

Carlos L. Alfonso

## LA CORBETA ARA GUERRICO Y EL CONFLICTO AUSTRAL GRYTVIKEN –GEORGIAS DEL SUR–, EL “ATAQUE FRUSTADO” Y EL CONTROL DEL MAR

A 30 años. Dedicado a la dotación de la corbeta *Guerrico* de 1982

### Introducción

**C**orría diciembre de 1981 cuando el suscripto recibió con alegría la noticia de que durante 1982 continuaría como Comandante de la corbeta *Guerrico*. Con ello comenzaba a tener efecto una sabia decisión de la Armada: que la duración de algunos Comandos pasaran a ser de dos años en lugar de un año o seis meses, como ocurría en esos tiempos. Seguramente el lector se preguntará qué relación tiene ello con el tema de este artículo, pero si tiene un poco de paciencia y continúa leyendo se lo aclararé más abajo.

En enero de 1982 la dotación de la *Guerrico* salió de licencia anual en un solo trozo <sup>(1)</sup> para permitir al regreso entrar en uno de los períodos de mantenimiento previstos. Al volver, y tras una breve salida al mar de tres días, comenzaron los desarmes propios de esos períodos de mantenimiento planificado y los preparativos para entrar a dique seco en el mes de marzo.

*El Vicealmirante VGM (R) Carlos Luis Alfonso es egresado de la Escuela Naval Militar como integrante de la promoción 85 a fines de 1958.*

*Prestó servicios en el crucero General Belgrano, en los destructores Buenos Aires y Rosales y en la Escuadrilla de Antimorado. Fue Comandante del cazaminas Chaco en 1977 y de la corbeta Guerrico en los años 1981 y 1982. Con dicho buque participó activamente en la recuperación de las Islas Georgias del Sur y en todo el conflicto del Atlántico Sur. Cursó la Escuela Politécnica Naval, la Escuela de Guerra Naval Argentina y la del Brasil, y el Curso Superior de Defensa Continental en el Colegio Interamericano de Defensa en Washington DC.*

*Director de la Escuela de Guerra Naval Argentina en los años*

[Sigue en la siguiente página.](#)

(1) *Las licencias, como así también algunas actividades se ejecutan por turnos. Esos turnos son llamados trozos.*



Viene de la página anterior.

1988 y 1989 y de la Escuela de Defensa Nacional en el año 1997.

Director General del Material Naval durante los años 1989 a 2003.

Subsecretario de Política y Estrategia del Ministerio de Defensa en el año 1998.

De 1997 al 2009, Director Académico del Centro de Estudios Estratégicos de la Armada Argentina y, paralelamente, Juez Militar Especial de la Armada.

Condecorado por los gobiernos y Armadas del Brasil y Venezuela, por la Junta Interamericana de Defensa, y distinguido por su participación en el conflicto del Atlántico Sur por el honorable Congreso de la Nación y la Medalla al Mérito Naval otorgada por la Armada Argentina.

En el año 2006 cumplió sus bodas de oro de servicios activos en la Armada Argentina.

Presidente del Comité Editorial del Boletín del Centro Naval.



Isla San Pedro, Archipiélago Georgias del Sur.

Si bien Puerto Belgrano seguía con la lasitud propia de todo período de verano, la dotación de la *Guerrico* observaba, casi con asombro, especialmente para quienes llevábamos varios años en la Flota de Mar, un despliegue poco común, previo a la primera etapa de mar, que ocurría en casi todos los muelles de la dársena de la Base Naval.

Estas intensas actividades fueron incrementándose con el transcurrir de los días del mes de marzo, hasta que un día la Flota y los Infantes de Marina, sus equipos y vehículos desaparecieron de la dársena. Una insólita e inquietante calma la inundó nuevamente.

Lo cierto es que, sin conocer exactamente qué iba a ocurrir, corrían por doquier rumores de que algo importante se estaba gestando. Mientras tanto, la *Guerrico* continuaba en su período de mantenimiento programado.

Entrados a dique seco el 26 de marzo, continuaron los desarmes que eran moneda corriente en todos los cargos del buque para dolor de cabeza del 2.º Comandante, los Jefes y Suboficiales de Cargo.

En esas circunstancias, y sin mediar explicación alguna, recibí la orden de suspender el mantenimiento programado, rearmar el buque, y presentarme al Jefe de Operaciones del Estado Mayor General de la Armada en el Edificio Libertad.

Viajé a Buenos Aires, donde el citado Jefe me puso al tanto de la situación. En síntesis, debíamos embarcar 40 Infantes de Marina, trasladarlos a la Isla San Pedro en las Georgias del Sur, entregarlos al buque polar *Bahía Paraíso*, donde enarbolaba su insignia el Comandante de la Fuerza Naval Antártica y apoyar la acción de recuperación de esas islas evitando la intervención de un navío inglés, el anterior *Endurance*, que podía estar en la zona con refuerzos para la dotación de Grytviken, único lugar habitado en la isla. Allí me proyectaron una cinta sobre la isla mencionada y “a ustedes” (2).

### Algo de geografía e historia

Cabría aquí hacer una breve descripción física e histórica de las Islas Georgias del Sur, tan poco conocidas por la mayoría de nuestros compatriotas.

(2)

En ocasiones al darse una orden o una explicación completa, el pase a la acción es determinado con la expresión ...“a ustedes” impartida a los que habrán de cumplirla, con el significado implícito entre marinos “ahora arréglense ustedes para ejecutarla”.



Izquierda, transporte polar ARA *Bahía Paraíso* fondeado en la Bahía Stromness. Abajo, la corbeta *Guerrico* aproximándose al *Bahía Paraíso*.



