Muñoz, 2005:43).

Río Grande se transformó en zona de guerra, no solamente por la presencia de las aeronaves argentinas que diariamente atacaban a la flota británica, sino porque los ingleses pusieron un pie en tierra en sus proximidades, con lo cual las fuerzas militares estuvieron prácticamente cara a cara. La oscuridad impidió el encuentro y los disparos. Fueron los británicos quienes perforaron la zona de exclusión impuesta por ellos mismos, pero al mismo tiempo fueron quienes atravesaron el límite arbitrario establecido por nuestro país para determinar qué zona era de guerra y cual no, es decir, el límite de 12 millas marinas.

La Armada, sobre la que se construyó la Operación Rosario y era la responsable de proteger la costa argentina, no ha medido con la misma vara a los tripulantes de los buques de superficie y submarinos y a su Infantería de Marina. A aquellos se los considera haber estado en zona de guerra, aun en los casos en que no hayan tenido encuentros con navíos enemigos. Muchos buques, como el portaaviones “ARA 25 de Mayo” fueron protegidos en su asiento natural en la Base Naval de Puerto Belgrano luego del 1 de mayo. Sin embargo, y seguramente así ocurrió, muchos de ellos estuvieron siendo observados por los submarinos británicos. Pero sí es cierto que navegaron más allá de las 12 millas.

La Infantería de Marina debió proteger la zona próxima a Río Grande, sin posibilidades de salir de las 12 millas marinas; pero, al igual que los submarinos británicos con los buques argentinos, los infantes de marina estuvieron siendo observados por los comandos británicos, quienes encontraron un férreo sistema de defensa que hizo fracasar cualquier intento de acción militar sobre el aeropuerto. Pero esas acciones poco valor y reconocimiento tienen.

Los testimonios sobre las intenciones de ataque al continente y a Tierra del Fuego son numerosos. Por el lado británico se puede hacer referencia a los libros publicados por el piloto del helicóptero destruido en Punta Arena, Richard Hutchings

(2011) o por uno de los commandos de la Operación Plum Duff, Ewen Southby-Taylor (2014).

Del lado argentino, además de libros o artículos escritos, citar algunas de las palabras que reflejan los momentos que se vivieron bien al sur de nuestro país. La entonces presidente de la Nación Cristina Fernández hizo mención a la situación de Río Gallegos durante el conflicto. En su discurso del 2 de abril de 2015 en la ciudad de Ushuaia expresó que “nosotros patagónicos, ríogalleguinos lo vivíamos también con miedo porque... nos habían dicho que una de las estrategias de los ingleses era, para terminar definitivamente la guerra, bombardear la ciudad de Río Gallegos... Por lo tanto, había operativos de oscurecimientos, hubo también simulacros de bombardeos, con sirenas por la noche, operativos con total oscurecimiento... no sabiendo qué iba a pasar esa noche o al otro día” (Casa Rosada Presidencia, 02/04/2015).

De la misma manera, la esposa de un artillero de la Fuerza Aérea Argentina en Malvinas, da cuenta de la situación vivida en Río Gallegos. Su propio esposo le pidió que se fuera de la ciudad “porque también había posibilidades de que atacaran el continente” (Astigueta; Vera, 2018:46).

Como conclusión final del trabajo se puede hacer referencia a las palabras del Comandante del BIM 1, Contraalmirante IM Luis Carbajal, las cuales son muy claras y específicas, al asegurar que en Tierra del Fuego su unidad estuvo en zona de riesgo y que en muchas de las misiones que debieron enfrentar sus hombres “hubo olor a enemigo” (La Gaceta Malvinense, 2012:16).

Bibliografía

AMENDOLARA Alejandro (24/04/2019): “‘Opción 13’: el plan secreto de los ingleses para bombardear Buenos Aires durante la guerra de Malvinas”. En **Infobae**. Buenos Aires. <https://www.infobae.com/sociedad/2019/04/24/opcion-13-el-plan-secreto-de-los-ingleses-para-bombardear-buenos-aires-durante-la-guerra-de-malvinas/>. Consultado el 25/04/2019.

ASTIGUETA Cecilia; VERA Nevía (2018): **Malvinas en Familia. Relatos testimoniales de Veteranos de la Guerra de Malvinas y sus familias**. Secretaría de

Extensión Universidad Nacional del Centro de la provincia de Buenos Aires. Tandil.
100 p.

BULFON Oscar Víctor (2014): **Bautismo de fuego. Reconquista de las Georgias del Sur. 1982.** Cata. Buenos Aires. 191 p.

CASTRO FOX Rodolfo A. (2007): “La Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque a 25 años del conflicto del Atlántico Sur. Una aproximación a la verdad histórica”. En **Boletín del Centro Naval**. Año 126. Vol. CXXV. Nro. 817. Buenos Aires. pp 227-233.