Las Islas Georgias del Sur son un archipiélago subantártico, en disputa, que bajo administración británica, forman parte del Territorio Británico de Ultramar en una sola unidad administrativa con las Islas Sandwich del Sur. Son reclamadas por la República Argentina como parte integral del Departamento Islas del Atlántico Sur, de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Están a 723 millas al Este de Malvinas, 900 millas (1.670 km) de nuestra Isla de los Estados y a 1.380 millas al Sudeste de Bahía Blanca-Puerto Belgrano. Están, además, al doble de esa distancia del Cabo de Buena Esperanza, en África, sin ninguna conexión geológica con él. El campo de hielo marino alcanza en invierno a las islas Sandwich pero no a las islas Georgias, las que sólo se ven afectadas por los témpanos que derivan del continente Antártico.



El archipiélago está integrado por una isla mayor, San Pedro y de algunas islas menores. La Isla San Pedro tiene unas 100 millas (185 km) de largo y 20 millas de ancho (37 km). Posee una gran cadena montañosa central, coronada por nieves eternas, que son los Montes San Telmo para nosotros y que los ingleses llaman Allar, en honor a un ex gobernador de Malvinas. Su acceso es prácticamente imposible por los glaciares que llegan hasta el mar.

El nombre de San Pedro proviene del hecho de haber sido descubiertas, según una de las versiones más difundidas, por la nave española *León* el 28 o 29 de junio de 1756, siendo este último día el que se celebra la fiesta del apóstol San Pedro.

Gritviken, situada en dicha isla San Pedro, era inicialmente una estación ballenera desactivada desde 1965, ubicada en el extremo Noroeste de la Bahía Guardia Nacional en la Caleta Capitán Vago, en cuyo extremo Este se encuentra la denominada punta King Edward, donde se estableció un complejo de casas de material, chapa y madera sede de la autoridad británica en el archipiélago, ejercida por el British Antarctic Survey (B.A.S.). Sobresalía entre los edificios uno mayor, el Shackleton House, bautizado por nuestros infantes como el "Hospital". Es un edificio de piedra y madera de amplias dimensiones, de dos plantas, que había sido el alojamiento principal del personal del B.A.S.

Con respecto a su historia, cabe destacar que en el año 1904 se fundó en Buenos Aires la Compañía Argentina de Pesca, para operar en la caza de ballenas en las Georgias del Sur. Para ese entonces este archipiélago estaba deshabitado, y la compañía constituida con capitales argentinos se estableció en Grytviken, en la Bahía de Cumberland. Desde allí, con tres naves inició la caza de ballenas. El gerente de la compañía era Carlos S. Larsen, el mismo que visitó en 1892 el Mar de Weddell y que en 1901 encabezó la expedición antártica sueca con el *Antartic*, que incluyó al *Alférez Sobral* y que terminó siendo rescatado luego de un año por nuestra corbeta *Uruguay*.



La corbeta *Guerrico* saliendo de Puerto Leith.

(3)  
Un cuarterón es una carta náutica (mapa) de menor escala.

Sólo en 1906 y 1907 se establecieron dos factorías flotantes más en las islas y, posteriormente, otras de origen noruego, sudafricano e inglés. En 1908, una real patente inglesa declaró la soberanía británica sobre un enorme sector que llegaba al Polo Sur y comprendía a las Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur. También, por una “ligereza” británica se había incluido partes de Tierra del Fuego, Santa Cruz y la provincia chilena de Magallanes, lo que fue rectificado recién en 1917. Desde entonces nuestra compañía se vio obligada a pagar derechos a los británicos, aunque siguieron bajo nuestro Pabellón. A partir de la instalación de la Compañía Argentina de Pesca, la Armada Argentina le prestó apoyo logístico, y por ejemplo,

el 1.º de febrero de 1905, el transporte *Guardia Nacional* descargó diversos pertrechos y 1.000 toneladas de carbón, aprovechando, además, para realizar un cuarterón<sup>(3)</sup> de la Bahía Cumberland con la colaboración de la nave *Fortuna* de dicha Compañía de Pesca, facilitado por Larsen a tal efecto. Con posterioridad, la corbeta *Uruguay* realizó otros viajes llevando inclusive relevos para la Compañía.

### Alistamiento y travesía

Volviendo a nuestro relato original, la decisión de Comando, frente a las órdenes recibidas, fue:

- a. Finalizar el período de mantenimiento.
- b. Alistarse para zarpar en el menor tiempo posible.
- c. Embarcar una sección de Infantes de Marina.
- d. Embarcar equipos, armas y munición para 50 hombres embarcados en el *Bahía Paraíso*.
- d. Cumplido, destacarse a Georgias en derrota directa, evitando contactos con cualquier unidad de superficie, reunirse con el transporte polar *Bahía Paraíso* y apoyarlo en sus operaciones.

A partir de allí comenzó una loca carrera para poder cumplir la directiva recibida. En simultáneo con la puesta en servicio nuevamente de los sistemas que habían sido desarmados para el mantenimiento y el embarque de los pertrechos para las operaciones, aparecieron los Infantes de Marina. Y este sí representó para el buque un problema adicional no previsto en ningún manual de alistamiento de corbetas. Quienes las conocen saben que no disponen de lugar físico para alojar personal adicional y menos, Infantería de Marina con equipos de esa magnitud.

El 2.º Comandante, con su habilidad y la colaboración y paciencia de los integrantes de la Plana Mayor, de cada uno de los miembros de la dotación y de los entusiastas Infantes, pudo resolver el problema colocando catres de campaña que, al día de hoy, nadie sabe cómo fueron ubicados y otras “artimañas”. Fueron incorporados a la dotación un médico cirujano y un ingeniero electrónico, lo que también resultó todo un desafío, porque los espacios disponibles tampoco los prevén a bordo.

Finalmente, y casi sin darnos cuenta, luego de pruebas en puerto de todos los equipos y recibida la visita del Comandante de Operaciones Navales, estábamos en el mar. Debíamos tentar llegar a las Islas Georgias del Sur el 2 de abril y navegar en silencio total.

Lamentablemente, al segundo día de navegación, se desató un temporal que, como corresponde a las leyes no escritas, había decidido avanzar en sentido opuesto 180° a nuestro rumbo, imposible de cambiar por lo perentoria de la fecha de arribo impuesta. El mal tiempo nos acompañó toda nuestra travesía, por lo que la mayoría de los sufridos Infantes de Marina debieron abandonar el catre y dormir como pudieran en el suelo o turnándose con los de la dotación del buque que estaban de guardia.

El nivel de adiestramiento de la dotación era, en líneas generales, menor del normal, producto de los relevos ocurridos a fin de año (entre el 43 y 60%, dependiendo de las jerarquías y las especialidades), de no haber dispuesto del apoyo de los Centros de Adiestramiento por licencias, y por contar sólo con tres días de navegación antes de entrar en el período de mantenimiento. Esta circunstancia; la presencia de los Infantes de Marina embarcados con su equipo individual; el equipamiento adicional necesario para los 50 hombres que embarcamos según lo ordenado, que obligó a ocupar espacios previstos por diseño para la operación del buque; y el brevísimo tiempo de rearmado de los sistemas del buque que, recordamos, se encontraba en dique seco con período de mantenimiento iniciado, hizo que le manifestara al Señor Comandante de Operaciones Navales, previo a la zarpada, mis reparos sobre la confiabilidad de los distintos sistemas de a bordo.

Para los que navegamos en estos excelentes buques, sabemos que con sólo un poco de mar presente, tan común en nuestro Atlántico Sur, se comportan como un submarino en superficie, no permitiendo actividad alguna fuera de la superestructura, incluyendo los mantenimientos necesarios, y hacen muy poco propicia cualquier actividad que requiera mantenerse vertical.

Así transcurrió nuestra travesía, para preocupación de los Jefes y Suboficiales de Cargo, especialmente los del Departamento Armamento, que querían ajustar sus equipos e incrementar el adiestramiento del personal, y para los jefes de los 40 Infantes embarcados, que no podían mantenerlos activos; y la desventura de la mayoría de los sufridos Infantes de Marina, que debieron abandonar el catre y dormir como pudieron.

Casi el único preparativo para la acción que pudimos encarar durante la travesía fue la coordinación con el Tte. Luna, Jefe de la Sección de IM embarcada, de las comunicaciones buque-apoyo con personal en tierra, dado que habíamos comprobado que el único equipo de comunicaciones del buque compatible con los disponibles por la sección de IM era uno ubicado en el Puente de Comando, y en la definición del código a utilizar para identificar puntos de referencia en la pobre cartografía existente para un eventual tiro de bombardeo.

## La acción

El 1.º de abril, mientras navegábamos hacia las islas, recibimos la Orden de Operaciones del Jefe del Estado Mayor General de la Armada, que disponía la ocupación de Grytviken y por ende, de las Georgias del Sur.



Corbeta *Guerrico*  
amarrada al  
*Bahía Paraíso*.



Instalaciones de la B.A.S. en Punta King Edward y vista de la Bahía Guardia Nacional.

El Grupo de Tareas que debía cumplir la operación, al mando del Comandante Naval Antártico, Capitán de Navío D. César Trombetta, y como Jefe de Estado Mayor, el Capitán de Navío D. Luis Jorge Prado, ambos ya fallecidos, quedó constituido por:

- a. La corbeta ARA *Guerrico*, comandada por el suscripto.
- b. El transporte polar ARA *Bahía Paraíso*, comandado por el Capitán de Fragata D. Ismael García, también fallecido.
- c. El Grupo Alfa, comandado por el Teniente de Navío D. Alfredo Astiz.
- d. El Grupo de Desembarco, al comando del Teniente de Navío de IM D. Guillermo Jorge Luna.

Llegamos a la Isla San Pedro el día 2 abril, sólo unas horas más tarde de lo inicialmente planeado, por el temporal que nos había acompañado, cuando ya las condiciones de visibilidad no permitían realizar las maniobras de reaprovisionamiento y traspaso de personal de Infantería de Marina y pertrechos al ARA *Bahía Paraíso*, por lo que ellas fueron pospuestas para el día siguiente.

Por orden del Comandante del Grupo de Tareas, patrullamos toda la noche frente al ingreso a la Bahía Cumberland, en la que se encuentra Grytviken, a los efectos de prevenir el posible ingreso del *Endurance* u otra nave. Durante esa noche se hizo especialmente escucha electrónica y de comunicaciones, logrando interceptar una entre el *Endurance* y la estación en la isla donde se enviaban instrucciones al personal en tierra.

Cabe apuntar que, previo al arribo de la corbeta al área de operaciones, el día 2 de abril, el *Bahía Paraíso* se había aproximado a la Bahía Cumberland y constatado la ausencia del *Endurance*, procediendo entonces a comunicarse con la estación inglesa para indicarle que debía estar atenta al Canal 67 de comunicaciones internacionales a partir de las 11 h del día 3 de abril para recibir instrucciones.

El 3 de abril a 0600 h, el helicóptero naval del *Bahía Paraíso* nos proveyó de cartografía de la Bahía Cumberland, donde se encuentra Grytviken, y de Bahía Stromnes, contigua a aquella, y a la cual debimos acceder para amarrarnos al costado de babor del *Bahía Paraíso*.

En dos horas se traspasó el personal de la sección de Infantería de Marina, su equipo, el equipo adicional para 50 hombres y nos reaprovisionamos de combustible. Simultáneamente, se realizó una reunión de Comandantes para ajustar detalles de la tarea a realizar que, en breve resumen, consistía en:

- a. Preceder al buque polar en su entrada en la Bahía Cumberland y Guardia Nacional para verificar la presencia o no de unidades británicas, y



Instalaciones en Punta King Edward.

- b. apoyar el helidesembarco de los Infantes de Marina, operando la corbeta desde la Caleta Capitán Vago.

En ese momento, el suscripto desconocía si en Grytviken había o no personal militar británico. En esa reunión precisé que la entrada y permanencia dentro de aguas tan restringidas, como era la Caleta Capitán Vago, la decidiría en el momento, de acuerdo como apreciara la situación táctica real.

A las 11 h de la mañana del 3 de abril, y de acuerdo con lo planeado, se precedió al *Bahía Paraíso* en el ingreso a la Bahía Cumberland, efectuando una exhaustiva búsqueda electrónica y comprobando la ausencia del *Endurance* u otra unidad de superficie británica.