FACCHIN Eugenio L.; SPERONI José L. (2009): “El Bouchard y el fracaso de la operación británica Mikado”. En **Boletín del Centro Naval**. Año 127. Vol. CXXVII. Nro. 823. Buenos Aires. pp 41-52.

FACCHIN Eugenio L. (2012): **Un buque, dos banderas, mil combates. Bouchard “D 26”. La historia nunca contada del destructor ARA “Bouchard” en la guerra por Malvinas.** Edición de Autor. Buenos Aires. 191 p.

FERNANDEZ REAL Oscar (1997): “Misión secreta británica durante Malvinas”. En **Aeroespacio**. Año LVI. Nro. 518. Buenos Aires. pp 26-30.

HUTCHINGS Richard (2011): **Special forces pilot. A flying memoir of the Falklands War.** Pen & Sword. Barnsley, England. 210 p.

LA GACETA MALVINENSE (2012): “Alocución del Sr. Contraalmirante de Infantería de Marina Don Luis Alberto Carbajal, Comandante del Batallón de Infantería de Marina Nro. 1 en 1982. 6 de octubre de 2012”. En **La Gaceta Malvinense**. Asociación de Veteranos de Guerra de Malvinas. Año XI. Nro. 44. Buenos Aires. p 16.

LA GACETA MALVINENSE (2018): “La misión de las tropas especiales británicas (SAS) sobre Tierra del Fuego”. En **La Gaceta Malvinense**. Asociación de Veteranos de Guerra de Malvinas. Año XVII. Nro. 69. Agosto 2018. Buenos Aires. pp 20-22.

LARRAQUY Marcelo (2020): **La guerra invisible. El último secreto de Malvinas.** Sudamericana. Buenos Aires. 240 p.

MARTINI Héctor A. (1992): **Historia de la Aviación Naval Argentina (conflicto del Atlántico Sur)**. T III. Departamento de Estudios Históricos de la Armada. Buenos Aires. 625 p.

MASTROPIERRO Oscar; TEAR Carlos; ARGEMI Daniel (2015): “Una historia poco conocida ¿Qué pasó en Tierra del Fuego en 1982?”. En **IV Jornadas de la Red Federal de Estudios sobre Malvinas “Malvinas: oportunidades y desafíos en el pasado, presente y futuro de la cuestión”**. Red Federal de Estudios sobre Malvinas. Universidad Católica de Santiago del Estero. Departamento Académico San Salvador. San Salvador de Jujuy. 7 y 8 de mayo de 2015. 16 p.

MAYORGA Horacio A. (1998): **No vencidos. Relato de las operaciones navales en el conflicto del Atlántico Sur**. Planeta. Buenos Aires. 529 p.

MUÑOZ Jorge (2005): **¡Ataquen Río Grande! Operación Mikado**. Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires. 152 p.

MUÑOZ Jorge (2017): **Al borde del holocausto nuclear. Malvinas 1982**. Argentinidad. Buenos Aires. 168 p.

OLARTE Jorge Gabriel (2017): **Tres andanadas en la oscuridad. El desempeño del destructor ‘ARA Bouchard` durante la Guerra de las Malvinas**. Prosa. Buenos Aires. 262 p.

PITA Miguel Ángel (1984): “Intervención de la Brigada de Infantería de Marina Nro. 1”. En **Boletín del Centro Naval**. Buenos Aires. Nro. 739. pp 41-52.

REPÚBLICA ARGENTINA. PRESIDENCIA DE LA NACIÓN: “Palabras de la Presidenta de la Nación, Cristina Fernández de Kirchner, en el acto central del día del Veterano y de los Caídos en la guerra de Malvinas, en Ushuaia, provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur”.

<https://www.caserosada.gob.ar/informacion/archivo/28517-palabras-de-la-presidenta-de-la-nacion-cristina-fernandez-de-kirchner-en-el-acto-central-del-dia-del-veterano-y-de-los-caidos-en-la-guerra-de-malvinas-en-ushuaia-provincia-de-tierra-del-fuego-antartida-e-islas-del-atlantico-sur>. Consultado el 15 de febrero de 2021.

SCIARONI Mariano (2010): **Malvinas. Tras los submarinos ingleses.** Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires. 208 p.

SOUTHBY-TAILYOUR Ewen (2014): **Exocet Falklands: The Untold Story of Special Forces Operations.** Pen & Sword. Barnsley, England. 336 p.

SOUTHBY-TAILYOUR Ewen (2018): **Objetivo Exocet. Operaciones secretas británicas en el continente durante la guerra de Malvinas.** Traducción y edición de Alejandro J. Amendolara Bourdette. Buenos Aires. 424 p.

WEST Nigel (1997): **La guerra secreta por las Malvinas, los Exocets y el espionaje internacional.** Sudamericana. Buenos Aires. 259 p.