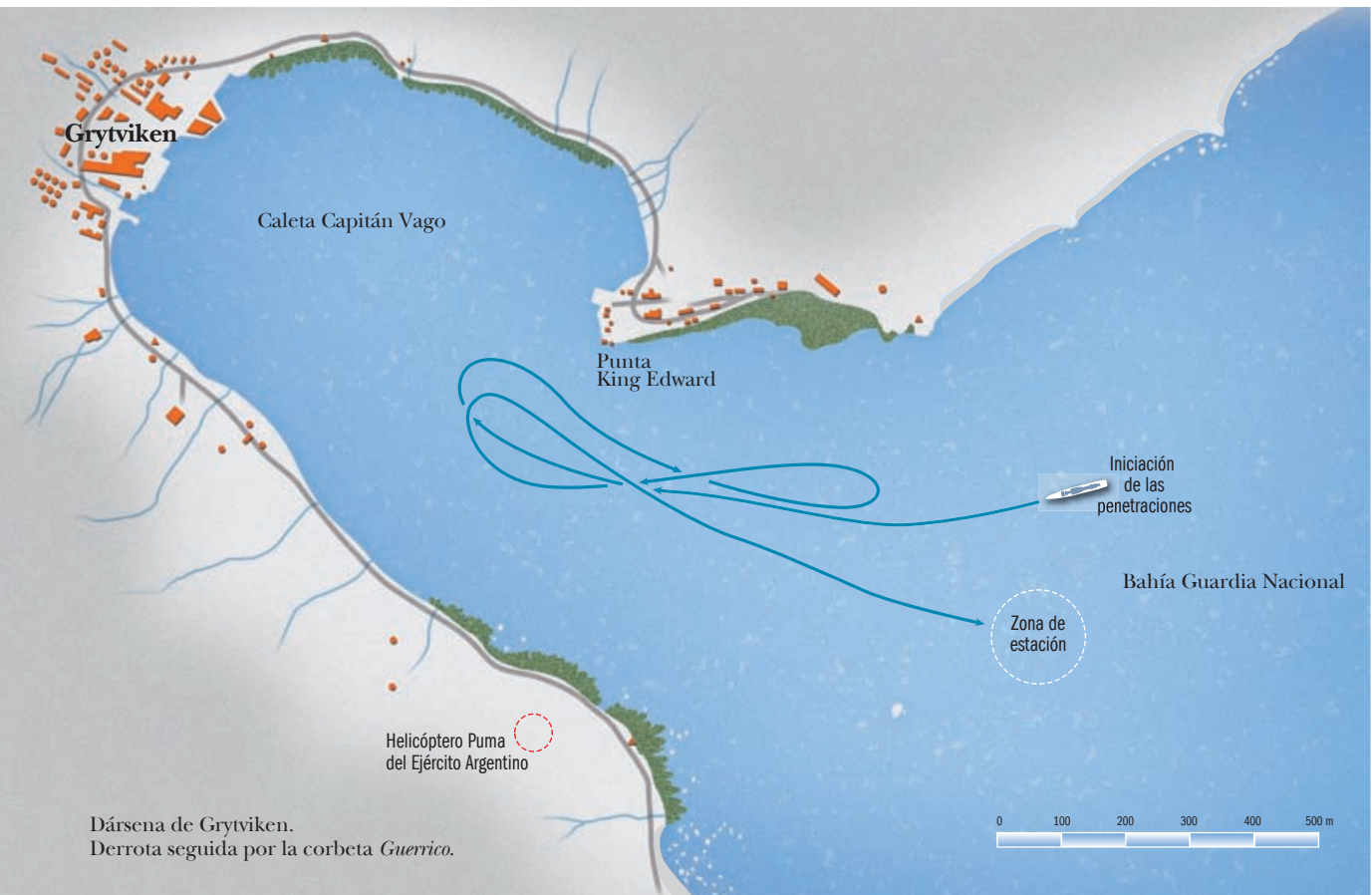
Ingresando a la Caleta Capitán Vago, se observa la presencia de personal militar armado desplazándose con presteza en evidente actitud de dirigirse a ocupar posiciones de combate, situación que se informa al Comando del Grupo de Tareas.

Ya en el puerto de Grytviken, se observa que la presencia de gran cantidad de cachiyuyos y de un gran boyón de amarre reducían más de lo imaginado el espejo de agua disponible para la maniobra del buque; obliga el uso de máquinas y timón para virar con seguridad y navegar tiempo prolongado a bajas velocidades, lo cual, por diseño de las corbetas es una dificultad adicional. Se aprecia así la imposibilidad de mantenerse dentro de la caleta en posición favorable para usar las armas, al tiempo que la unidad quedaría permanentemente en condiciones de ser batida desde tierra en virtud de la distancia y la altura de la costa. Por otro lado, era poco conveniente fondear allí adentro dada la lentitud de la maniobra de zarpada ante una emergencia.

**Decisión:** Entrar y salir de la dársena las veces que sean necesarias en lugar de permanecer dentro de ella. Se informa al Comandante del Grupo.

Una vez fuera de la misma, mientras se viraba el buque para una nueva entrada, se produjeron los siguientes hechos:

- a. Se recibe la orden de vigilar al personal inglés en tierra y batirlo con las armas en caso de que ofrezca resistencia.



- b. Se toma conocimiento de que un pequeño grupo de Infantes de Marina propios, comandados por el Teniente Luna, habían sido ya helidesembarcados por medio de un helicóptero naval Alohuede desde el *Bahía Paraíso*, sin que el enemigo hubiese opuesto resistencia, ignorándose su posición en tierra.

Consecutivamente con esto, al comenzar la segunda penetración, se verifican los siguientes acontecimientos:

- a. Se observa al helicóptero Puma del Ejército Argentino, embarcado en el *Bahía Paraíso*, dirigirse en vuelo directo hacia el puerto y que al aproximarse al mismo recibe fuego desde tierra, debiendo abortar la maniobra averiado, con una estela de humo tras él; se dirige a posarse en la costa opuesta de la caleta, e informa tener bajas en el personal de Infantes que traía a bordo.
- b. El Teniente Luna, desembarcado en la primera ola, informa a través del único equipo de comunicaciones compatible entre el personal desembarcado y la corbeta –operable desde el Puente de Comando de la misma, y no disponible en el buque comando–, que está siendo batido por fuego intenso, sin haber logrado ocupar una posición segura, sin capacidad de responder con fuego propio y sin lograr transmitir cual era su posición exacta en la costa.

**Decisión:** Continuar la penetración a la dársena para atraer la atención del fuego del enemigo hacia el buque y, a la vez, tratar de batirlo con fuego propio para permitir así que el grupo del Teniente Luna pudiera consolidar su posición en tierra a la vez que el resto del personal del helicóptero averiado, que se encontrase en condiciones, pudiera desplazarse a Grytviken.





Se entra entonces nuevamente a la dársena, se vira el buque en ella y se vuelve a salir. Durante la entrada y antes de comenzar a recibir fuego enemigo sobre el buque, se visualizaron numerosos piques en el agua, cerca de la playa, apreciándose que el grupo propio de Infantes de Marina estaba siendo batido por el fuego inglés, hecho que fue confirmado por radio por el Teniente Luna en forma casi inmediata. Se le pidió que refiriera visualmente la posición del enemigo ya que no se quería batir con fuego propio a nuestros infantes. El Teniente Luna informó que el fuego provenía del edificio grande que parecía un hospital. Unos segundos después, y antes de que se ordenara abrir el fuego, el Teniente manifestó que había cesado de recibir fuego enemigo. Unos instantes luego de esa comunicación, los Royal Marines cambiaron de blanco, concentrándolo sobre la corbeta, que comenzó a recibir fuego constante durante toda su maniobra en la caleta, impactando sobre su superestructura, en particular en la zona del Puente de Comando, que rompieron los vidrios de estribor y perforaron la porta <sup>(4)</sup> de salida al alerón, la estación de radio y la Central de Operaciones de Combate.

A la izquierda, la Caleta Vago y el puerto de Grytviken. A la derecha, factoría de Grytviken.

(4)  
Porta es sinónimo de puerta.

Se entra entonces nuevamente a la dársena, se vira el buque en ella y se vuelve a salir.

Simultáneamente, desde la corbeta se abre fuego, cumpliendo con la directiva expresa de causar el menor daño posible al oponente, por lo cual, el uso de las armas debía regularse en cuanto a su capacidad de daño. Primero, al ingreso, se inició con la ametralladora de 20 mm de estribor, que recibe disparos desde tierra, hiere al Jefe de Defensa Aérea, Guardiamarina Ricardo Alejandro Pingitore (hoy Capitán de Navío) y a un par de hombres más, para recibir ella, a su vez, un impacto sobre su sistema de trinca del cargador flexible, que afectó al resorte, a la trinca y perforó el proyectil que estaba siendo atacado dejándolo mal presentado y por ende, fuera de servicio. Durante la acción de salida, la ametralladora de 20 mm de babor, después de dos disparos, se traba y queda también fuera de servicio.

En ambos casos se ordena el fuego con el montaje de 40 mm que también se traba. El cañón derecho, después de cinco disparos, por roturas de las uñas del extractor; y el izquierdo, luego de cuatro disparos, al fallar su mecanismo de carga interrumpió la misma quedando el cierre abierto con un proyectil dentro del molinete, como producto de la salida del eje de extractores que impidió la vuelta en batería del cañón. A ello se sumó la muerte del apuntador, Cabo de Mar Patricio Guanca.

Finalmente, el cañón de 100 mm, que intentó utilizarse ante la falla del cañón de 40 mm, también erra fuego por problema en la carga del proyectil, debido, entre otras causas, a la acumulación de sal producida por el temporal sufrido durante la travesía.

En la entrada, luego de recibir dos impactos en el Puente de Mando que lo atravesó de lado a lado, y escuchar el repiqueteo que el fuego enemigo causaba en diferentes partes de la estructura del puente ordené, por seguridad, la retirada de todo el personal del mis-

mo, incluyendo al jefe de Armas Submarinas, Teniente de Fragata Alejandro Palet –que operaba el equipo de comunicaciones para mantener enlace con la Infantería de Marina en tierra– y al Jefe de Navegación y Oficial de Guardia en combate, Teniente de Corbeta Eduardo Higa, quedando en el Puesto de Comando sólo el suscripto, el timonel y el suboficial para las órdenes a máquinas.



La corbeta *Guerrico* y el helicóptero naval Allouette en Bahía Cumberland.

Apenas salimos de la dársena, y aún cuando no estábamos totalmente fuera del alcance del fuego enemigo, el personal del montaje de 40 mm se abocó a destrabar y reparar el mismo y a reemplazar al apuntador abatido.

Ante esa situación, luego de abandonar la dársena, se decide no volver a intentar otra entrada y ocupar una posición en proximidades de la roca Hobart, a unos 500/600 metros de la costa, y desde allí, fuera del alcance efectivo de las armas del enemigo,

comenzar a batirlo con el montaje de 40 mm, tiro a tiro, comenzando desde la parte más alta de la zona próxima a los edificios e ir bajando lentamente el blanco a apuntar acercándose a estos últimos. A los pocos disparos y antes de tener que intentar impactar en los edificios, se produce la rendición (mediante la exhibición de una bandera blanca y una señal fumígena del mismo color).

Durante la operación, el buque sufrió una baja (el ya citado Cabo de Mar Patricio Guanca) y siete heridos, de los cuales dos estaban potencialmente muy graves. El Guardiamarina Pingitore, que por el impacto recibido en la cubierta superior, su puesto de combate, había perdido la visión en un ojo y comprometido el otro, con posible pérdida de líquido encefálico; y el Cabo Artillero Monzón con un impacto de bala en la zona inguinal que también sufrió en su puesto de combate, apuntador del cañón de 100 mm dentro de la torre. Los otros cinco heridos fueron menos graves, aunque aún hoy, a treinta años, como es el caso del Cabo Cobos Porta –hoy exitoso abogado en Córdoba–, tienen que sobreponerse día a día de las consecuencias que resultaron de ellas.

Si bien no pertenecían a la dotación estable del buque, aunque los adscribimos a ella durante el traslado, debe resaltarse la pérdida de los conscriptos de Infantería de Marina Jorge Néstor Águila y Mario Almonacid, que fallecieron a raíz de las heridas sufridas cuando fue alcanzado por el fuego inglés el helicóptero que los transportaba, formando parte de la segunda ola helitransportada.

Asimismo, refiriéndonos a lo material, el buque registró como resultado del fuego enemigo durante la segunda penetración, innumerables impactos de armas menores que perforaron ambos costados, dejaron fuera de combate el sistema Exocet de estribor y rompieron la mayoría de los vidrios del puente.

Paralelamente, el hecho de permanecer mucho tiempo las máquinas a bajas revoluciones, condición no recomendable por el diseño del buque, produjo una sensible disminución en el nivel de aceite lubricante para los motores.

Ocurrida la rendición del personal británico, y a pedido del Comandante del Grupo Naval Antártico, se procedió a designar un radiotelegrafista para reforzar la dotación que quedaría con el Teniente Luna para operar los equipos de comunicaciones de la Base. Es así que el Teniente Luna queda a cargo de Grytviken con un grupo reducido de tiradores porque había sufrido cuatro bajas en el combate (dos muertos y dos heridos, que fueron evacuados) y reforzado con cinco Suboficiales de Marinería (un Suboficial y un Cabo RT, un maquinista, un electricista y un hidrógrafo), todos para atender los servicios de la Estación.

En síntesis: dos grupos de tiradores (-) <sup>(5)</sup>, un grupo de ametralladoras MAG a dos piezas y un grupo de morteros 60 a tres piezas, más cinco hombres de los servicios. En total 36 Infantes de Marina y 5 Suboficiales de Marinería.

Completados los abastecimientos, ambos buques procedieron a dirigirse hacia el continente.

La *Guerrico*, fue autorizada a dirigirse a las Islas de los Estados donde, en la Bahía de San Juan de Salvamento, se combinó un encuentro con el aviso *Gurruchaga*, que nos proveería del aceite que habíamos perdido.



Así ocurrió, el *Gurruchaga*, fondeado en el fondo de la Bahía, comandado en aquel momento por el Capitán Álvaro Vásquez, largaba al agua los tambores de aceite que eran recogidos por nosotros fondeados más afuera. Gracias *Gurruchaga* por la tan imprescindible y eficiente ayuda.

Por supuesto, era noche cerrada y se iba levantando con rapidez un temporal del Sudoeste. Habiendo finalizado el embarque de aceite, zarpamos viéndonos obligados, por el fuerte viento, a hacer una cupla con máquinas a toda fuerza para virar el buque y poder poner la proa a la salida.

Una vez afuera de la Bahía de San Juan de Salvamento, nos topamos con toda la fuerza del temporal, con estados de mar netamente superiores a 5, llegando por momentos a estado 10, que no nos dejó otra alternativa que correrlo a muy baja velocidad. Nuevamente un temporal decidía contrariar nuestras directivas. Al inicio de las operaciones no podíamos correrlo <sup>(6)</sup> o no cumpliríamos la misión, aunque capearlo <sup>(7)</sup> trajera consecuencias que luego se hicieron sentir.

Ahora que la directiva era retornar a Puerto Belgrano debíamos correrlo, aunque tratamos, sin resultado, de ir torciendo el rumbo hacia el Oeste, de manera que debíamos seguir con el rumbo que nos llevaba hacia las Islas Malvinas. Para “alegrarnos” y sacarnos las preocupaciones obvias de quien está corriendo semejante temporal, recibimos esa noche un mensaje del Comandante de Operaciones Navales que, palabras más o menos, decía: “Asumir presencia de submarino nuclear británico en la zona”.

En los días siguientes, el tiempo comenzó a mejorar lentamente, por lo que poco a poco pudimos ir cambiando el rumbo hacia la costa argentina para arribar finalmente, con el buque hecho un “colador” a la Base Naval Puerto Belgrano donde en el muelle nos esperaba el Sr. Comandante de la Flota de Mar y gran parte de su Estado Mayor.

Con un apoyo masivo de los Talleres Generales y del Taller de Misiles, prontamente estuvimos en condiciones de volver a operar con el resto de la División Corbetas a la que nos unimos una vez completado el alistamiento. Como integrantes de la misma participamos, hasta el final del conflicto en diferentes tareas.

## El ataque fallido a la Escuadra Británica y el control del mar

Ya integrados a la Flota de Mar en operaciones, como parte del grupo de tareas que confor-

Helicóptero Puma del Ejército Argentino derribado frente a Punta King George.

(5)  
Colocar el signo (-) detrás de algo implica decir que el mismo se encuentra reducido. Es una muestra del lenguaje militar en general, un avance de la “conjuntos”.

(6)  
“Correr” un temporal significa adoptar las medidas necesarias para tratar de no ser alcanzado por el mismo, o simplemente no enfrentarlo.

(7)  
“Capear” un temporal es lo contrario de correrlo, es enfrentarlo.

maba la División Corbetas, participamos del intento de ataque a la Fuerza Naval inglesa, previsto para el atardecer del 1.º de mayo y la madrugada del 2 de mayo, que se encontraba dentro de un radio de 200 millas de nuestra Flota de Mar.

La idea era realizar un ataque masivo sobre las unidades enemigas empleando inicialmente un ataque aeronaval a cargo de los aviones A4Q del portaaviones *25 de Mayo* seguido de un ataque con misiles Exocet a realizar por las corbetas *Drummond*, *Guerrico* y *Granville*, que se acercarían a la distancia de lanzamiento aprovechando que por su escasa superestructura podrían hacerlo con una muy baja o casi nula probabilidad de ser detectadas. Lanzados los misiles tratarían de alejarse separadamente.

Lamentablemente, y en contra de lo que es harto común en nuestros mares del sur, el ataque debió ser suspendido en la madrugada el día 2 porque el viento era casi nulo y los aviones del portaaviones no podían decolar con la carga necesaria de bombas.

Para ello corrimos toda la noche a altas velocidades hacia el Sudeste (rumbo 120) para sufrir finalmente la frustración de no haber podido aprovechar la oportunidad.

El resto de los días de mayo y junio se fueron en a veces la tediosa búsqueda de posibles submarinos británicos que se acercaran a las costas a lo largo de nuestro interminable litoral marítimo, alterada únicamente por las maniobras de reabastecimiento de combustible del petrolero de Yacimientos Petrolíferos Fiscales Campo Durán.

### Algunas conclusiones de la Campaña a las Islas Georgias

Varias pueden ser las conclusiones que se pueden extraer de lo acontecido en la recuperación de las Islas Georgias del Sur:

- a. Necesidad de evaluar siempre en detalle la importancia de obtener en las acciones militares el factor sorpresa, en este caso perdida por el hecho de establecer previamente una comunicación con los científicos británicos para expresarles las intenciones propias.
- b. Es casi imprescindible, a pesar de nuestra excelente y natural capacidad para improvisar, conocer con tiempo la orden de operaciones, y que ésta contenga alternativas, suficientemente flexibles a adoptar si no se cumple lo inicialmente previsto (por ejemplo, los marines británicos ya estaban en Grytviken), especialmente cuando intervienen unidades de diferentes capacidades, personal de diferentes componentes de la Armada y/o de otra Fuerza, pertenecientes a organizaciones administrativas diferentes, y sobre todo, si la operación a realizar no es común para ninguno de los que integran el Grupo de Tareas. Por ejemplo, y en particular en esta operación, hubiera permitido efectuar una selección adecuada de la posición para prestar el apoyo sin necesidad de aventurarse a áreas excesivamente restringidas, identificación previa de los posibles blancos y de los puntos de helidesembarco.
- c. Tener absolutamente en claro que realizar una operación de este tipo sin producir daño al enemigo implica aceptar probables o casi seguras bajas propias.





FOTO: SUDAMOSIGNAL.COM

- d. Elaboración de un adecuado plan de comunicaciones con la selección de los equipos de comunicaciones más aptos entre tierra y el buque y entre el Oficial en Comando y las unidades participantes, de manera que todos puedan recibir las órdenes e informaciones necesarias en forma directa y oportuna, sin necesidad de retrasmisiones.
- e. Un imprescindible mayor conocimiento del área de operaciones y contar con la cartografía necesaria y útil para la operación a desarrollar. Esta tarea de conocer palmo a palmo nuestras costas, si bien puede ser más propia de nuestra Prefectura, es una falencia bastante generalizada entre el personal superior de nuestra Armada. Creo que debe ser corregida a todos los niveles en tiempo de paz, recorriendo los distintos accidentes geográficos y evitando así a un Comandante la incertidumbre que crea el tener que maniobrar su buque en una zona que le es totalmente desconocida. En este aspecto, considero como altamente positiva la decisión del Sr. Jefe de Operaciones del Estado Mayor General de la Armada Contraalmirante Edgardo Otero, de hacerme ver el video de los

Corriendo el temporal  
a la salida de  
San Juan de Salvamento.



accesos a Bahía Stromnes y Puerto Leith. A ello debe sumarse un conocimiento exhaustivo del manejo de la unidad que sólo se consigue con una práctica continua en el tiempo. Personalmente, y ampliando mi comentario del primer párrafo de este artículo, debo agradecer a la sabia Armada el darme esta misión a cumplir luego de haber sido durante todo un año Comandante de la unidad y así conocer cómo reaccionaba la corbeta a cada orden de máquinas o timón.

f. En particular para la operación de corbetas clase Drummond (A 69 según la denominación francesa) en aguas restringidas debe tenerse en cuenta:

1. Su baja capacidad para absorber el daño del fuego del enemigo aún de armas menores.
2. La necesidad de maniobrar permanentemente con máquinas, para consolidar la seguridad náutica, diversifica en demasía la atención que debe mantener el Comando con relación a las demás acciones del combate, obligándole a intercambiar su puesto de combate con el 2.º Comandante (la Central de Informaciones de Combate por el Puente de Mando).
3. Los movimientos limitados y previsibles de la unidad favorece la acción del fuego enemigo.
4. Las armas de menor calibre, 20 mm y 40 mm, pierden efectividad al estar sus operadores muy expuestos al fuego enemigo.
5. En este particular caso, si por efecto del fuego enemigo al Puente de Comando, entre las bajas posibles hubieran estado el timonel, el operador de máquinas o el Comandante, la seguridad del buque hubiera estado muy comprometida.

### Consideraciones estratégicas

Como comentarios a nivel estratégico cabe destacar que para la República Argentina la posesión de los tres archipiélagos australes, representa mucho más que posesiones insulares. Son la base de nuestro dominio marítimo, hoy tan grande como el territorio continental ya que con las nuevas concepciones de mar económico o patrimonial, podrán ser incorporadas y lo serán, sin duda, en el futuro.

Tienen en sí mismas importancia económica. La pesca actual, mas el krill, el petróleo y los minerales del fondo del mar, nos muestran una enorme zona marítima virgen y rica que ya ha comenzado a ser explotada pero seguramente lo será más en el futuro inmediato.

Ante todo cabe recordar sintéticamente, que los archipiélagos son argentinos por las siguientes razones:

- a. Geográficas: por su proximidad al continente y porque la composición geológica hace de su suelo gredoso una prolongación de la meseta patagónica.
- b. Históricas: pues el descubrimiento ofrece distintas vertientes desde Américo Vespucio hasta Magallanes y otros navegantes españoles.
- c. Jurídicas: por adjudicación papal a España, admitida por las potencias de la cristiandad

y por la breve colonización francesa, cuyo desalojo por España se realizó en la plena comprensión del derecho;

- d. Administrativas: porque España estableció una pequeña y próspera colonia y porque sus derechos, tras la Revolución de Mayo de 1810, fueron transmitidos a su sucesora, la República Argentina.
- e. Es puerta de acceso a la Antártida y justifican nuestros reclamos en ese territorio y el límite Este que hemos seleccionado.
- f. Es también puerta de acceso al Atlántico Sur desde la Antártida y el Océano Pacífico.



Placa recordatoria del CP Patricio Guanca en la corbeta *Guerrico*.

## Comentarios finales

Innumerables experiencias nos dejó a todos los que formamos parte de la dotación de ese año de la corbeta *Guerrico*, pero quisiera resaltar que el suceso de Grytviken nos dio la posibilidad a todos, de convencernos de nuestra capacidad para enfrentarnos a la adversidad.

El ser humano presume normalmente que ante una situación de riesgo va a reaccionar en forma positiva, pero les aseguro que sólo frente a sucesos como el que vivimos podemos tener la certeza de que ello es realmente así. Estuve y estoy muy orgulloso del comportamiento de cada uno de los miembros de la dotación en esas circunstancias y así lo puntalicé en cada foja de concepto que les elaboré luego del conflicto. Estoy convencido que la adecuada formación naval que recibimos fundada en los valores que heredamos de nuestros mayores, sumado a un exigente y continuado adiestramiento naval son los pilares que nos preparan para salir airosos en estos eventos.

Resumiendo lo acontecido cabe recordar, a pesar de los que propagan lo contrario, que para los que integramos una Fuerza Armada nuestra razón última es estar preparados para la guerra, aunque ésta no nos guste. Que el conflicto es intrínseco del hombre, que los Estados actúan para lograr concretar sus intereses nacionales, que en algún momento esos intereses pueden entrar en colisión con intereses de otros Estados y que dentro de la amplia panoplia de soluciones posibles puede, cuando ese interés es vital para uno de los contendientes, llegarse, lamentablemente, al conflicto armado. Para ello se requerirá siempre de Fuerzas Armadas acordes a las circunstancias, imposible de comprarse o formarse en ese momento, sino que lleva, especialmente para el caso de la Armada, casi una generación en la formación de su personal y cerca de cinco a diez años en contar con el material adecuado. Bien está dicho para nuestro caso “si quieres la paz prepárate para la guerra”. Nadie puede asegurar que en el futuro ello no pueda ocurrir, esperemos que no, pero debemos estar siempre listos con un mínimo de aviso.

No puedo cerrar este artículo sin rendir mi cálido homenaje a quienes ese 3 de abril, cumpliendo cabalmente con lo que la Nación nos reclama, entregaron su más preciado tesoro,

la propia vida. El cabo de mar Patricio Guanca que cayó en su puesto de combate como apuntador en el cañón de 40 mm y los conscriptos de Infantería de Marina Jorge Néstor Águila y Mario Almonacid, que fallecieron a raíz de las heridas sufridas cuando fue alcanzado por el fuego inglés el helicóptero que los transportaba formando parte de la segunda ola de desembarco helitransportada. También debo incluir en este homenaje a quienes fueron heridos a bordo o formando parte del grupo de Infantes de Marina, algunos de los cuales aún hoy, a treinta años, se tienen que sobreponer día a día a esas consecuencias, y a todos lo que formaron parte de mi dotación en esa oportunidad por su valor, arrojo y esfuerzo para superar las fallas e inconvenientes que ocurrieron, sin los cuales seguramente la misión no hubiera sido cumplida.

Ruego a Nuestra Señora Stella Maris bendiga y cuide a la corbeta *Guerrico*, a su dotación actual y futuras, a la vez que les deseo personalmente seguras navegaciones con “buenos vientos”.

#### DISTINCIONES RECIBIDAS

*Corbeta ARA Guerrico: Condecoración “Honor al valor en Combate” por “Intervenir en forma destacada a la recuperación de las Islas Georgias del Sur, comprometiendo al máximo posible la seguridad del buque y su dotación, contribuyendo con su decidido accionar a la captura y rendición del enemigo”.*  
*CFNACD Carlos Luis Alfonso, Comandante de la corbeta ARA Guerrico: Medalla al Mérito Naval.*  
*GUNACD Ricardo Pingitore, de la Plana Mayor de la corbeta ARA Guerrico: Condecoración “La Nación Argentina al herido en combate”.*  
*CPMA Patricio Guanca, de la dotación de la corbeta ARA Guerrico: Condecoración “La Nación Argentina al muerto en combate”.*  
*CSIM Mario Almonacid, de la dotación del grupo del Teniente Luna: Condecoración “La Nación Argentina al muerto en combate”.*  
*CSIM Jorge N. Águila, de la dotación del grupo del Teniente Luna: Condecoración “La Nación Argentina al muerto en combate”.*  
*CSIM Víctor Ibáñez, CC62 Manuel Burgo y CC62 Juan Pérez, de la dotación del Teniente Luna Condecoración “La Nación Argentina al herido en combate”.*

#### COLABORACIONES

*Capitán de Navío Carlos Mondillo*  
*Capitán de Corbeta Alejandro Palet*  
*Eduardo Híga*

#### REFERENCIAS

*Destefani, Laurio.* Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur. Breve reseña histórica y geográfica.  
*Ortiz de Rozas, Carlos, Embajador.* Análisis crítico a la Historia Oficial Británica sobre las Islas Malvinas hecho por él al incorporarse a la Academia Nacional de Ciencias Morales y Políticas.  
*Página web del Ejército Argentino.*  
*Palet, Alejandro.* <http://acpalet.blogspot.com/2010/04/combate-de-grytviken-3-de-abril-de-1982.html>  
*Revista Desembarco. Separata 13 Año XXXIX. N° 154. Estado Mayor General de la Armada. Abril 1995.*  
*Sciaroni, Mariano.* Malvinas. Tras los submarinos ingleses. Instituto de Publicaciones Navales. 2010.  
*Wikipedia, página web.*